

Pensar y vivir Valladolid



El soterramiento del ferrocarril y otras grandes obras en el PGOU

Pensar y vivir Valladolid



¿Qué hacemos con el soterramiento? El paso conflictivo...



Ayuntamiento de Valladolid. Revisión del
PGOU

Pensar y vivir Valladolid



La ciudad dividida, los bordes inacabados: Belén, Pilarica, Delicias...



Algunas de las imágenes y citas han sido extraídas de una publicación de la UVA y CVE

“Soterramiento del ferrocarril y transformaciones urbanísticas en Valladolid” (2003) Basilio Calderón Calderón.
José Luis Sainz Guerra. José Luis García Cuesta

Pensar y vivir Valladolid



El túnel



Pensar y vivir Valladolid



Los bordes de la vía, ¿las aceras de un futuro vial?

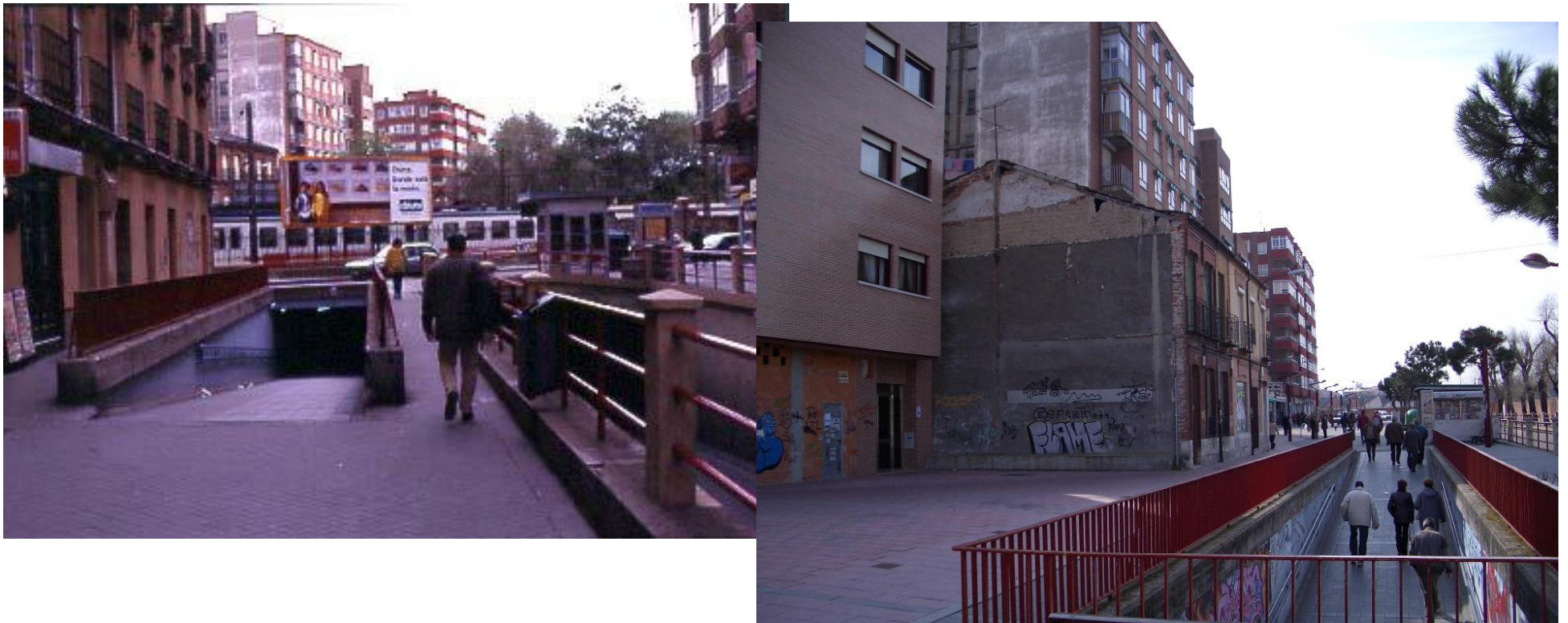


Ayuntamiento de Valladolid. Revisión del
PGOU

Pensar y vivir Valladolid



La ciudad dividida por el tren: paso subterráneo de la calle Labradores y salida a la avenida de Segovia



Pensar y vivir Valladolid



Los intentos frustrados de integración de los bordes...

