

Anejo 1

ANTECEDENTES Y SITUACIÓN ACTUAL

Estudio básico del nuevo ramal ferroviario en la línea C3 de cercanías entre el P.K. 78+000 de la línea 310 Utiel-Valencia F.S.L. y el Centro Comercial Bonaire (T.M. de Aldaya, Valencia)

Álvaro Ibáñez Cerrillo

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN4

2. ANTECEDENTES FERROVIARIOS4

3. SITUACIÓN ACTUAL6

Índice de figuras

Figura 1. Futuro servicio ferroviario para la comarca de l’Horta Oest. (Fuente: PMoMe Valencia) 5

Figura 2. Mapa de carreteras estatales y autonómicas del área metropolitana de Valencia. (Fuente: Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad) 6

Figura 3. Mapa de líneas de MetroBus (izquierda) y de desplazamientos diarios totales por comarcas (derecha) en el área metropolitana de Valencia. (Fuente: PMoMe Valencia) 7

Figura 4. Red de carriles bici existentes en el área de estudio (Fuente: Visor cartográfico de la GVA) 8

1. INTRODUCCIÓN

El Centro Comercial Bonaire abrió sus puertas de forma progresiva a partir del año 2000, con una extensión total de 135000 m², lo que le convirtió en la zona destinada a uso comercial más extensa de la Comunidad Valenciana y de las más grandes de España y Europa. Desde su apertura, más de 10 millones de personas al año se desplazan allí para realizar actividades de ocio, comerciales, deportivas, etc.

La mayor parte de estos movimientos se realizan mediante vehículo privado, debido a las necesidades de carga de mercancía y a la atractiva oferta de 5700 plazas de aparcamiento gratuitas, distribuidas la mayor parte en superficie y también subterráneas. Además, el centro dispone de una amplia facilidad de acceso desde las principales carreteras que vertebran el área metropolitana de Valencia.

Al abrir sus puertas, también se pusieron en servicio paulatinamente nuevas líneas de autobús metropolitano para comunicarlo con los municipios más cercanos y focos de demanda potencial. Sin embargo, los desplazamientos en transporte público hacia el Bonaire solo representan en la actualidad una pequeña proporción del total.

Para desplazarse a pie o en bicicleta, existe una vía ciclo-peatonal poco atractiva, con tramos de distintas tipologías de carril bici que comunica únicamente con el núcleo urbano de Aldaya.

A pesar de su proximidad con la línea férrea Aranjuez-Cuenca-Valencia (menos de 1 km), nunca ha existido ninguna estación en ella que diera servicio, ni ramal ferroviario que aproximara la traza al centro comercial. La estación más cercana es la de Aldaya, que dispone de servicios de Cercanías y Regionales, pero se encuentra a 2,5 km de distancia del centro neurálgico de Bonaire.

No existe ningún precedente en España de conexión ferroviaria de Cercanías exclusiva para un centro comercial. De hecho, la mayoría de ellos solo dispone de conexión con transporte público mediante autobús. Solo se podría aproximar el C.C. Nueva Condomina en Murcia, dónde se construyó una parada de tranvía específica para este polo de demanda y para un estadio de fútbol aldeaño, que además es cabecera de la única línea existente en la ciudad.

Finalmente, el Plan de Movilidad Metropolitano de Valencia (PMoMe) presentado el 26 de diciembre del 2021 por la Generalitat Valenciana (GVA) ya contempla la futura ejecución de un ramal ferroviario que de servicio al centro comercial a través de la línea C3 de Cercanías, decisión que supone el fundamento del presente estudio básico.

2. ANTECEDENTES FERROVIARIOS

El ramal ferroviario objeto de estudio se conecta con la línea férrea nº 310 de ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) Utiel-Valencia F.S.L en su PK 78, perteneciente al término municipal de Aldaya (Valencia). Se trata de una vía única sin electrificar de ancho ibérico (1668 mm), con carril UIC-54 y traviesas bloque de hormigón, con una separación entre ellas de 0,6 m aproximadamente. Está dotada de sistema de seguridad ASFA con Bloqueo Automático de vía Única (BAU etc).

Dicho tramo forma parte de la línea original Aranjuez-Cuenca-Valencia, inaugurada en su totalidad en 1947. No obstante, el primer tramo entre Valencia y Buñol fue abierto al tráfico en el año 1883, por lo que la estación de Aldaya está en funcionamiento desde ese mismo año.

En 1992, el tramo Valencia-Utiel pasa a formar parte de la red de Cercanías de Valencia, operada por la empresa pública Renfe, con la denominación de C3. Además, también operan en la línea trenes Regionales de Renfe que alargan su recorrido hacia Cuenca y Madrid.

Con la llegada de la Alta Velocidad a la ciudad de Valencia en el año 2010, hubo que modificar el acceso de la línea C3 a la estación de Valencia-Nord, incrementando los tiempos de viaje previos al inicio de las obras (10-15 minutos). Desde entonces, los trenes deben circular por un nuevo túnel hasta la estación de Valencia-F.S.L., y desde allí invertir la marcha para entrar a Nord.

Desde enero de 2021 todos los servicios ferroviarios finalizan en Utiel. Ese mismo mes la borrasca Filomena agrava el mal estado de la infraestructura y obliga a suspender el servicio indefinidamente entre Utiel y Cuenca, con la previsión próxima de cerrar definitivamente la línea entre Utiel y Tarancón (Cuenca).

