



Valencia Parque Central

La mayor transformación ferroviaria de Valencia y una gran actuación urbanística para los ciudadanos



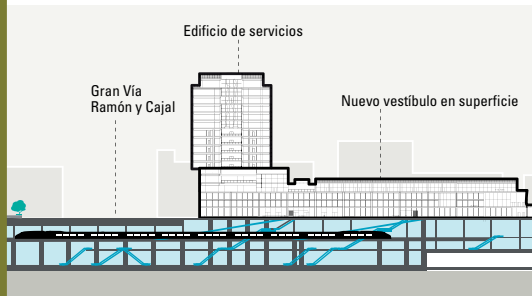
A



La Actuación Parque Central

Los puntos clave de la transformación urbanística y ferroviaria de Valencia.

Páginas 4 y 5



Los escenarios del cambio

Nuevas estaciones y líneas férreas. Las actuaciones ferroviarias de Valencia Parque Central.

Páginas 6 a 11

B



Valencia, intermodal

La futura Estación Central permitirá concentrar servicios de cercanías, alta velocidad, metro, tranvía, bus y taxi en el centro de la ciudad.

Páginas 12 y 13

C



El Parque Central

Las mejoras urbanas pondrán en valor una gran área al sur de la ciudad. El Parque Central de Valencia será su nexo de unión.

Páginas 14 a 20

D



Valencia y el ferrocarril

La evolución urbana de la ciudad está marcada por sus mejoras ferroviarias. Un recorrido visual por la historia de la ciudad.

Páginas 21 a 23



La Actuación Parque Central

Un nuevo sistema de comunicación ferroviaria para Valencia y una solución urbana para los barrios separados por las vías

ESTACIÓN CENTRAL

Estación pasante con dos niveles de andenes soterrados con 6 vías en cada uno y un nivel intermedio de comunicación con las estaciones de metro. El proyecto ha sido diseñado por César Portela.

Eliminación del paso inferior de las Grandes Vías

Edificio histórico Estació del Nord

Nuevo edificio de estación y servicios

Andenes subterráneos

PARQUE CENTRAL

De unos 230.000 metros cuadrados de extensión, ocupará el lugar de la actual playa de vías. El proyecto ha sido diseñado por Kathryn Gustafson.

ESTACIÓN DE CERCANÍAS DE SANT ISIDRE

BULEVAR GARCÍA LORCA

Con 80 metros de ancho y una amplia mediana ajardinada, se ubicará entre la Avenida Giorgeta y el Bulevar Sur y se prolongará hacia la V-30. Conllevará la supresión del puente de Giorgeta.

TÚNEL PASANTE

Canal ferroviario subterráneo de acceso.

Líneas en superficie

Bocas de túnel

ESTACIÓN DE CERCANÍAS DE FONT DE SANT LLUÍS

ESTACIÓN DE CERCANÍAS DE UNIVERSIDAD

Estará ubicada en los campus universitarios y tendrá sus accesos junto a la parada La Carrasca de la línea T4 de tranvía.

PASANTE**TÚNEL****ESTACIÓN DE CERCANÍAS DE ARAGÓN**

La nueva estación subterránea tendrá sus accesos situados junto a los de la estación Aragón de la línea 5 de metro.

ESTACIÓN DE CERCANÍAS DEL CABANYAL*Líneas soterradas**Bocas de túnel**Líneas en superficie*



Los escenarios del cambio

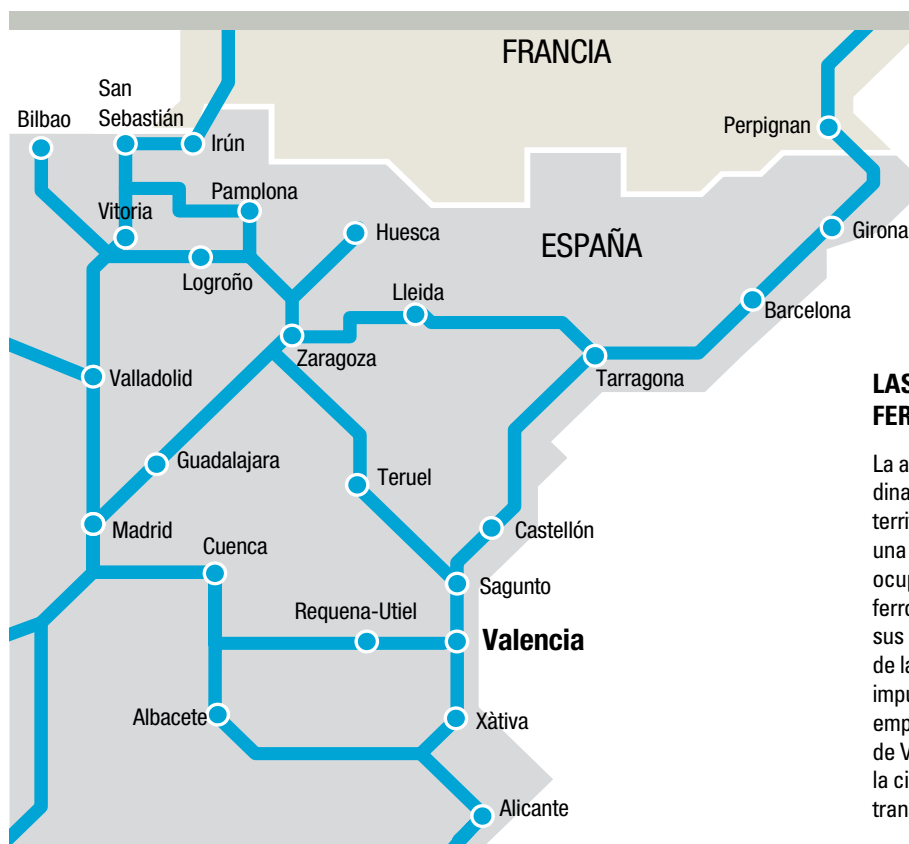
Nueve kilómetros de túnel ferroviario, cuatro nuevas estaciones pasantes conectadas a la red de metro y de tranvía, 425.000 metros cuadrados de zonas verdes y nuevos equipamientos son las cifras del proyecto que transformará Valencia

La Actuación Valencia Parque Central constituye, como operación ferroviaria y urbana, el proyecto de mayor trascendencia que acomete actualmente la ciudad. Desde el punto de vista ferroviario, Valencia ha pasado ya a formar parte de la red de ciudades españolas (y próximamente europeas) conectadas por alta velocidad y, cuando finalice esta actuación, contará con una mayor capacidad de servicios de cercanías. En la vertiente urbanística, gracias al soterramiento del ferrocarril, se recupera una parte del centro de la ciudad con un nuevo parque de 230.000 m² y nuevos equipamientos públicos facilitando, además, la integración de barrios ahora separados por el ferrocarril. La Actuación contempla suelo para construir aproximadamente

4.200 viviendas (9.000 habitantes) en régimen de vivienda libre o protegida y parcelas de uso exclusivamente terciario.