Ferrocarril, automóvil y peatón: una difícil convivencia “a nivel”



Ayuntamiento de Valladolid. Revisión del
PGOU

Pensar y vivir Valladolid



Los talleres: un hito en la historia social y laboral de Valladolid



Ayuntamiento de Valladolid. Revisión del
PGOU

Pensar y vivir Valladolid

Los bordes de la red ferroviaria (barrios afectados...)



Ayuntamiento de Valladolid. Revisión del PGOU



Pensar y vivir Valladolid

Borde del ferrocarril en Covaresa y Paula López

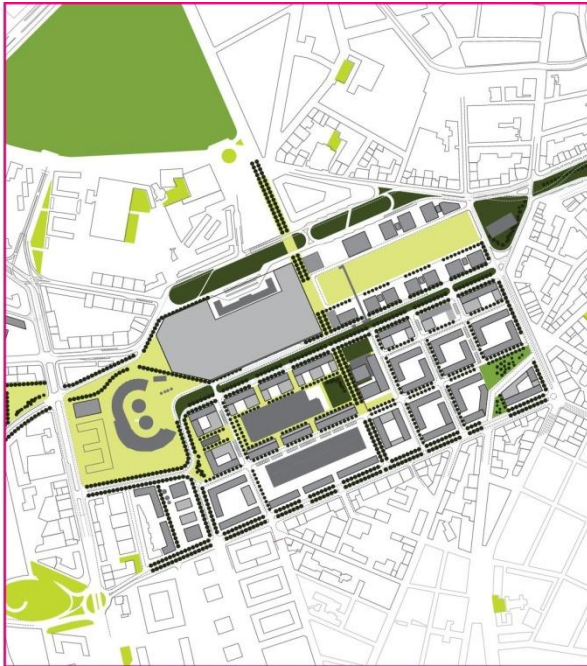


Borde del ferrocarril en Pinar de Villanueva

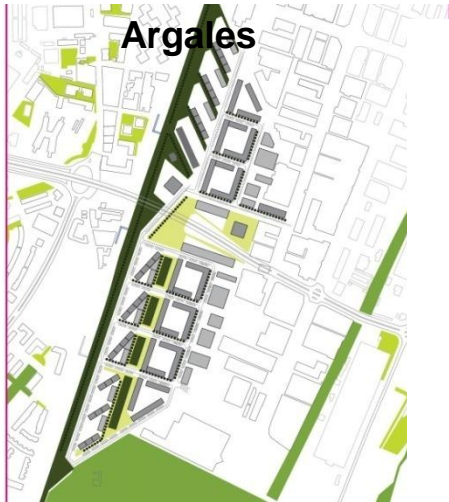


Pensar y vivir Valladolid

Talleres



Argales



Ariza



Datos generales de la operación urbana:

- Superficie total: 99,55 Has.
- Dotaciones: 30.512,19 m²
- Sistemas generales: 127.454 m²
- Edificabilidad: 848.189,62 m²
- Edificabilidad Vivienda Libre: 533.592 m²
- Edificabilidad Vivienda Protegida: 160.080 m²
- Número máximo de viviendas: 6.065
- Plazas de aparcamiento (subterráneo): 3.959 (14 aparcamientos sub.)
- Plazas de aparcamiento (en viario): 1.103
- Ingresos previstos: 1.065,64 M€ (neto 648,52 M€)

Aspectos interesantes del Plan:

- Tratamiento de la sección viaria del actual trazado del ferrocarril.
- No se convierte en una vía rodada de gran capacidad.
- El esfuerzo de conservación de los edificios y elementos ferroviarios (depósito de locomotoras y algunas de las naves-talleres, por ejemplo).
- Trazado viario ordenado, con una geometría tranquila utilizando unas buenas proporciones.
- Corredor verde sobre la línea de Ariza (conexión con los municipios).
- Propuesta de un nuevo modelo de movilidad apoyado en el impulso del transporte público (eje norte – sur).

