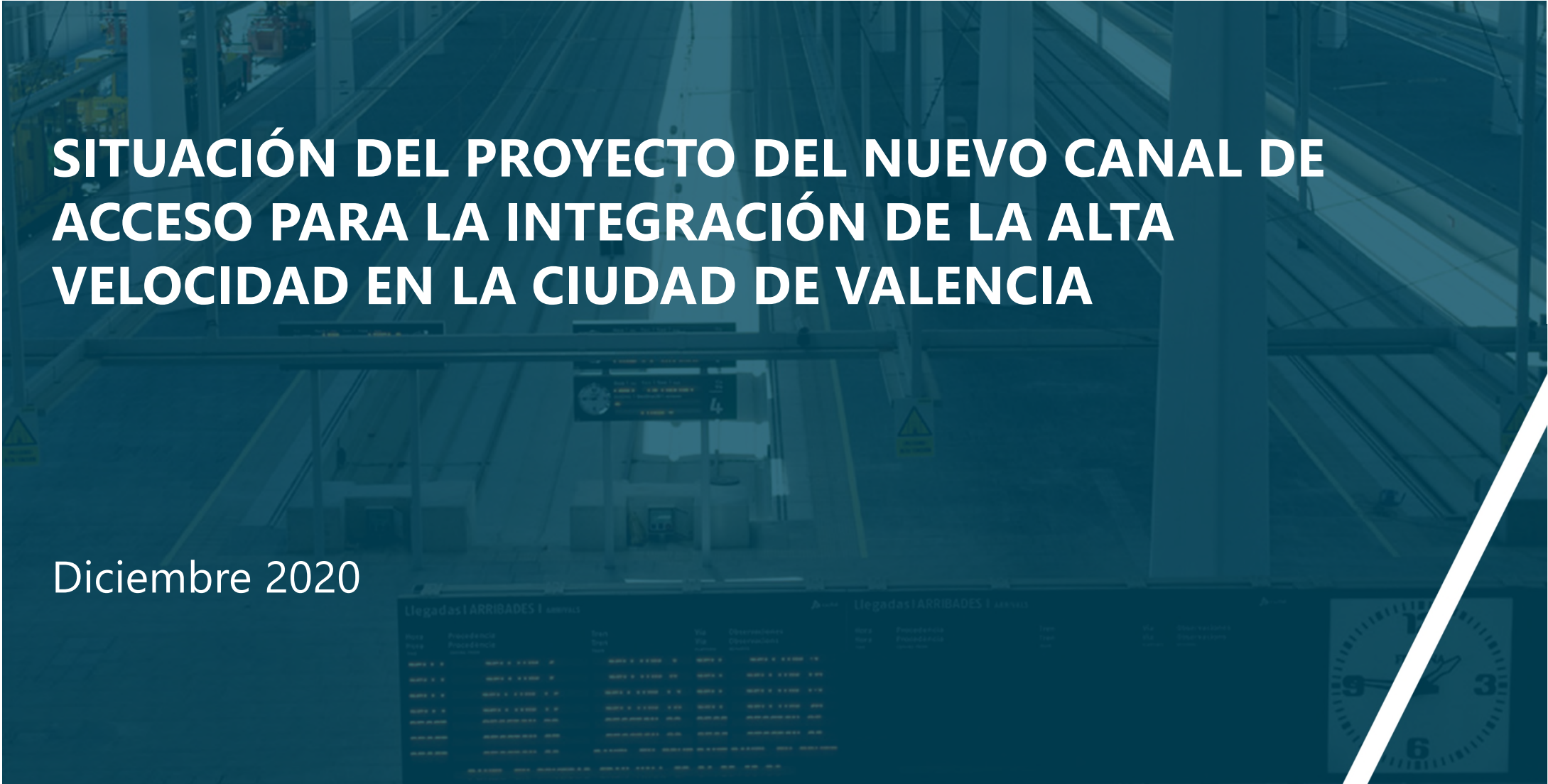


SITUACIÓN DEL PROYECTO DEL NUEVO CANAL DE ACCESO PARA LA INTEGRACIÓN DE LA ALTA VELOCIDAD EN LA CIUDAD DE VALENCIA

Diciembre 2020



The background image shows a train station with a digital arrival board and a clock. The arrival board is titled 'Llegadas / ARRIBADES' and displays a table of train arrivals. The clock shows the time as approximately 10:10.

Llegadas / ARRIBADES					Llegadas / ARRIBADES				
Origen	Procedencia	Destino	Plataforma	Operador	Origen	Procedencia	Destino	Plataforma	Operador
Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia
Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia
Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia
Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia
Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia
Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia
Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia
Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia
Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia	Valencia

