



Esta actuación está incluida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT)

Fomento aprueba el trazado del Nuevo Túnel ferroviario pasante de Valencia

- El presupuesto previsto para esta obra asciende a 318 M€.
- El nuevo túnel servirá de conexión ferroviaria directa, por el centro de la ciudad, entre el Sur y el Norte de Valencia.
- Se podrá utilizar para las circulaciones de alta velocidad y por los servicios de cercanías.

Madrid, 2 de julio de 2008 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento ha aprobado, mediante Resolución de la Secretaria de Estado de Infraestructuras, el expediente de Audiencia e Información Pública y definitivamente el "Estudio Informativo de la Integración de la Alta Velocidad en la Ciudad de Valencia: Tramo II". Este estudio corresponde al nuevo túnel pasante de Valencia.

La actuación está incluida en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), aprobado por el gobierno el 15 de julio de 2005 y forma parte de las previstas en el "Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia", que suscribieron el 26 de febrero de 2.003 el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, RENFE y GIF.

El Estudio Informativo fue sometido al trámite de Audiencia e Información Pública mediante anuncio en el B.O.E de 3 de octubre de 2006, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente (Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y reglamento de desarrollo). La Información Pública lo fue también a los efectos medioambientales. Tras el análisis de todas las alegaciones recibidas, se redactó el correspondiente informe de alegaciones que se remitió al Ministerio de Medio Ambiente solicitando la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes



La Declaración de Impacto Ambiental se ha formulado mediante resolución del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino de 9 de mayo de 2008, y se ha publicado en el B.O.E. número 141 de fecha 11 de junio de 2008.

El Nuevo Eje Ferroviario Pasante de Valencia

En la actualidad la estación central de Valencia, que utilizan tanto los servicios de cercanías como los de largo recorrido, funciona en fondo de saco, es decir, todas las circulaciones entre el Sur y el Norte deben "retroceder" hasta la Fuente de San Luís y bordear la ciudad por el Este (túnel de El Cabañal), ya que las vías que acceden a ella por el Sur no tienen continuidad hacia el Norte. Esta disposición no es la más adecuada desde el punto de vista de la explotación ferroviaria y limita la capacidad de la estación.

El nuevo eje pasante permitirá que la futura estación Central de Valencia no funcione en fondo de saco, incrementando notablemente su capacidad. Además, permitirá establecer circulaciones pasantes norte-sur, tanto para los servicios de alta velocidad como para los de cercanías, que unificarán servicios y mejorarán la explotación de la red ferroviaria. Por otro lado, las dos nuevas estaciones que se construirán en el centro de Valencia, en zonas de elevada demanda, potenciarán el uso de las cercanías y mejorarán la prestación del servicio.

El Estudio Informativo que fue sometido a información pública analizaba las posibilidades para establecer una conexión directa entre la estación central de Valencia y el Norte de la ciudad, enlazando, tanto con la línea actual, como con la futura línea de alta velocidad entre Valencia y Castellón.

Dado que el trazado parte del nivel inferior de la futura estación Central de Valencia (aproximadamente a la cota -20 metros) y discurre por zona urbana, la solución ahora aprobada se desarrolla en túnel hasta alcanzar una zona no urbanizada, ya al Norte de la Universidad, a partir de donde va en superficie adosada a la línea actual. Con este trazado se ha buscado minimizar, tanto la afección a la ciudad, ya que discurre



en túnel bajo las Grandes Vías, como dar servicio a dos zonas claves para la movilidad de la ciudad: la Avenida de Aragón y la Universidad, construyendo dos nuevas estaciones.

El túnel, que se construirá con tuneladora, estará equipado con dos vías de tres carriles, para permitir la circulación tanto en ancho UIC como en ancho ibérico.

El trazado tiene su origen en la Estación Central de Valencia, donde se va a establecer una rampa de conexión entre el nivel superior de la estación, en ancho estándar UIC y el inferior, en ancho ibérico. Posteriormente, gira hacia el Este para alcanzar lo antes posible la Gran Vía Marqués del Turia, y continúa en túnel bajo la Avenida de Aragón, Avenida de Cataluña y la Avenida de los Naranjos. A partir de este punto, el trazado se bifurca en dos ramales:

- Uno de ellos gira hacia el Norte, para salir a la superficie sensiblemente paralelo a la actual línea Valencia- Tarragona, con la que conecta mediante dos saltos de carnero consecutivos que permiten todos los movimientos entre ambas líneas.
- El otro ramal se dirige hacia el Sur para permitir la conexión del nuevo túnel con el ya existente del Cabanyal.

La longitud total de la conexión, incluidos los dos ramales, es de 9,7 km, de los cuales 5,6 km se desarrollan en túnel.

A lo largo del trazado, están previstas dos estaciones que permitirán prestar 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. Se ubicará en la Avenida de los Naranjos, a la altura de la Universidad.



La solución finalmente aprobada incluye diversas modificaciones como consecuencia de las alegaciones presentadas en el proceso de información pública. En particular, en coordinación con los ayuntamientos afectados, se ha definido una nueva solución para el salto de carnero situado más hacia el Norte. Inicialmente estaba previsto construir un paso superior, ahora se ejecutará en una estructura soterrada, situada más al Norte, una vez superado el barranco del Carraixet.

Redacción de proyectos

Con objeto de adelantar el desarrollo de la actuación, el Ministerio de Fomento licitó en octubre de 2007 la redacción de los proyectos del nuevo Eje Pasante. El contrato se adjudicó en febrero de 2008 y en la actualidad ya se han iniciado los trabajos.

Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia

En cumplimiento del "Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia", actualmente se están llevando a cabo las diferentes actuaciones contempladas en éste para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia.

De forma resumida, la situación de las actuaciones del Convenio es la siguiente:

- 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: se han licitado las obras de la fase I.
- Nueva Estación Central: se está ultimando el proyecto básico por parte del arquitecto César Portela.



Nota de prensa

Todas estas actuaciones permitirán la integración de la alta velocidad en la ciudad, mejorando asimismo el servicio de cercanías, y eliminando la barrera que el ferrocarril supone en la actualidad para la ciudad.