Elementos dudosos del Plan:

- Fiar toda la operación a la venta de suelo en un contexto de crisis.
- Enorme plaza central (4 veces la Plaza Mayor): poco acogedora.
- Edificios demasiado altos (hotel de 30 plantas).
- El emplazamiento de las torres más elevadas.
- El tamaño de Vialia limitará el desarrollo de un tejido comercial local.
- Los aparcamientos sobreabundantes.
- Usos: sólo residencial y terciario (no se consigue una efectiva mezcla de usos).
- No se buscan soluciones de continuidad o diálogo con los bordes.
- Densidad demasiado elevada (condicionada por la financiación del proyecto de soterramiento).
 - Talleres: 82,37 viv/Ha.
 - . Argales: 137,80 viv/Ha.

Pensar y vivir Valladolid



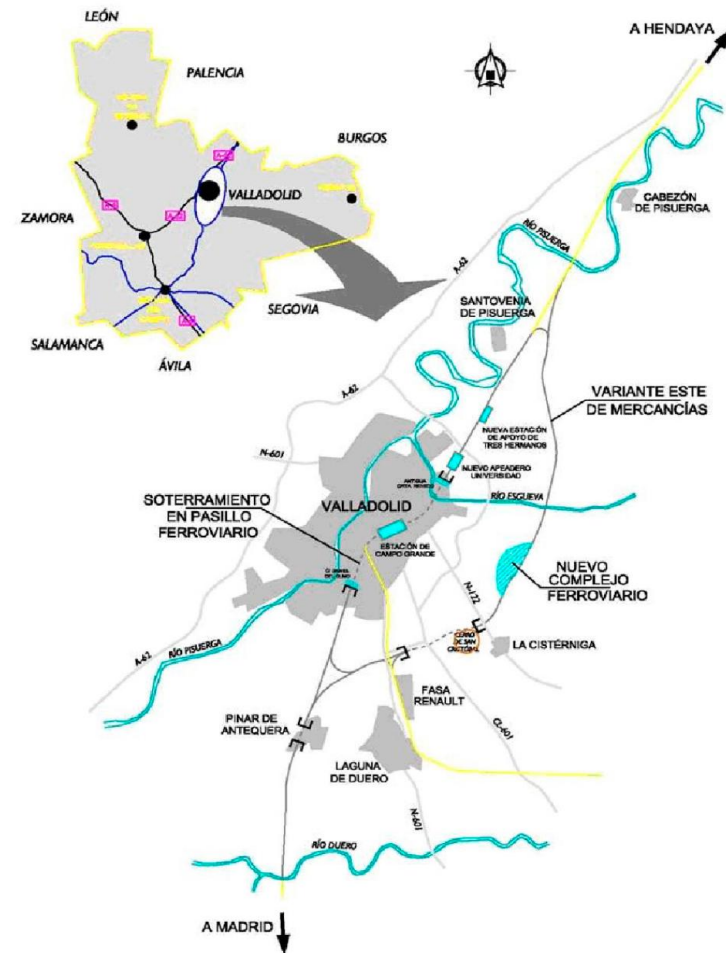
Estudio económico del Plan Rogers

Resumen de cifras:

- Coste inicial del Plan Rogers: 1.100 M€ de los que el 85% se obtendrían de la venta de los terrenos liberados (935 M€) a una repercusión de 1.100 €/m² de edificabilidad.
- El coste inicial de la operación global era de 818 M€ (se incrementaron por la prolongación del soterramiento hasta Covaresa).