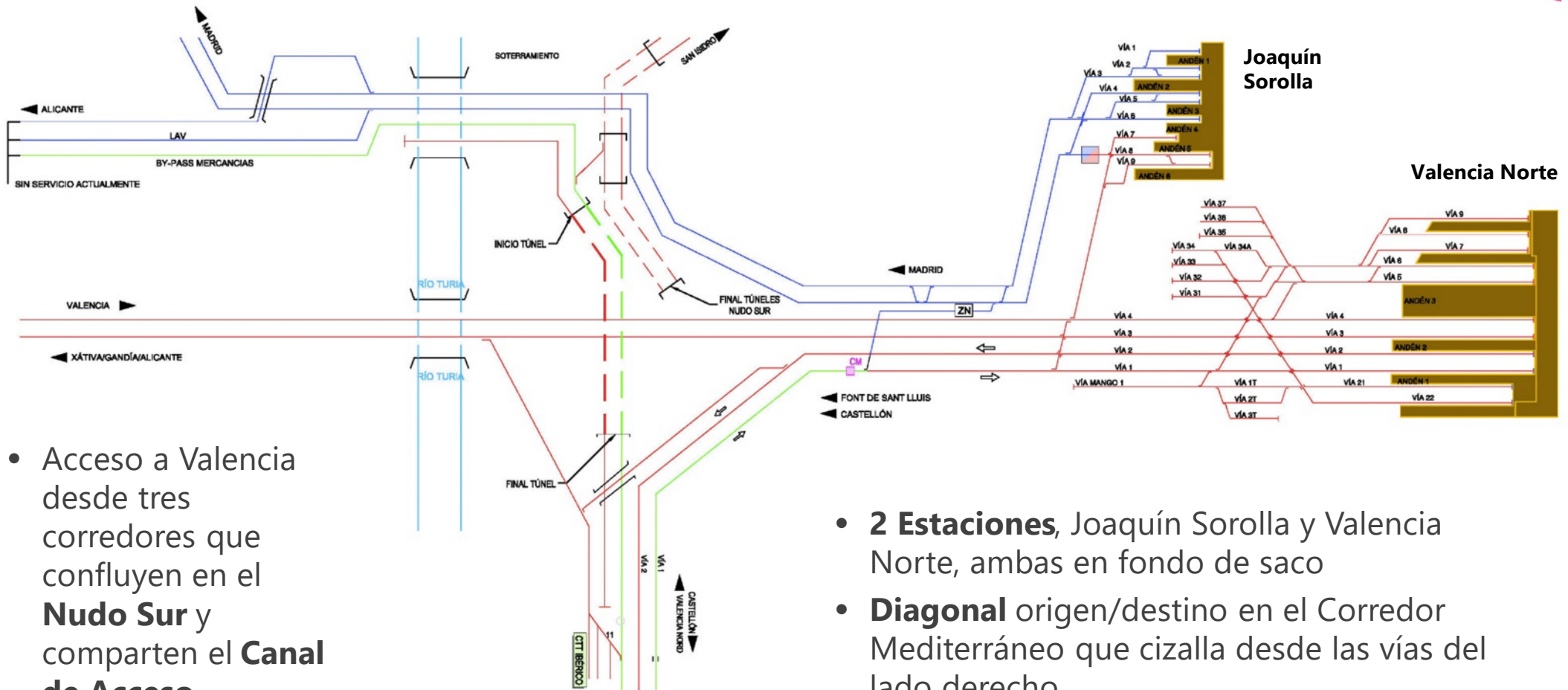
INDICE

1. Antecedentes
2. Proyecto Básico. Escenario inicial
3. Incremento de viajeros y servicios
4. Estación Central. Solución prevista
5. Proyecto Básico. Escenario previsto
6. Actuación urbanística global
7. Desarrollos urbanísticos
8. Estudios informativos Túnel Pasante y Alta Velocidad Valencia Castellón
9. Conclusiones



1. Antecedentes.

Situación actual



- Acceso a Valencia desde tres corredores que confluyen en el **Nudo Sur** y comparten el **Canal de Acceso**

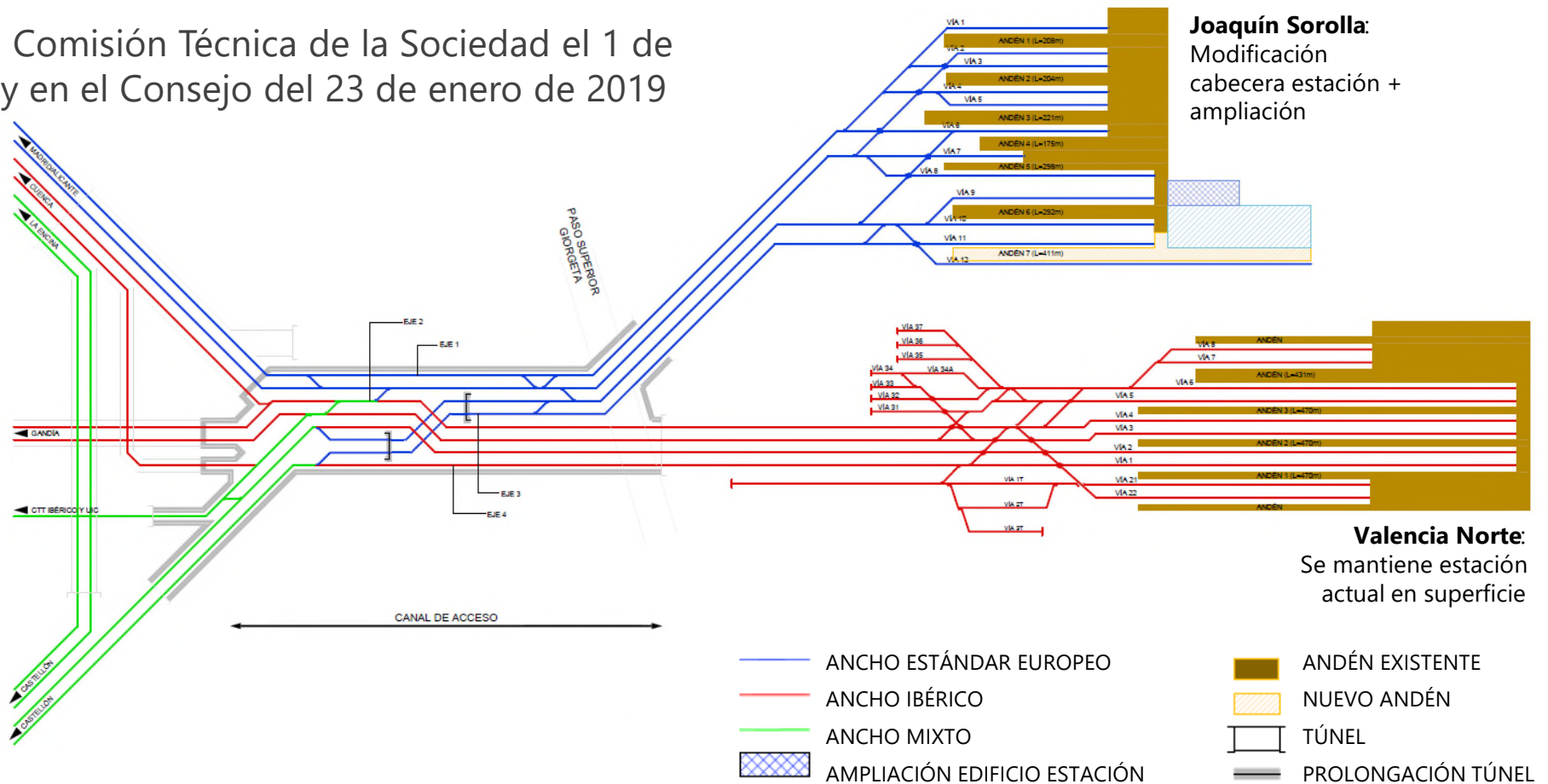
- **2 Estaciones**, Joaquín Sorolla y Valencia Norte, ambas en fondo de saco
- **Diagonal** origen/destino en el Corredor Mediterráneo que cizalla desde las vías del lado derecho