Financiación

Según se acordó en ese convenio, las obras ferroviarias liberan el suelo que hace posible la ejecución de las obras urbanísticas y éstas generan recursos económicos que contribuyen a costear las obras ferroviarias. Por tanto, las fuentes de financiación necesarias para acometer la Actuación son los presupuestos de las instituciones involucradas, los ingresos procedentes de la venta del suelo público edificable de ese ámbito y las cuotas de urbanización correspondientes a los terrenos de titularidad pública y privada.



LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS DE VALENCIA

La alta velocidad supone un motor para la dinamización económica y vertebración territorial. Indiscutible en el caso de una gran ciudad como es Valencia, que ocupa un lugar clave en el transporte ferroviario en el Mediterráneo gracias a sus conexiones con Madrid y con el resto de las principales capitales españolas. Al impulso socioeconómico y a la competitividad empresarial se añade el potencial del puerto de Valencia. Estos factores convierten a la ciudad en un importante centro para el transporte de pasajeros y mercancías.

La actuación ferroviaria

Valencia está en la confluencia del Corredor Mediterráneo ferroviario y de la línea de alta velocidad Valencia-Madrid y cuenta con una extensa red de transporte urbano y metropolitano. Desde finales de 2010 forma parte de la red de ciudades españolas conectadas por alta velocidad

y, cuando finalice esta actuación, contará con una mayor capacidad de servicios de trenes de cercanías.

Un punto de inflexión en 2003

En el año 2003 el Ministerio de Fomento, la Generalitat, el Ayuntamiento de Valencia, Adif y Renfe-Operadora firmaron un convenio para acometer la remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia, constituida por la Estació del Nord, dispuesta en fondo de saco, un haz de vías que divide la ciudad y unas instalaciones para el mantenimiento de los servicios ferroviarios situadas dentro del área urbana, en el espacio destinado al futuro Parque Central.

En materia ferroviaria, el citado convenio tiene como objetivos incorporar la nueva línea de alta velocidad en la red arterial ferroviaria del área metropolitana de Valencia; mejorar los servicios de viajeros manteniendo la centralidad de la estación y su transformación en un gran nudo multimodal; y optimizar los servicios de mercancías concentrando las instalaciones y fomentando la intermodalidad.

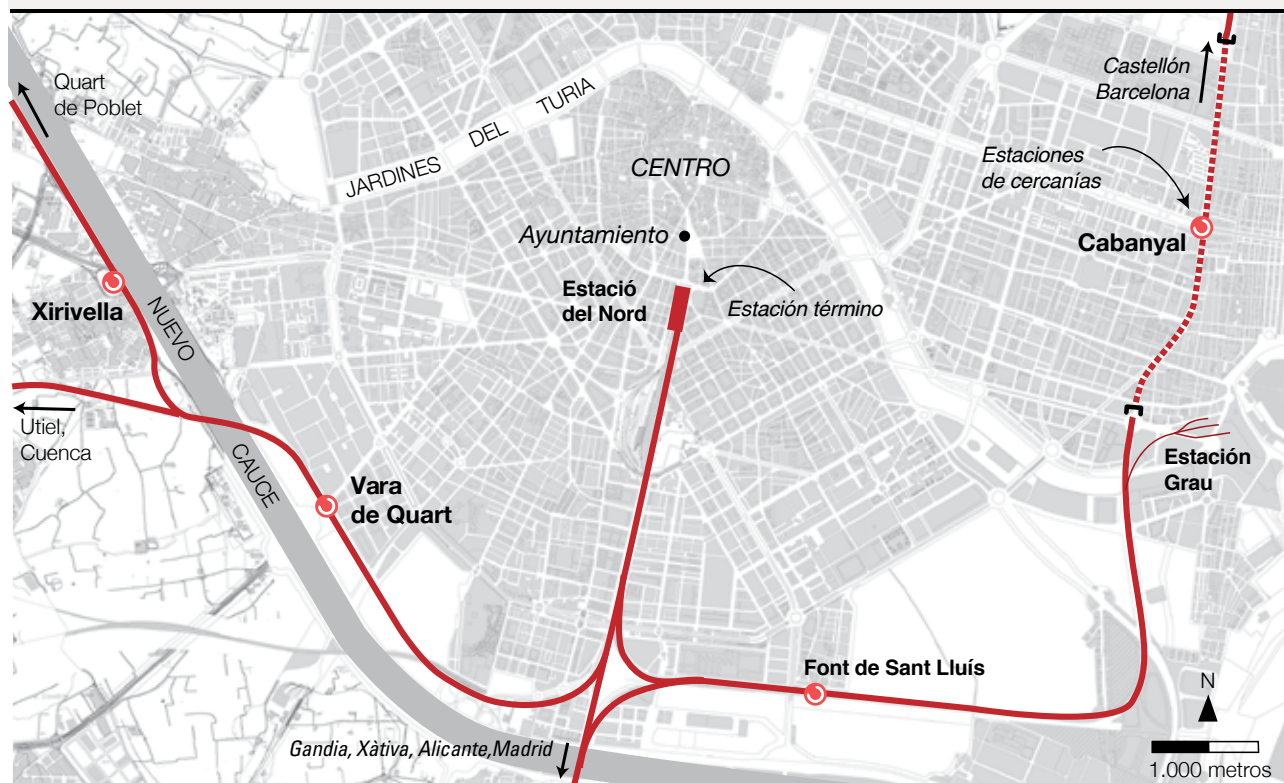
La nueva red ferroviaria

La operación ferroviaria consiste en la ejecución de un nuevo acceso al sur de Valencia, un túnel ferroviario soterrado de casi nueve kilómetros que

LA RED FERROVIARIA DE VALENCIA EN 2003

En 2003 el tren entra en superficie hasta la Estació del Nord, que está dispuesta en fondo de saco, y las vías separan los barrios del centro y del sur de la ciudad. El convenio firmado ese año entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat, el Ayuntamiento, Adif y Renfe-Operadora persigue cambiar esa configuración de la red ferroviaria de Valencia.

— ····· Vías de ancho ibérico. La líneas de puntos indican túnel



atraviesa la ciudad y la reordenación de líneas e instalaciones de mercancías.

El nuevo Acceso Sur a la ciudad se encuentra en la confluencia entre la línea de alta velocidad Madrid-Valencia (con tráfico exclusivo para viajeros) y el Corredor Mediterráneo (que comprende líneas para viajeros y líneas de mercancías). La línea de alta velocidad que une las ciudades de Madrid y Valencia está operativa desde diciembre de 2010 con un trayecto que dura 95 minutos.