Una realidad incómoda:

- Tasación TINSA de los terrenos que se liberan (2010): 818 M€
- Tasación TINSA (2013): 594 M€.
- Tasación de KNIGHT FRANK (2014): 397 M€.



Actuaciones de remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid

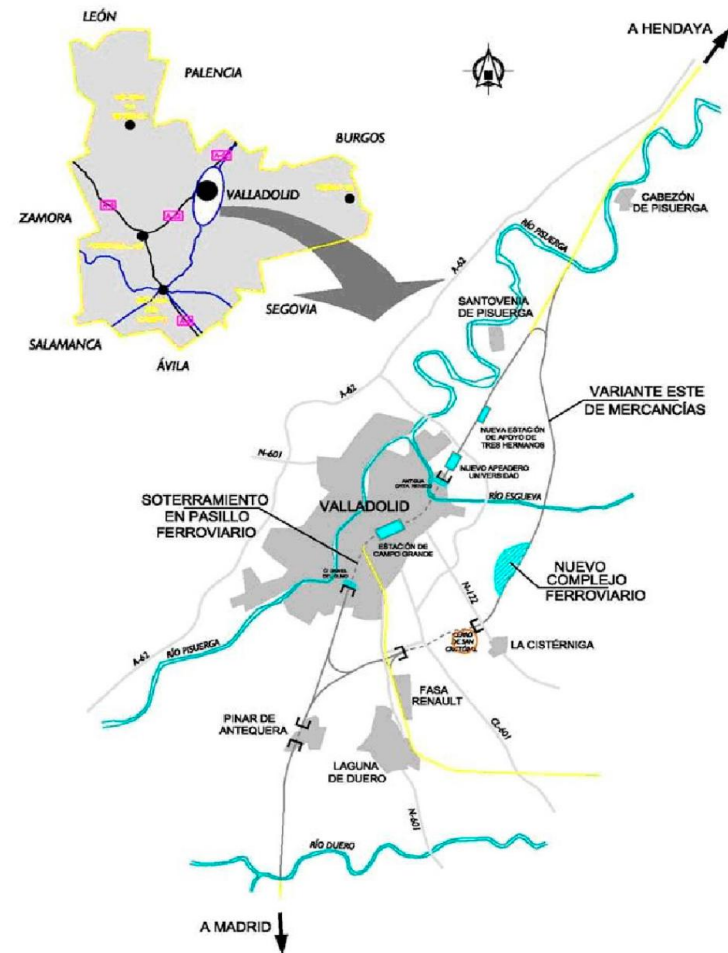
Pensar y vivir Valladolid



Estado actual del proyecto de soterramiento

Resumen de la contratación efectuada:

- Construcción del Nuevo Complejo Ferroviario: 94,5 M€ (95%)
- Revisión de precios del anterior: 15,1 M€
- Plataforma Nudo Norte: 12,7 M€ (100%)
- Plataforma Río Duero-Túnel del Pinar: 71,2 M€ (99%)
- Plataforma Variante Este: 120 M€ (75%)
- Obra civil, vía y electrificación Campo Grande – Nudo Norte: 31 M€ (64%)
- Derechos de alta del suministro y derecho de acometida en NBMI (nuevos talleres ahora denominados así): 2,3 M€ (100%)
- Electrificación Seguridad y ramal de acceso Tres Hilos: 11,3 M€ (91%)
- Seguridad y comunicaciones nuevos talleres: 5,5 M€ (0,00%)
- 39 lotes de maquinaria adjudicados: 34,9 M€
- Costes de asistencias técnicas: 11,3 M€ (93%)
- Proyecto de Actuación redactado por el Ayuntamiento de Valladolid: 0,9 M€ (pendiente de certificar a la Sociedad VAV)



