

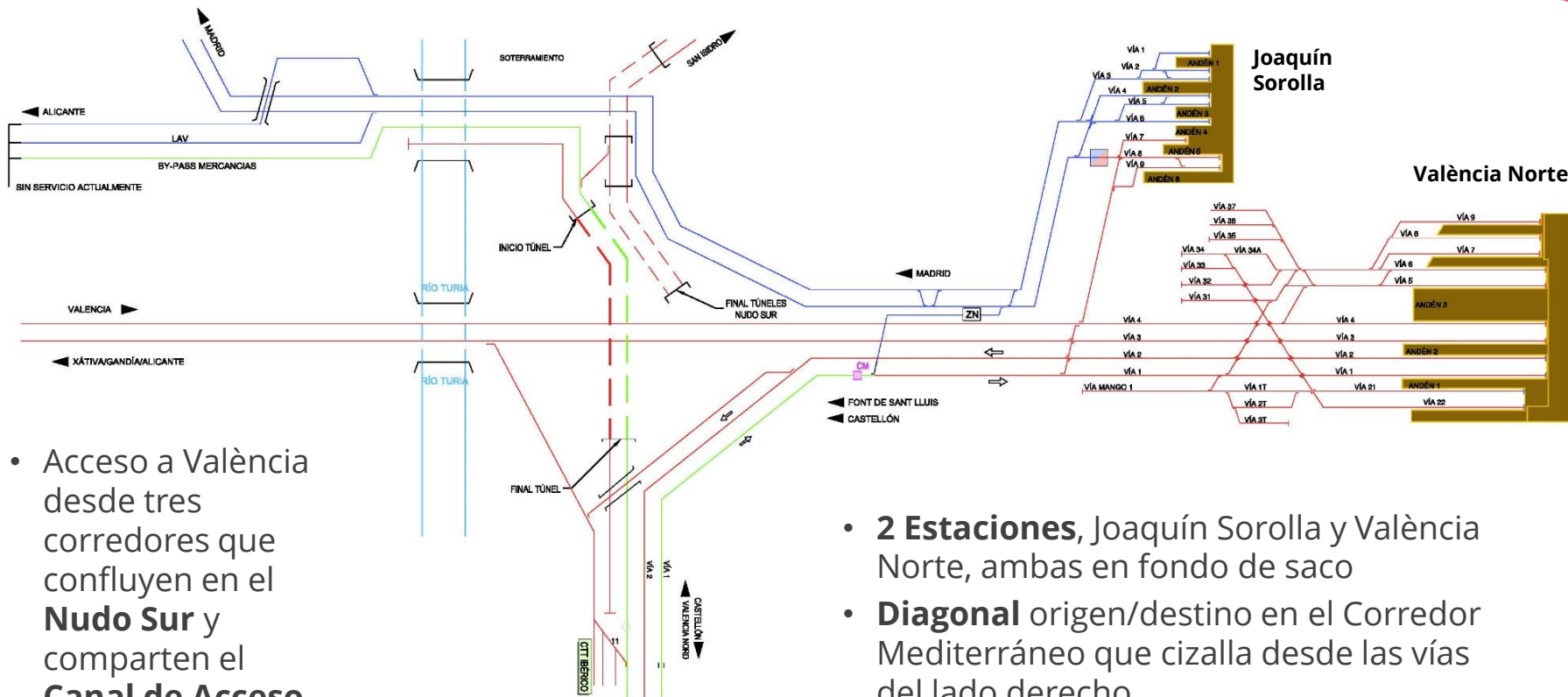


# INDICE

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. Cronograma proyectos en redacción
9. Estudios informativos Túnel Pasante.  
Alta Velocidad València Castelló
10. Conclusiones

