

# PASADO, PRESENTE Y FUTURO DE LOS PASOS A NIVEL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

## PRESENTE Y FUTURO PPNN EN FGV

## COMO CONCEPTO

Dentro de una red ferroviaria, los pasos a nivel constituyen uno de los principales puntos críticos, al ser **focos de riesgo**, tanto para la circulación ferroviaria como para el tráfico rodado y tránsito peatonal.

## Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de Seguridad Ferroviaria.

Principales estipulaciones sobre PPNN:

- Están definidos como infraestructura ferroviaria.
- No tienen consideración de PPNN los cruces de líneas o tramos con carácter tranviario.
- Están considerados como un **subsistema de naturaleza estructural**.
- Artículo 27. Prohibición del establecimiento de nuevos pasos a nivel (solamente con carácter excepcional y por causas justificadas, podrá autorizarse el establecimiento de nuevos pasos a nivel).
- Establece la prioridad de concentración de los pasos a nivel localizados a menos de 500 metros medidos a lo largo de la vía.
- Disposición Adicional Séptima. Reducción de pasos a nivel:
  - ***Medidas para la progresiva reducción del número de pasos a nivel existentes, así como para la mejora de las condiciones de seguridad en los subsistemas.***
  - ***Redacción de planes plurianuales de inversión específicos para pasos a nivel.***

## PLANES PLURIANUALES DISEÑADOS POR FGV

- Plan de Supresión de Pasos a Nivel.
- Plan de Mejora de pasos a nivel peatonales.
- Plan de cerramiento de estaciones.

## PLAN DE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN FGV

Desde FGV pretendemos establecer un Plan de Supresión de Pasos a Nivel a 10 años vista donde se priorice la eliminación de los pasos con mayor afección a la seguridad.

Al contar con recursos limitados, se debe establecer una actuación escalonada en varios bloques de actuación.

# PLAN DE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN FGV

## Procesos del Estudio de Criticidad.

Para realizar el plan de la forma más aséptica posible, se ha elaborado un estudio de criticidad de los pasos, en el cual hemos establecido la prioridad de actuación sobre los mismos.

# PLAN DE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN FGV

## CRITERIO DE PONDERACIÓN DE ACTUACIONES:

1. FACTORES TÉCNICOS Y DE EXPLOTACIÓN		65%
1.1. INTENSIDAD MEDIA DIARIA	c1	40%
1.2. FRECUENCIA DE TRENES	c2	15%
1.3. VISIBILIDAD	c3	10%
2. FACTORES SOCIALES		20%
2.1. ACCESIBILIDAD	c4	5%
2.2. SINIESTRALIDAD	c5	15%
3. NORMALIZACIÓN Y RAMS		15%
3.1. PPNN DISTANCIA INFERIOR A 500 M	c6	5%
3.2. AVERÍAS	c7	10%

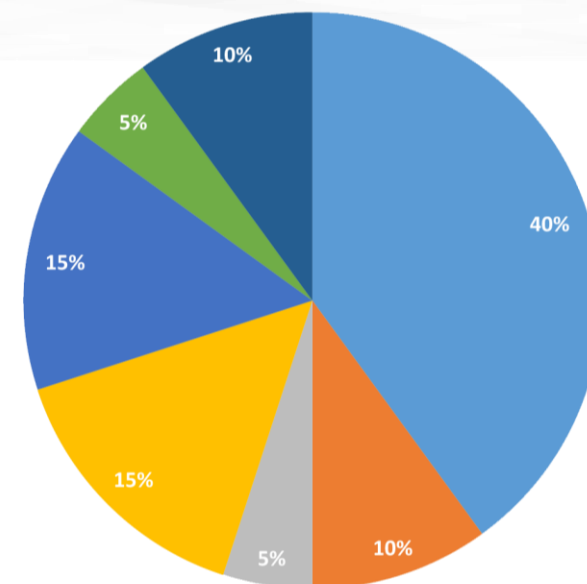
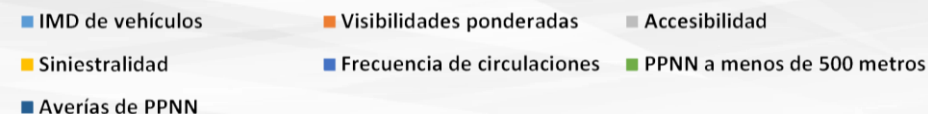