La travesía soterrada de nueve kilómetros cruzará la ciudad de sur a norte. Este proyecto se descompone en varias partes para su ejecución y está constituido por el Nudo Sur, el Canal de Acce-

Un túnel de casi nueve kilómetros recorrerá de sur a norte la ciudad y la dotará de dos nuevas estaciones de cercanías soterradas

so, la Estación Central, el Eje Pasante, las estaciones de cercanías de Aragón y Universidad (todas ellas pasantes, intermodales y subterráneas) y la estación intermodal en superficie de Sant Isidre.

La reordenación de las instalaciones de mercancías e instalaciones ferroviarias de mantenimiento en el complejo ferroviario de Font de Sant Lluís, frente a la zona sur del puerto, ya está finalizada y acoge la nueva estación de mantenimiento o Centro de Tratamiento Técnico. La actuación prevé, además, una conexión directa para las mercancías desde el Acceso Sur hacia el puerto de Valencia, atravesando el complejo ferroviario de Font de Sant Lluís.

FUTURAS LÍNEAS FÉRREAS

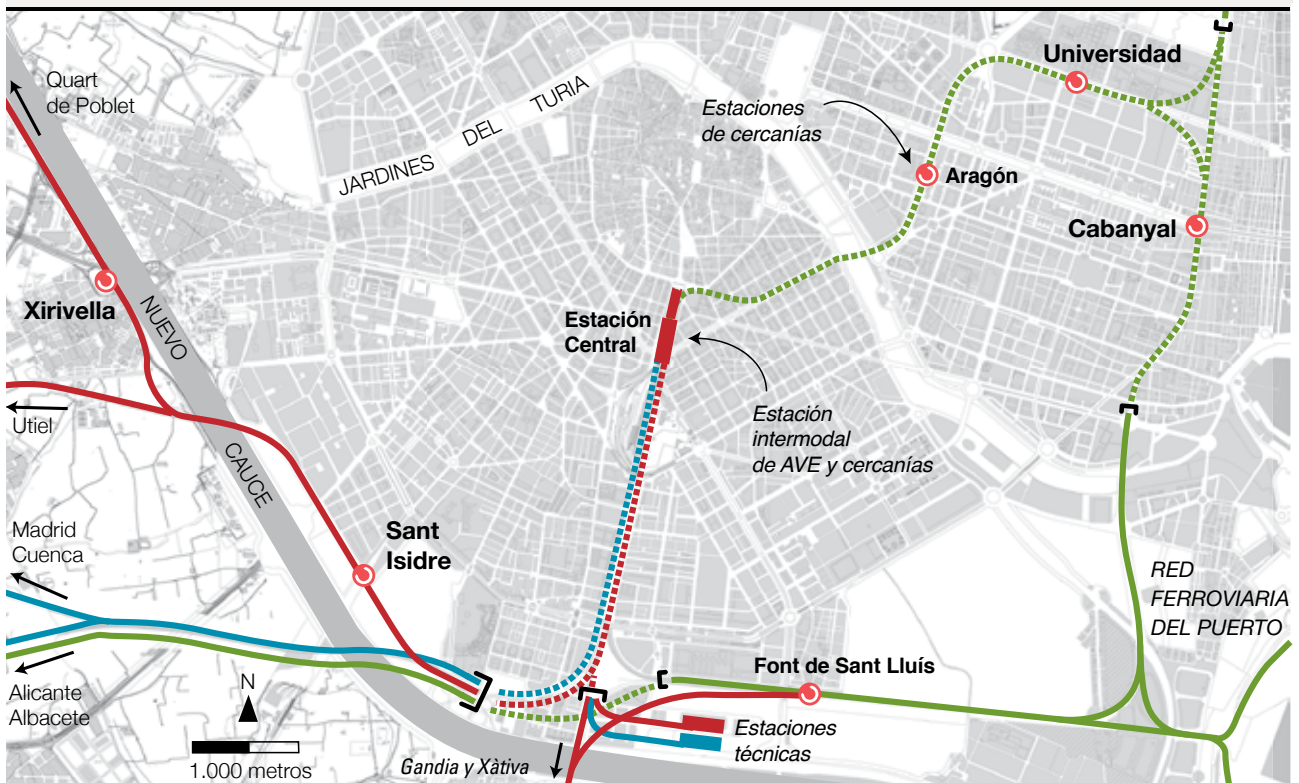
Tras la remodelación de los accesos ferroviarios, la ciudad de Valencia contará con dos nuevas estaciones subterráneas de cercanías, conectadas con la red de metro y tranvía. Un túnel liberará los terrenos ocupados por las vías para construir un gran parque urbano y un bulvar. La Estación del Nord se integrará con la Estación Central para convertirse en una estación intermodal y pasante.

Las líneas de puntos indican túnel

— Vías de ancho ibérico

— Vías de ancho UIC

— Vías de ancho mixto



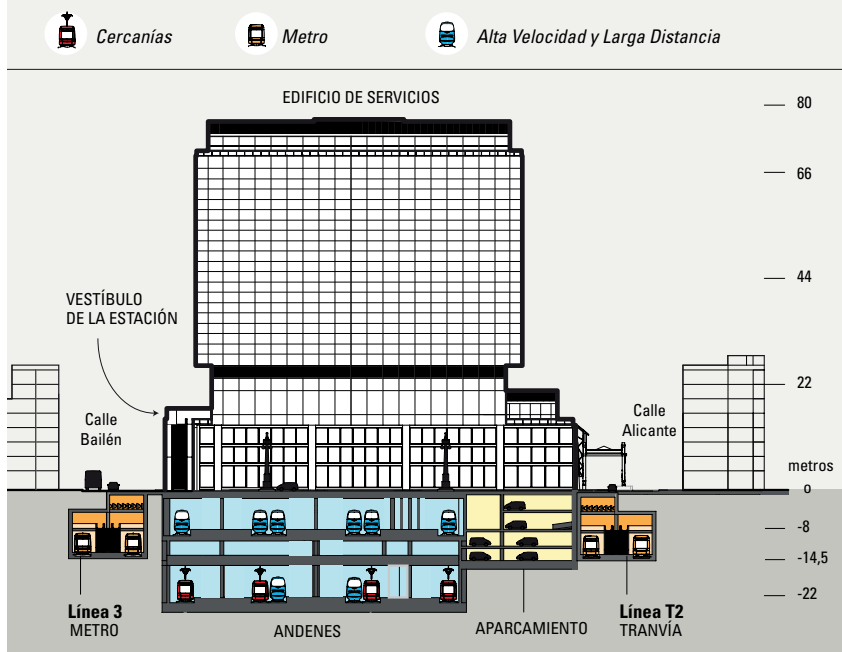
Las nuevas estaciones

La **Estación Central**, diseñada por el arquitecto César Portela, es un complejo compuesto por un nuevo vestíbulo en superficie que integrará la actual Estación del Nord (declarada Bien de Interés Cultural en 1993); un recinto ferroviario subterráneo constituido por 12 vías y andenes distribuidos en dos niveles de 6 vías cada uno; un gran aparcamiento subterráneo y un edificio de usos terciarios de unos 45.000 m² construidos.

