



Se trata de un eje de ancho mixto que permitirá las circulaciones de cercanías y las de alta velocidad

Fomento adjudica el proyecto del Nuevo Eje Pasante de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia

- El presupuesto de adjudicación asciende a 2.360.484 euros
- Se prevén dos nuevas estaciones de cercanías, en la avenida de Aragón y en la universidad.

Madrid, 19 de febrero de 2008 (Ministerio de Fomento).

El ministerio de Fomento ha adjudicado a la empresa Sener Ingenieria y Sistemas S.A la redacción del proyecto constructivo del Nuevo Eje Pasante de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia. El presupuesto de adjudicación asciende a 2.360.484 euros y el plazo de ejecución del contrato es de 18 meses.

Características del proyecto

El proyecto constructivo que se adjudica tiene su origen en el Estudio Informativo de la Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia, tramo II, que fue sometido al preceptivo trámite de Audiencia e Información Pública de acuerdo con la legislación vigente, mediante publicación de nota anuncio en el BOE de fecha 3 de octubre de 2006.

En este documento se define el trazado de un túnel ferroviario, que al discurrir bajo grandes avenidas, soluciona la problemática que presentaba el trazado, inicialmente previsto en 2003, bajo el casco histórico de la ciudad por sus posibles afecciones al Patrimonio cultural e histórico valenciano.



La solución a desarrollar consiste en una conexión ferroviaria en ancho mixto, que permitirá albergar circulaciones tanto de Cercanías como de Alta Velocidad. El trazado parte del nivel inferior de la futura estación Central de Valencia diseñada por Cesar Portela y discurre en túnel durante 5km aproximadamente, hasta alcanzar, ya al Norte de la universidad, una zona no urbanizada. El trazado de este túnel discurre bajo las grandes vías con el objeto de minimizar los posibles efectos de su construcción sobre el entorno urbano. En concreto el nuevo túnel discurrirá bajo Gran Vía Marqués del Turia, Avenida de Aragón, Avenida de Cataluña y Avenida de los Naranjos.

Desde esta última avenida el trazado se bifurca en dos ramales: uno que gira hacia el norte, emergiendo a superficie sensiblemente paralelo a la línea existente Valencia-Tarragona, con la que se conecta permitiendo todos los movimientos entre ambas líneas, y un segundo ramal que gira hacia el Sur y realiza la conexión del nuevo túnel con el túnel existente del Cabanyal.

Además, a lo largo de la traza del túnel se prevén dos estaciones para los servicios de cercanías:

- ~ Estación de Aragón. Situada en la avenida de Aragón, entre la Calle Amadeo de Saboya y la avenida Blasco Ibáñez. Se prevé una conexión con la estación de Aragón de la línea 5 de Metrovalencia.
- ~ Estación de Universidad. Prevista en la avenida de los Naranjos, a la altura de la universidad.

Situación actual

En la actualidad tanto los servicios de cercanías como los de largo recorrido circulan por la estación de Valencia que funciona en fondo de saco, es decir, todas las circulaciones deben retroceder, ya que la playa de vías que accede a ella no tiene continuidad hacia el norte. Esta disposición es ineficiente desde el punto de vista de la explotación, limitando la capacidad de la estación.



Nota de prensa

En cumplimiento del Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia, que suscribieron en esta ciudad el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, RENFE y GIF, el 26 de febrero de 2003, actualmente se están desarrollando las diferentes actuaciones que, junto con el nuevo eje pasante, serán parte de la remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia. Estas actuaciones son las siguientes: Primera fase del traslado de Valencia Grao a Fuente San Luís (obras ya finalizadas), Centro de Tratamiento Técnico en ancho Ibérico (en obras), Nudo Sur (en obras), Canal de Acceso (proyecto en fase final de redacción) y nueva Estación Central (sobre la que el pasado 1 de febrero se alcanzó un acuerdo entre administraciones para desarrollar a nivel de proyecto constructivo el diseño de Cesar Portela).

Todas estas actuaciones permitirán, entre otras cosas, la integración de la alta velocidad en la ciudad, mejorando, asimismo, el servicio de Cercanías, y eliminando la barrera urbana que el ferrocarril supone en la actualidad.

En el marco de esta actuación, el proyecto del nuevo eje pasante resulta fundamental ya que permitirá que la futura estación Central de Valencia no funcione en fondo de saco, incrementando notablemente su capacidad. Además, permitirá las circulaciones pasantes norte-sur, tanto para los trenes de alta velocidad, como para los servicios de cercanías, lo que permitirá unificar servicios y mejorar la explotación de la infraestructura. Además, las dos nuevas estaciones en el centro de Valencia, en zonas de elevada demanda, potenciarán el uso de las cercanías y mejorarán el servicio prestado.

La actuación se encuentra incluida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).