Diagrama de reparto de los pesos en los factores

# PLAN DE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN FGV

## MATRIZ MULTICRITERIO



Red de Metrovalencia		Factores de criticidad										Criticidad
Clave	Municipio	Magnitud del tráfico (IMD)	Técnicos			Sociales			De explotación y normativos			
			Visibilidad (VIB)	Frecuencia de paso (FRT)	Accesibilidad (ACC)	Siniestralidad (SIN)	Normalización y RAMS	Normalización y RAMS				
VT-003_M-9	Montcada	7,3	8,5	0,0	4,2	9,7	5	0	3	1,4	53,3	
VT-003_M-8	Montcada	1,8	3,6	9,3	6,5	9,7	7,5	0	7	1,2	36,6	
VT-003_M-7	Montcada	4,2	0,3	9,9	5,1	9,7	2,5	0	3	1,8	41,3	
VT-003_M-5	Montcada	0,0	8,5	7,1	7,8	9,7	10	0	0	10,0	37,5	
VT-003_RO-3	Rocafort	0,0	8,5	0,0	4,2	9,7	10	0	0	0,9	24,9	
VT-003_G-4	Godella	0,0	8,5	9,3	8,9	9,7	10	0	0	9,5	38,2	
VT-003_G-2	Godella	1,3	0,3	7,1	3,7	9,7	7,5	0	7	5,0	35,5	
VT-003_G-1	Godella	1,9	0,3	7,6	3,9	9,7	7,5	0	7	5,5	38,4	
VT-003_B-6	Burjassot	3,3	8,5	9,8	9,1	9,7	10	0	7	2,7	47,8	
VT-003_B-5	Burjassot	4,0	8,5	8,2	8,4	9,7	5	0	0	1,2	42,8	
VT-001_T-8	Torres	1,6	7,7	0,0	3,8	5,0	10	0	0	3,2	25,9	
VT-001_AC-1	Alcásser	0,0	7,7	0,0	3,8	5,0	10	0	0	2,0	18,4	
VT-001_AC-2	Alcásser	0,0	7,7	8,2	8,0	5,0	10	0	0	2,3	22,8	
VT-001_PC-1	Picassent	0,0	7,7	4,0	5,8	5,0	0	0	0	7,4	20,8	
VT-001_PC-6	Picassent	5,3	1,9	8,5	5,2	5,0	0	0	3	0,3	35,7	
VT-001_PC-7	Picassent	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	0	0	3	3,2	9,4	
VT-001_PC-9	Picassent	0,0	7,7	9,0	8,3	0,3	10	0	0	8,6	22,7	
VT-001_PC-10	Picassent	0,0	7,7	9,3	8,5	0,3	10	0	0	4,8	19,1	
VT-001_PC-14	Picassent	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0	0	2,3	11,8	
VT-001_PC-17	Picassent	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0	0	4,1	13,6	
VT-001_PC-21	Picassent	0,0	7,7	9,9	8,8	0,3	10	0	0	3,6	18,1	
VT-001_PC-24	Picassent	0,0	7,7	4,2	5,9	0,3	10	0	0	5,3	16,9	
VT-001_BF-2	Benifaió	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0	0	1,8	14,4	
VT-001_BF-5	Benifaió	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0	0	1,2	10,7	
VT-001_ALG-3	Alginet	0,0	7,7	6,3	7,0	0,3	10	0	3	2,0	16,3	
VT-001_ALG-4	Alginet	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0	3	0,5	11,7	
VT-001_ALG-5	Alginet	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0	0	3,8	13,3	
VT-001_C-1	Carlet	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0	0	6,2	15,7	
VT-001_C-2	Carlet	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0	0	3,8	13,3	
VT-001_C-4	Carlet	5,5	7,7	0,0	3,8	0,3	5	0,1	3	7,7	38,4	