1. Antecedentes. Estudio de Viabilidad

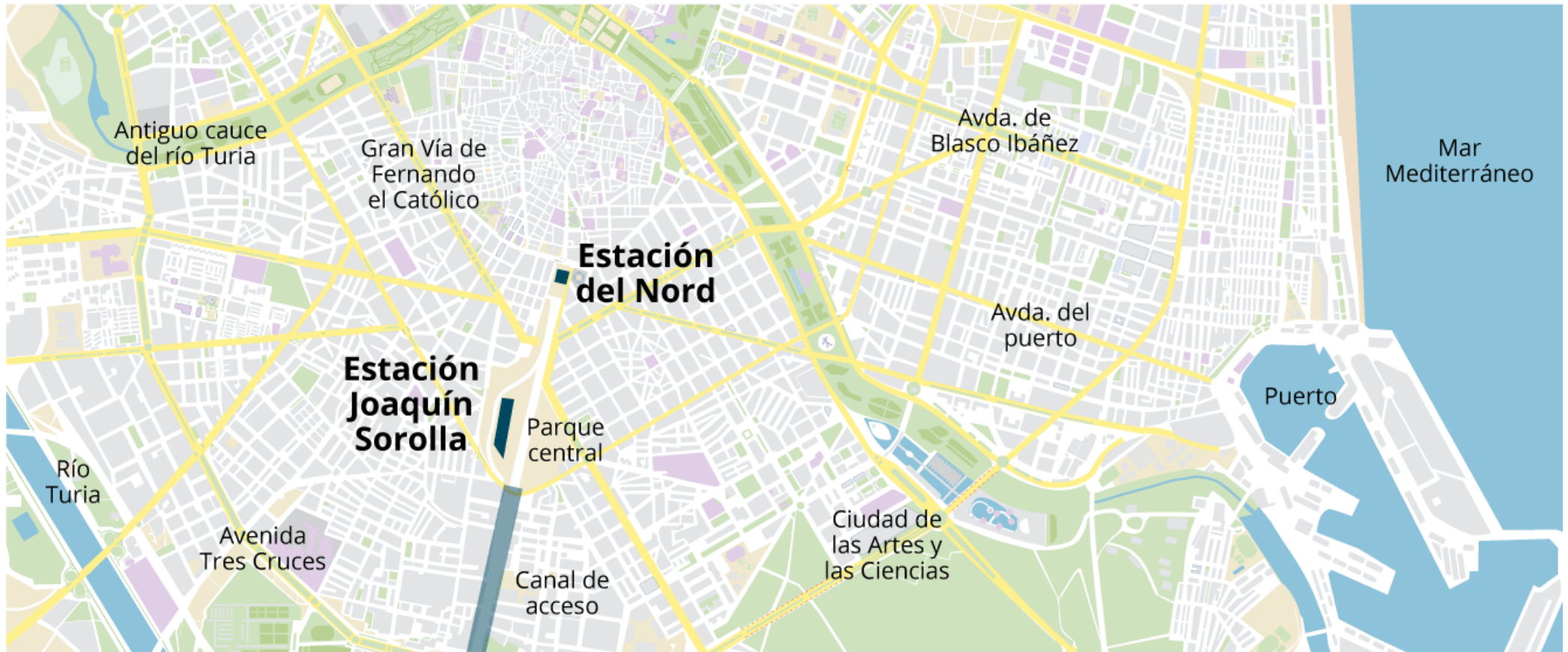
Esquema Estudio de Viabilidad

Presentado en Comisión Técnica de la Sociedad el 1 de junio de 2018 y en el Consejo del 23 de enero de 2019

- EJE 1:**
Vía izquierda desde Corredor Levante hasta vía 6 en Joaquín Sorolla
- EJE 2:**
Vía izquierda desde C-1 hasta Vía 4 de Valencia Norte
- EJE 3:**
Vía derecha salto de carnero desde Corredor Mediterráneo hasta Vía II Joaquín Sorolla
- EJE 4:**
Vía derecha desde Corredor Mediterráneo a Vía 1 en Valencia Norte



2. Proyecto Básico. Escenario inicial





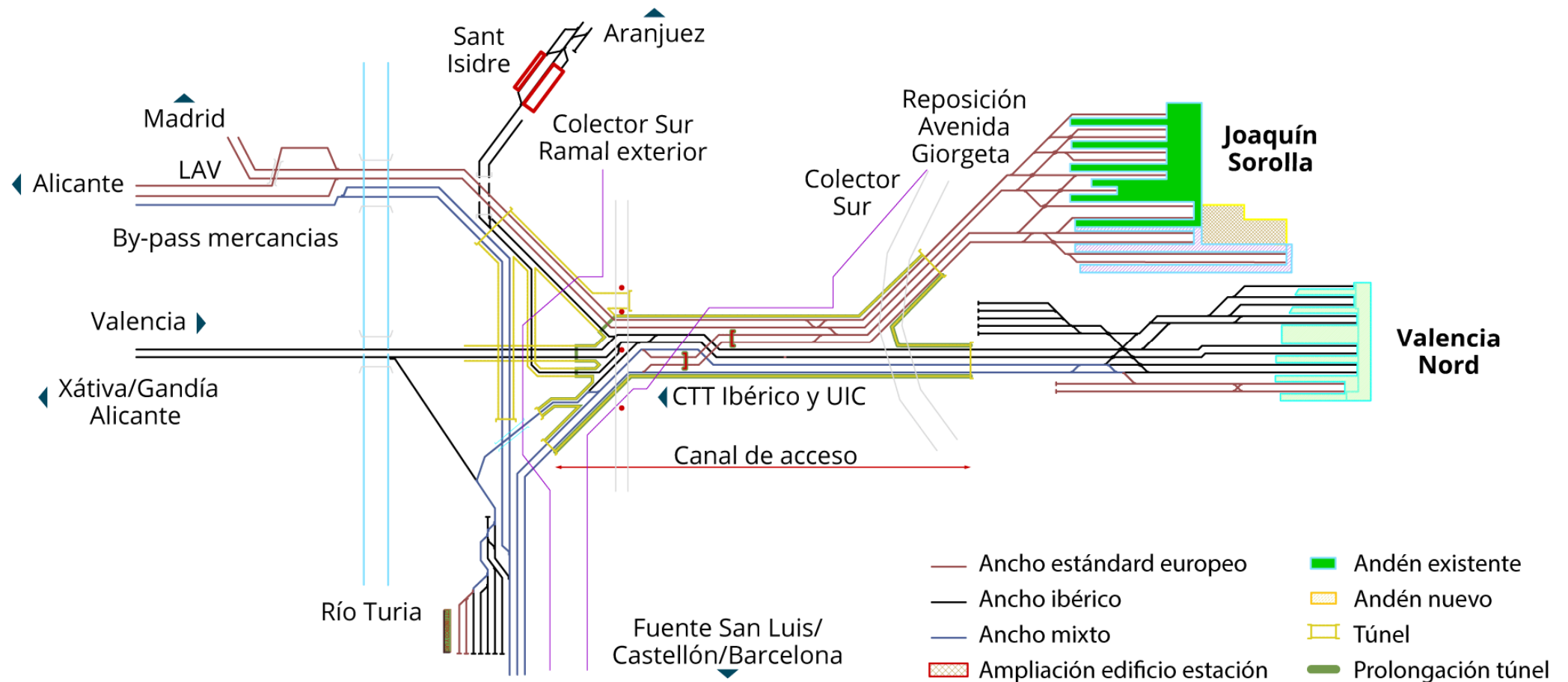
2. Proyecto Básico. Escenario inicial

Inicialmente el desarrollo del proyecto básico se ve condicionado por las siguientes cuestiones:

