

ANEJO 1. ANTECEDENTES

ÍNDICE

1. OBJETO DEL ESTUDIO Y METODOLOGÍA.....	1
1.1 OBJETO GLOBAL DE LA ACTUACIÓN	1
1.2 ANTECEDENTS	2
1.2.1 <i>Antecedentes técnicos</i>	2
1.3 METODOLOGÍA	3

1. OBJETO DEL ESTUDIO Y METODOLOGÍA

1.1 OBJETO GLOBAL DE LA ACTUACIÓN

La *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030*, documento vigente para la planificación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, contempla, dentro de la planificación y gestión estratégica de la red ferroviaria, el desarrollo de los ejes europeos Atlántico y Mediterráneo. Formando parte del segundo de ellos (Algeciras-Frontera Francesa), se encuentra el tramo Valencia-Castellón, que en la actualidad presenta una serie de limitaciones.

Por un lado, la **actual estación de Valencia Nord** tiene una configuración en fondo de saco que obliga a que todas las circulaciones, tanto de Cercanías como de alta velocidad, que acceden desde el sur, deban realizar una inversión de la marcha en dicha estación para encaminarse hacia el norte. Estas maniobras afectan a la funcionalidad y capacidad de la estación y generan pérdidas de tiempo para los usuarios de estos servicios.

Por otro lado, la **línea ferroviaria existente entre Valencia y Castellón** presenta actualmente problemas de explotación por la alta ocupación de la infraestructura debida a un elevado número de circulaciones y la heterogeneidad de las mismas, al coexistir servicios de cercanías, largo recorrido y mercancías. Esto supone además que el crecimiento de circulaciones futuras está limitado.

Como solución a esta problemática se propone la ejecución de una nueva infraestructura ferroviaria global desde Valencia hasta Castellón. La nueva plataforma se prevé como prolongación de la futura Estación Central de Valencia, dando continuidad a las circulaciones en sentido sur-norte y evitando las mencionadas inversiones de marcha.

Por su diferente naturaleza, escala y su ámbito de actuación, el conjunto de esta infraestructura se desarrolla en **dos tramos desarrollados en dos Estudios Informativos independientes y redactados simultáneamente:**