Ubicación y conexiones

La nueva estación tendrá carácter intermodal y pasante en lugar de la disposición actual en fondo de saco. Dos niveles de andenes subterráneos y un nuevo vestíbulo ampliarán la Estación del Nord hacia el sur, entre las calles Xàtiva, Bailén, Alicante y la Gran Vía. Estará ubicada muy próxima a las estaciones de metro de Xàtiva, Joaquín Sorolla y

LA ESTACIÓN CENTRAL DESDE EL SUR



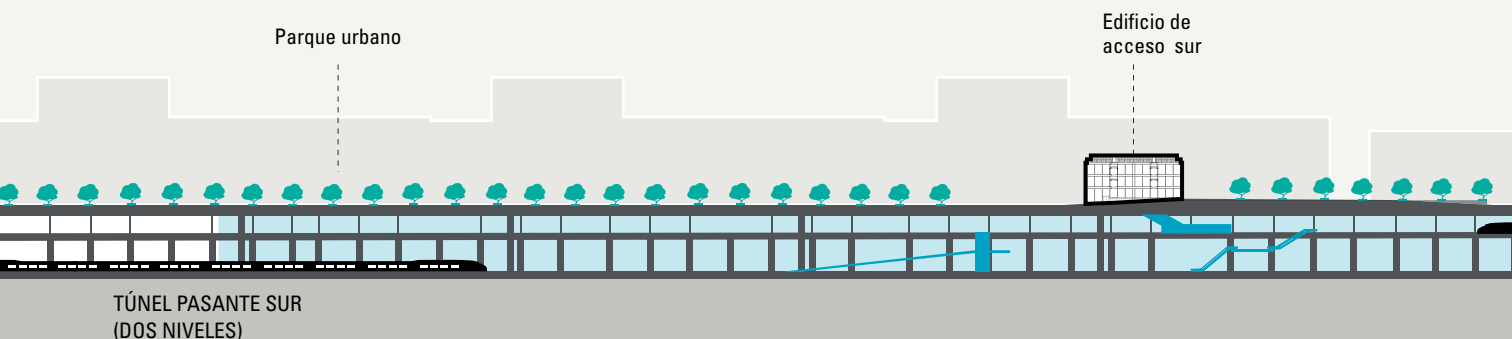
Plaza de España y quedará directamente conectada con las estaciones de metro y tranvía de Bailén y Alicante. En su entorno más inmediato hay paradas de autobuses que dan servicio a más de 40 líneas urbanas, paradas de taxis y servicios de bicicletas.

Valencia Joaquín Sorolla

La estación de ferrocarril Valencia Joaquín Sorolla permite que Valencia esté disfrutando ya del AVE y constituye una pieza importante para poder llevar adelante la Actuación Valencia Parque Central.

PARTES DE LA NUEVA ESTACIÓN CENTRAL

VISTA ESTE. Sus vías de distinto ancho permitirán la circulación tanto de trenes de cercanías como de alta velocidad. Los trenes llegarán por el corredor subterráneo a la Estación Central. La estación contará con dos niveles de andenes y seis vías en cada nivel.



TÚNEL PASANTE SUR
(DOS NIVELES)

LA ESTACIÓN VALENCIA JOAQUÍN SOROLLA



En las inmediaciones de su entrada principal, la estación cuenta con servicio de taxis, alquiler de coches y bicicletas.

B Autobús exclusivo de Renfe entre estaciones

Entrada principal

P Aparcamientos

Acceso en coche al aparcamiento

Metro

Autobuses Metrobús

Autobuses EMT

La estación Valencia Joaquín Sorolla será desmontada cuando entre en funcionamiento la Estación Central subterránea y el nuevo vestíbulo

Esta estación será desmontada cuando entre en funcionamiento la Estación Central subterránea y el nuevo vestíbulo. En ese momento se trasladarán todos los servicios ferroviarios y podrá ejecutarse la parte del parque hoy ocupada transitoriamente por este edificio.

Sant Isidre, Aragón y Universidad

Las nuevas estaciones de Sant Isidre, Aragón y Universidad mejorarán sustancialmente los servicios de cercanías de Valencia que, gracias al carácter pasante de la nueva Estación Central, ganarán en eficiencia. Todas ellas son intermodales

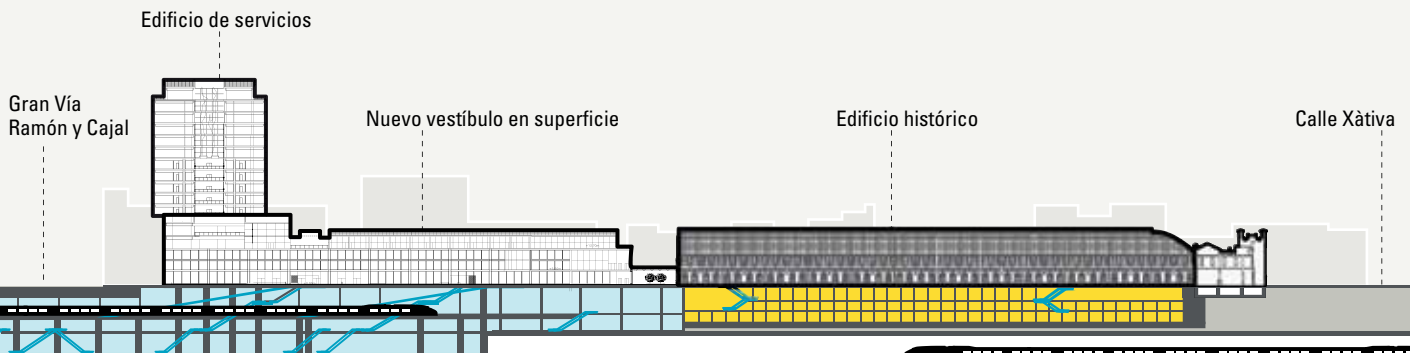
y quedarán conectadas directamente con las estaciones de metro y tranvía de la red de Metrovalencia.

Todo el conjunto convertirá esta zona de la ciudad en un gran nudo de comunicación con todos los modos de transporte interconectados.

