



Sener estudiará y proyectará los accesos de la terminal Norte de Valencia

La ingeniería Sener se ha adjudicado el servicio para el estudio de soluciones y redacción del proyecto constructivo del acceso ferroviario y viario a la terminal Norte del puerto de Valencia y su integración con la red actual del enclave, por un importe de 768.650 euros, impuestos incluidos y un plazo de ejecución de nueve meses. El área objeto de este contrato se sitúa en la zona Norte del puerto de Valencia y abarca la explanada de la ampliación norte y todas las infraestructuras viarias y ferroviarias desde el paso inferior que se encuentra junto a la Glorieta de Nazaret hasta la Glorieta de Xitá. Este área se encuentra delimitada por la Marina de Valencia, la concesión de APM Terminals, la propia futura terminal norte y sus muelles auxiliares y por las concesiones e infraestructuras que forman la zona Este del puerto.

El diseño de las nuevas conexiones incluye las siguientes redes, según el pliego

de condiciones técnicas: red de ferrocarril con doble vía, ancho ibérico e internacional, con radios de curva no inferiores a 200 metros y manteniéndose a nivel en todo el trazado. Por tanto, el trazado del ferrocarril condicionará al del resto de enlaces a la terminal. Además, deberá contar con un vial de entrada para vehículos pesados, situado en la margen derecha (sentido entrada) del ferrocarril, un vial de servicio, con doble sentido de circulación, situado en la margen derecha (sentido entrada) del vial de entrada de pesados, un vial de salida para vehículos pesados, situado en la margen izquierda (sentido entrada) del ferrocarril y, finalmente, un vial para vehículos ligeros de doble sentido de circulación, situado en la margen izquierda (sentido entrada) del vial de salida de pesados.

El objetivo de este contrato es el diseño de los accesos viarios y ferroviarios adecuados que conecten la nueva terminal, que previsiblemente se adjudicará TIL (MSC), con la red actual del puerto. Estas nuevas redes viarias y ferroviarias forzarán el segundo objetivo, que es la integración y adaptación de la actual red en esta zona a estas nuevas conexiones y demandas que se generarán, de forma que se puedan realizar todos los movimientos con «unos niveles de servicio adecuados al flujo actual y futuro esperable», según el mencionado pliego.

El tercero de los objetivos aparece ligado al acceso Norte al puerto de Valencia, ya que parece previsible, según indica el pliego, que los puntos de entrada y salida y el puesto de control se vayan a emplazar en esta zona, por lo que el diseño tendrá que incluir enlaces con este acceso que permitan su comunicación con todas las procedencias y destinos del puerto. «Parece probable», ha manifestado la Autoridad Portuaria de Valencia en el pliego, «que el punto de salida y entrada de la conexión con el futuro acceso Norte se situarán en las inmediaciones de la zona este de la carretera del muelle de Levante, seguro que haciendo uso de una parte importante de la explanada de la ampliación Norte y, por lo tanto, en total confluencia con los accesos a diseñar para la terminal».

Además de estos objetivos, se deberá realizar un estudio de tráfico y de demandas

actuales y futuras para diferentes horizontes temporales y contemplando diversos escenarios, entre los que estará la puesta en servicio completa de la terminal sin disponer todavía del acceso Norte al puerto de Valencia. Para favorecer la sostenibilidad ambiental del proyecto, se deberá permitir la operación mediante tracción eléctrica en toda la red ferroviaria a diseñar, según ha recogido el pliego. Asimismo, el documento señala que deben evitarse los cruces a nivel entre las diferentes redes a diseñar, para el mantenimiento de un adecuado nivel de servicio y se tendrá presente el destino final dentro de la terminal Norte de las redes viarias y ferroviarias, puesto que esto influirá en la posición relativa entre ellas en el acceso. El pliego recoge que, siendo que el ferrocarril restringirá a las demás, el resto irán a su derecha o izquierda en función de su destino, para evitar cruces a nivel y la generación de adicionales pasos inferiores o superiores.