- 1** Las operadoras comunican la **necesidad de contar con dos vías de 400m** una más de la propuesta en el Estudio de Viabilidad, en la Estación Joaquín Sorolla. (2019)
- 2** ADIF Alta Velocidad solicita a INECO la redacción del **Proyecto Constructivo para la Implantación del Ancho Estándar en el Corredor Mediterráneo** Tramo: València Nord – Valencia Joaquin Sorolla. Tiene por objeto posibilitar el aumento de circulaciones de ancho estándar procedentes del Corredor Mediterráneo hasta la puesta en servicio del Canal de Acceso. Esta actuación se incorpora como situación de partida para la actuación del canal de acceso (Mayo 2019).
- 3** Se acuerda con el Ciclo Integral del Agua una **solución para la reposición del Colector Sur adosado al canal ferroviario**, de manera que se reduce considerablemente su longitud. Es necesario que la reposición se realice en el mismo proyecto que el canal, al estar ligado a las situaciones provisionales. Presentado en la Comisión Técnica de la Sociedad del 11 de junio de 2019.

2. Proyecto Básico. Escenario inicial

Esquema Proyecto Básico





3. Incremento de viajeros y servicios



Éxito liberalización del transporte ferroviario

- Espacio ferroviario europeo único
- Mercado ferroviario abierto
- Competir en igualdad de condiciones con otros modos de transporte
- Escenario actual Valencia muy beneficiada de la conexión con Madrid



Éxito en el desarrollo del Corredor Mediterráneo

- Implantación del ancho estándar (UIC) entre Valencia y Barcelona que obliga a actuar en estaciones
- Potenciar la intermodalidad con otras ciudades y con Europa
- Mayor eficiencia en tiempos de viaje y coste de transporte de viajeros y mercancías
- Aumento en el número de viajeros y toneladas transportadas



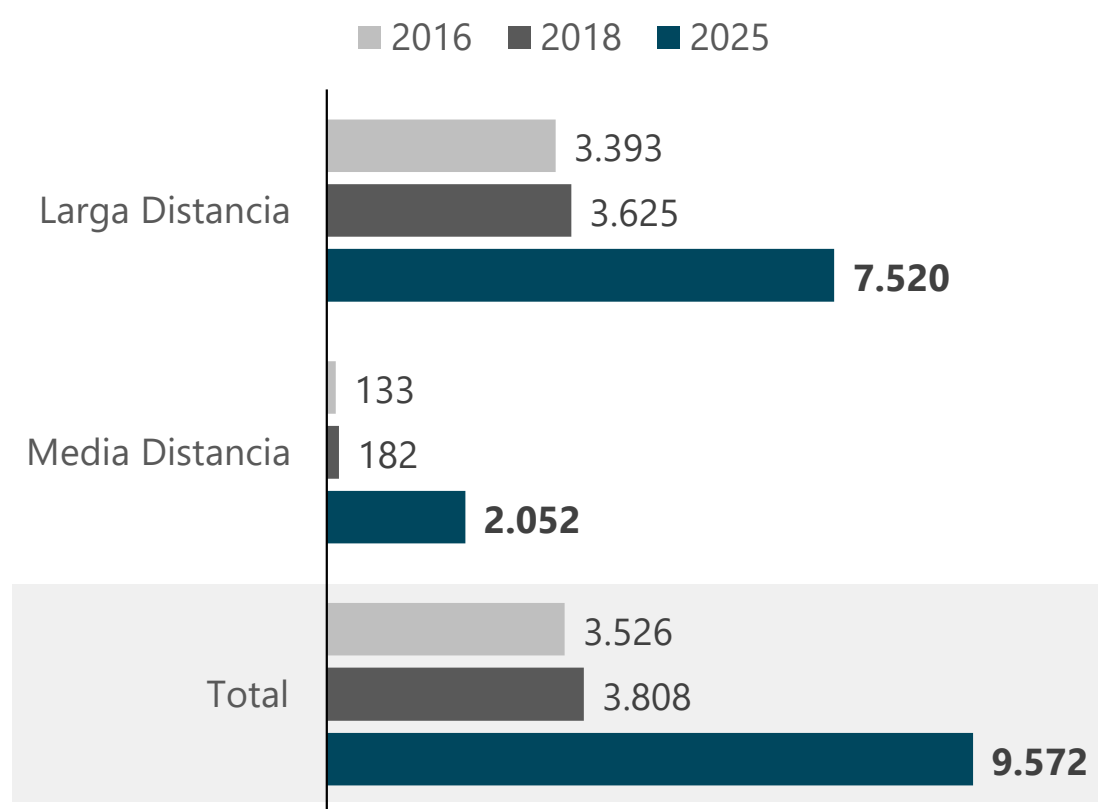
Estos éxitos hacen necesario la **Remodelación de la actual Estación Joaquín Sorolla y replantearse el dotar de mayor capacidad a la futura Estación Central**

TODO ESTO SE REALIZA PARA DAR MAYORES Y MEJORES SERVICIOS A LAS PERSONAS: MEDIA Y LARGA DISTANCIA Y CERCANÍAS Y PARA APOYAR AL DESARROLLO DEL FERROCARRIL

3. Incremento de viajeros y servicios

Miles de viajeros de la Estación de Valencia Joaquín Sorolla.

Estimaciones de viajeros proporcionadas por la Subdirección de Estudios de Demanda y Planificación de Inversiones.