# 1. Antecedentes.

## Situación actual



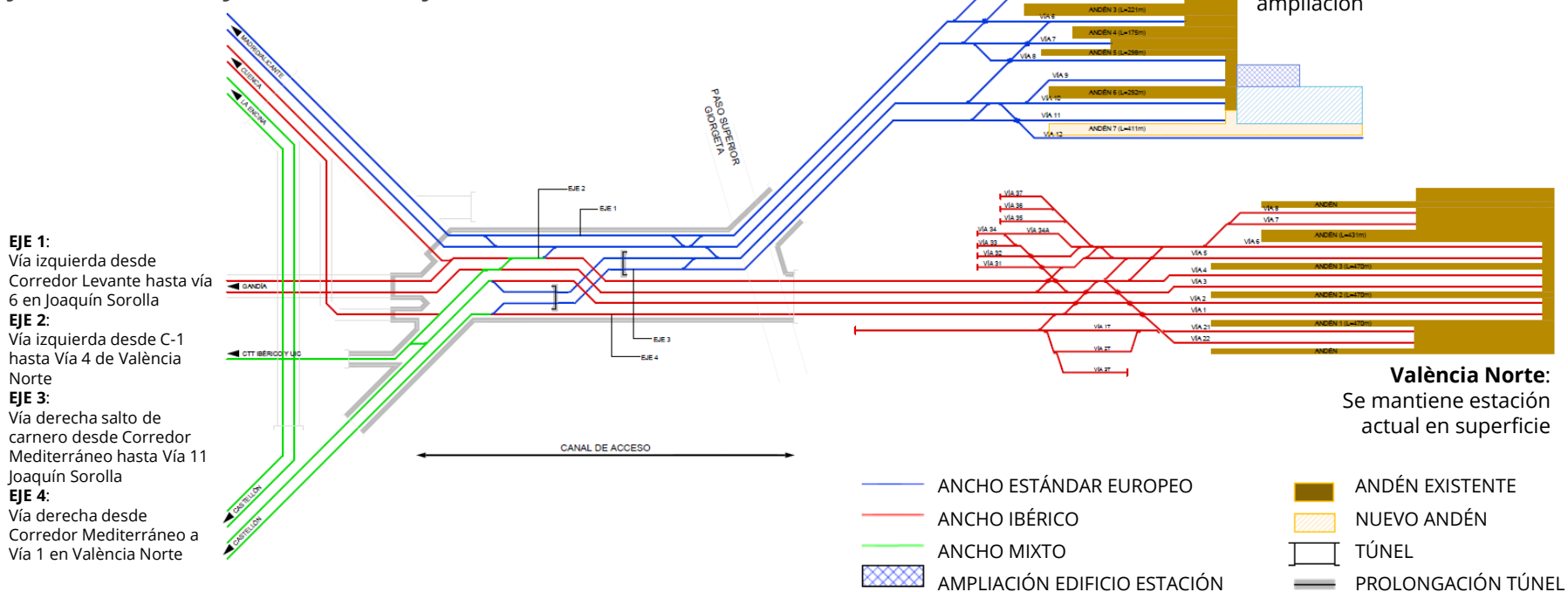
- Acceso a València desde tres corredores que confluyen en el **Nudo Sur** y comparten el **Canal de Acceso**

- **2 Estaciones**, Joaquín Sorolla y València 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



## 2. Proyecto Básico. Escenario inicial





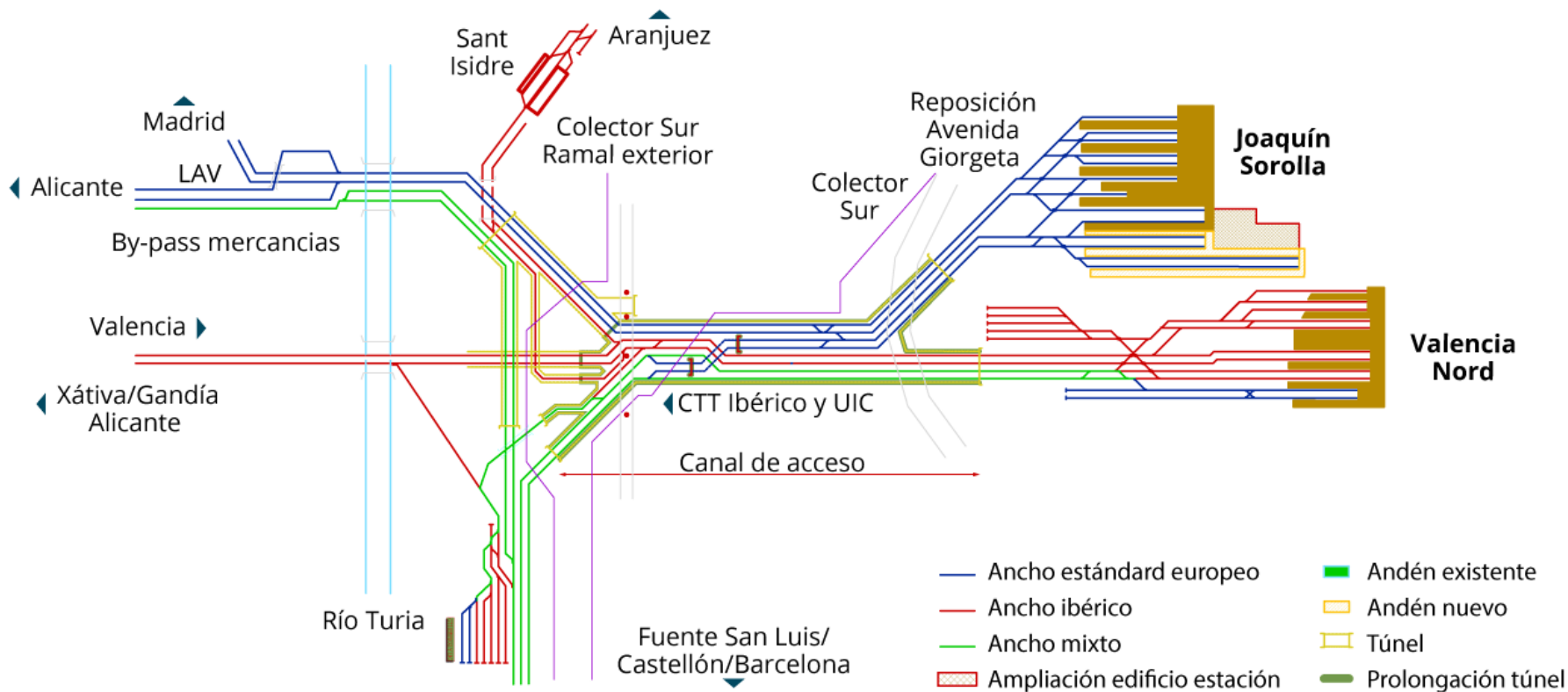
## 2. Proyecto Básico. Escenario inicial