VT-001_C-5	Carlet	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0,1	7	1,2	14,2	
VT-001_C-6	Carlet	1,9	3,1	9,7	6,4	0,3	0	0	3	3,2	19,2	
VT-001_C-12	Carlet	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0	0	0	8,2	
VT-001_ALD-2	L'Alcúdia	0,0	7,7	0,0	3,8	0,3	10	0	0	0	17,7	
VT-001_ALD-5	L'Alcúdia	0,0	7,7	4,3	6,0	0,0	10	0	0	0,6	11,7	
VT-001_ALD-6	L'Alcúdia	0,5	7,7	0,0	3,8	0,0	10	0	3	7,4	20,1	
VT-001_ALD-7	L'Alcúdia	0,0	3,1	3,3	3,2	0,0	10	0	3	6,1	16,1	
VT-001_MS-5	Massalavés	0,0	7,7	3,7	5,7	0,0	10	0	0	3,3	14,2	
VT-001_ALG-10	Alberic	0,0	7,7	0,0	3,8	0,0	10	0	3	5,0	15,7	
VT-001_ALG-12	Alberic	0,0	7,7	10,0	8,8	0,0	0	0	7	4,4	16,7	
VT-001_ALG-15	Alberic	3,0	8,5	3,6	6,1	0,0	0	0	7	1,5	23,0	
VT-001_ALG-16	Alberic	0,0	7,7	7,0	7,4	0,0	7,5	0	7	1,4	16,0	
VT-001_ALG-17	Alberic	2,1	7,7	8,2	8,0	0,0	10	0	7	2,4	27,0	
VT-001_ALG-18	Alberic	0,0	7,7	4,3	6,0	0,0	10	0	3	2,7	17,7	
VT-001_VC-2	Villanueva de Castellón	0,0	7,7	0,0	3,8	0,0	10	0	0	2,7	11,7	
VT-005_L-3	Liria	0,0	7,7	4,2	5,9	2,7	10	0	0	5,6	20,5	
VT-005_BEN-7	Benaguacil	1,3	8,5	6,9	7,7	2,7	0	0	3	0,5	19,0	
VT-005_BEN-6	Benaguacil	0,0	7,7	0,0	3,8	2,7	10	0	0	1,7	16,2	
VT-005_BEN-3	Benaguacil	0,0	7,7	0,0	3,8	2,7	10	0	0	0,5	13,3	
VT-005_PV-3	Pobla de Vallbona	0,0	7,7	0,0	3,8	2,7	10	0	0	1,5	14,4	
VT-005_P-12	Paterna	0,0	7,7	0,0	3,8	9,3	10	0	0	1,2	23,9	
VT-005_P-11	Paterna	0,5	7,7	7,9	7,8	9,3	0	0	0	2,6	26,1	
VT-005_P-10	Paterna	0,9	7,7	3,4	5,5	9,3	2,5	0	0	1,8	25,9	
VT-005_P-8	Paterna	0,0	7,7	9,8	8,7	9,3	10	0	0	4,2	31,8	
VT-005_P-6	Paterna	8,6	7,7	8,1	7,9	9,3	2,5	0	7	3,3	64,3	
VT-005_P-5	Paterna	0,0	7,7	9,9	8,8	9,3	10	0	7	0,8	31,7	
VT-005_P-4	Paterna	1,6	10,0	9,6	9,8	9,3	10	0	7	0,0	38,4	
VT-005_P-3	Paterna	0,0	6,9	6,8	6,8	9,9	10	0	3	6,1	34,6	
VT-005_P-2	Paterna	0,0	8,5	0,0	4,2	9,9	0	0	7	0,8	23,4	
VT-005_P-1	Paterna	0,0	0,3	7,0	3,7	9,9	10	1	3	7,6	34,4	
VT-010_MA-4	Masamagrell	3,2	3,1	0,0	1,5	10,0	5	0	7	3,5	38,5	
VT-010_MA-2	Masamagrell	0,5	7,7	0,0	3,8	10,0	0	0	10	0,2	26,0	
VT-010_MA-1	Masamagrell	2,1	8,5	5,5	7,0	10,0	0	0	7	0,2	35,5	
VT-010_MA-0	Masamagrell	3,1	7,7	0,0	3,8	10,0	2,5	0	7	0,2	38,5	
VT-010_MU-9	Museros	3,8	8,5	0,0	4,2	10,0	2,5	0	0	0,8	36,4	
VT-010_F-2	Folios	2,7	3,1	8,6	5,8	10,0	5	10	3	1,8	52,7	
VT-010_F-1	Folios	5,4	0,3	9,9	5,1	10,0	0	0	3	0,2	43,7	
VT-010_ME-4	Meliana	10,0	3,1	9,7	6,4	10,0	10	0	3	8,3	76,4	
VT-010_ME-3	Meliana	0,0	8,5	5,6	7,1	10,0	0	0	3	0,0	23,9	
VT-010_AL-5	Almásera	0,0	0,0	7,4	3,7	10,0	7,5	0	3	2,3	26,5	
VT-010_AL-4	Almásera	0,0	8,5	0,0	4,2	10,0	0	0	3	2,6	23,6	

