



Forman parte de Fase II del Canal de Acceso de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad

José Blanco supervisa las obras de la estación de alta velocidad de Valencia

- La estación permitirá la llegada de la alta velocidad a Valencia en 2010 y la continuación de las obras de soterramiento y de la futura Estación Central.
- La estación se construye aplicando criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y de carácter medioambiental.

Valencia, 2 de febrero de 2010.

El ministro de Fomento, José Blanco, ha supervisado hoy las obras de construcción de la futura estación de alta velocidad de Valencia, que forman parte de la Fase II del Canal de Acceso de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia.

Las obras de la Fase II del Canal de Acceso incluyen, además, el nuevo acceso ferroviario de alta velocidad a la estación de Valencia, y la definición de las obras necesarias a desarrollar en fases posteriores para la construcción del propio Canal de Acceso. Estas obras permitirán que los trenes de alta velocidad lleguen a Valencia en 2010.

La estación de alta velocidad visitada se sitúa próxima a la Estación del Norte, en el espacio de la antigua estación de mercancías, junto a la calle de San Vicente Mártir, manteniendo su disposición en el ámbito ferroviario y mejorando su conexión intermodal con el resto de líneas ferroviarias de ancho convencional, autobuses y red viaria.

Las obras del Canal de Acceso Fase II, donde se incluye la nueva estación, cuentan con un presupuesto de adjudicación de 61,2 millones de euros y están financiadas por Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003, sociedad



constituida por el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia, Adif y Renfe Operadora.

Dicha sociedad tiene por objeto la realización de la "Actuación Parque Central", que consiste en la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia y la urbanización de los terrenos liberados de uso ferroviario como consecuencia de aquella.

Características de la Estación de Valencia

El proyecto define una estación término en ancho internacional que permita la explotación ferroviaria de la línea de alta velocidad durante las obras de construcción del Canal de Acceso y de la futura Estación Central.

Las fachadas de la estación se proyectan en policarbonato, por su condición de cerramiento ligero y su carácter translúcido, que favorece la visión a lo largo del día y aumenta la luminosidad nocturna. El acceso principal se marca mediante un muro cortina de vidrio transparente.

Para su construcción se han elegido materiales reciclables -zinc y policarbonato-. La estructura se realiza con elementos metálicos con posibilidad de desmontaje y posterior montaje como marquesinas y pérgolas, que pueden destinarse a otros usos.

Estación sostenible

El diseño del edificio de la estación de alta velocidad de Valencia se ha apoyado en criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y medioambiental.

La edificación sostenible asegurará la calidad ambiental y la eficiencia energética del edificio durante todo su ciclo de vida, desde su fase de diseño y construcción hasta su fase de mantenimiento y desmontaje.

Para la concepción del edificio de la estación se ha tenido en cuenta el parámetro de diseño sostenible como un factor más a la hora de tomar decisiones sobre el concepto de la estación:

- Orientación solar apropiada para reducir la carga calorífica.



- Orientación apropiada para utilizar los vientos predominantes como apoyo al sistema de ventilación pasiva.
- Utilización de materiales aislantes en fachadas y cubiertas que reducen la pérdida de calor en invierno y frío en verano.
- Las fachadas más expuestas a la radiación solar se solucionan con sistemas de protección integrados en la estación, como las cubiertas que forman los andenes, para mantener fresco el espacio común y producir sombra en las fachadas interiores.

Dentro de la eficiencia energética, en el proyecto se ha considerado la conveniencia de disponer de un control de todas las instalaciones, integrándolas dentro de un Sistema de Gestión Técnica, que permite ajustar los periodos de funcionamiento de cada una de las instalaciones y detectar posibles problemas en el funcionamiento de las mismas.

La estación cuenta con un sistema de control de la iluminación, de manera que se consigue regular el nivel lumínico existente en función de las necesidades de la misma, disminuyendo por tanto el consumo energético significativamente.