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 – València Joaquín 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 València muy beneficiada de la conexión con Madrid



#### Éxito en el desarrollo del Corredor Mediterráneo

- Implantación del ancho estándar (UIC) entre València 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 viajeros y toneladas transportados



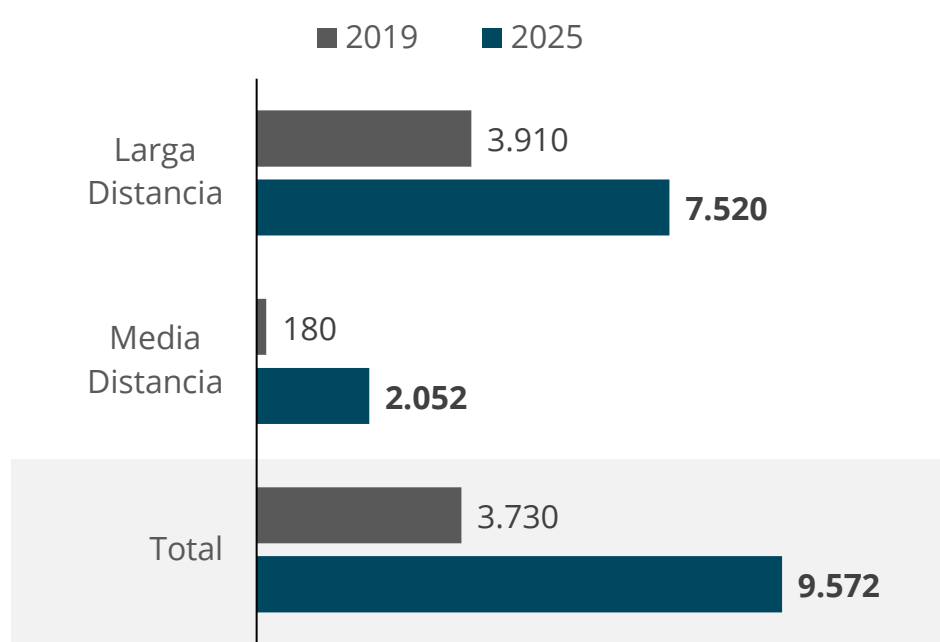
Estos éxitos hacen necesario la **Remodelación de la actual Estación Joaquín Sorolla y replantearse el dotar de mayor capacidad a la futura Estación Central.**

#### OBJETIVOS

- **MAYORES Y MEJORES SERVICIOS A LAS PERSONAS: MEDIA Y LARGA DISTANCIA Y CERCANÍAS**
- **APOYAR AL DESARROLLO DEL FERROCARRIL**

### 3. Incremento de viajeros y servicios

Miles de viajeros de la Estación de València Joaquín Sorolla.