Red TRAM de Alicante		Factores de criticidad										Criticidad
Clave	Municipio	Magnitud del tráfico (IMD)	Frecuencia de paso (FRT)	Técnicos			Sociales			Normalización y RAMS		
				Visibilidad (VIB)	Accesibilidad (ACC)	Siniestralidad (SIN)	Normalización y RAMS	Normalización y RAMS				
LÍNEA 1	AT-001_PN-13	El Campello	0,8	6,0	10,0	7,4	8,7	0	10	5	10,0	48,5
	AT-001_PN-14	El Campello	1,7	6,0	10,0	6,3	8,2	2,5	0	5	6,0	38,7
	AT-001_PN-S/N	El Campello	0,0	6,0	10,0	6,3	8,2	0	0	0	0,0	17,1
	AT-001_PN-15	El Campello	0,0	5,6	7,5	0,0	3,7	10	0	0	0,0	17,2
	AT-001_PN-30	La Villa Joliosa	0,3	10,0	7,5	9,8	8,6	10	0	0	1,1	30,9
LÍNEA 9	AT-002_B-1	Benidorm	10,0	5,5	7,5	7,4	7,4	0	0	0	2,4	58,0
	AT-002_B-2	Benidorm	1,8	5,5	7,5	9,5	8,5	2,5	0	0	2,4	27,5
	AT-002_B-3	Benidorm	0,3	5,5	0,0	10,0	5,0	7,5	0	0	1,7	19,8
	AT-002_B-4	Benidorm	0,3	5,5	0,0	0,0	0,0	10	0	5	1,1	18,0
	AT-002_B-6	Benidorm	0,3	5,5	0,0	0,0	0,0	10	0	5	1,7	18,6
	AT-002_AT-1	Altea	0,0	5,5	0,0	8,8	4,4	5	0	0	0,5	15,7
	AT-002_AT-2	Altea	0,0	0,0	0,0	9,5	4,7	10	0	10	0,0	14,7
	AT-002_AT-3	Altea	0,3	0,0	0,0	10,0	5,0	10	0	10	1,3	17,5
	AT-002_AT-4	Altea	0,0	0,0	0,0	9,5	4,7	10	0	10	0,0	14,7
	AT-002_CL-1	Calpe	0,3	0,0	0,0	8,8	4,4	10	0	0	0,2	10,8
	AT-002_TE-1	Teulada	0,0	0,0	0,0	9,5	4,7	10	0	0	0,0	9,7
	AT-002_G-1	Gata	0,0	0,0	0,0	9,5	4,7	10	0	5	0,0	12,2
	AT-002_G-2	Gata	0,3	0,0	0,0	9,8	4,9	10	0	10	0,3	15,4
	AT-002_G-3	Gata	1,7	0,0	0,0	9,7	4,8	7,5	0	5	0,3	18,2
	AT-002_PD-1	Pedreguer	0,3	0,0	0,0	7,2	3,6	10	0	5	0,1	12,4
AT-002_D-1	Denia	0,3	0,0	0,0	9,1	4,5	10	0	5	0,4	13,6	
AT-002_D-2	Denia	1,9	0,0	0,0	8,5	4,3	7,5	0	5	0,9	18,9	
AT-002_D-3	Denia	0,0	0,0	0,0	9,5	4,7	10	0	5	0,0	12,2	
AT-002_D-4	Denia	1,8	0,0	0,0	6,4	3,2	2,5	0	5	0,1	14,2	
AT-002_D-5	Denia	2,5	0,0	0,0	6,7	3,4	0	0	5	0,7	16,7	