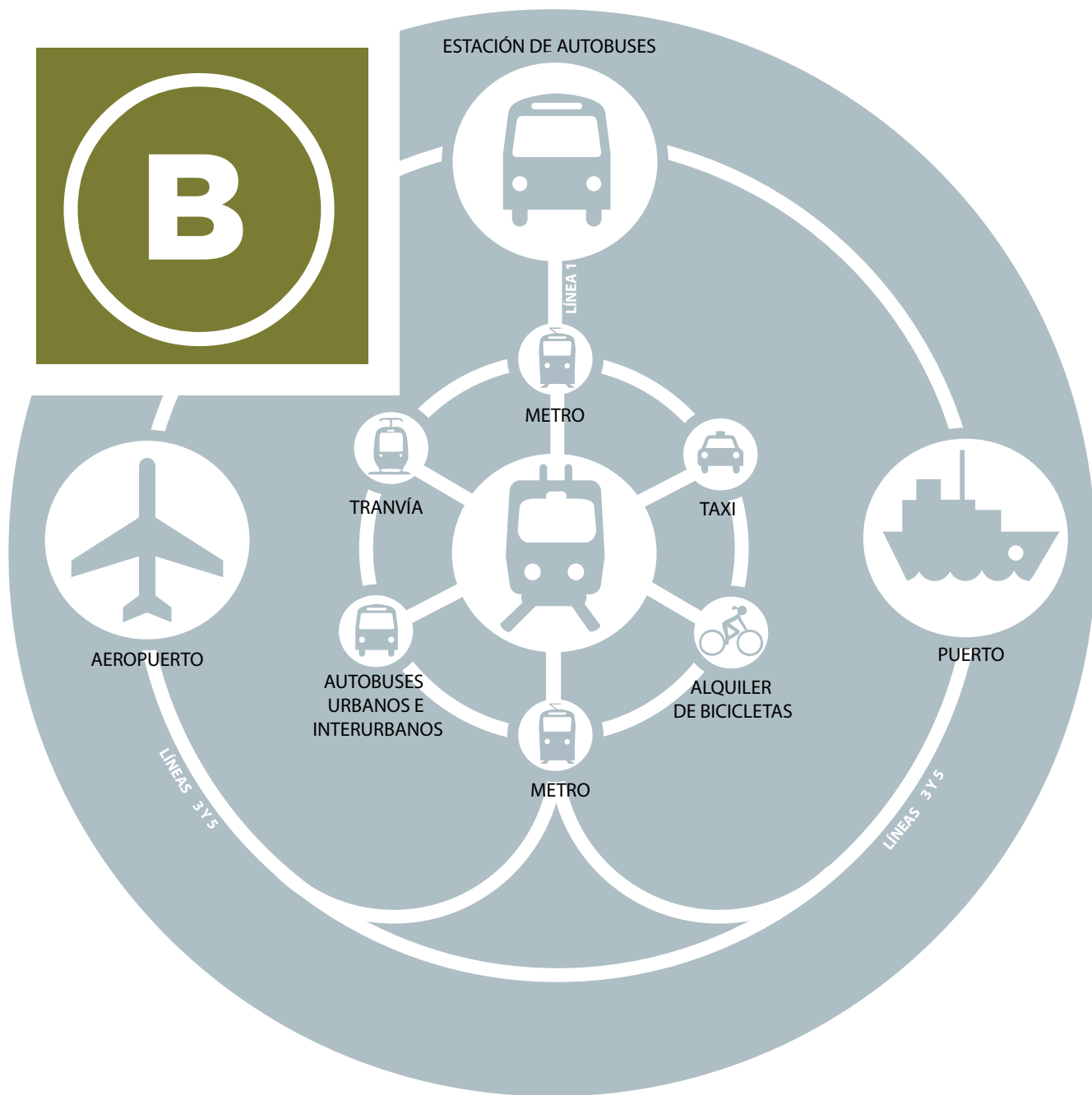
Cajón ferroviario

Escaleras / accesos

Aparcamientos subterráneos de la zona norte



TÚNEL PASANTE NORTE
(UN NIVEL)