	2019	2025
Madrid	2.605	3.615
Barcelona	733	2.215
Tarragona	52	222
Albacete	-	313
Cuenca	71	69
Corredor Sevilla-Málaga	224	257
Murcia	-	688
Almería	-	82
Corredor Norte	36	39
Resto relaciones	9	18
<b>LARGA DISTANCIA</b>	<b>3.730</b>	<b>7.520</b>
Alicante	123	2.025
Resto relaciones	58	28
<b>MEDIA DISTANCIA</b>	<b>180</b>	<b>2.052</b>
<b>TOTAL</b>	<b>3.910</b>	<b>9.572</b>

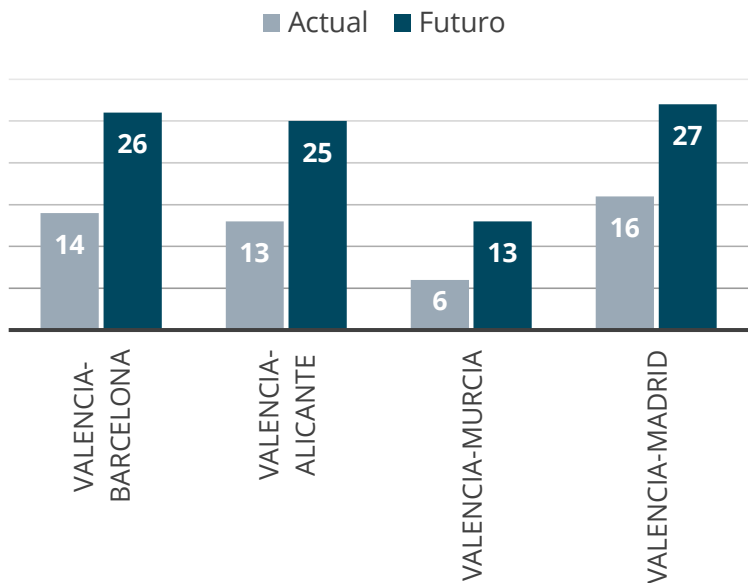
Estimaciones realizadas antes de la pandemia del COVID-19

### 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-València	LD	5	10
Barcelona-València-Alicante	LD	5	8
Barcelona-València-Murcia	LD	3	8
Barcelona-València-Sevilla	LD	1	
<b>Total Barcelona-València</b>		<b>14</b>	<b>26</b>
Barcelona-València-Alicante	LD	5	8
Barcelona-València-Murcia	LD	3	
València-Alicante	MD	2	2
València-Alicante-Murcia	MD	3	1
València-Alicante	MD AV		10
València-Alicante-Murcia	MD AV		4
<b>Total València-Alicante</b>		<b>13</b>	<b>25</b>
Barcelona-València-Murcia	LD	3	8
València-Alicante-Murcia	MD	3	1
València-Alicante-Murcia	MD AV		4
<b>Total València-Murcia</b>		<b>6</b>	<b>13</b>
Madrid-València	LD	13	22
Madrid-València-Castelló	LD	2	4
Madrid-Xàtiva-València	MD	1	1
<b>Total Madrid-València</b>		<b>16</b>	<b>27</b>

## 4. Estación Central. Solución prevista

- **La Estación Central sustituirá** a las estaciones actuales de València Nord y València-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 ante las expectativas de 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)**.