Los niveles de criticidad general son mayores en la red de Metrovalencia que en la red TRAM de Alicante.

Con índice mayor de 35:

- 20 pasos a nivel en Valencia.
- 2 casos en Alicante.



## PLAN DE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN FGV

Los resultados arrojados en el estudio de criticidad son producto del cálculo objetivo y basado en las mediciones obtenidas para cada uno de los factores y de la metodología de cálculo realizada.

Para la elaboración del Plan de Supresión de PPNN deben considerarse otras consideraciones, además de las anteriores, como por ejemplo:

- Viabilidad técnica de la supresión de cada uno de los casos.
- Coordinación con otras actuaciones planificadas.
- Otros condicionantes socio-culturales.

# PLAN DE SUPRESIÓN DE PASOS A NIVEL EN FGV

## RESULTADOS MATRIZ MULTICRITERIO



Criticidad	Clave	Municipio
76,4	VT-010_ME-4	Meliana
64,3	VT-005_P-6	Paterna
53,3	VT-003_M-9	Montcada
52,7	VT-010_F-2	Foios
47,8	VT-003_B-6	Burjassot
43,7	VT-010_F-1	Foios
42,8	VT-003_B-5	Burjassot
41,3	VT-003_M-7	Montcada
38,5	VT-010_MA-0	Masamagrell
38,5	VT-010_MA-4	Masamagrell
38,4	VT-005_P-4	Paterna
38,4	VT-001_C-4	Carlet
38,4	VT-003_G-1	Godella
38,2	VT-003_G-4	Godella
37,5	VT-003_M-5	Montcada
36,6	VT-003_M-8	Montcada
36,4	VT-010_MU-9	Museros
35,7	VT-001_PC-6	Picassent
35,5	VT-003_G-2	Godella
35,5	VT-010_MA-1	Masamagrell
34,6	VT-005_P-3	Paterna
34,4	VT-005_P-1	Paterna
31,8	VT-005_P-8	Paterna
31,7	VT-005_P-5	Paterna
27,0	VT-001_ALQ-17	Alberic
26,5	VT-010_AL-5	Almàssera
26,1	VT-005_P-11	Paterna
26,0	VT-010_MA-2	Masamagrell
25,9	VT-001_T-8	Torrent
25,9	VT-005_P-10	Paterna
24,9	VT-003_RO-3	Rocafort
23,9	VT-005_P-12	Paterna
23,9	VT-010_ME-3	Meliana
23,6	VT-010_AL-4	Almàssera
23,4	VT-005_P-2	Paterna

