

## EJE PASANTE NORTE-SUR DE LA RED FERROVIARIA DE VALENCIA

Según oficio de fecha 29/10/2021, vista la documentación expuesta por la Dirección General de Planificación y Evolución de la Red Ferroviaria, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en la dirección <https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite>, sobre la aprobación provisional del **“ESTUDIO INFORMATIVO DEL NUEVO EJE PASANTE NORTE-SUR DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE VALENCIA**, se ha podido observar lo siguiente :

El que suscribe, José Navarro Chirivella, Arquitecto Municipal, emite el siguiente,

### INFORME

#### Antecedentes:

El ámbito se circunscribe al tramo urbano de la ciudad de Valencia.

Por razones arqueológicas descartan la opción de pasar por bajo el casco histórico. El Informe sobre el estudio de afecciones al patrimonio emitido por la Conselleria de Cultura i Educació de la Generalitat valenciana indica que; el trazado del túnel pasante propuesto afectaría plenamente a la zona de vigilancia arqueológica VA-1. Ciutat Vella, contemplada en el PGOU de Valencia; y que los riesgos y afecciones asociados a esta alternativa generan un impacto arqueológico “severo”.

Se descarta La solución de salir en túnel y trinchera en Albuixech, la descartan porque se prolonga excesivamente el túnel, es una solución más cara.

Se descarta la solución paralela a la AP-7 y Fuente San Luis, realizada por la Universidad de Valencia por:

1. El trazado AP-7 es solo mercancías y el de la Fuente San Luis solo pasajeros.
2. Se quedan desconectadas las cercanías y metro, en mercancías no conecta con el Puerto.
3. No es adecuada por incrementar el recorrido en 20Km.

#### Proponen 5 Alternativas:

Estas Alternativa se denominan:

- Alternativa Base
- Alternativa A1
- Alternativa A2
- Alternativa B
- y Alternativa C

A. (A1 y A2) No tocan el termino de Albuixech pasa por el Oeste y termina en Vinalesa y Foios.

B. (Alternativa Base) Trazado actual y termina en Alboraiá.

C. Muy similar a la alternativa B pero con otras conexiones y recorridos por el interior de Valencia y también termina en Alboraiá.



Todas las alternativas parten de la Estación Central soterrada en la posición actual, gira por la plaza de toros hacia la avd. de Aragón, aquí es donde se parte hacia Vinalesa.

En todas alternativas proponen tres estaciones, la central en la calle Játiva (parque Central), otra en la avd. de Aragón y otra en la Universidad. Todas las alternativas tienen tramos comunes.

Se argumenta que estos trazados permiten la independencia de las actuaciones del túnel y la integración ferroviaria en la ciudad con la línea de alta velocidad Valencia-Castellón que se podría desarrollar de manera independiente.



Figura 7: Alternativas planteadas en Fase 1. Fuente: Proyectos Constructivos Previos.

## Aspecto económico:

### El trazado

- A. La variante A1 y A2 son muy similares, con salida en Vinalesa siendo las más caras, 1.400.000.000 €.
- B. (Alternativa Base) con salida en Alboraya, 800.000.000 €.
- C. Con salida en Alboraya, es la más barata, 600.000.000 €.

DOCUMENTO FIRMADO DIGITALMENTE