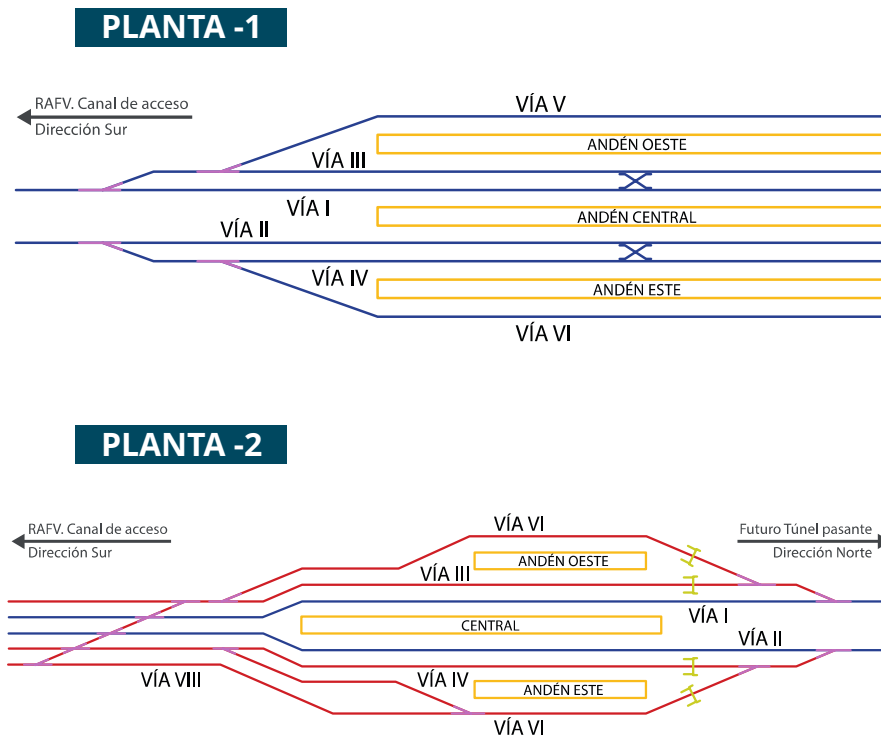


## 4. Estación Central. Solución prevista. Capacidad

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

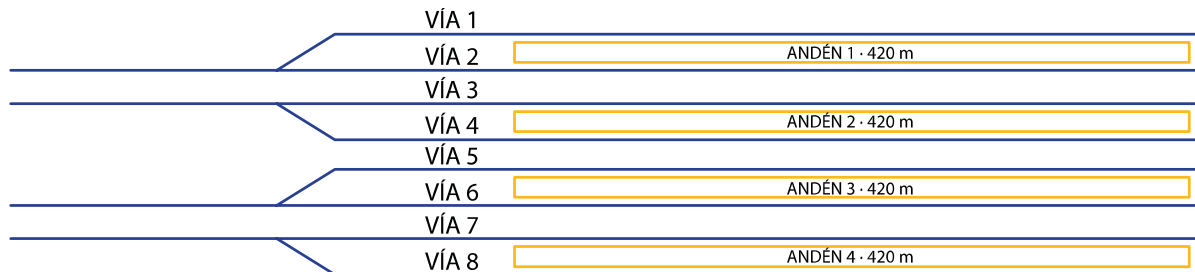
Una vez analizada la Capacidad de Operación, con la **previsión actualizada de tráficos 2050** se concluye que la **planta -2** manifiesta un problema de capacidad **ya que no es capaz de absorber dichos tráficos**.



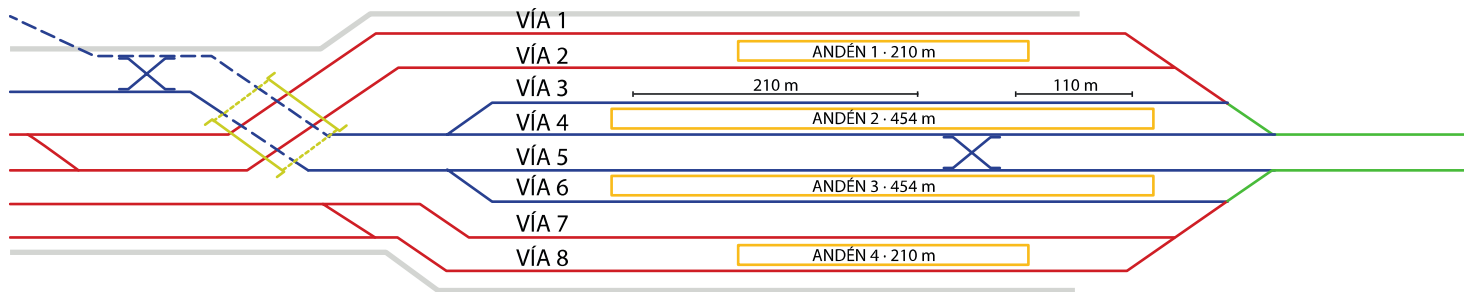
## 4. Estación Central. Solución prevista. Esquema tentativo