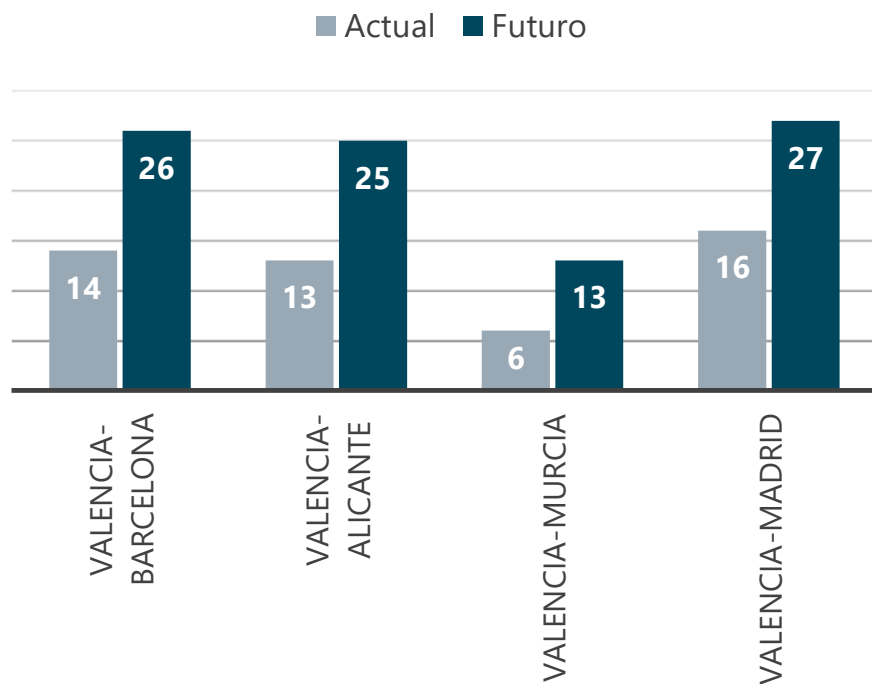
	2016	2018	2025
Madrid	2.260	2.522	3.615
Barcelona	736	727	2.215
Tarragona	46	50	222
Albacete	0	0	313
Cuenca	63	69	69
Corredor Sevilla-Málaga	235	205	257
Murcia	0	0	688
Almería	0	0	82
Corredor Norte	36	37	39
Zaragoza	0	0	0
Resto relaciones	16	16	18
LARGA DISTANCIA	3.393	3.625	7.520
Alicante	109	126	2.025
Castellón	16	46	18
Internos Valencia	7	11	10
Resto relaciones	0	0	0
MEDIA DISTANCIA	133	182	2.052
TOTAL	3.526	3.808	9.572

3. Incremento de viajeros y servicios

Hipótesis de servicios estimados a partir de los estudios de demanda.
 Los servicios finalmente ofertados serán fijados por los operadores ferroviarios.



Servicios ferroviarios diarios por sentido (LD+MD)



Diarios por sentido

Servicio	Tipo	Actual	Futuro
Barcelona-Valencia	LD	5	10
Barcelona-Valencia-Alicante	LD	5	8
Barcelona-Valencia-Murcia	LD	3	8
Barcelona-Valencia-Sevilla	LD	1	
Total Barcelona-Valencia		14	26
Barcelona-Valencia-Alicante	LD	5	8
Barcelona-Valencia-Murcia	LD	3	
Valencia-Alicante	MD	2	2
Valencia-Alicante-Murcia	MD	3	1
Valencia-Alicante	MD AV		10
Valencia-Alicante-Murcia	MD AV		4
Total Valencia-Alicante		13	25
Barcelona-Valencia-Murcia	LD	3	8
Valencia-Alicante-Murcia	MD	3	1
Valencia-Alicante-Murcia	MD AV		4
Total Valencia-Murcia		6	13
Madrid-Valencia	LD	13	22
Madrid-Valencia-Castellón	LD	2	4
Madrid-Xàtiva-Valencia	MD	1	1
Total Madrid-Valencia		16	27

4. Estación Central. Solución prevista

- **La Estación Central sustituirá** a las estaciones actuales de Valencia Nord y Valencia-Joaquín Sorolla **en una ubicación intermedia a ambas**, en ella se prestarán todos los modos ferroviarios de viajeros, convencionales y de alta velocidad, Larga Distancia, Media Distancia y Cercanías.
- Desde que se concibió el diseño vigente de la solución para la Estación (año 2006), la evolución de la demanda ha variado al alza, acrecentándose de forma muy importante por el éxito de la **liberalización del tráfico de viajeros y del desarrollo del Corredor Mediterráneo**
- De esta manera, se prevé para el escenario 2050 que la estación registre del orden de **220 servicios en total (ambos anchos)**.



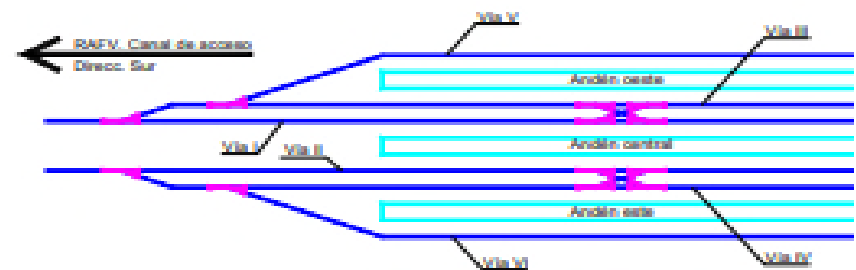
4. Estación Central. Solución prevista. Capacidad

El diseño desarrollado hasta la fecha de la **Estación Central** consta de 2 niveles, con 6 vías y 3 andenes por nivel distribuidos de la siguiente manera :

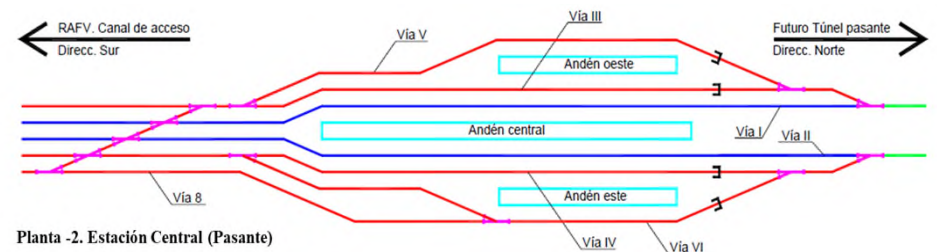
- **Planta -1** (cota -8m):
6 vías UIC de 400m
- **Vestíbulo intermedio** (cota -14.5m)
tránsito viajeros
- **Planta -2** (cota -22m) :
2 vías UIC+4 vías ibérico

Una vez analizada la Capacidad de Operación, con la **previsión actualizada de tráfico 2050** se concluye que la **planta -2** manifiesta un problema de capacidad **ya que no es capaz de absorber dichos tráfico**.

