



OBRAS DEL CANAL DE ACCESO FASE 3
SOTERRAMIENTO DEL CANAL DE ACCESO DEL FERROCARRIL A LAS
ESTACIONES VALÈNCIA NORD Y JOAQUÍN SOROLLA
UNA NUEVA ETAPA DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VALÈNCIA

El soterramiento del canal de acceso ferroviario hasta el viaducto de Giorgeta es una nueva etapa de la futura red ferroviaria arterial de València que contará además con la Estación Central soterrada, el túnel pasante y nuevas estaciones de cercanías.

Las obras del canal de acceso son ejecutadas por Adif Alta Velocidad, entidad pública del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana. Cuentan con la participación de la Generalitat y Ayuntamiento de València.

Por un lado, estas obras mejoran sustancialmente la integración del ferrocarril en la ciudad, facilitando la interrelación de los barrios del entorno y posibilitando el futuro paseo del poeta García Lorca y la urbanización de las zonas industriales en desuso.

Por otro, es un paso imprescindible en la solución al cuello de botella que la configuración actual de la red ferroviaria de la ciudad supone en el Corredor Mediterráneo. Gracias al Canal de Acceso podrá construirse la estación central, con la que conectará por el sur.

El nuevo canal subterráneo prolongará los túneles que desde 2010 llegan al sur de la ciudad hasta un poco más al norte del viaducto de Giorgeta. El viaducto será sustituido por una avenida a ras de suelo.

Durante esta actuación se garantizará el normal funcionamiento de las líneas, la comunicación entre barrios y el tráfico ciudadano. Gradualmente, durante las obras, irán pasando a operar soterrados todos los servicios ferroviarios.

Las líneas Madrid-València, el Corredor Mediterráneo y la línea de Xàtiva-Gandía serán desviadas para permitir la ejecución del túnel sin interrumpir el servicio. Estos desvíos son los que distinguen nueve fases en la ejecución de las obras del canal y de remodelación de la estación Joaquín Sorolla (Ver gráficos de Línea Temporal y fases).

El nuevo túnel, de 40 m aproximadamente de anchura media y un nuevo colector sur (5 m. de anchura), sincronizarán su construcción con esos desvíos. Dentro del túnel, los

trenes podrán cruzarse a distinto nivel mediante una estructura denominada en el argot ferroviario “Salto de Carnero”.

Hacia el tercer año de obra, la pasarela peatonal de la calle Pianista Amparo Iturbi será trasladada, mientras duren las obras, para dar servicio entre las calles Oltà y Almudaina. Al finalizar las obras, pudiendo cruzarse de un barrio al otro por superficie, se dismantelará.

El viaducto de Giorgeta sobre las vías será demolido y convertido en una avenida a ras de suelo en el último año de la actuación. Período en que también podría dar comienzo la realización del Paseo García Lorca y la urbanización de la zona industrial en desuso situada entre García Lorca y la calle de San Vicente.

La estación Joaquín Sorolla se remodela como consecuencia de que la distancia necesaria para recuperar la superficie desde el fondo del túnel pasado el viaducto de Giorgeta es incompatible con la longitud de los andenes de 400 m. actuales. De modo que estos andenes se trasladan al lado este de la estación, junto a las actuales vías del corredor mediterráneo. Interiormente, también se remodela con el fin de atender mejor el servicio a los usuarios de los tres operadores que van a prestar servicios de alta velocidad desde la estación Joaquín Sorolla.

El soterramiento de las vías liberará los terrenos ocupados por el ferrocarril y dará paso al nuevo Paseo de García Lorca.