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

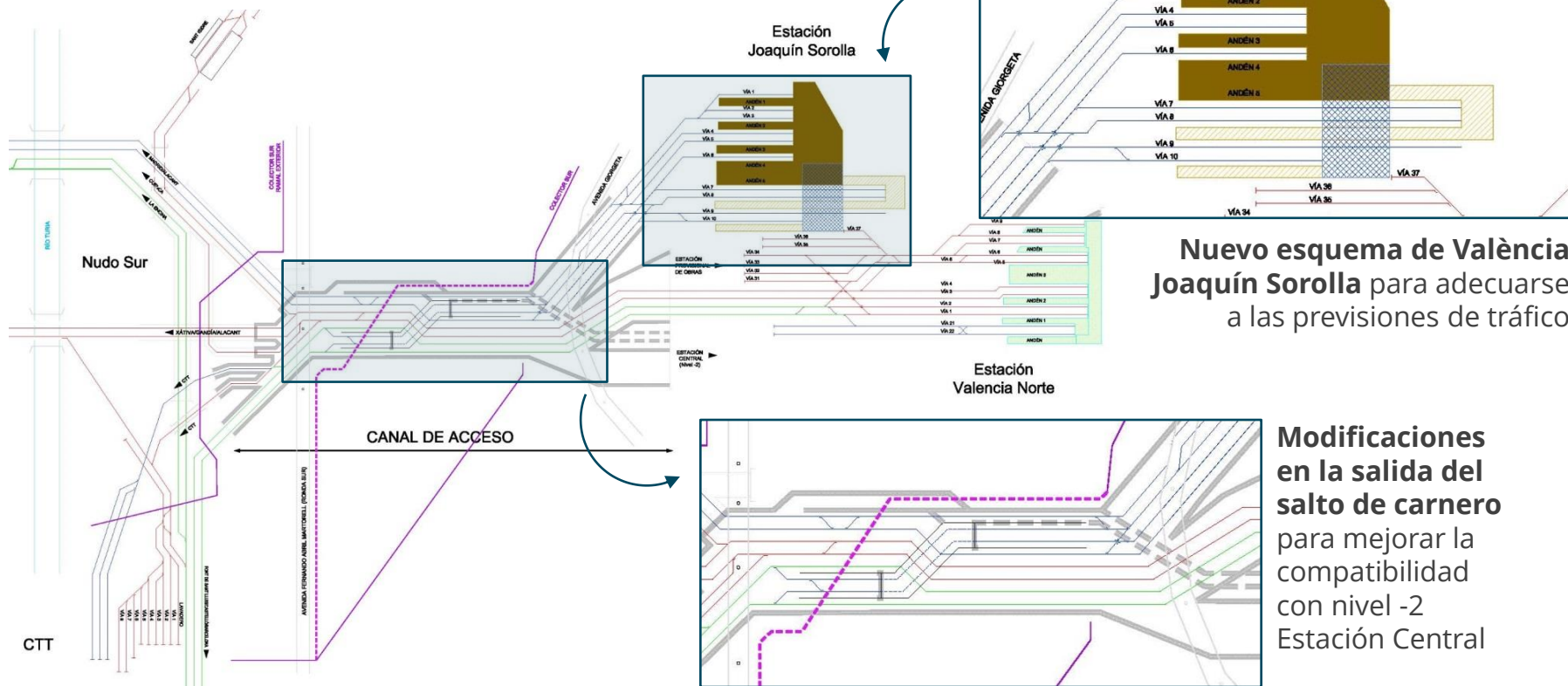


PLANTA -2



# 5. Proyecto Básico. Escenario previsto

## Propuesta de actuaciones



**Nuevo esquema de València 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

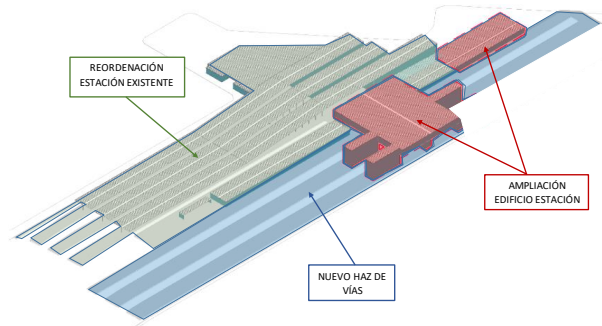
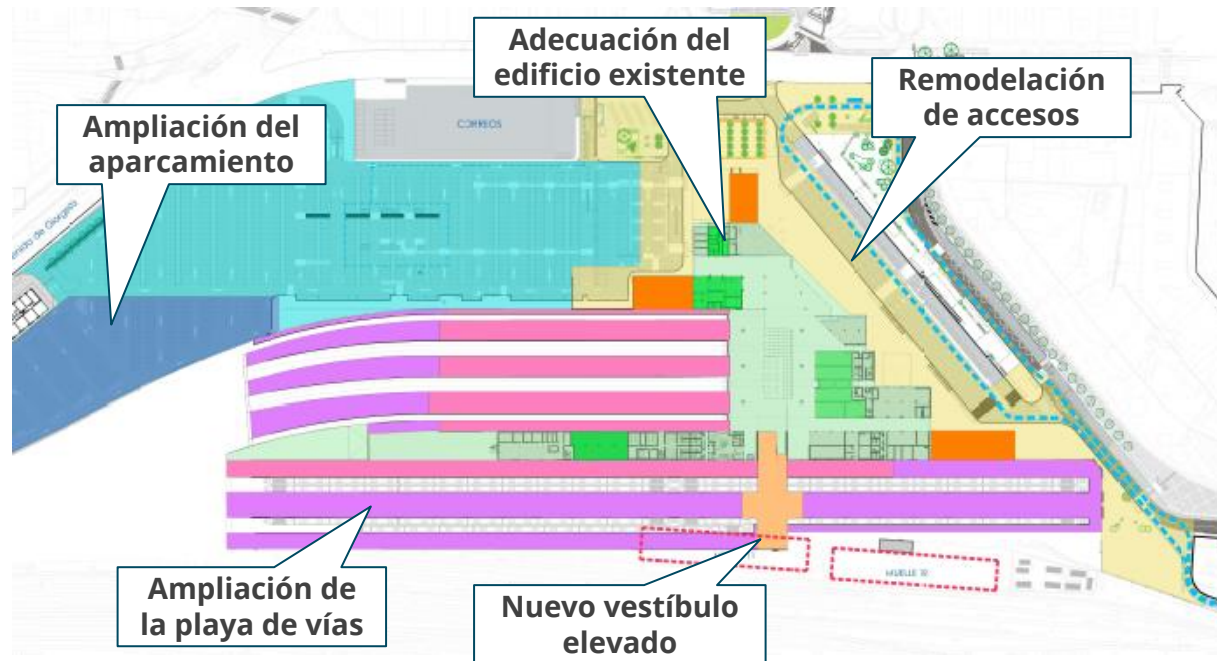
## 5. Proyecto Básico. Escenario previsto

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.