PLANTA -1



PLANTA -2



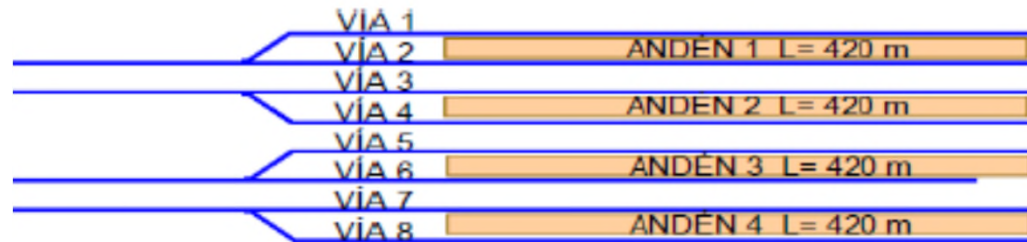
Planta -2. Estación Central (Pasante)



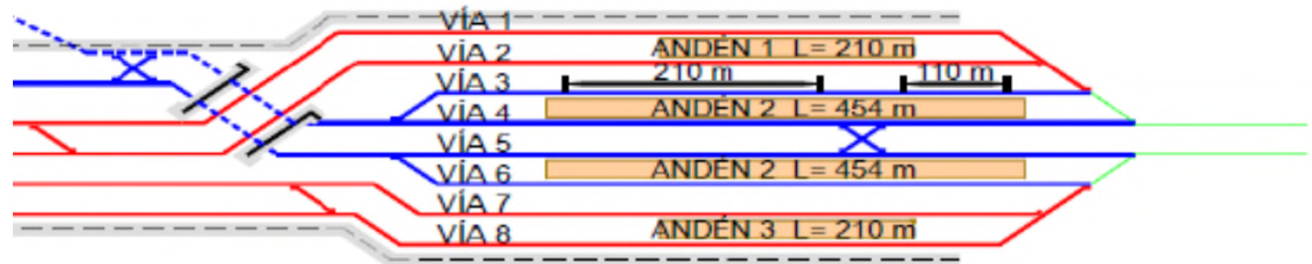
4. Estación Central. Solución prevista. Esquema tentativo

Es necesario acometer el rediseño de la estación, **ampliando al menos con 2 vías y un andén de ancho estándar** para el nivel pasante (Planta -2)

PLANTA -1

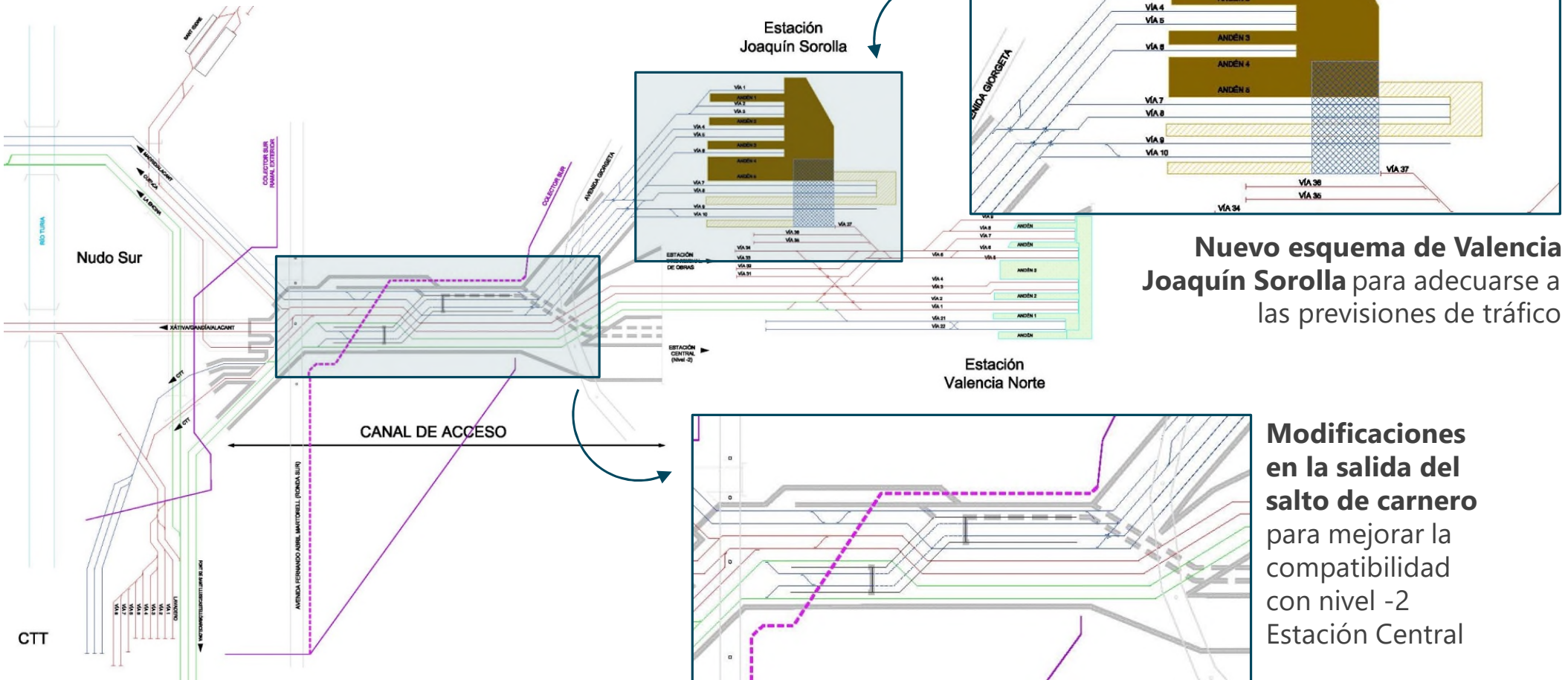


PLANTA -2



5. Proyecto Básico. Escenario previsto

Propuesta de actuaciones



Nuevo esquema de Valencia Joaquín Sorolla para adecuarse a las previsiones de tráfico

Modificaciones en la salida del salto de carnero para mejorar la compatibilidad con nivel -2 Estación Central