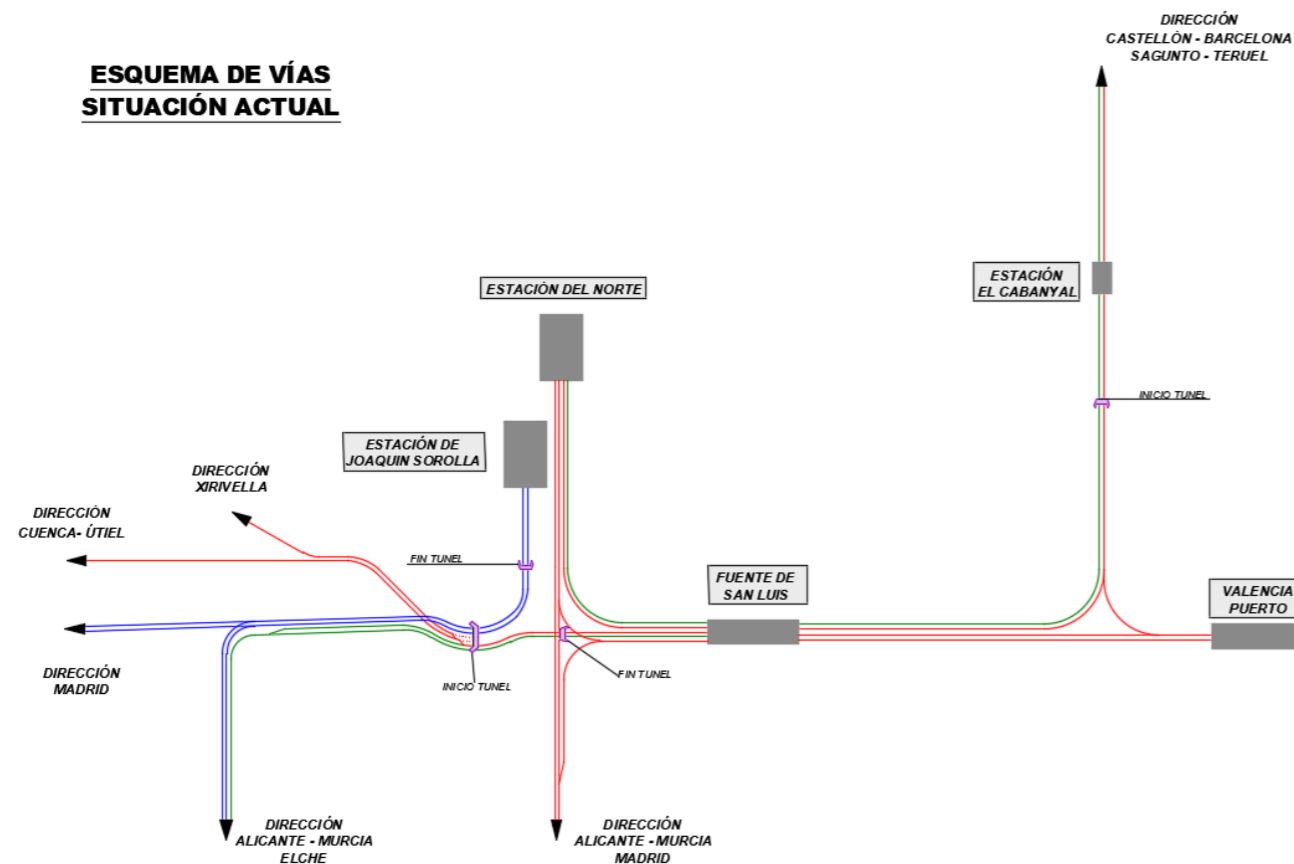


Figura 1: Esquema de vías Situación Actual. Fuente: Proyectos Constructivos Previos.

- **Estudio Informativo del Nuevo Eje Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia.**

Se trata del presente Estudio Informativo, cuyo ámbito se circunscribe al tramo urbano en la ciudad de Valencia. Este tramo, que discurre en su mayor parte en túnel, parte de la cabecera norte de la futura Estación Central y discurre en dirección norte hasta situarse al este de la doble vía existente de Castellón, en los términos municipales de Alboraya y Meliana, para las alternativas que discurren por el margen este. Para la alternativa que discurre por el margen oeste, el final del ámbito se sitúa en el entorno de los términos municipales de Vinalesa y Foios.

Este nuevo túnel, por el que podrán circular composiciones de cercanías y de alta velocidad, dispondrá de dos estaciones para servicios de cercanías: una bajo la avenida de Aragón y otra en el entorno de la universidad.

La nueva infraestructura posibilitará la continuidad de las circulaciones de largo recorrido hacia el norte, evitando las inversiones de marcha en la ciudad de Valencia, mejorando con ello la explotación del corredor Mediterráneo y suponiendo un ahorro de tiempo para todos los usuarios de estos servicios.

Además, se mejorará la explotación de la red de Cercanías de Valencia, al permitir dar continuidad a las líneas procedentes del sur con las del norte, optimizando así la gestión de material móvil y permitiendo servicios directos

pasantes. Por su parte, las dos nuevas estaciones, situadas en zonas de gran demanda e interconectividad, supondrán un incremento sensible en el número de viajeros globales de la red, tal y como se concluye del estudio de demanda realizado en el marco del presente Estudio Informativo.

- *Estudio Informativo de la Línea Ferroviaria de Alta Velocidad Valencia-Castellón.*

Este Estudio Informativo se redacta simultáneamente al presente Estudio y en él se define un nuevo trazado para servicios de alta velocidad entre la salida del Eje Pasante al norte de la ciudad de Valencia y Castellón.

La finalidad principal de esta infraestructura es, por una parte, la reducción de tiempos de viaje con respecto a la infraestructura actual y, por otra, y el incremento de la capacidad del corredor Mediterráneo, gracias a la segregación de tráfico.

Ambas actuaciones conforman, por tanto, una solución global para la nueva conexión ferroviaria entre Valencia y Castellón, por lo que están íntimamente ligadas y deben ser coordinadas.

No obstante, debido a la heterogeneidad del tipo de actuación (el túnel de carácter y efectos predominantemente urbanos y el tramo Valencia-Castellón para circulaciones de largo recorrido), y a la posible independencia de ejecución (ya que no resulta imprescindible ejecutar ambas simultáneamente), se ha estimado que era conveniente desarrollarlas en estudios informativos independientes.

Para la óptima coordinación de ambos estudios, se ha considerado oportuno que compartan parte de su contenido e, incluso, se han desarrollado de forma conjunta aquellos documentos de los mismos cuya naturaleza requería un enfoque global, redactándose un único anejo de selección de alternativas y un único Estudio de Impacto Ambiental.

La finalidad de esto es permitir una mejor comprensión del conjunto de las actuaciones y de las soluciones globales resultantes de las alternativas propuestas en ambos Estudios.

