

Actuación ferroviaria y urbanística clave para la capital valenciana

Adif AV completa los desvíos de vía que permiten ejecutar las obras de excavación del Canal de Acceso de València

- Una vez desviado el tráfico ferroviario de la línea de ancho mixto del Corredor Mediterráneo procedente de Castelló y el de la línea de ancho convencional que conecta con Xàtiva, se libera la mayor parte del espacio necesario para ejecutar el túnel entre la avenida de Fernando Abril Martorell y el edificio Iturbi
- A lo largo de 2025 comenzará a materializarse la desaparición de las antiguas vías del ferrocarril: en enero tendrá lugar el desmantelamiento definitivo para dar paso en los siguientes meses a la ejecución de las estructuras que conformarán el túnel del Canal de Acceso

30 DICIEMBRE 2024

Adif Alta Velocidad ha culminado un nuevo hito en las obras del Canal de Acceso de València tras completar el desvío provisional de la línea de ancho mixto del Corredor Mediterráneo procedente de Castelló y de la línea de ancho convencional desde Xàtiva.

La habilitación de estos desvíos, con una longitud aproximada de 1,6 km de vía doble cada uno (parte de los cuales discurren sobre la estructura del futuro túnel), permite liberar la mayoría del espacio necesario para ejecutar el túnel del Canal de Acceso desde la avenida Fernando Abril Martorell hasta el edificio Iturbi (próximo a la estación Joaquín Sorolla).

A mediados de 2024 se inició la excavación de lo que será el futuro túnel del Canal de Acceso entre las pantallas ya realizadas y bajo las losas superiores mediante el sistema Cut and Cover, que permite mantener la circulación ferroviaria. Por el momento, se han excavado unos 250 m de la primera galería central, con una anchura media de más de 20 m, mientras que en el frente de la galería lateral del túnel se han excavado y vaciado unos 100 m.

En total, se han excavado ya 40.500 m³ de tierras y, desde el pasado mes de mayo, cuando se completaron los desvíos de la línea de alta velocidad Madrid-València, se han ejecutado

1.610 m de pantallas de hormigón armado que han servido de soporte a los 15.670 m² de losas necesarias para completar los desvíos provisionales del Corredor Mediterráneo y de la línea convencional desde Xàtiva.

Por su parte, en la reposición del Colector Sur de València, una vez ejecutadas las pantallas, se inició en octubre el revestimiento interior y la construcción del canal central de evacuación de las aguas residuales, así como la ejecución de la losa superior.

De forma paralela, se ha avanzado también en València Joaquín Sorolla. Finalizada la reurbanización exterior de la estación en octubre, se encuentra operativa la nueva dársena para taxis y el vial de parada momentánea (Kiss&Go). Actualmente se trabaja también en el pasillo peatonal que unirá Joaquín Sorolla con la estación València Nord, que se prevé que esté acabado en el mes de marzo.

Avances continuos mientras se mantiene el servicio ferroviario

Desde el inicio de las obras, en febrero de 2023, el objetivo ha sido desviar todos los tráficos ferroviarios que acceden a la ciudad de València, en el tramo comprendido entre la avenida de Fernando Abril Martorell y el edificio Iturbi. Todo el tráfico circulará por este desvío provisional y permitirá acometer de forma continua la ejecución del túnel.

A lo largo de 2025 comenzará a materializarse la desaparición de las antiguas vías del ferrocarril ya que en enero tendrá lugar el desmantelamiento definitivo para dar paso en los siguientes meses a la ejecución de las estructuras que conformarán el túnel del Canal de Acceso.

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 derivada 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 (665 millones de euros), 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 actuaciones en fase de redacción: instalaciones de protección civil y seguridad de los túneles de acceso a València; nuevo cambiador en el entorno del Nudo Sur/Fuente de San Luis; estacionamiento de apoyo para trenes en el entorno 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 de Joaquín Sorolla cuentan con financiación europea a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Financiado por la Unión Europea NextGenerationEU.