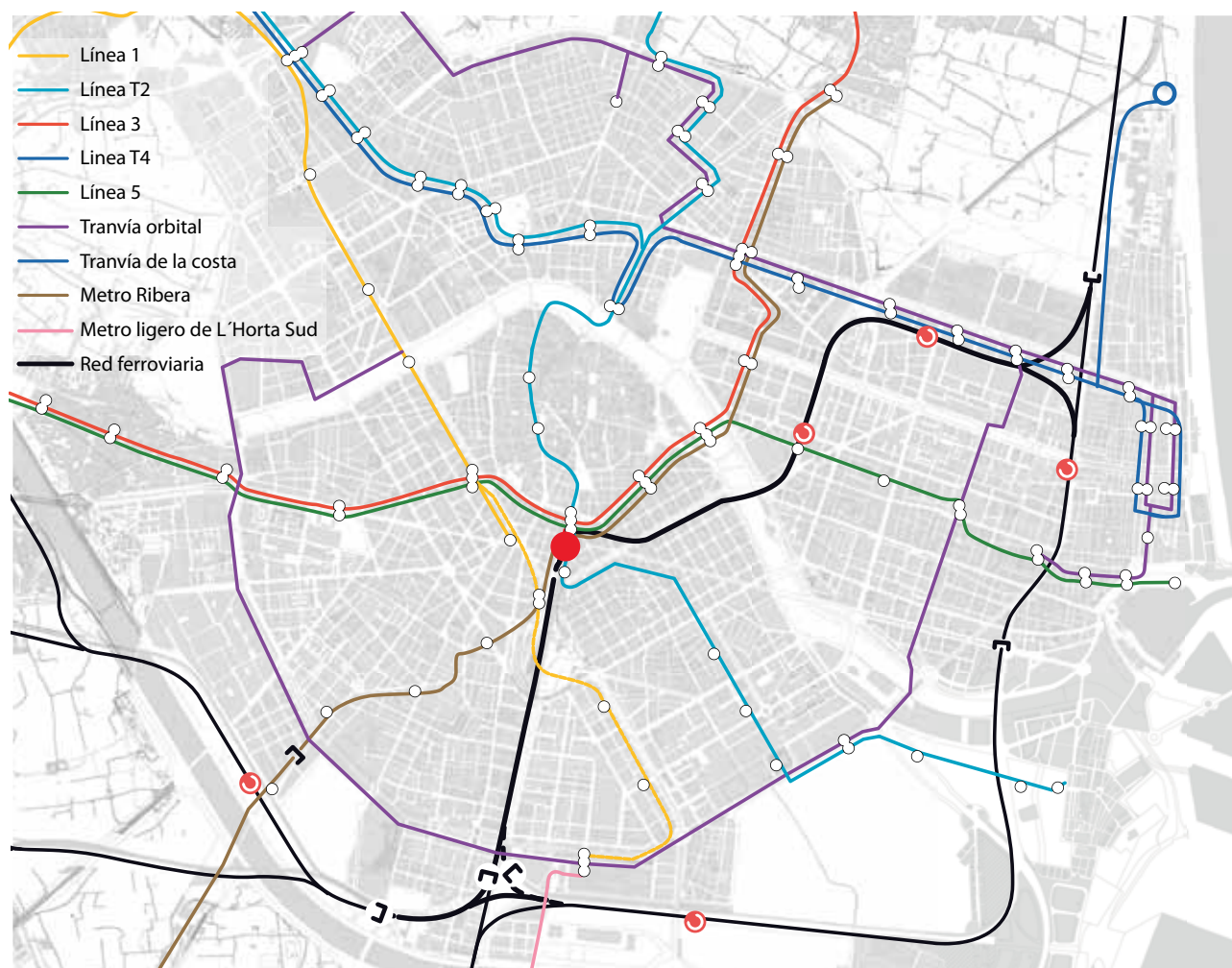
Valencia, intermodal

Valencia será la ciudad mejor comunicada de la Comunitat Valenciana gracias al carácter intermodal de la futura Estación Central. La actuación ferroviaria permitirá concentrar servicios de cercanías, alta velocidad, metro, tranvía, bus y taxi, conectados de forma rápida y cómoda en el centro de la ciudad.

Los municipios del área metropolitana de Valencia incrementarán la capacidad de desplazamiento de sus ciudadanos

CONEXIONES FERROVIARIAS CON EL METRO Y EL TRANVÍA

La Estación Central permitirá todas las conexiones ferroviarias. Confluirán grandes líneas de alta velocidad y cercanías con las líneas 1, T2, 3 y 5 de metro y tranvía; éstas, a su vez, conectarán con las demás.



La Actuación incorpora las nuevas líneas de alta velocidad (Madrid-Valencia, ya en servicio, y el Corredor Mediterráneo) en la red arterial ferroviaria de Valencia, mejora los servicios de mercancías, concentrando instalaciones, y fomenta la intermodalidad con otros modos de transporte. Al mantener la centralidad de la estación y transformarla en un gran nudo intermodal mejoran los servicios de viajeros. El Eje Pasante resuelve la

situación en fondo de saco de la Estació del Nord y da continuidad a la alta velocidad en dirección a Castellón. También las cercanías serán pasantes y tendrán dos nuevas estaciones -Aragón y Universidad- conectadas con metro y tranvía, lo que aumentará de forma notable la capacidad de la red.

Los municipios del área metropolitana quedarán mejor integrados en la red de transporte, lo que proporcionará mayores posibilidades de desplazamiento a los ciudadanos.



El Parque Central

Diseñado por la paisajista Kathryn Gustafson, el Parque Central de Valencia será un nuevo polo vertebrador de la ciudad y recuperará un espacio que hasta ahora la dividía en dos. La luz, el agua y el verde son los principales elementos de este gran parque urbano de 23 hectáreas.



EL PARQUE CENTRAL DESDE EL NORESTE

Figuración perteneciente al proyecto ganador para la urbanización del Parque Central de Valencia. Ocupará un espacio de 230.000 metros cuadrados en el antiguo emplazamiento de la playa de vías.

Gracias a la planificación urbanística y al soterramiento del ferrocarril, Valencia recupera un espacio céntrico de destacadas dimensiones. Una actuación urbanística con metas tan notables como el cierre del ensanche histórico, la integración de barrios hasta ahora separados por las vías, el Parque Central, el Bulevar García

Lorca y otras zonas de equipamientos educativos y sociales, así como más capacidad residencial y terciaria.

El Parque Central da nombre al conjunto de esta actuación, algunas de cuyas acciones ya son una realidad. El proyecto de la paisajista Kathryn Gustafson contempla la urbanización de una zona de 66 hectáreas y tiene como elemento principal un enorme y bello

parque que será un pulmón verde de 230.000 metros cuadrados.

El diseño de Gustafson fue elegido unánimemente en un concurso de ideas al que se presentaron treinta y seis propuestas de ocho países. En la fase final concurren cinco grandes estudios de arquitectura, ingeniería y paisajismo con proyectos de una excelente calidad.

La estrategia de desarrollo urbanístico

El Parque Central de Valencia constituye una de las últimas piezas urbanas de envergadura que falta por desarrollar de la ciudad y una actuación única en Europa.

Debido a las actuaciones ferroviarias pendientes (3ª fase del Canal de Acceso,

Eje Pasante y Estación Central) y con el fin de proporcionar lo antes posible los espacios públicos a los ciudadanos, se ha planteado un desarrollo urbanístico por fases a medida que se vaya liberando el suelo como consecuencia de la ejecución de esas obras ferroviarias.

Primera fase

Gracias a la disponibilidad inmediata de terrenos no afectados por los servicios ferroviarios se podría abordar, por ejemplo, una primera fase de la urbanización que incluiría la ejecución de un 40% del Parque Central – en la zona próxima al



EL DISEÑO DEL PARQUE

Además de la supresión del túnel de las Grandes Vías y el paso elevado de Giorgeta, el soterramiento de las vías férreas liberará unos 230.000 m² de suelo que serán destinados a la construcción del gran parque urbano.

barrio de Russafa- y edificar una parte muy importante del suelo.

Fases segunda y tercera

Tras las obras de soterramiento del Canal de Acceso y la construcción de la Estación Central, una segunda fase permitiría acometer la urbanización de una nueva zona proporcionando nuevas dotaciones públicas y más suelo a edificar. La terminación de la Estación Central haría posible la desaparición de la Estación Joaquín Sorolla y ello permitiría concluir, en una tercera fase, el conjunto de la urbanización. En estas fases se ejecutaría el resto del Parque Central, el Bulevar García Lorca y se suprimiría el paso superior de la Avenida César Giorgeta y el túnel de las Grandes Vías.

La ejecución por fases favorece el uso de los espacios públicos

LA PLAYA DE VÍAS EN 2003

Zona que albergará el Parque Central y el futuro Bulevar García Lorca.



LAS FASES DE EJECUCIÓN

■ Fase 1 ■ Fase 2 ■ Fase 3



La fase 1, en color amarillo, compuesta de suelos privados y terrenos ferroviarios de disposición inmediata. La fase 2, en azul, corresponde a suelo donde se ejecutarán las obras de soterramiento. Y la fase 3, en rojo, es el lugar que ocupan la estación Joaquín Sorolla y el acceso ferroviario provisional.