El presente Estudio Informativo debe servir de base a los procesos de Información Pública y Audiencia de Administraciones establecidos en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y su correspondiente Reglamento. Esta información pública lo será también a los efectos medioambientales, ya que la presente actuación se encuentra sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental que concluirá,

en su caso, con la formulación de la Declaración de Impacto Ambiental por parte del órgano ambiental.

En este sentido, como consecuencia de la redacción del Estudio de Impacto Ambiental de forma conjunta para ambos expedientes definidos anteriormente, la tramitación ambiental será también conjunta, con la finalidad de obtener una Declaración de Impacto Ambiental global para la nueva conexión ferroviaria entre Valencia y Castellón.

1.2 ANTECEDENTS

El día 26 de febrero de 2003 se firmó en Valencia el **Convenio** entre el entonces Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, RENFE y el GIF para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia. En el marco de dicho convenio, el Ministerio de Fomento redactó y aprobó dos estudios informativos:

- El **Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia. Tramo I.** Fue aprobado definitivamente con fecha 19 de junio de 2006 y en él se definían, entre otras actuaciones, el Canal de Acceso soterrado y la Estación Central de Valencia soterrada.
- El **Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia. Tramo II.** Fue aprobado definitivamente con fecha 13 de junio de 2008 y en él se definían el eje pasante (desde la futura estación Central de Valencia hasta el término municipal de Meliana) por lo que constituye el **antecedente administrativo inmediato** del presente Estudio Informativo.

Sin embargo, la Declaración de Impacto Ambiental favorable (BOE 141 de 11 de junio de 2008), ha caducado. Es por ello que de acuerdo con la *Ley 21/2013* se requiere la redacción de un **nuevo Estudio Informativo**.

1.2.1 Antecedentes técnicos

El nuevo eje pasante norte-sur de la red arterial ferroviaria de Valencia cuenta con diferentes estudios y proyectos previos, pudiendo destacarse los siguientes:

- Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia. Tramo I (2006).
- Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia. Tramo II (2008).
- Proyectos constructivos del nuevo eje pasante por la ciudad de Valencia.

Divididos en seis proyectos constructivos, por fases:

- Proyecto Constructivo: Red Arterial Ferroviaria de Valencia. Nuevo eje pasante. Fase 1: Infraestructura del túnel y de la Estación de Aragón. (noviembre 2011)
- Proyecto Constructivo: Red Arterial Ferroviaria de Valencia. Nuevo eje pasante. Fase 2: Infraestructura de la Estación de Universidad y Ramal de Conexión del Cabañal. (febrero 2013)
- Proyecto Constructivo: Red Arterial Ferroviaria de Valencia. Nuevo eje pasante. Fase 4: Arquitectura e Instalaciones no Ferroviarias en Estaciones. (marzo 2013)
- Proyecto Constructivo: Red Arterial Ferroviaria de Valencia. Nuevo eje pasante. Fase3: Salto de carnero y Conexión L.A.V. Valencia-Castellón. (mayo 2013)
- Proyecto Constructivo: Red Arterial Ferroviaria de Valencia. Nuevo eje pasante. Fase 5: Superestructura de Vía. (junio 2013)
- Proyecto Constructivo: Red Arterial Ferroviaria de Valencia. Nuevo eje pasante. Fase 6: Instalaciones no Ferroviarias en Túnel. (junio 2013).

Otros trabajos anteriores realizados fuera del ámbito del este Estudio Informativo, pero que son condicionantes de la actuación son:

- Estudio de Optimización Funcional del Ferrocarril en el Corredor Mediterráneo. Ministerio de Fomento (Julio 2000).
- Estudio Informativo del Proyecto de Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia. Tramo I (2006).
- Proyecto constructivo de la Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia. Nudo Sur.
- Proyectos constructivos de la Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia. Canal de acceso a Valencia (fases I, II y III).
- Proyectos constructivos de la Integración de la Alta Velocidad en la ciudad de Valencia. Estación central de Valencia.

1.3 METODOLOGÍA

El Estudio Informativo se divide en dos fases técnicas: Fase I y Fase II

FASE I. ANÁLISIS FUNCIONAL Y DEFINICIÓN ALTERNATIVAS 1/5.000

- Recopilación de información disponible
- Análisis del E.I. original
- Planteamiento de alternativas
- Comparación entre alternativas

FASE II. DESARROLLO DE ALTERNATIVAS 1/1.000

- Definición y estudio a escala 1/1.000 de las alternativas seleccionadas en la fase anterior
- Análisis comparativo de alternativas según criterios económicos, ambientales, funcionales y territoriales.
- Selección de la que garantice mayor interés social
- Estudio de Impacto Ambiental