

La actuación ferroviaria y urbanística más ambiciosa de la Comunitat Valenciana, clave para movilidad en la región y el Corredor Mediterráneo

El proyecto del Canal de Acceso de València completa su primer año cumpliendo fases y con 500 M€ de inversión contratada, el 75% del total

- El desvío de la alta velocidad, entre los hitos más relevantes de la primera fase, con el que se libera espacio para avanzar en la ejecución de las estructuras del futuro túnel de integración
- En paralelo, se avanza en otros frentes -estructuras, trabajos de cubierta y la remodelación y ampliación de Joaquín Sorolla-, con más de 300 profesionales involucrados directamente
- La actuación integrará las vías de acceso a las estaciones de València Nord y València Joaquín Sorolla, liberando terrenos para el desarrollo urbanístico de la ciudad; y transformará Joaquín Sorolla para responder a la liberalización y el desarrollo del Corredor Mediterráneo

03 MAYO 2024

El proyecto del Canal de Acceso de València y la remodelación de la estación de Joaquín Sorolla cumple su primer año de desarrollo, con más del 75% de su inversión contratada; un total de 500 millones de euros, de los 665 millones previstos en la actuación ferroviaria y urbanística más ambiciosa de la historia reciente en la Comunitat Valenciana.

Las obras, desarrolladas por Adif AV con la involucración directa hasta el momento de más de 300 profesionales, avanzan en sus principales actuaciones: estructuras, cubiertas, obras en la estación y desvíos, entre ellos, el más relevante hasta el momento, el de la LAV Madrid-València con el objetivo de liberar espacio para abordar la ejecución de las estructuras del futuro túnel de integración.

Delegación de Comunicación Este
C/ Xativa, 24 46007 – Valencia
Tif: 963819526

prensa.este@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

Los niveles de ejecución de esta infraestructura clave para la capital y el Corredor Mediterráneo se alcanzan cumpliendo uno de los objetivos prioritarios, el mantenimiento de la circulación ferroviaria en base a una planificación de las obras por fases compatible con el tráfico y la movilidad de viajeros.

El balance de este primer año se ha realizado por el presidente de Adif y Adif AV, Angel Contreras, en la apertura de la sala de exposición del Canal de Acceso de València, ubicada en el vestíbulo de la estación Joaquín Sorolla, con el propósito compartir y divulgar entre vecinos, viajeros y valencianos en general la evolución de esta actuación y el positivo impacto del proyecto.

En este sentido, Contreras ha destacado “la complejidad técnica y el punto de inflexión que representa este proyecto para la transformación de la movilidad de los valencianos, porque dotaremos al sistema ferroviario de una mayor capacidad para acoger más trenes de Cercanías y de alta velocidad y promoveremos la cohesión de los barrios de la ciudad, con la integración de las vías en el casco urbano y la liberación de un amplio espacio para los ciudadanos”. “Su capacidad transformadora trasciende a la ciudad -ha apuntado-, al formar parte de otro de los proyectos de movilidad de ciudadanos y mercancías más ambiciosos de nuestra historia reciente, el Corredor Mediterráneo, que nos conectará más con Europa”.

Concluye primera fase con el desvío de la línea de alta velocidad

La primera fase se completa con la puesta en marcha del desvío provisional de la LAV Madrid-València: la vía 1 se puso en servicio el 27 de abril, mañana por la noche se conectará al desvío la segunda vía, tras colocar en su nueva posición un aparato de vía en el trazado procedente de Castelló, y hasta el 12 de mayo se verificarán las actuaciones.

Para hacer posible este proceso, entre septiembre de 2023 y febrero de 2024, se completaron la totalidad de las estructuras: 500 m de pantallas, 200 m² de muros y una losa de fondo entre pantallas, de 1.000 m², en una superficie de más de 50.000 m². Asimismo, se ha instalado la vía, la catenaria, los sistemas de comunicación, seguridad y señalización, el drenaje, la cartelería y el resto de las instalaciones. Para la instalación de las dos primeras vías, las de alta velocidad, se ha suministrado el balasto, carril y más de 5.000 traviesas y, en esta fase, se han trasladado cuatro desvíos, instalados hasta ahora en las vías actuales.

Delegación de Comunicación Este
C/ Xativa, 24 46007 – Valencia
Tif: 963819526

prensa.este@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

Hasta llegar aquí, los primeros trabajos del Canal de Acceso de València consistieron en la reposición de los servicios ubicados en la traza del canal, con la tramitación y gestión de más de 50 expedientes. Además, se acondicionaron más de 50.000 m² de terrenos, demolido más de 30.650 m² de losas y muros y excavado 200.000 m³ de tierra. Alineada con los objetivos de sostenibilidad, una gran parte del material extraído se ha reutilizado en la obra.

Avances en otros frentes: movimiento de tierras y estructuras

El desarrollo de las obras del Canal de Acceso de València discurre en otros frentes, con el movimiento de tierras y las estructuras (pantallas y losas) que conformarán el futuro túnel.