CLAVES

- Bulevar urbano
- Plazas
- Fuentes
- Cruces peatonales
- Árboles
- Flores
- Juegos
- Jardines comunales
- Huertos educacionales
- Parques infantiles
- Jardines vecinales
- Cubiertas ajardinadas

El espacio del parque

Un poema de Ausiàs March, «*Aigua plena de seny*», da nombre al diseño elegido para el Parque Central en el que la luz, el agua y el verde son los principales elementos. El parque se estructura en torno a una red de paseos que conectarán las calles colindantes tanto en sentido Norte-Sur como Este-Oeste. Esta red de paseos genera diferentes espacios con un tratamiento específico en función de los usos de cada uno de ellos, como el Jardín de Aromas, pensado para invidentes, o el auditorio al aire libre, entre otros. En paralelo a esos itinerarios, ocho canales de agua recorrerán el parque y desembocarán en lagunas y fuentes.

La principal característica del parque será la sostenibilidad, que contribuirá a optimizar los costes de mantenimiento. El sistema de recogida del agua de lluvia permitirá cubrir el 19% de la demanda de riego y se ha propuesto generar a través de placas solares fotovoltaicas la electricidad necesaria para su funcionamiento.

El diseño del paisaje

Cada zona del parque tendrá su propia tipología botánica combinando praderas, jardines, arbustos y arbolado. El proyecto elegido propone espacios para ciudadanos de todas las edades: huertas, talleres de jardinería, una zona de juegos infantiles, una biblioteca/hemeroteca, un espacio cultural o un mercado. Gustafson recupera los edificios ferroviarios protegidos que se integrarán perfectamente con el paisaje y la vegetación del parque.





EL DISEÑO DEL GRAN PARQUE

Las imágenes muestran los diseños del anteproyecto del parque, pensado para recuperar y devolver a la ciudad como zona verde el espacio ocupado durante décadas por las vías del tren.

1) Plaza central

Un paseo central de palmeras y jacarandas unirá los extremos norte y sur del parque. En medio, una plaza en la que convergen todos los caminos.

2) El lago y los jardines mediterráneos

Vista desde el lago hacia la exposición de jardines mediterráneos que exhibirá variedades vegetales y botánicas de interés educativo.

3) Plaza de las artes

Uno de los polos de atracción. Los edificios existentes serán rehabilitados para uso cultural o recreativo.

4) El anfiteatro

Vista desde la entrada suroeste hacia el anfiteatro, un espacio flexible para la celebración de eventos culturales y actos públicos.



KATHRYN GUSTAFSON:
*«Los niveles del terreno
 forman el paisaje.
 Las plantas moldean
 y estructuran ese
 espacio y lo dotan de
 diversidad y armonía»*

VIENE DE LA PÁGINA 18

El diseño sigue los criterios de eliminación de barreras arquitectónicas y prevé la continuidad de la red de carril bici de la ciudad.

Accesos y seguridad

La seguridad es otro de los aspectos fundamentales. Una parte del recinto se cerrará al público por las noches, mientras otras permanecerán abiertas las 24 horas. Contará con nueve accesos y un sistema de vigilancia técnica por cámaras. Para contribuir a aumentar la sensación de seguridad dentro del parque, habrá iluminación nocturna de bajo consumo.

El proyecto cuenta para su redacción con un equipo de cuatro despachos profesionales: Gustafson Porter Ltd; Borgos Pieper Ltd; Nova Ingeniería y Gestión, y Grupotec Servicios de Ingeniería.

LA VEGETACIÓN

En materia de vegetación la estrategia a seguir se basa en la creación de espacios que representen los paisajes naturales y culturales de la región. Todas las plantas propuestas son autóctonas o variedades. Los diferentes tipos de vegetación proporcionan a cada zona un carácter y apariencia únicos. A vista de pájaro, los árboles cruzan el parque uniendo unos espacios con otros y, a su vez, crean conexiones con el entorno urbano.



 Alcornosques	 Carácter urbano
 Pinos	 Jardines florales
 Blancos	 Árboles florales
 Prados silvestres	 Exhibición de jardines mediterráneos
 Acuáticas	 La huerta jardín



Fragmento del mapa del área de Valencia realizado en la campaña topográfica de 1882. Refleja la primera línea de ferrocarril de la ciudad, la tercera tendida en España.

Valencia y el ferrocarril

La historia ha sido testigo de la larga y estrecha relación entre Valencia y el ferrocarril como potencial de desarrollo económico y social. Siglo y medio después de la llegada del primer tren, la ciudad se halla inmersa en su cuarta gran transformación urbano-ferroviaria.



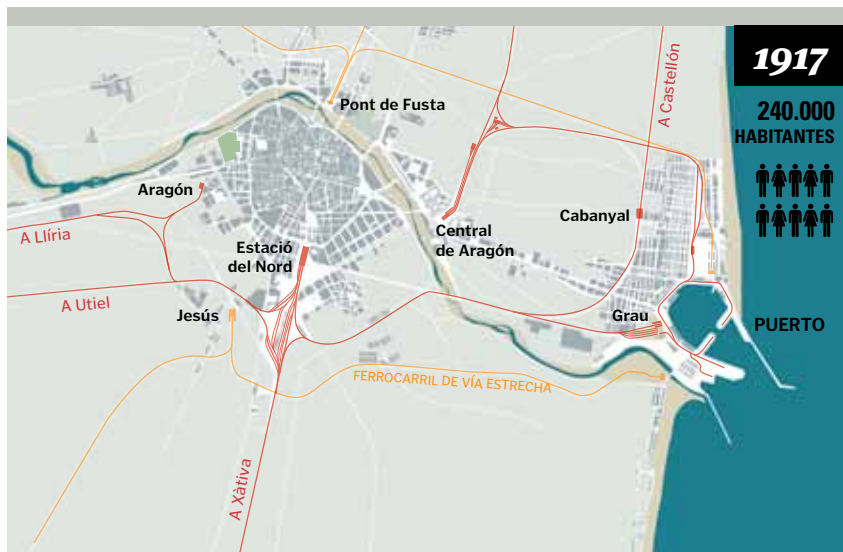
1804 SIN TRANSPORTE MECANIZADO

A principios del siglo XIX asistimos al nacimiento de una nueva etapa en la historia de los medios de transporte con la construcción de la primera máquina de vapor en 1804 en Gran Bretaña. Valencia era una ciudad sin medios mecanizados de transporte que ya disponía, desde 1802, del Jardín Botánico como zona verde en su ubicación actual.