En cuanto a la instalación de climatización, es de destacar la recuperación del calor del aire que se expulsa al exterior para su renovación, de manera que se consiguen disminuir las pérdidas energéticas que se producirían al expulsar el aire al exterior sin tratarlo.

Dentro de las medidas medioambientales, antes del inicio de la construcción de la estación, se procedió a la descontaminación del suelo.



ANEXO

Situación y accesos

La estación de alta velocidad de Valencia, que entra en servicio en 2010, se sitúa próxima a la Estación del Norte, junto a la calle de San Vicente Mártir, y mantiene su conexión intermodal con el resto de líneas ferroviarias de ancho convencional, autobuses y red viaria.

La incorporación podrá realizarse por las calles de S. Vicente Mártir, Avenida de Giorgeta y Maestro Sosa. También tendrá conexión con la actual estación de Valencia Nord

Área de viajeros y dependencias internas

La estación se organiza en un único nivel, a la misma cota que los andenes, siguiendo un esquema de doble vestíbulo: zona libre y zona controlada. Este esquema permite un doble control de acceso al tren. El espacio estará compartimentado en siete bloques diferenciados:

- Bloque A: está situado en el lado Oeste, cerca del acceso principal. Alberga principalmente locales comerciales, por su ubicación cercana al acceso principal y a la salida hacia la zona de taxis.
- Bloque B: constituye un acceso a la estación y la galería comercial.
- Bloque C: destinado a locales comerciales, cafetería, aseos y almacenes.
- Bloque D: integra espacios destinados a Atención al Cliente, dependencias directamente relacionadas con el Centro de Viajes y en la planta superior una zona para exposiciones.
- Bloque E: se enmarca el Centro de Viajes. La planta superior se dedica a oficinas.
- Bloque F: en la planta baja se sitúan la consigna, el punto de información y turismo, varios locales comerciales y dependencias internas. La planta superior se destina a oficinas.



- Bloque G: Contiene dependencias comerciales y cuartos de instalaciones de uso interno, salas VIP. La planta superior alberga oficinas.

Andenes y vías

Cuenta con 3 andenes de 10 m de ancho y 6 vías de ancho internacional. El andén central, capaz de permitir el estacionamiento de composiciones dobles, tiene una longitud de 410 m, y los dos andenes laterales, una longitud de 230 m.

Cambiador de anchos

Para la circulación de los trenes de Castellón por la Línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia se construirá un cambiador de anchos, dos andenes y tres vías en el lateral Este de la estación de alta velocidad.

Aparcamientos

En el lado Oeste de la estación, con entrada y salida a la calle de San Vicente Mártir, se organizan las áreas de aparcamientos de autobuses, automóviles y taxis.

- 60 plazas de rotación rápida próximas a la entrada de la estación, para facilitar un acceso ágil de los usuarios.
- 591 plazas de aparcamiento general y de alquiler de coches. Se reservan 5 plazas para personas con movilidad reducida.

Financiación europea

La nueva Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia se integra en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del Ministerio de Fomento (PEIT) para los años 2005-2020.

Dentro del Marco de Apoyo Comunitario 2000-2006, las ayudas globales concedidas por la Unión Europea a la nueva línea de alta velocidad alcanzan la cifra de 575 millones de euros con cargo al Fondo de Cohesión, 125 millones de euros con cargo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), y 48 millones de euros con cargo a fondos RTE-T.



Nota de prensa

Para el período 2007-2013, el Fondo de Cohesión, dentro del Programa Operativo Fondo de Cohesión-FEDER 2007-2013 cofinancia parte de la plataforma de la línea con 726 millones de euros.

El Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) a través del Programa Operativo de la Comunidad Valenciana 2007-2013, del Programa Operativo de Castilla-La Mancha 2007-2013 y del Programa Operativo de Murcia 2007-2013 cofinancia diversos tramos de la plataforma y el suministro y montaje de vía y las instalaciones.



Nota de prensa