Entre los planes de futuro para la línea C3 presentados en el Plan de Movilidad Metropolitano de Valencia (PMoMe), se encuentran la duplicación de vía Valencia-Buñol y la electrificación completa de la línea. También se contempla la construcción de nuevas estaciones en Xirivella y en el Polígono Industrial “El Oliveral” (Ribarroja del Turia), así como un nuevo ramal y estación en el C.C. Bonaire, objeto del presente estudio básico. Además, con la ejecución del túnel pasante de Valencia existe la previsión de que la línea se amplíe hacia las nuevas estaciones urbanas soterradas de Aragón y Universitats. Estas actuaciones tienen como objetivo primordial el aumento de frecuencias, la mejora de la calidad del servicio y la captación de nuevos usuarios.

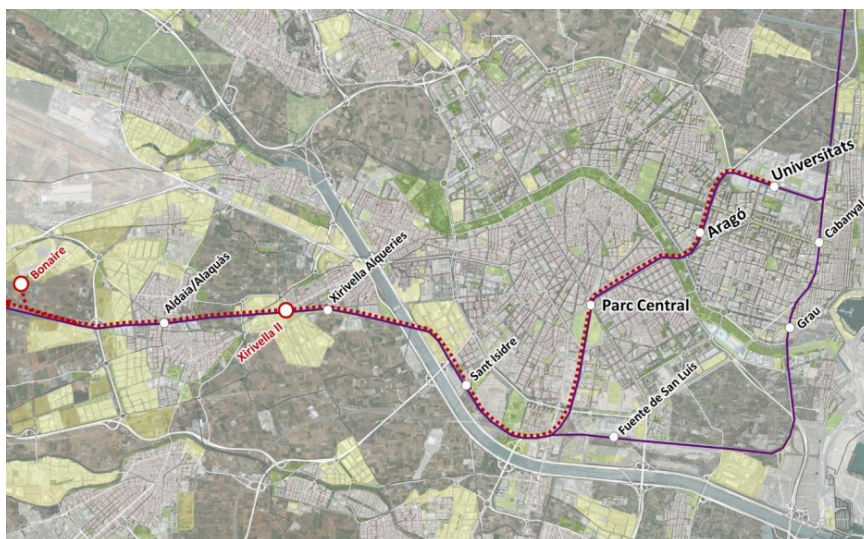


Figura 1. Futuro servicio ferroviario para la comarca de l'Horta Oest. (Fuente: PMoMe Valencia)

- Línea 260. Su recorrido completo es Valencia-Godelleta-Turis. Esta línea solo dispone de 8 circulaciones por sentido de lunes a viernes, 6 los sábados y 4 los domingos y festivos.
- Línea 265. Su recorrido completo es Valencia-Chiva-Buñol-Alborache-Macastre-Yátova. Dispone de 11 circulaciones por sentido de lunes a viernes, 6 los sábados y 4 los domingos y festivos.
- Línea 266. Su recorrido completo es Valencia-Cheste. Esta línea solo dispone de 6 circulaciones por sentido de lunes a sábado y 4 los domingos y festivos.
- Línea 269. Su recorrido completo es Valencia-P.I. “El Oliveral” y “La Reva”. Solo dispone de 4 circulaciones por sentido de lunes a viernes, excepto festivos.

Se puede comprobar con esta información que, excepto algunos municipios del área metropolitana, incluida la ciudad de Valencia, que son vertebrados por las líneas 106 y 160, el transporte público queda fuera del alcance de muchos usuarios habituales del centro comercial o disponen de horarios incompatibles que no hacen atractivo el desplazamiento con este medio de transporte. Según datos del año 2016 presentados en el PMoMe Valencia, alrededor de 1.500.000 personas/año utilizan las dos líneas comentadas anteriormente (106 y 160). Comparando datos con el corredor de la comarca de l’Horta Oest (Xirivella-Aldaya-Alaquas), este tiene unos 90.000.000 desplazamientos al año, es decir, aproximadamente solo el 1,7% de ellos se produce en autobús.



Figura 3. Mapa de líneas de MetroBus (izquierda) y de desplazamientos diarios totales por comarcas (derecha) en el área metropolitana de Valencia. (Fuente: PMoMe Valencia)

- **A pie, en bicicleta o en patinete.** Bonaire está comunicada con Aldaya y su estación de ferrocarril a través de una vía ciclo-peatonal de 2,5 km de longitud aproximadamente, que alterna tramos de pista-bici, carril-bici y vías compartidas con tráfico motorizado. El fin último de los desplazamientos y la elevada distancia provocan que moverse en medios no motorizados a través de esta vía sea poco atractivo para los usuarios.



Figura 4. Red de carriles bici existentes en el área de estudio (Fuente: Visor cartográfico de la GVA)

- **Tren de Cercanías.** A pesar de no existir una estación propia, se va a analizar el tráfico actual de la línea. Únicamente circulan trenes de viajeros de Cercanías, concretamente los automotores diesel de la serie 592.0, con 40 años de antigüedad. La línea C3 en el tramo Aldaia-Buñol dispone de frecuencias medias de 45 minutos, variables en función de la hora del día (20-60 minutos) de lunes a viernes. En sábados, domingos y festivos, los trenes tienen frecuencias medias de entre 1 y 2 horas. Al existir vía única en todo el tramo, en horas punta la línea está al máximo de su capacidad, lo que impide el aumento de frecuencias.