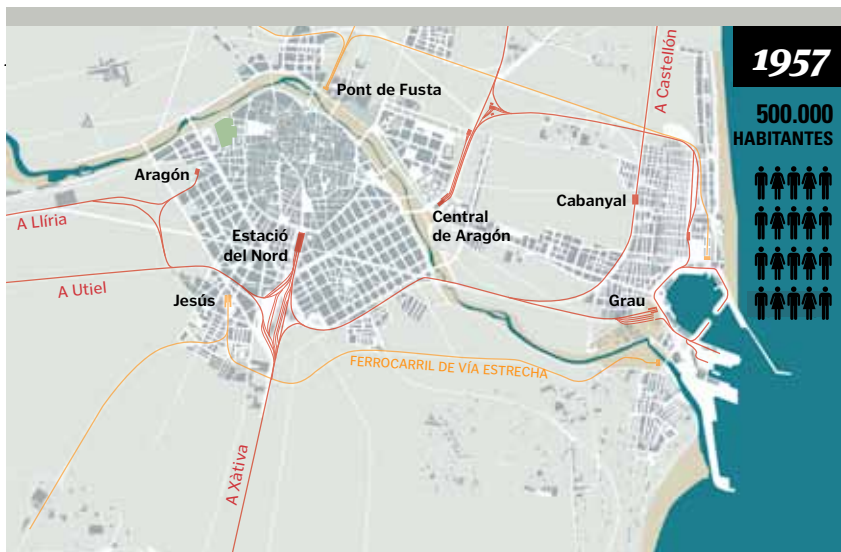
1852 LLEGA EL FERROCARRIL

Valencia fue la tercera ciudad española en poseer este revolucionario modo de transporte con la inauguración en 1852 del tramo construido entre el centro de la ciudad y el Grau. La primera estación –hoy desaparecida– estaba muy próxima a la actual plaza del Ayuntamiento. El tren llegó a Xàtiva en 1854.



1917 LA ESTACIÓ DEL NORD

En 1917 se inaugura la actual Estació del Nord junto a la calle Xàtiva. Se elimina la anterior estación y se traslada el nudo ferroviario de las calles Segorbe y Castellón al sur de las Grandes Vías. Desde 1854 se crearon numerosas líneas de ferrocarril: el tren llegó a Castellón en 1862 y a Llíria en 1890. Después llegarían la Estación de Aragón y las líneas de vía estrecha del trenet. En 1860 se inauguraron las obras del puerto de Valencia. En 1887 se aprobó el Plan de Ensanche de Valencia. En 1903 el Ayuntamiento recibió la donación de los Jardines del Real o de Viveros.



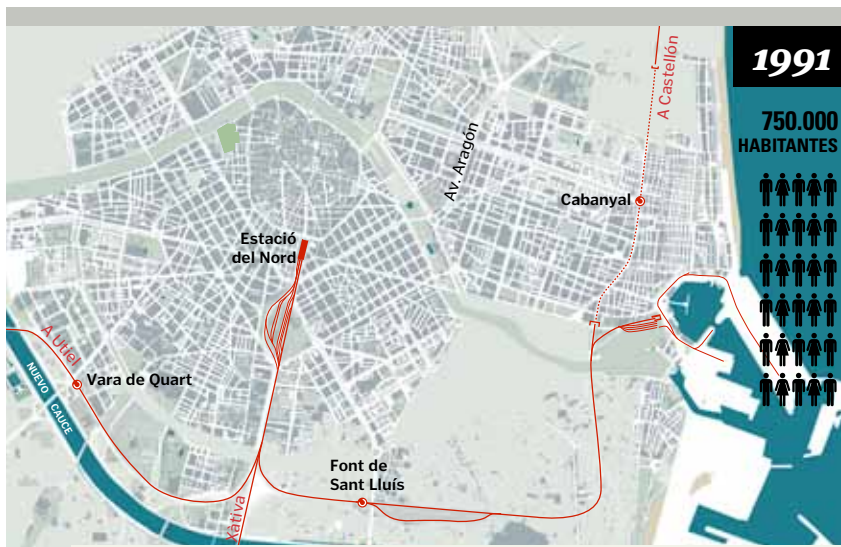
1957

500.000
HABITANTES



LA RIADA Y EL CINTURÓN DE HIERRO

En 1957 Valencia sufre una devastadora riada. La ciudad ha experimentado un notable crecimiento y se ve constreñida por un "cinturón de hierro" en el que se producen cada vez más accidentes en sus numerosos pasos a nivel. En esta época comienza un proceso de creciente motorización en vehículo privado y el declive de los tranvías y del transporte público.



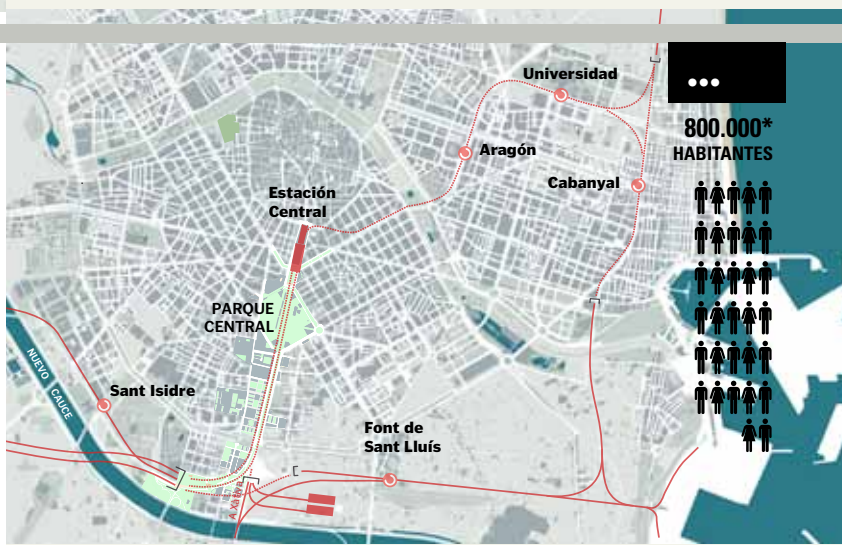
1991

750.000
HABITANTES



LA REFORMA FERROVIARIA, FRUTO DEL PLAN SUR

Tras la riada de 1957 se acomete el llamado "Plan Sur" por el cual se crea el nuevo cauce del Río Turia al sur de la ciudad (1973), se remodela la red arterial ferroviaria concentrando todas las líneas en la Estació del Nord y creando un nudo ferroviario junto al nuevo cauce. Este plan elimina el llamado "cinturón de hierro". Posteriormente se creará el Jardín del Turia (1986) y el Parque de Cabecera (2004), se soterrará el ferrocarril en el Cabanyal (1991) y se acometerán las primeras líneas de metro (1988) y de tranvía (1994).



...

800.000*
HABITANTES



PROYECTO VALENCIA PARQUE CENTRAL

Actuación Valencia Parque Central comprende la construcción de un nuevo nudo ferroviario en alta velocidad a Valencia, una nueva Estación Central, nuevas estaciones de cercanías y soterramiento de las vías mediante túnel que atravesará la ciudad. Esta actuación permitirá la eliminación de barreras urbanísticas ocasionadas por el ferrocarril en superficie así como el desarrollo de los espacios urbanos perdidos entre la Estació del Nord y el nuevo cauce del río Turia con la creación del Parque Central.

(*) Datos de 2010.



Unión Europea

Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Una manera de hacer Europa