Adecuación del CTT de ancho ibérico como apoyo

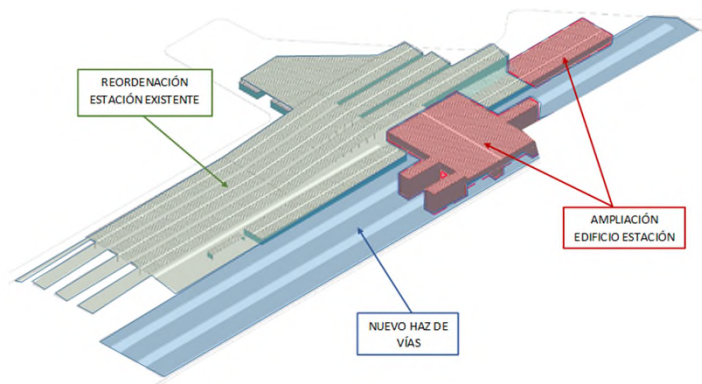
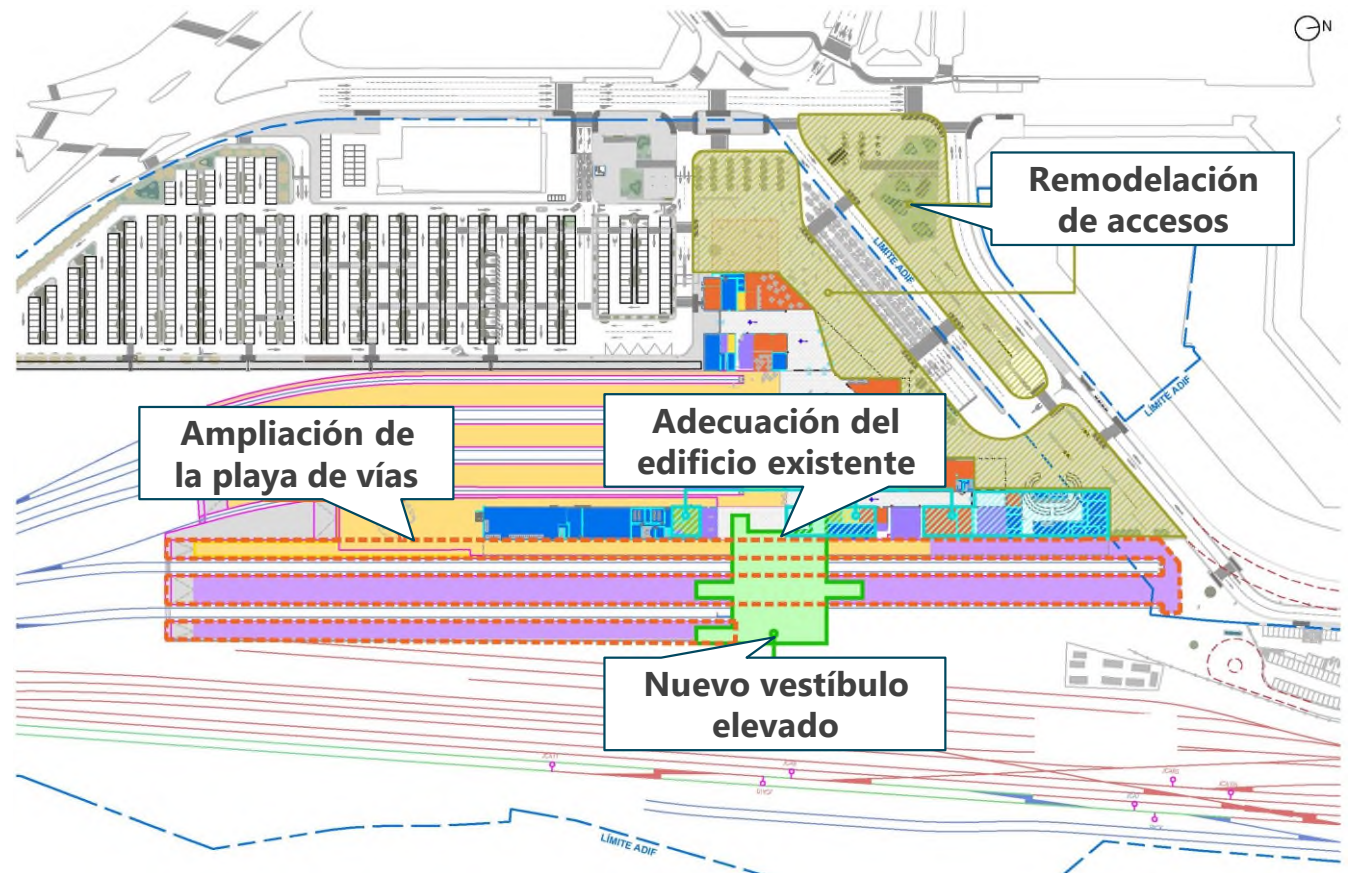
5. Proyecto Básico. Escenario previsto

Actuaciones comprendidas en el Proyecto de Remodelación de la estación

10 vías de estacionamiento:

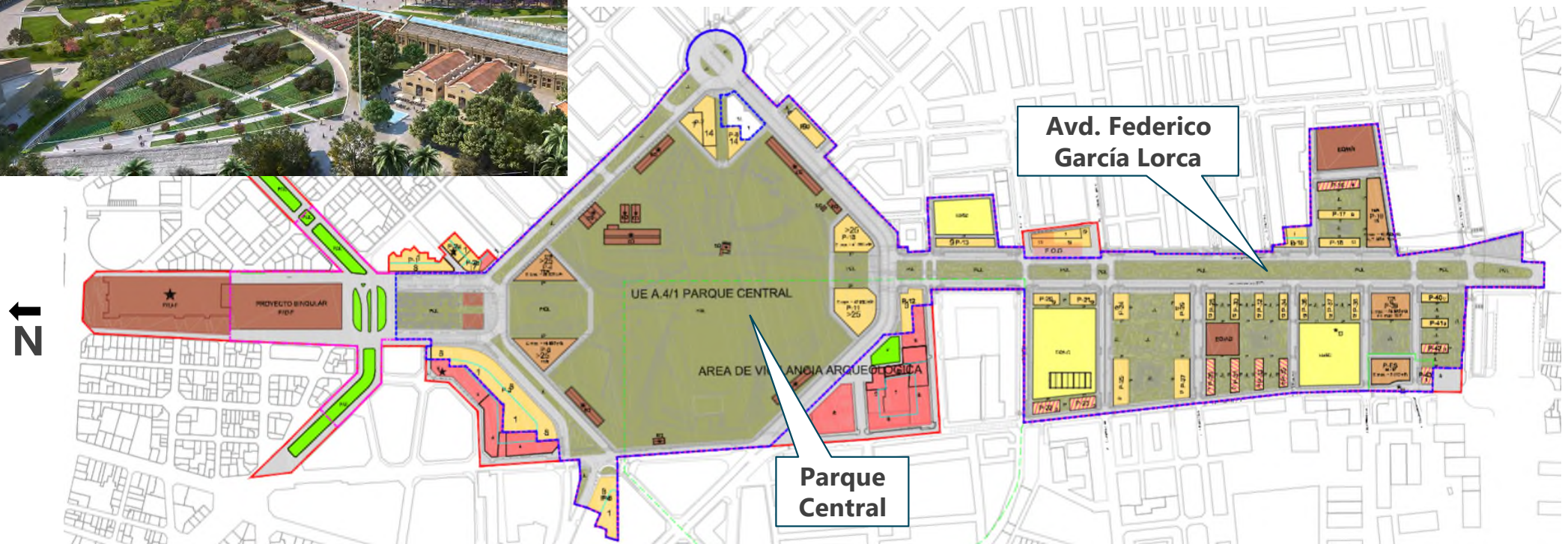
- 7 vías de 200 m.
- 3 vías de 400 m.