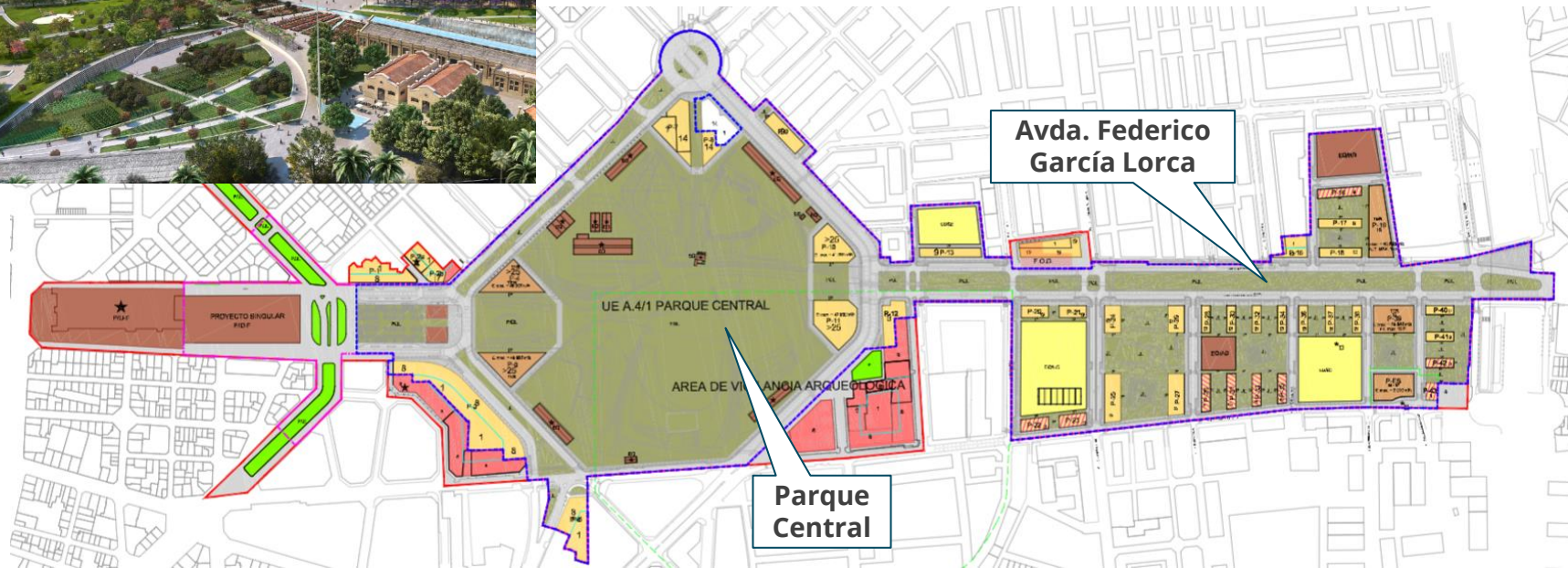


## 6. Actuación urbanística global

La actuación Parque Central se trata de una operación de más de 600.000 m<sup>2</sup>, que aportará 250.000 m<sup>2</sup> de parques.