Hasta el momento, se han excavado 900 m de pantallas, con profundidades entre de 22 m y 30 m, en una superficie de 19.200 m². En estas pantallas, se han colocado más de 2.000 tn de acero y alrededor de 20.000 m³ de hormigón.

En su ejecución se utilizan simultáneamente tres pantalladoras, alguna de ellas de baja altura para adaptarse a las diferentes zonas de trabajo, como es el caso de la que excava bajo el viaducto de la avenida de Fernando Abril Martorell. Asimismo, ha finalizado la ejecución de parte de las losas que formarán la cubierta del canal, un total de 2.872 m², para lo que se han utilizado 1.900 m³ de hormigón armado y más de 270 tn de acero.

La gestión ambiental y, en esta fase particularmente, el tratamiento de residuos ha representado la recogida y gestión de un total de 403.000 tn de materiales.

Otro de los retos constructivos se ha desarrollado bajo la estructura del Puente de la Avenida de Fernando Abril Martorell, por la falta de gálibo para las pantalladoras y la necesidad de excavar junto a la cimentación de las pilas del puente.

Para ello, Adif AV ha implantado un sistema de auscultación de posibles movimientos del puente, instalando equipos de control -inclinómetros, clinómetros, prismas de control y detectores de vibraciones- conectados a un sistema de lectura continua con aviso de alarmas bajo un estricto protocolo de seguridad. Asimismo, se ha adoptado un procedimiento de control de calidad y seguimiento estructural de las pantallas mediante la realización de ensayos sísmicos (diagrfias). En este primer año, se han realizado más de 1.300 controles de esta naturaleza.

Delegación de Comunicación Este
C/ Xativa, 24 46007 – Valencia
Tif: 963819526

prensa.este@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

València Joaquín Sorolla

Por lo que respecta a las obras de remodelación y ampliación de la estación de València Joaquín Sorolla y la urbanización del entorno, se avanza en la construcción del edificio exterior para uso comercial de viajeros y ciudadanos (2.000 m²), que tiene prácticamente finalizados los trabajos estructurales.

Asimismo, se abordan numerosos desvíos de servicios: alumbrado, señalización, agua potable, saneamiento, telefonía, comunicación y otros.

Tecnologías de vanguardia

Como en otros proyectos de envergadura, Adif AV está utilizando en el desarrollo del proyecto del Canal de Acceso de València tecnologías de vanguardia aplicadas a la construcción.

Es el caso de la metodología BIM (Building Information Modeling), un proceso de trabajo colaborativo cuyo planteamiento y funcionalidades permiten una visión global de las áreas implicadas en una obra y crear, administrar y visualizar todo lo que se incluye en un proyecto, desde la gestión de los recursos económicos hasta el almacenamiento de planos y diseños.

Operación clave para la ciudad y el Corredor Mediterráneo

El proyecto del Canal de Acceso de València y la remodelación de la estación de València Joaquín Sorolla constituyen una operación clave para la integración del ferrocarril en la capital valenciana.

Esta actuación contempla la integración de las vías de acceso a las estaciones de València Nord y València Joaquín Sorolla, contribuyendo a la cohesión de los barrios y liberando terrenos para el desarrollo urbanístico de la ciudad. Asimismo, aborda la transformación de Joaquín Sorolla, incluyendo la ampliación de su aparcamiento, para responder al incremento de la demanda derivado de la liberalización del transporte ferroviario de viajeros y el desarrollo del Corredor Mediterráneo. De esta forma, se impulsará una movilidad más sostenible, vertebradora e inteligente, en torno al ferrocarril como medio de transporte de referencia.

Del total de inversión, un 75% ya se encuentra contratada para las actuaciones de integración de las vías de acceso a las estaciones y la remodelación de València Joaquín Sorolla, así como la instalación de los sistemas de seguridad y comunicaciones. Completan el proyecto otras obras en fase de redacción: instalaciones de protección civil y seguridad de los túneles

Delegación de Comunicación Este
C/ Xativa, 24 46007 – Valencia
Tif: 963819526

prensa.este@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es

de acceso a València; nuevo cambiador en el entorno del Nudo Sur/Fuente de San Luis; estacionamiento de apoyo para trenes en el área de Fuente de San Luis; adecuación de los túneles de ancho convencional; e instalaciones de Control, Mando y Señalización (CMS).

Estas acciones contribuyen a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 3 (Salud y Bienestar), 9 (Industria, Innovación e Infraestructura) y 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles).

Financiación

El Canal de Acceso de València es un proyecto impulsado por la Sociedad València Parque Central, financiado por Adif AV (50%), la Generalitat Valenciana (25%) y el Ayuntamiento de València (25%).

Las obras del Canal de Acceso de València y la remodelación de la estación Joaquín Sorolla cuentan con financiación europea a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU.

Nota de prensa

Delegación de Comunicación Este
C/ Xativa, 24 46007 – Valencia
Tif: 963819526

prensa.este@adif.es

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

www.adifaltavelocidad.es