Ampliación del vestíbulo existente mediante un vestíbulo elevado de acceso a las vías 8 a 10.



6. Actuación urbanística global

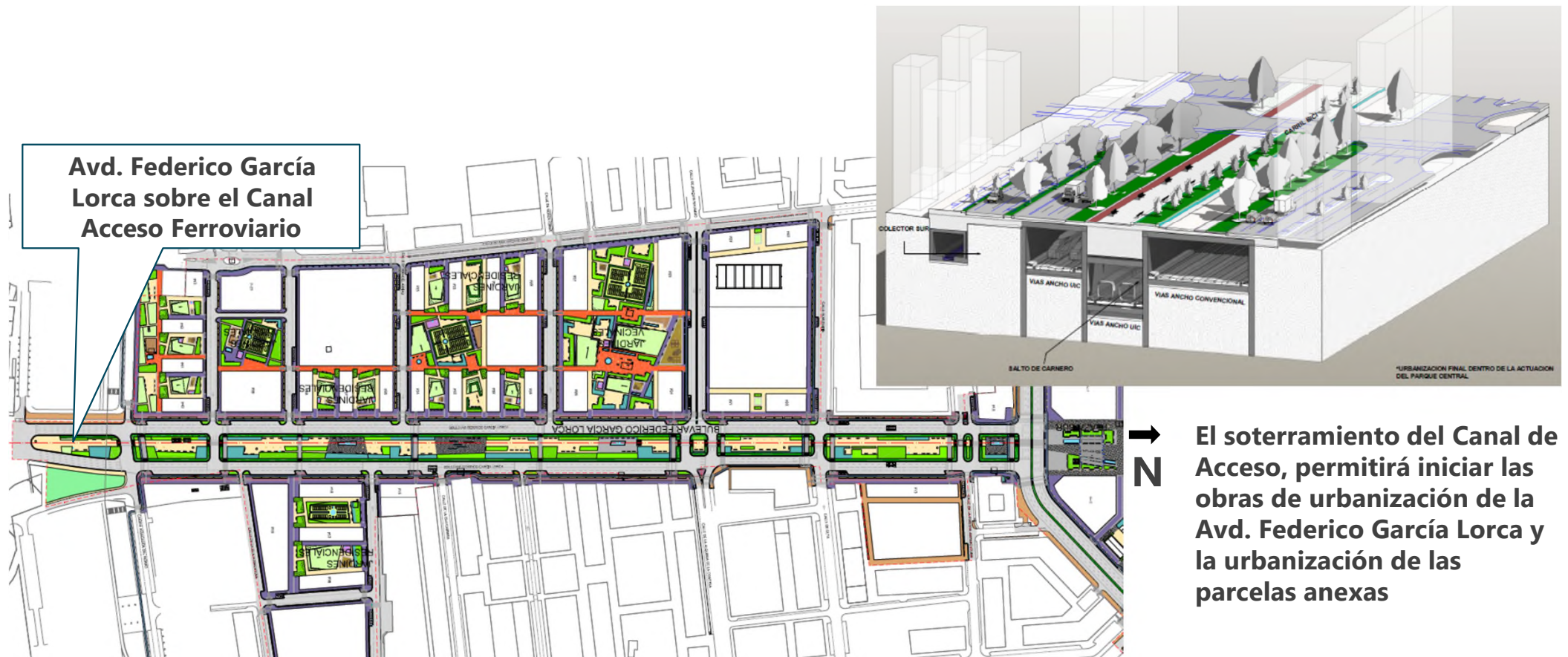
La actuación Parque Central se trata de una operación de más de 600.000 m², que aportará 250.000 m² de parques.





7. Desarrollos urbanísticos

Desarrollos urbanísticos asociados al soterramiento del Canal de Acceso Fase 3



El soterramiento del Canal de Acceso, permitirá iniciar las obras de urbanización de la Avd. Federico García Lorca y la urbanización de las parcelas anexas

8. Estudios informativos Túnel Pasante y AV Valencia – Castellón



NECESIDADES:

- **Evitar la inversión de marchas** con la consiguiente pérdida de tiempo y limitación de capacidad y funcionalidad de las vías ferroviarias que acceden al complejo de estaciones de Valencia Nord y Valencia Joaquín Sorolla por el sur, que actualmente no disponen de continuidad directa hacia el norte.

OBJETIVO:

- **Definir un nuevo eje ferroviario** que discurra **a través del centro urbano de Valencia** en dirección sur-norte, desde la futura estación subterránea central de Valencia, conectando con la actual línea Valencia-Tarragona y con la futura alta velocidad entre Valencia y Castellón, cuyo estudio informativo también se encuentra en redacción.

VENTAJAS:

- **Ahorro de tiempos** de recorrido para todos los servicios pasantes norte-sur.
- **Mejora sustancial de la oferta de transporte** de la red de cercanías con la implantación de dos estaciones: Aragón y Universidad. Potenciando el uso de otros modos de transporte urbano.
- Posibilidad de unificar los servicios de líneas de cercanías procedentes del sur y del norte, con la consiguiente **mejora de la gestión y de la oferta de transporte**

9. Conclusiones

1

El **ÉXITO DE LA LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO** y del **DESARROLLO DEL CORREDOR MEDITERRÁNEO** ha modificado al alza la estimación de la demanda de viajeros, lo que **OBLIGA A REMODELAR LA ESTACIÓN VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA** hasta la puesta en servicio del túnel pasante y la futura Estación Central, y **AUMENTAR LA CAPACIDAD DE LA ESTACIÓN CENTRAL**

2

Los proyectos del Canal de Acceso Fase 3 y la Remodelación la Estación Joaquín Sorolla permitirán **ANTICIPAR LA ENTREGA DE SUELOS antes de la finalización completa de las obras** para el desarrollo de la urbanización asociada a la Actuación Parque Central.

3

OTORGAR CONTINUIDAD EN LAS ACTUACIONES de Canal de Acceso Fase 3, Remodelación Estación Valencia Joaquín Sorolla, Estación Central y Túnel pasante.



Diciembre 2020