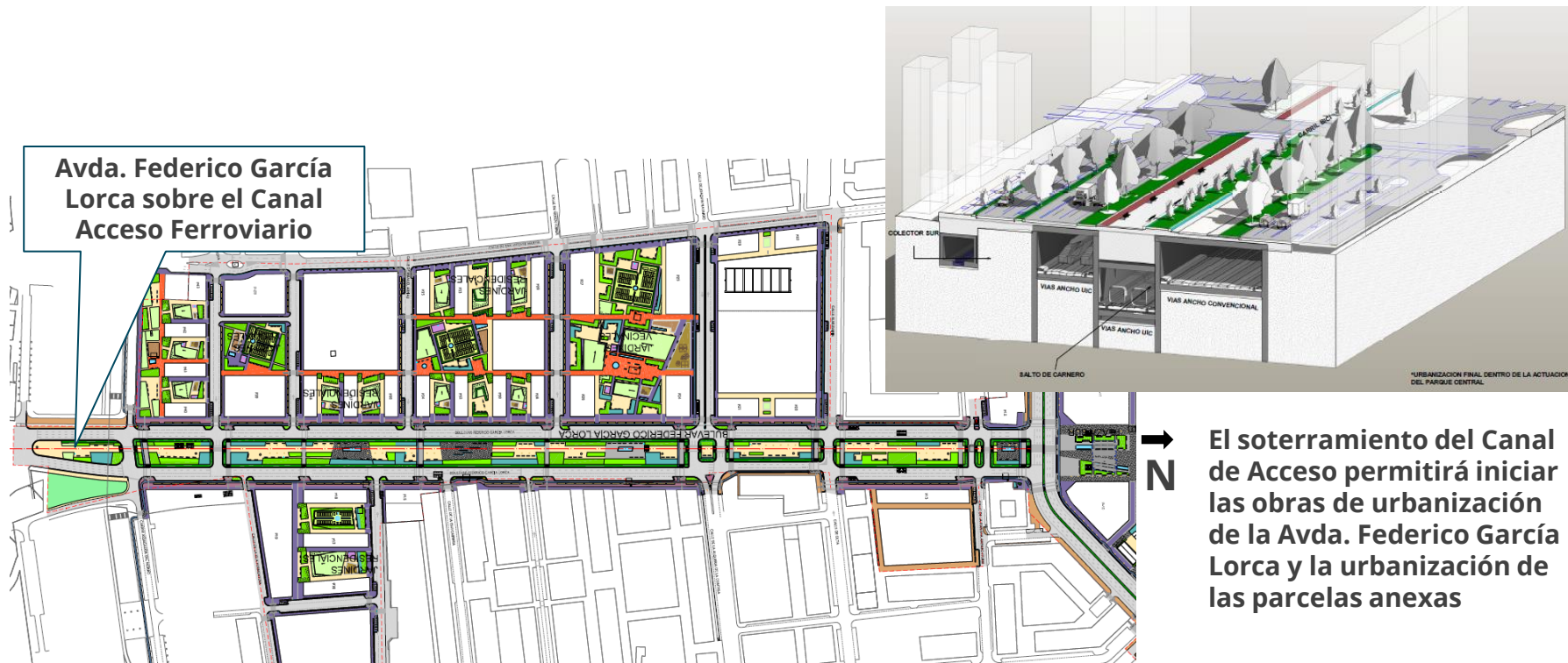


NI



# 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 Avda. Federico García Lorca y la urbanización de las parcelas anexas

## 8. Principales hitos en los proyectos en redacción



### REDACCIÓN DE LOS PROYECTOS

- Aprobación provisional del Proyecto Básico: **19 de julio de 2021**
- Publicación en BOE de Inicio de Información Pública de Relación de Bienes y Derechos Afectados: **29 de julio de 2021**
- Aprobación de los Proyectos Constructivos del Canal de Acceso y del Edificio de la Estación: **1er semestre de 2022**
- Tras las aprobaciones, se licitarían y ejecutarían ambas obras, con un **plazo estimado conjunto de 51 meses**.
  - Se comenzaría por el obra de urbanización de la zona este, y posteriormente se comenzarían los trabajos en la zona oeste.

### PRESUPUESTO

- Presupuesto estimado (IVA incluido): **437 M€**

## 9. Estudio informativo Túnel Pasante.

### ESTADO:

- El Estudio Informativo del Túnel Pasante se encuentra en redacción

### 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 València Nord y València Joaquín Sorolla por el sur, que no disponen de continuidad directa hacia el norte.

### OBJETIVO:

- **Definir un nuevo eje ferroviario a través del centro urbano de València** en dirección sur-norte, desde la futura estación subterránea central de València, conectando con la línea València-Tarragona y con la futura alta velocidad entre València y Castelló, cuyo estudio informativo también está 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**.

## 10. Conclusiones

1

El Canal de Acceso Fase 3 **libera una gran superficie** para la ciudad, mejora la movilidad entre los barrios de Malilla y Jesús/Patraix, constituyendo un **nuevo impulso para el transporte por ferrocarril** (Cercanías y AV), con aumento de la capacidad y la fiabilidad.

2

Los proyectos del Canal de Acceso Fase 3 y la Remodelación la Estación Joaquín Sorolla permitirán **anticipar la entrega de suelos en el año 2025** para el desarrollo de la urbanización asociada a la Actuación Parque Central.

3

**Continuidad en las actuaciones** de Canal de Acceso Fase 3, Remodelación Estación València Joaquín Sorolla, Estación Central y Túnel pasante.



Julio 2021