Actuaciones de remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid

Pensar y vivir Valladolid



Estado actual del proyecto de soterramiento: gasto realizado (resumen cifras)

año	VAV	Adif	Total
2007	2,2	2,0	
2008	12,5	13,7	
2009	35,8	43,3	
2010	41,9	11,2	
2011	32,7	0,9	
2012	36,4	12,4	
2013	46,7	7,6	
2014	31,4	2,9	
2015	9,2	0,1	
total	248.733.774,55 €	94.199.777,04 €	343 M €

Pensar y vivir Valladolid



Costes estimados de las actuaciones pendientes más importantes (actualmente sin financiación)

Descripción de las obras pendientes:	
Obra civil pendiente en el Nuevo Complejo Ferroviario	10,1 M€
Estación de viajeros	20,7 M€
Variante Este (instalaciones)	31,2 M€
Soterramiento canal Alta Velocidad: túnel urbano y paso inferior en avenida de Madrid	225 M€
Estudios y proyectos	6 M€
Obras de urbanización	70 M€
Estación de autobuses	7 M€
Gastos VAV	4,6 M€
Total	375 M€

Pensar y vivir Valladolid



¿Será necesario revisar el Proyecto Rogers? ¿Un plan B para nuestra ciudad?

“En los momentos de crisis, sólo la imaginación es más importante que el conocimiento” Albert Einstein

Un documento para abrir el debate:

Un proyecto para la última ciudadana y no un proyecto político.

- La operación ferroviaria es el proyecto histórico al que la ciudad “parece” que ¿no quiere renunciar? ¿o sí? Sin embargo, deben darse las condiciones necesarias para ¿acometerlo? con garantías y sin hipotecar las cuentas municipales.
- Por ello resulta imprescindible hacer números, valorar otras alternativas, proponer otros usos que puedan tener cabida y tomar decisiones con prudencia y con el mayor consenso posible.
- El PGOU en revisión **¿debe integrar el proyecto del ferrocarril revisando el Plan Rogers?** proponiendo soluciones que esta ciudad sí pueda pagar sin comprometer el presupuesto municipal de los próximos años.
- Propuestas concretas en barrios colindantes o nuevas alternativas: **apostar por un proyecto de soterramiento más corto** (Pilarica – Belén – Delicias – Estación) y el resto con ¿soluciones de integración? ¿trinchera?... Construir plazas debajo de las vías que relacionen el este con el oeste mediante espacios de suficiente amplitud y altura... y con calidad arquitectónica ¿concursos en los bordes? ¿y si ponemos a pensar a los arquitectos/as jóvenes?
- **Plataforma logística aneja a los nuevos talleres de RENFE:** su uso como **puerto seco**, así como su conexión con el polígono agroalimentario.
- Valorar la posibilidad de ubicar el **parque agroalimentario en el AH5 (Páramo de San Isidro)** en lugar del uso residencial que se propone.
- **Hacer un cronograma, establecer un programa con plazos concretos y una Comisión Especial de Seguimiento en la que estén todos los grupos políticos y técnicos de apoyo.**
- Un nuevo **Centro Integrado de Equipamientos** para el centro de la ciudad (piscina cubierta, centro de mayores, apartamentos tutelados para mayores, residencias para universitarios, centro cívico del centro, espacios deportivos en concesión...). Valorar posibles ingresos de soluciones alternativas.
- Estudiar los **espacios intersticiales** (entre las vías y los edificios de borde) para realizar **actuaciones de dotación** (repartiendo la edificabilidad a lo largo de todo el eje en lugar de concentrarla en Talleres y Argales).
- **La ciudad no puede mantener las conexiones existentes en el estado actual durante más tiempo:** se está condicionando de forma especial el desarrollo de algunos barrios: Belén, Pilarica, Los Santos, Pajarillos, San Isidro, Circular, Delicias... cuyos problemas no pueden esperar.

Pensar y vivir Valladolid

Espacios de oportunidad: la línea de Ariza...



Ayuntamiento de Valladolid. Revisión del
PGOU