Criticidad	Clave	Municipio
23,0	VT-001_ALQ-15	Alberic
22,8	VT-001_AC-2	Alcàsser
22,7	VT-001_PC-9	Picassent
20,8	VT-001_PC-1	Picassent
20,5	VT-005_L-3	Llíria
20,1	VT-001_ALD-6	L'Alcudia
19,2	VT-001_C-6	Carlet
19,1	VT-001_PC-10	Picassent
19,0	VT-005_BEN-7	Benaguacil
18,4	VT-001_AC-1	Alcàsser
18,1	VT-001_PC-21	Picassent
17,7	VT-001_C-12	Carlet
17,7	VT-001_ALD-2	L'Alcudia
17,6	VT-001_ALQ-18	Alberic
16,9	VT-001_PC-24	Picassent
16,7	VT-001_ALQ-12	Alberic
16,3	VT-001_ALG-3	Alginet
16,2	VT-005_BEN-6	Benaguacil
16,1	VT-001_ALD-7	L'Alcudia
16,0	VT-001_ALQ-16	Alberic
15,7	VT-001_C-1	Carlet
15,7	VT-001_ALQ-10	Alberic
14,4	VT-001_BF-2	Benifaió
14,4	VT-005_PV-3	Pobla de Vallbona
14,2	VT-001_C-5	Carlet
14,2	VT-001_MS-5	Massalavés
13,6	VT-001_PC-17	Picassent
13,3	VT-001_ALG-5	Alginet
13,3	VT-001_C-2	Carlet
13,3	VT-005_BEN-3	Benaguacil
11,8	VT-001_PC-14	Picassent
11,7	VT-001_ALD-5	L'Alcudia
11,7	VT-001_VC-2	Villanueva de Castellón
11,7	VT-001_ALG-4	Alginet
10,7	VT-001_BF-5	Benifaió
9,4	VT-001_PC-7	Picassent

Criticidad	Clave	Municipio
58,0	AT-002_B-1	Benidorm
48,5	AT-001_PN-13	El Campello
33,7	AT-001_PN-14	El Campello
30,9	AT-001_PN-30	La Vila Joiosa
27,5	AT-002_B-2	Benidorm
19,8	VT-002_B-3	Benidorm
18,9	AT-002_D-2	Denia
18,6	AT-002_B-6	Benidorm
18,2	AT-002_G-3	Gata
18,0	AT-002_B-4	Benidorm
17,5	AT-002_AT-3	Altea
17,2	AT-001_PN-15	El Campello
17,1	AT-001_PN-S/N	El Campello
16,7	AT-002_D-5	Denia
16,4	AT-002_G-2	Gata
15,7	AT-002_AT-1	Altea
14,7	AT-002_AT-2	Altea
14,7	AT-002_AT-4	Altea
14,2	AT-002_D-4	Denia
13,6	AT-002_D-1	Denia
12,4	AT-002_PD-1	Pedreguer
12,2	AT-002_G-1	Gata
12,2	AT-002_D-3	Denia
10,8	AT-002_CL-1	Calpe
9,7	AT-002_TE-1	Teulada

## PLAN DE MEJORA DE PASOS A NIVEL PEATONALES

La posibilidad de siniestros en estos puntos, agravado por la falta de atención de muchos de los usuarios por el uso de dispositivos de todo tipo, y la sensibilidad social que generan, ha suscitado que se potencie el interés de todos los actores intervinientes (Administraciones Públicas, Corporaciones municipales, FGV, y la sociedad en general,...) al objeto de definir soluciones que minimicen la frecuencia y consecuencias de estos incidentes y accidentes.



# PLAN DE MEJORA DE PASOS A NIVEL PEATONALES



# PLAN DE MEJORA DE PASOS A NIVEL PEATONALES



# PLAN DE MEJORA DE PASOS A NIVEL PEATONALES



## PLAN DE MEJORA DE PASOS A NIVEL PEATONALES

Se ha elaborado desde FGV un “Plan de Mejora de las Condiciones de Seguridad y Accesibilidad de los Pasos a Nivel y los Pasos entre Andenes de la Red de Metrovalencia”.

Factores analizados en la matriz multicriterio:

- **IMD-P** (INTENSIDAD MEDIA DIARIA): asocia el flujo aproximado de **peatones** que circula normalmente por el paso.
- **VIB** (VISIBILIDAD): indica el nivel de visibilidad en un punto protegido para el peatón.
- **FrT** (FRECUENCIA DE PASO DE TRENES).
- **ACC** (ACCESIBILIDAD): Es un indicador que conjuga una apreciación subjetiva con elementos claramente objetivos, e indica cuán accesible es el punto de cruce.
- **SIN** (SINIESTRALIDAD): indica un índice de siniestralidad, relacionando los accidentes ocurridos en un periodo de 10 años y con la gravedad de los mismos referidos a las personas.
- **NORM** (NORMALIZACIÓN): indica un índice de apreciación de que la intersección a estudiar debe ajustarse en mayor o menor grado a la normalización o regulación existente.

## PLAN DE MEJORA DE PASOS A NIVEL PEATONALES

Para el cálculo de los distintos índices, se han contemplado y tenido en cuenta criterios socioculturales, difíciles de apreciar en un estudio aséptico. Dos ejemplos:

### Ejemplo 1.

- *El PN F1 de Foios.*
  - *Está perfectamente dotado de protección de clase 2 (viaria) y de clase 4 (peatonal).*
  - *Visibilidad, desde ambos puntos es correcta.*
  - *Accesibilidad es inmejorable.*
  - *Frecuencia de paso de trenes no excesiva.*





## PLAN DE MEJORA DE PASOS A NIVEL PEATONALES

Para el cálculo de los distintos índices, se han contemplado y tenido en cuenta criterios socioculturales, difíciles de apreciar en un estudio aséptico.

### Ejemplo 2.

- *El PN PI-7 de Picanya.*
  - *Está perfectamente dotado de protección de clase 4 (peatonal).*
  - *Visibilidad, desde ambos puntos es correcta.*
  - *Accesibilidad es inmejorable.*
  - *Frecuencia de paso de trenes muy alta.*



# PLAN DE MEJORA DE PASOS A NIVEL PEATONALES

## PRIORIZACIÓN

$$PRIORIDAD = \frac{IMD + (100 - VIB) + FrT + (100 - ACC) * 0,5 + SIN \times 2 + NORM \times 1,5}{7}$$

La ecuación computa:

- **Linealmente** los factores que implican riesgos “normales” (IMD, FrT).
- **Inversamente** los criterios favorables a la reducción del riesgo (VIB, ACC).
- **Proporcionalmente** los criterios que se consideran críticos en cuando a su importancia en la potenciación del mismo (SIN, NORM).

De dicho estudio ha salido el desglose de actuaciones a desarrollar en los próximos años.

Un total de casi 40 actuaciones delimitadas en orden de prioridad (Muy Alta, Alta, Media y Baja).

# PLAN DE CERRAMIENTO DE ESTACIONES

Ley 7/2018 de Seguridad Ferroviaria

Subsistema de infraestructura

*Artículo 24. Requisitos de carácter general*

1. Se tomarán **medidas adecuadas para evitar el acceso no autorizado a las instalaciones.**

2. Asimismo deben **adoptarse medidas que limiten el riesgo para las personas, en especial en el momento del paso de los trenes por las estaciones.**



## PLAN DE CERRAMIENTO DE ESTACIONES

Actuaciones a realizar en diversas estaciones:

- Cierres de pasos entre andenes a personas no usuarias.
- Sustitución de pasos entre andenes por pasos inferiores (Paiporta, Burjassot-Godella, ..).
- Llevar el paso entre andenes a pasos peatonales cercanos.
- Dotar de niveles de protección acústico-luminosos.

Plan en fase de redacción de proyectos. Finalización finales 2021.  
Cierre de 32 estaciones en superficie en València y 12 en Alicante.

# PLAN DE CERRAMIENTO DE ESTACIONES



# PREVISIÓN DE INVERSIONES

	TOTAL	2021	2022	2023	2024	2025
Programa de supresión pasos a nivel	33.500.000,00 €	- €	1.750.000 €	13.000.000 €	8.750.000 €	10.000.000 €
Plan de mejoras pasos a nivel	4.300.000,00 €	200.000 €	2.000.000 €	2.100.000 €	- €	- €
Cerramiento Estaciones	20.300.000,00 €	- €	1.000.000 €	5.500.000 €	5.000.000 €	8.800.000 €
	58.100.000,00 €	200.000 €	4.750.000 €	20.600.000 €	13.750.000 €	18.800.000 €

**MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN**