

**DOCUMENTO-RESUMEN DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE
ORDENACIÓN URBANA Y DEL PECH DE VALLADOLID EN LA RED FERROVIARIA
CENTRAL (PLAN ROGERS),**



VALLADOLID HACIA EL 2016: OPERACIÓN ROGERS



Ayuntamiento de **Valladolid**

DOCUMENTO-RESUMEN DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE
ORDENACIÓN URBANA Y DEL PECH DE VALLADOLID EN LA RED
FERROVIARIA CENTRAL (PLAN ROGERS), REDACTADA POR LA UNIÓN
TEMPORAL DE EMPRESA CONSTITUIDA POR **RICHARD ROGERS PARTNERSHIP,**
VIDAL Y ARQUITECTOS ASOCIADOS E IDOM.

ÍNDICE

- 1.- ANTECEDENTES.**
- 2.- OBJETIVOS.**
- 3.- MEMORIA DESCRIPTIVA.**
- 4.- LOS NUEVOS BARRIOS.**
- 5.- IMPACTO DE LA PROPUESTA SOBRE LA MOVILIDAD.**
- 6.-EL CORREDOR FERROVIARIO.**
- 7.- PLAZAS, ZONAS VERDES Y EQUIPAMIENTOS.**
- 8.-ELEMENTOS CATALOGADOS.**
- 9.- FINANCIACIÓN.**
- 10.- EL FUTURO.**

I.- ANTECEDENTES

Desde hace años, diferentes administraciones y la sociedad vallisoletana han estudiado las posibles alternativas para tratar de compatibilizar la presencia del ferrocarril con el desarrollo urbano de la ciudad.

Fruto de la dinámica creada, el Ayuntamiento en 1.999 creó INDEVA, Iniciativas para el Desarrollo de Valladolid, con la intención de gestionar las actuaciones necesarias para abordar la problemática del ferrocarril en la ciudad.

En el año 2.000, el Ministerio de Fomento tomó la decisión de iniciar las obras del tren de alta velocidad entre Madrid y Valladolid, previendo la llegada a Valladolid en superficie.

El Ayuntamiento de Valladolid optó por defender su posición y convencer al gobierno central para que el tren de alta velocidad llegara soterrado, y en marzo de 2.001 el ministro de Fomento, Álvarez Cascos, anunció, en una visita a la ciudad, que se ponían a disposición de la operación ferroviaria todos los terrenos que se liberaban con la operación, es decir, las tres estaciones: Campo Grande, Ariza y Argales, los talleres centrales y los corredores ferroviarios de las líneas Madrid – Hendaya y de Ariza.

Trabajando con esta hipótesis, el Ayuntamiento de Valladolid elaboró a principio de 2002 un documento sobre la transformación urbanística de los terrenos liberados por el soterramiento del ferrocarril; documento que resultó decisivo para convencer al Ministerio de Fomento de la viabilidad económica del soterramiento del ferrocarril, la construcción de un nuevo by-pass de mercancías, la construcción del nuevo complejo ferroviario y la gran operación urbanística de la ciudad.



Fruto de esta decisión se suscribió el 6 de noviembre de 2.002 un convenio entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, y RENFE y GIF -actualmente ADIF- en el que se establecieron los objetivos y la participación de cada una de las administraciones actuantes.

Para el desarrollo de las acciones descritas en dicho convenio se constituyó la sociedad VALLADOLID ALTA VELOCIDAD 2003 S.A., en enero del 2003.

En junio de 2005, la sociedad adjudicó mediante el correspondiente concurso a la Unión Temporal de Empresas formada por Richards Rogers Partnership, Vidal y Asociados arquitectos e Idom la realización de los trabajos de redacción de la modificación del PGOU de Valladolid y del Plan Especial para la reordenación de la Red Ferroviaria Central, aunque finalmente la figura urbanística elegida para llevar a cabo la reordenación del ámbito fue una modificación puntual del PGOU que establezca la ordenación detallada.

El 24 de marzo de 2008 Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. presentó ante el Ayuntamiento, el documento de la Modificación del PGOU con ordenación detallada de la Red Ferroviaria Central de Valladolid, que fue aprobada inicialmente por el Pleno del Ayuntamiento el día 6 de mayo de 2008 y sometida a un periodo de información pública de tres meses.

El 15 de abril de 2009 tuvo entrada en el Ayuntamiento nueva documentación técnica denominada "Modificación del PGOU con ordenación detallada y del PECH de Valladolid en la Red Ferroviaria Central", que incorporaba los cambios derivados tanto del periodo de información pública como de la adaptación a la Ley 4/2008, de 15 de Septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo, y daba respuesta a lo exigido por la normativa vigente en materia de impacto ambiental. El Ayuntamiento Pleno, el 5 de mayo de 2009, resolvió sobre las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública, aprobó inicialmente la modificación del PECH y ordenó la apertura de un nuevo periodo de información pública de 30 días.

Tras incorporar los cambios derivados de este periodo de información pública en una nueva documentación, el 9 de septiembre de 2009 el Pleno del Ayuntamiento acordó aprobar provisionalmente la modificación del PGOU, remitirla al Consejero de Fomento para su aprobación definitiva, y suspender el procedimiento en los aspectos referentes a la Modificación del PECH, hasta la publicación del acuerdo correspondiente al instrumento de planeamiento general.

El 16 de diciembre de 2009 el Consejo de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Castilla y León acordó informar favorablemente aprobación definitiva de la Modificación, estableciendo que se debía elaborar un texto refundido. Este fue presentado el 28 de diciembre de 2009, y tras su aprobación, por el Pleno del Ayuntamiento el 12 de enero de 2010, y su posterior remisión al Consejero de Fomento, por Orden de la Consejería de Fomento de 18 de enero de 2010 fue aprobada definitivamente la Modificación del Plan General con ordenación detallada en la Red Ferroviaria Central de Valladolid. Una vez publicada dicha Orden en el BOCyL de 27 de enero de 2010, el Pleno del Ayuntamiento acordó aprobar definitivamente la Modificación del PECH el 1 de febrero de 2010.

2.- OBJETIVOS

La llegada del Tren de Alta Velocidad a Valladolid, y las soluciones de reordenación e integración en la ciudad del ferrocarril acordadas entre las diferentes administraciones públicas que intervienen en el proceso, suponen la liberación de un importante espacio para la ciudad y la gran oportunidad de desarrollar un ambicioso proyecto urbanístico sobre los suelos liberados, y que permite la revitalización de amplias zonas de la ciudad.

El desarrollo urbanístico propuesto permitirá el cosido de la ciudad y la aparición de nuevos barrios, generando nuevos espacios de actividades mixtas en zonas congestionadas y desestructuradas. A su vez, la creación de un gran intercambiador modal, la potenciación del transporte público y la racionalización en el uso del transporte privado, la introducción del concepto de sostenibilidad y la mezcla de usos, favorecerán la creación de una ciudad compacta y más eficiente, más amable con los ciudadanos.

Por otro lado, la reestructuración de la red arterial ferroviaria ofrecerá la posibilidad de crear una moderna red de transporte de viajeros y mercancías.

De esta forma Valladolid y el ferrocarril volverán a estar unidos en un ambicioso proyecto con consecuencias similares a las que produjo la puesta en servicio del ferrocarril en el siglo XIX o la implantación de Renault en nuestra ciudad a mediados del siglo XX.

La propuesta tiene como objetivo generar una nueva estructura urbana para Valladolid, utilizando los terrenos liberados, para crear un nuevo sistema urbano de espacios abiertos, trayectos de acceso y equipamientos urbanos. Y utilizando este marco, se planifica también la creación de nuevos barrios en los terrenos liberados.

Los objetivos principales son:

- Reconectar la trama urbana fracturada por la línea ferroviaria.
- Crear una estructura urbana reforzada para el conjunto de la ciudad.
- Reconectar la ciudad histórica con sus alrededores.
- Crear un sistema de transporte integral apropiado a la escala del nuevo Valladolid.
- Contribuir a la creación de una ciudad más sostenible con una red de espacios abiertos.
- Reorientar las dos mitades de la ciudad para que se miren mutuamente.
- Fortalecer los barrios existentes.
- Crear nuevos barrios.

3.- MEMORIA DESCRIPTIVA

El ámbito se ha definido como un sector de Suelo Urbano No Consolidado (SUNC), de acuerdo con el PGOU y el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

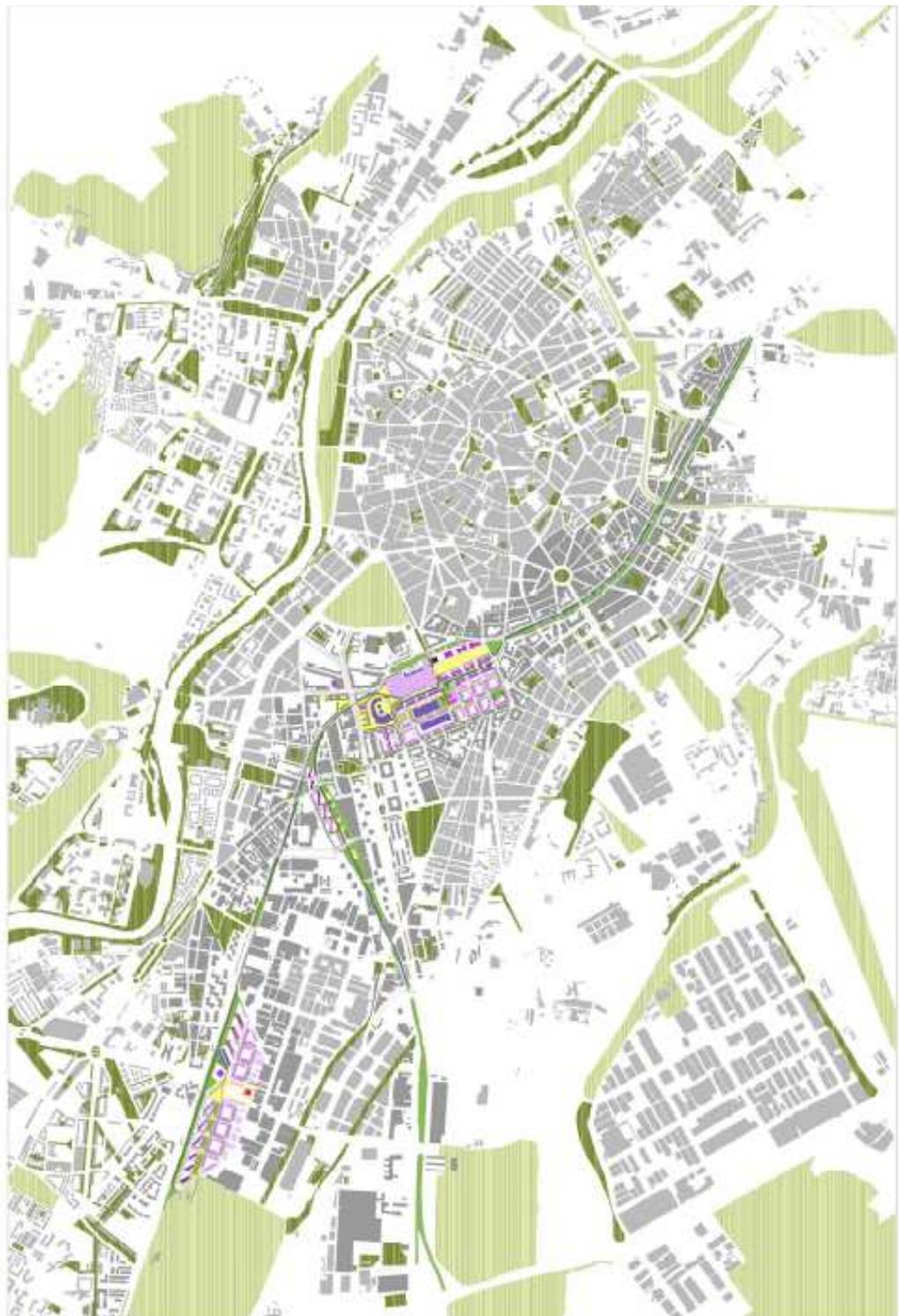
Es un sector discontinuo formado por la estación de Argales, el centro de alta tecnología de vía (CATV), Redalsa, la estación de Ariza, la actual estación de autobuses, la estación de campo grande y los talleres centrales de reparación (TCR) y el lecho ferroviario que ocupan las líneas Madrid - Hendaya, y la línea de Ariza en el ámbito que se indica en los planos.

El uso global atribuido al sector es el Residencial, y la normativa y catálogo del documento contienen las determinaciones de acuerdo con la legislación vigente en cuanto a los usos pormenorizados (predominantes, compatibles o prohibidos) y los elementos catalogados, y de los que se propone su catalogación o descatalogación.

El porcentaje de edificabilidad residencial dedicado a vivienda con protección pública asciende al 30% del total, porcentaje denominado Índice de Integración Social, muy superior al 10% exigido como mínimo absoluto por la legislación, para este tipo de suelo.

La tipología de edificación dominante es la de bloque, abierto o en varios volúmenes comunicados entre sí; coexiste con la manzana, cerrada o al menos organizada en torno a un patio central, y la torre.

Por razones operativas y de gestión la actuación se ha dividido en cinco zonas denominadas Unidades de Actuación, pendientes de ser ratificadas en el correspondiente Proyecto de Actuación.



Los datos más relevantes de la operación son los siguientes:

Superficie total de actuación 99,55 hectáreas (995.549m²).

Edificabilidad total lucrativa: 848.190 m².

Aprovechamiento medio 0,691

Índice de edificabilidad absoluta (IEA): 0,97706.

USOS:

Residencial libre 466.890 m² edificables.
Residencial Protegido: 200.100 m² edificables.
Oficina y hostelero: 170.200 m² edificables.
Comercio, restauración 6.000 m² edificables.
Equipamiento privado: 5.000 m² edificables.
Espacio libre privado usos públicos: 9.699 m² del suelo.
Índice de variedad de usos: 22,84% (Mínimo 10%).

VIVIENDAS:

Nº máximo de viviendas: 6.065
Nº mínimo de viviendas: 3.639
Densidad máxima: 69,86 viviendas por hectárea (máx. 70).
Densidad mínima: 41,92 viviendas por hectárea (mínimo normativo 40).

Índice de integración social: 30,00% (el mínimo absoluto permitido por ley es el 10%, y es la relación entre edificabilidad destinada a vivienda con protección y el total de la edificabilidad residencial del sector).

EQUIPAMIENTOS:

Públicos: 102.833 m². (el mínimo normativo para el sector es de 99.396 m²).
Privados: 3.058 m²
Total: 105.891 m²

ESPACIOS LIBRES:

Jardines: 76.726 m².
Plazas: 71.081 m².
Total: 147.807 m² (el mínimo normativo para el sector es de 143.164 m²).

APARCAMIENTOS:

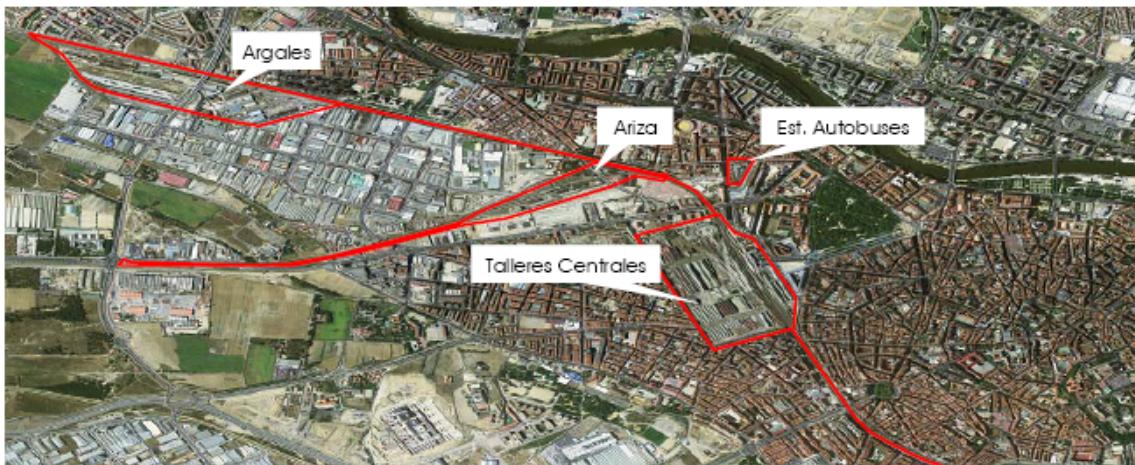
En superficie: 1.103 plazas.
Subterráneos: 3.959 plazas.
Número de plazas equivalentes al carril bus: 3.900 plazas.
Total: 8.962 plazas (mínimo normativo 8.482 plazas).

CORREDOR SOSTENIBLE EQUIPADO (PASILLO FERROVIARIO)

Zona Norte: 58.066 m².
Zona sur: 12.079 m².
Total: 70.145 m².

4.- LOS NUEVOS BARRIOS

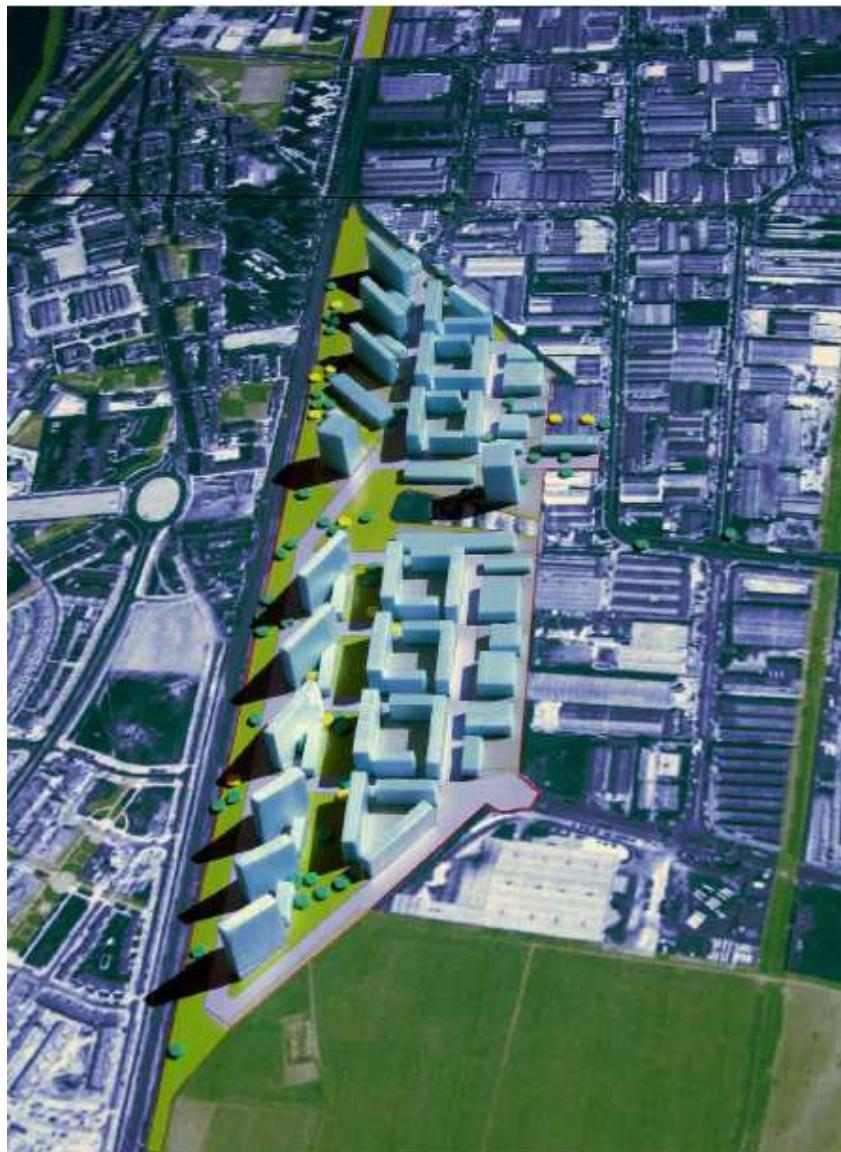
La vocación fundamental que ha marcado la estrategia de los nuevos barrios es la consolidación de una estructura urbana sólida, coherente a escala global y adaptable a las diversas escalas de relación. Aprovechando el traslado de las instalaciones ferroviarias y la liberación de los terrenos que éstos ocupan se crearán tres nuevos barrios que se han denominado Argales, Ariza y Talleres, de sur a norte, y el traslado de la estación de autobuses al nuevo barrio de talleres liberará una parcela que se detallará a continuación:



BARRIO DE ARGALES

Argales es una zona de actuación muy amplia, que no tiene continuidad con el resto del ámbito. La propuesta está fuertemente condicionada por su emplazamiento:

- Se encuentra en una zona donde no se soterra el ferrocarril.
- El paso elevado de la ronda interior divide en dos el espacio.
- Linda al norte y al este con el Polígono de Argales.
- Su linde al sur con el futuro "Parque de Argales" (sistema general futuro previsto en el PGOU).
- La diversidad de tipologías existente al otro lado de las vías del tren.



El diseño presentado plantea una plaza pública debajo del paso elevado de la ronda, flanqueada por dos torres de oficinas, plaza que conecta ambas partes del nuevo barrio.

Este espacio es el núcleo de toda la intervención en Argales, en él confluyen todos los usos posibles:

- La gran zona verde lineal, paralela a las vías del tren.
- Los nuevos equipamientos previstos.
- Viviendas protegidas y viviendas libres.
- El carril bici.
- Zonas verdes.
- El único viario posible entre ambas zonas.
- El inicio del bulevar de Argales.

Así, el barrio se articula en cuatro franjas paralelas a las vías del tren, la primera: el parque lineal, la segunda: diversos edificios, la tercera: los usos residenciales, y la cuarta: los equipamientos públicos.

Se conecta con las calles Fernández Ladreda, Bronce y General Solchaga, y se ha propuesto la ejecución de dos pasarelas elevadas para peatones sobre las vías y un paso inferior para vehículos

Se proyecta un número de viviendas comprendido entre 1.549 y 2.581, con una altura máxima de 74 metros que equivale a 25 plantas aproximadamente.

El parcelario es el siguiente:

- Se crean 10 parcelas para vivienda libre, con capacidad entre 929 y 1.547 viviendas.
- 6 parcelas de viviendas de protección para un mínimo de 620 y un máximo de 1.034 viviendas.
- 3 parcelas con 40.000 m² de edificabilidad para oficinas y hoteles.
- 1 parcela con 6.000 m² de edificabilidad para comercio, servicios y hostelería.
- 1 parcelas de equipamiento privado con 5.000 m² de edificabilidad.
- 4 parcelas para equipamiento público con 28.968 m² de superficie.
- 5 aparcamientos subterráneos con 2.271 plazas y 496 plazas en superficie.
- Un parque lineal de 45.811 m² de superficie y 5 plazas de 24.076 m² de superficie, con una superficie total de espacios libres públicos de 69.887 m².



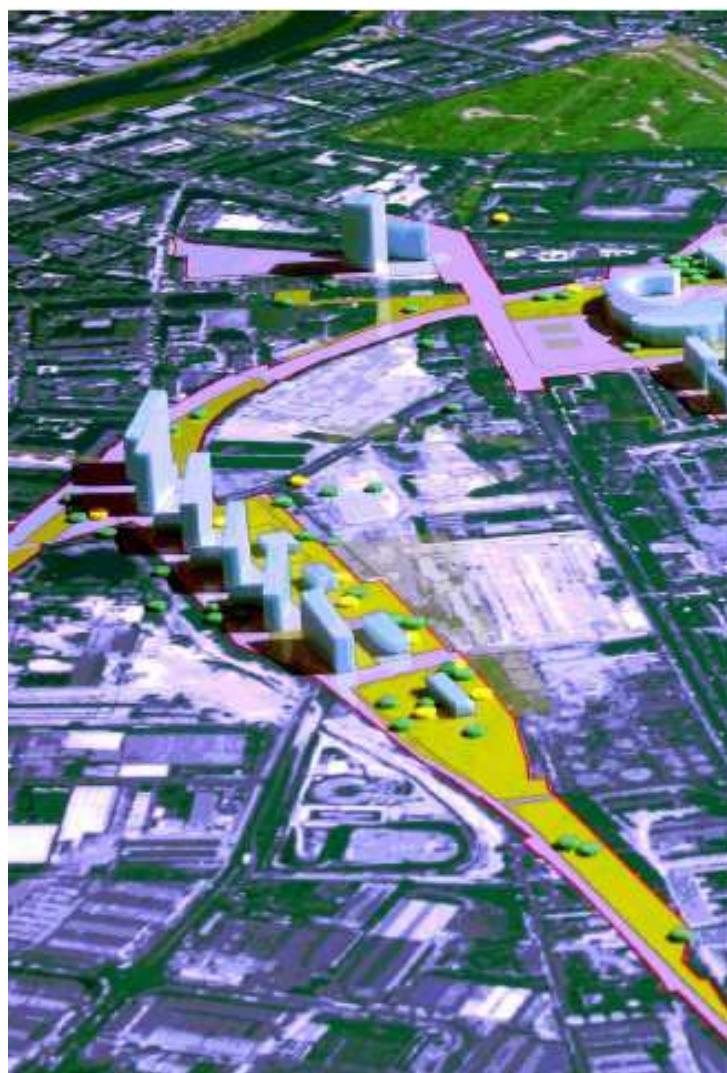
ARGALES

PARCELA	USO	S.PAR	EDIF	Nº Máx. VVDA.	Nº Mín. VVDA.	Altura máx.
OHlag01	Oficinas y hotelero	4.476	16.000			50
OHlag02	Oficinas y hotelero	4.761	16.000			50
OHlag03	Oficina y hotelero	4.298	8.000			30
RLlag01	Residencial libre	4.234	16.200	154	93	53
RLlag02	Residencial libre	4.924	13.800	131	79	46
RLlag03	Residencial libre	4.924	11.800	112	67	39
RL2ag04	Residencial libre	3.600	11.850	107	64	39
RL2ag05	Residencial libre	3.600	13.850	125	75	46
RL2ag06	Residencial libre	3.600	16.350	148	89	53
RL2ag07	Residencial libre	6.400	21.850	198	119	30
RL2ag08	Residencial libre	6.400	21.850	198	119	30
RL2ag09	Residencial libre	6.400	21.850	198	119	30
RL2ag10	Residencial libre	6.045	19.500	176	106	30
RPag01	Residencial protegido	5.031	19.104	182	109	30
RPag02	Residencial protegido	6.400	23.843	227	136	30
RPag03	Residencial protegido	6.400	23.843	227	136	30
RPag04	Residencial protegido	3.521	12.594	120	72	60
RPag05	Residencial protegido	3.351	13.600	130	78	67
RPag06	Residencial protegido	2.323	15.500	148	89	74
CHDag01	Comercio, Hostelería y Dotsorial	2.948	6.000			12
EQPag01	Equipamiento privado	3.058	5.000			15
TOTAL			328.834	2.581	1.549	

BARRIO DE ARIZA

Ubicado en la actual estación de la Esperanza y parte de la línea ferroviaria de Ariza, tiene las siguientes características:

- Es una cuña que llega desde el exterior de la ciudad hasta el interior.
- Su entorno urbano está disgregado, despedazado y planificado a trozos a lo largo del tiempo.
- Su posición, en contacto con el corredor ferroviario, le sitúa a 10 minutos a pie o a 3 en bicicleta de la nueva plaza del arco de Ladrillo.
- Existen pequeñas y desperdigadas edificaciones catalogadas y que se corresponden con las antiguas instalaciones de la estación.



El nuevo barrio se resolverá a modo de parque - espina verde, salpicada de pequeños equipamientos, los edificios catalogados, del que cuelgan los edificios de viviendas, aprovechando la oportunidad para establecer un fuerte diálogo entre la naturaleza y los usos residenciales.

La rápida conexión a la que se ha hecho referencia, entre el exterior y el interior de la ciudad, permitirá la construcción de una vía de acceso rápido y directo exclusiva para el transporte público, desde el exterior de la ciudad, hasta la estación de autobuses o de ferrocarril. Transversalmente se da continuidad a las calles del viario colindante.

Se prevé un número de viviendas entre 367 y 611, con un máximo de 53 metros de altura (18 plantas).

El parcelario de la zona será el siguiente:

- 3 parcelas para vivienda libre, entre 190 y 315 viviendas.
- 3 parcelas de viviendas de protección, entre 178 y 296.
- 3 parcelas para equipamiento público con 8.607 m² de superficie.
- 1 aparcamiento subterráneo con 154 plazas y 33 plazas en superficie.
- 1 parque de 16.509 m² de superficie.



PARQUE ARIZA

PARCELA	USO	S.PAR	EDIF	Nº Máx. VVDA.	Nº Min. VVDA.	Altura máx.
RL2pa01	Residencial libre	3.271	13.760	124	75	53
RL2pa02	Residencial libre	3.277	11.720	106	64	46
RL2pa03	Residencial libre	3.336	9.360	85	51	39
RPpa01	Residencial protegido	1.908	10.314	98	59	46
RPpa02	Residencial protegido	1.899	13.839	132	79	53
RPpa03	Residencial protegido	2.759	6.945	66	40	32
TOTAL			65.938	611	368	

BARRIO DE TALLERES

El nuevo barrio de Talleres se encuentra en un entorno urbano consolidado y compacto. Su condición de centralidad repercute en la morfología y en el número de viviendas superior proporcionalmente al resto de nuevos barrios.

La relación con los bordes, la preexistencia de una serie de elementos y edificios con interés histórico industrial y su situación al final de la acera de Recoletos, sin posibilidad de continuidad clara hacia Delicias, son las características que condicionan el diseño del barrio.



La ordenación de esta zona responde a la conexión con el tejido urbano del barrio de Delicias, para lo que se ha proyectado una trama ortogonal que atravesará las calles que definen su perímetro, Paseo de Farsenio y Avenida de Segovia, y garantizará la continuidad desde los barrios colindantes.

La retícula del viario conformará una red heterogénea y caracterizada que se adapta a las necesidades particulares de los distintos espacios. Así, los accesos y salidas de la zona intermodal en el lado sur, se solucionarán a través de la denominada plaza Sur, en la que se desarrollará un viario con conexión directa con el Arco de Ladrillo, a través de Mikado y el túnel, y a Delicias y San Isidro. Esta nueva circulación, liberará al Paseo de Farnesio de gran parte de su tráfico actual.

Se prevé un número de viviendas entre 1.598 y 2.664, con un máximo de 110 metros de altura (36 plantas aproximadamente).

Su parcelario será:

- 21 parcelas para vivienda libre, entre 1.251 y 2.088 viviendas.
 - 5 parcelas de viviendas de protección, entre 347 y 576 viviendas.
 - 7 parcelas con 130.200 m² de edificabilidad para oficinas y hoteles.
 - 5 parcela de equipamiento público con 54.082 m² de superficie.
 - la nueva estación de autobuses en una parcela de 8.690 m².
 - 1 aparcamientos subterráneos con 576 plazas, además del situado en el centro comercial Vialia y 307 plazas en superficie.
 - 2 parques con 5.993 m² de superficie y 11 plazas de 47.004 m² de superficie, con una superficie total de espacios libres públicos de 52.997 m².



TALLERES CENTRALES

PARCELA	USO	SUP. PARC.	EDIF	Nº Máx. VVDA.	Nº Min. VVDA.	Altura máx.
DH1cc01	Oficinas y hotelero	2.240	33.900			110
DH2cc02	Oficinas y hotelero	2.880	16.300			50
DH2cc03	Oficinas y hotelero	1.968	14.500			50
DH2cc04	Oficinas y hotelero	2.560	19.500			50
DH2cc05	Oficinas y hotelero	2.560	16.300			50
DH2cc06	Oficinas y hotelero	2.560	16.300			50
DH2cc07	Oficinas y hotelero	1.920	13.400			50
RL1tc01	Residencial libre	2.240	12.500	119	71	40
RL1tc02	Residencial libre	1.920	10.700	102	61	40
RL1tc03	Residencial libre	1.920	10.700	102	61	40
RL3tc04	Residencial libre	2.624	13.700	111	67	40
RL3tc05	Residencial libre	2.128	10.100	82	49	40
RL3tc06	Residencial libre	1.968	10.100	82	49	40
RL3tc07	Residencial libre	2.150	12.000	97	58	40
RL3tc08	Residencial libre	2.250	8.500	69	41	20
RL1tc09	Residencial libre	5.618	23.000	219	131	30
RL3tc10	Residencial libre	1.107	5.200	42	25	20
RL3tc11	Residencial libre	1.197	5.200	42	25	20
RL3tc12	Residencial libre	1.476	7.200	58	35	20
RL3tc13	Residencial libre	3.960	15.800	128	77	20
RL3tc14	Residencial libre	3.960	15.800	128	77	20
RL3tc15	Residencial libre	4.620	17.400	141	85	20
RL1tc16	Residencial libre	4.500	19.700	188	113	30
RL1tc17	Residencial libre	3.750	9.500	90	54	20
RL3tc18	Residencial libre	1.589	9.250	75	45	30
RL3tc19	Residencial libre	1.515	9.250	75	45	30
RL1tc20	Residencial libre	2.117	8.000	76	46	20
RL1tc21	Residencial libre	1.473	6.500	62	37	20
RPtc01	Residencial protegido	1.230	7.471	71	43	30
RPtc02	Residencial protegido	1.330	7.471	71	43	30
RPtc03	Residencial protegido	1.640	10.104	96	58	30
RPtc04	Residencial protegido	4.074	20.157	192	115	30
RPtc05	Residencial protegido	2.612	15.314	146	88	30
TOTAL			430.817	2.664	1.598	

ANTIGUA ESTACIÓN DE AUTOBUSES

El traslado de la estación de autobuses al nuevo área de centralidad, liberará un solar que se reconfigura en dos parcelas, una destinada a Equipamiento Público y otra de uso residencial. El interior de la manzana se reservará para el equipamiento. En la esquina de Arco de Ladrillo y Puente Colgante se ubicará un edificio en altura, de uso predominantemente residencial.

Se creará una parcela de 23.050 m² de vivienda libre y comercio, donde se podrán construir entre 125 y 209 viviendas. Además se reservará una parcela de 9.772 m² para equipamiento público.

AUTOBUSES

PARCELA	USO	S.PAR	EDIF	Nº Máx. VVDA.	Nº Mín. VVDA.	Altura máx.
RL2es01	Residencial libre	5.680	23.050	209	125	65

CENTRO COMERCIAL VIALIA

Dentro del Sistema General Ferroviario Estación, denominado SGFEOI competencia exclusiva del Ministerio de Fomento y del ADIF, se plantea la construcción de un centro comercial conocido como VIALIA, cuyo promotor es el ADIF.

El ADIF preveía inicialmente una superficie comercial de 58.307 m² destinado a VIALIA, llegándose al final, al acuerdo de que la superficie bruta alquilable del centro comercial sea de 25.000 m². Este acuerdo ha sido refrendado por el Consejo de Administración de la sociedad VAV 2003 celebrado en diciembre de 2007.

Los usos asignados al centro comercial son: espectáculo y reunión, hospedaje, hostelería, comercio y servicios, así como otros usos especiales como bolera, cines, etc.

La solución arquitectónica no es conocida y será un trabajo a realizar por Valladolid Alta Velocidad, junto con el diseño de la estación de viajeros, la estación de autobuses y el entorno urbano que les rodea.

5.- IMPACTO DE LA PROPUESTA SOBRE LA MOVILIDAD

Desde el punto de vista del transporte, la propuesta de ordenación recogida en el documento persigue la consecución de los objetivos fijados:

- Cosido del tejido urbano.
- Amplificación de los efectos positivos de la llegada de la Alta Velocidad.
- Fomento de la intermodalidad como elemento fundamental para conseguir un sistema de transporte público de calidad.
- Promoción de los modos de transporte no mecanizados y de la peatonalización de espacios.

Cruces urbanos:

Número del cruce	Denominación en lado Oeste	Denominación en lado Este
1		Carretera de Renedo*
2	Pza. Aviador G. Del Barco	C/ Andrómeda
3	C/ Puente de la Reina	Pza. Rafael Cano*
4	C/ Casasola	C/ Villabáñez*
5	C/ La Unión	C/ Pelícano
6	C/ La Tórtola	C/ Cistérniga
7	Pza. Circular	C/ S. Isidro*
8	C/ Andalucía	C/ P. Claret
9	C/ Álava	C/ S. Luis
10	C/ Segovia	C/ Labradores*
11	C/ Segovia	C/ Panaderos
12	C/ India	C/ Boston
13	C/ Hípica	C/ Adolfo Suárez
14	camino de la Esperanza	tramo camino de la Esperanza - Cicova
15	C/ Sol	Azucarera PD
16		Daniel del Olmo*
17		Ronda VA-20*
18		Pasarela peatonal Argales 1
19		Pasarela peatonal Argales 2
20	Tierra de Sepúlveda	Nuevo Barrio Argales

*Las preexistencias se identifican con **

Tomando como punto de partida lo anterior, se formulan en la propuesta una serie de actuaciones que pretender eliminar o mitigar los problemas actuales detectados:

El soterramiento hará desaparecer el efecto barrera. Esta circunstancia se aprovechará para conectar ambos lados del soterramiento. Para ello, se propone la construcción de un boulevard en superficie, permitiéndose el cruce a nivel de las calles perpendiculares.

Se ha dado un tratamiento diferenciado al tramo comprendido entre el Paseo de San Isidro y el Arco de Ladrillo, favoreciendo la accesibilidad motorizada sin renunciar a los principios de movilidad sostenible. En el resto del corredor, el tráfico privado se verá perjudicado, con el fin de permitir el tráfico local y dar prioridad al transporte público.

La mejora en la calidad del transporte público exige, además de un intercambio modal fácil y rápido, de una accesibilidad y operatividad muy buena, por lo que se propone la construcción de un vial exclusivo para el transporte público sobre las trazas de Ariza y Azucarera y una plataforma reservada en el tramo norte del corredor.

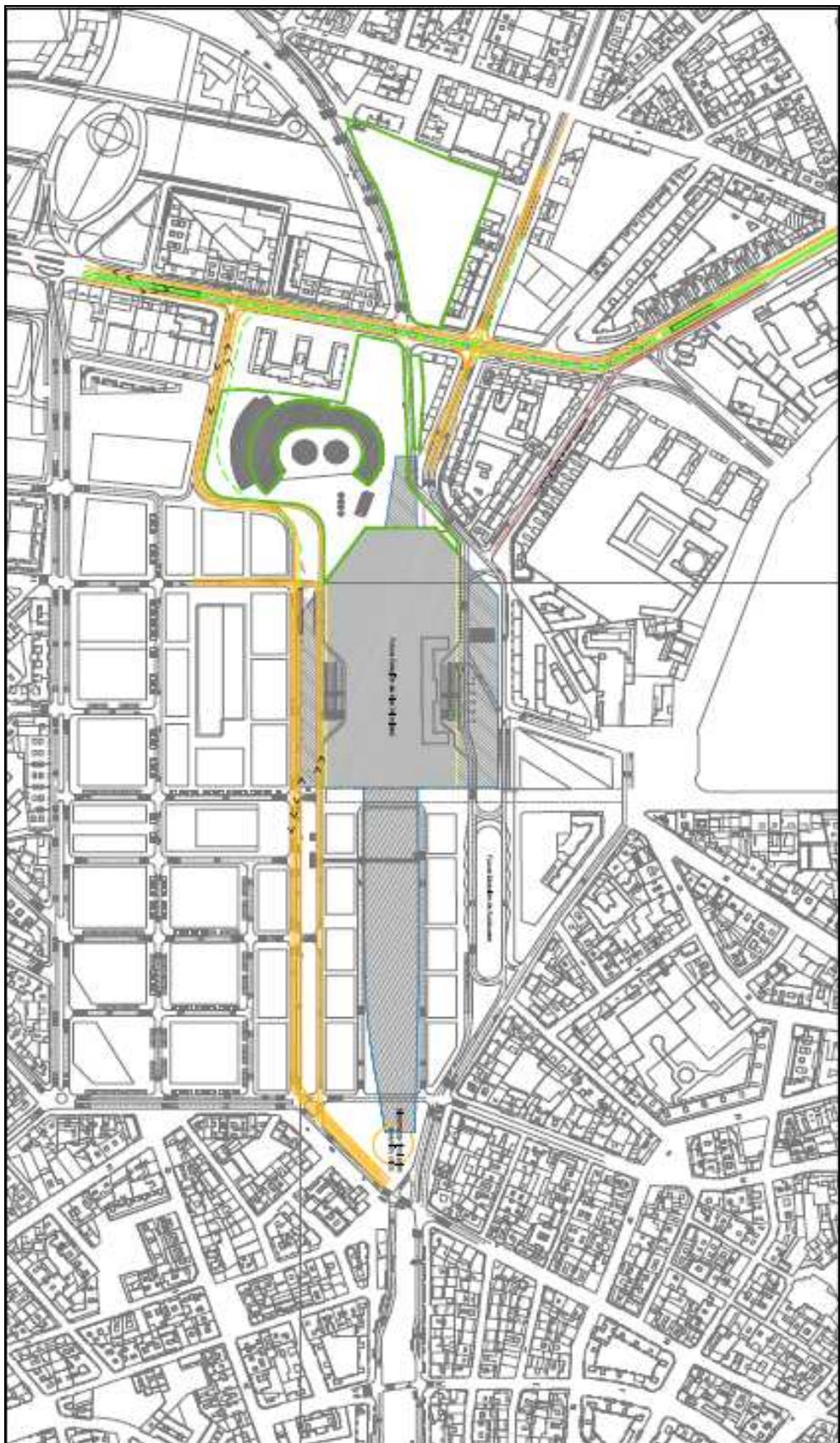
La nueva estación de alta velocidad precisa de un servicio de transporte público complementario. Para ello, es tan importante conseguir un buen acceso, como ofrecer al viajero un intercambio modal eficiente. La ubicación de la nueva estación de autobuses permitirá al viajero un transbordo seguro, rápido y cómodo. Estará dividida en dos partes, una parte soterrada que dará servicio a los autobuses de largo recorrido, y otra en superficie para el transporte del entorno metropolitano y los autobuses urbanos.

El nuevo eje, consecuencia del soterramiento, permitirá aumentar la accesibilidad al nuevo complejo intermodal, y por ende, a toda la ciudad.

El fomento de los modos de transporte no mecanizados implica la propuesta de construcción de un carril bici, a lo largo de todo el corredor.

Se plantea la ejecución de un paso inferior a lo largo del Arco de Ladrillo con acceso desde la calle Mikado, y con salida hacia la calle Puente Colgante. Esta solución permitirá conectar el entorno de la estación central con la parte sur de la ciudad, al mismo tiempo que facilitará la incorporación del tráfico del paseo de Arco de Ladrillo hacia la calle Puente Colgante.

Los distintos tipos de tráfico del nuevo complejo, peatonal, autobuses, taxis y vehículos privados accederán por ambos lados de la estación, basándose principalmente en el Arco de Ladrillo y el nuevo viario norte - sur.



6.- EL CORREDOR FERROVIARIO

El corredor ferroviario se ha concebido como el hilo conductor de toda la propuesta, ya que la desaparición de las vías y el crecimiento del nuevo área de centralidad lo han consolidado como el eje articulador a escala urbana.

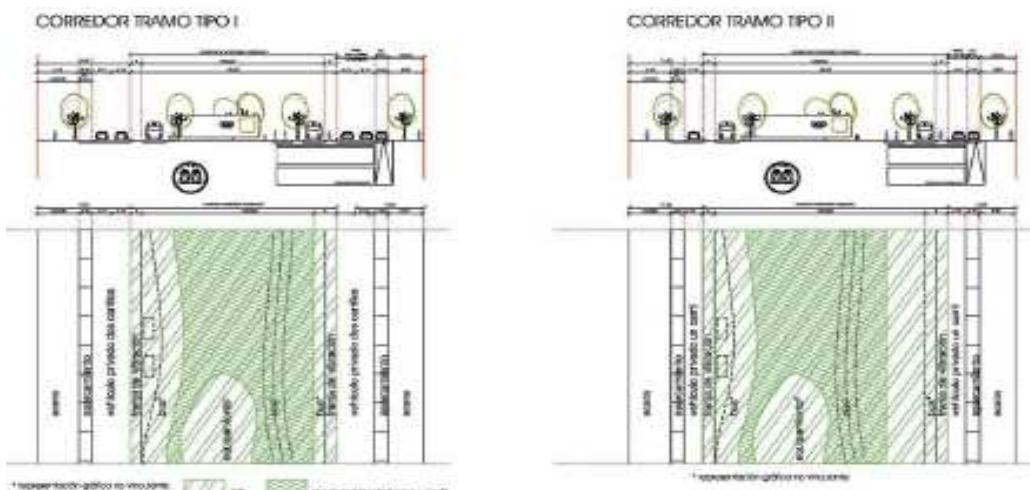
Esta condición de eje articulador permitirá comunicar a lo largo de todo su recorrido los polos estratégicos de la ciudad: centro histórico, intercambiadores de transporte, nueva estación de tren, urbanizaciones exteriores a la ciudad, barrios, Universidad, etc. convirtiéndolo en un eje de transporte, en todo su recorrido.

El recorrido transversal de la ciudad posibilitará crear a lo largo del corredor numerosas líneas de comunicación entre el centro y la periferia, facilitando además eliminar las tradicionales barreras de pasos inferiores y a nivel, y garantizando la continuidad del espacio público urbano.

En el marco del patrimonio histórico, la linealidad del corredor favorecerá la conexión de distintas edificaciones de valor patrimonial y arqueológico.

Por último, este nuevo espacio lineal dará soporte a los nuevos desarrollos edificatorios propuestos, y les conecta.

El carácter "verde" del corredor es parte intrínseca de la propuesta, aunque su definición exacta se concretará en la elaboración del proyecto de urbanización, momento en el que se definirán exactamente la posición del túnel ferroviario, las intersecciones con los viales transversales, las paradas de autobús, la situación de los aparcamientos subterráneos, y el uso y ubicación concreta de los equipamientos previstos.



Para garantizar su carácter "verde", se ha establecido un nuevo uso pormenorizado: el de "Corredor Sostenible Equipado" en el que se obliga a que el nuevo espacio tenga:

- Un 85% como mínimo de su superficie de parques y jardines.
- Un carril bici.
- Entre un 5% y 15% de su superficie, ocupada por equipamientos públicos, destinados al ocio, al espectáculo o a usos colectivos (escolares, asistenciales, culturales, etc) y deportivos, o por usos hosteleros.
- La totalidad serán espacios de uso público, constituyéndose en un espacio de cesión al Ayuntamiento, que será urbanizado totalmente con cargo a la operación, incluyéndose en la urbanización la construcción de los equipamientos.

7.- PLAZAS, ZONAS VERDES Y EQUIPAMIENTOS

Dentro del ámbito de la operación se prevé la creación de diversos espacios destinados a plazas, zonas verdes y equipamientos.

PLAZAS Y ZONAS VERDES

Además del corredor verde, describimos a continuación los principales espacios públicos del corredor:

Plaza Norte:

De aproximadamente 450 m. de largo por 30 m. de ancho (13.500 m²), será el espacio articulador de la zona intermodal en la situación más cercana al centro ciudad. De acceso peatonal inmejorable desde la prolongación de la acera de Recoletos, dirigirá a los peatones a la estación de autobuses o a la ferroviaria

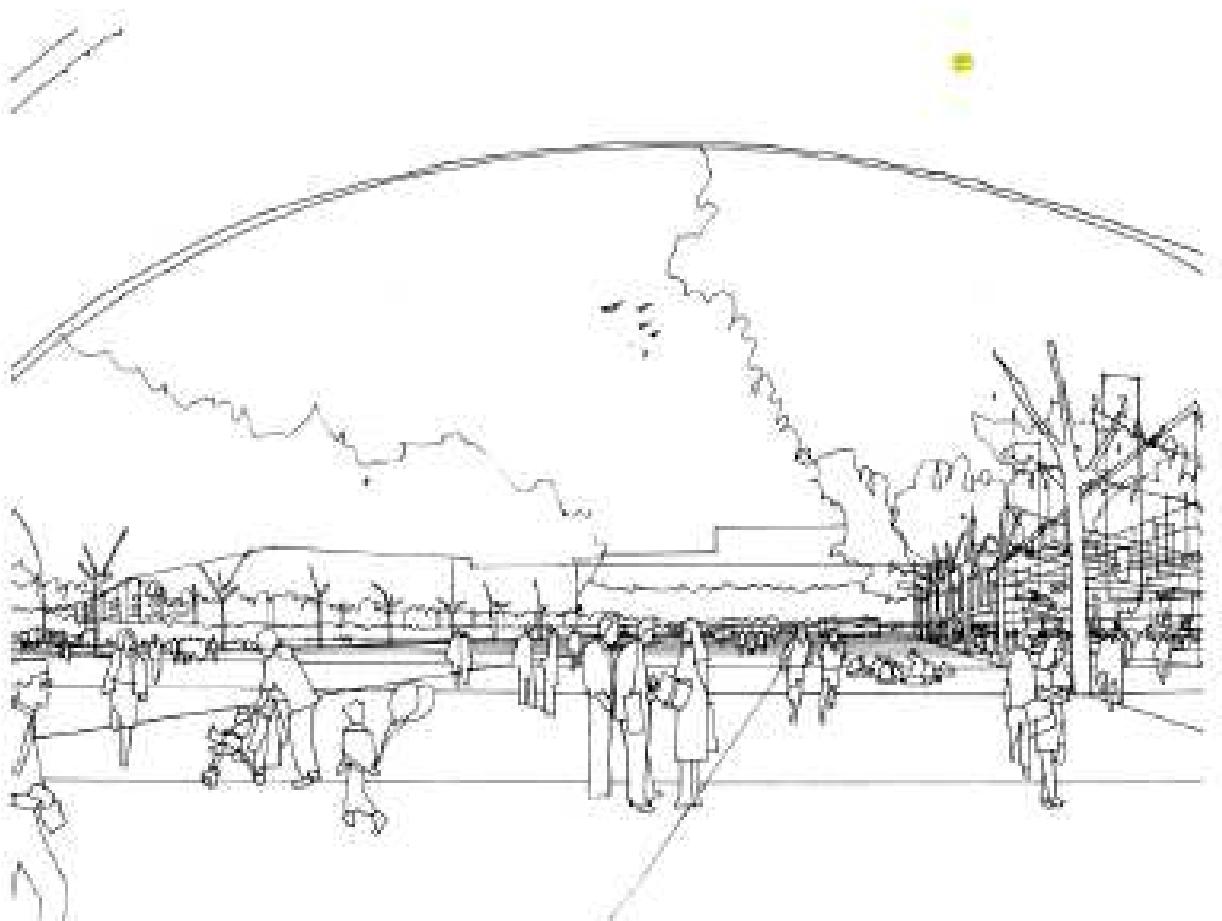
Plaza Sur:

De 600 m. de largo por 20 de anchura (12.000 m²) será un espacio público compartido entre el acceso sur de la estación de ferrocarril, el Barrio Delicias, el área de negocios adyacente, y la nueva gran área residencial.



Plaza del Arco de Ladrillo:

De forma irregular y parecida a un triángulo, esta nueva plaza tendrá como principal objetivo liberar el entorno del Arco de Ladrillo, para convertirlo en el hito de un nuevo espacio público.



En la globalidad de la operación los espacios libres a crear son los siguientes:

- 4 jardines y 6 plazas en el corredor ferroviario.
- 5 plazas en el nuevo barrio central.
- Un parque de casi dos hectáreas en el nuevo barrio de Ariza.
- Un parque de 45.811 m² y 5 nuevas plazas con 24.076 m² de superficie en Argales.

En total se crearán 147.807 m² de nuevos espacios libres, de los que 76.726 m² corresponden a jardines y el resto, es decir 71.081 m² son nuevas plazas públicas. Con el planeamiento actual solamente era necesario crear 143.164, es decir, el proyecto creará un 3.5% más de lo exigible legalmente.

PARCELAS DOTACIONALES

Se proyectan 14 nuevas parcelas dotacionales públicas con 102.833 m² de superficie, y una dotacional privada con 3.058 m², que configuran un total de 15 nuevas parcelas dotacionales y 105.981 m² de superficie.

Se repartirán de la siguiente forma, 4 parcelas en Argales, 3 en Ariza, 3 en talleres centrales, 3 a lo largo del corredor y una en la antigua Estación de autobuses.

APARCAMIENTOS

Se crearán 5.062 plazas de aparcamiento público de las que 1.103 se encuentran en el viario y 3.959 plazas en aparcamientos subterráneos.

Estas últimas se proyectan en 11 aparcamientos, cuatro sobre el corredor, uno en talleres centrales, otro en Ariza y 5 en Argales.

8.- ELEMENTOS CATALOGADOS

El ámbito de la actuación incluye 20 elementos catalogados:

- 2 de ellos dentro del PECH:

- la estación Campo Grande,
- la antigua unidad de ferrocarriles,

- 18 exteriores al PECH:

- el Arco de Ladrillo,
- 5 elementos del depósito de locomotoras,
- el antiguo taller de aprendices de RENFE,
- la pasarela metálica,
- la casilla del guarda en el acceso a los talleres centrales,
- siete elementos de la estación de la Esperanza,
- el puente del ferrocarril sobre el río Esgueva.



Vista del Arco de Ladrillo en 1858, las vías aún no están tendidas bajo el arco.



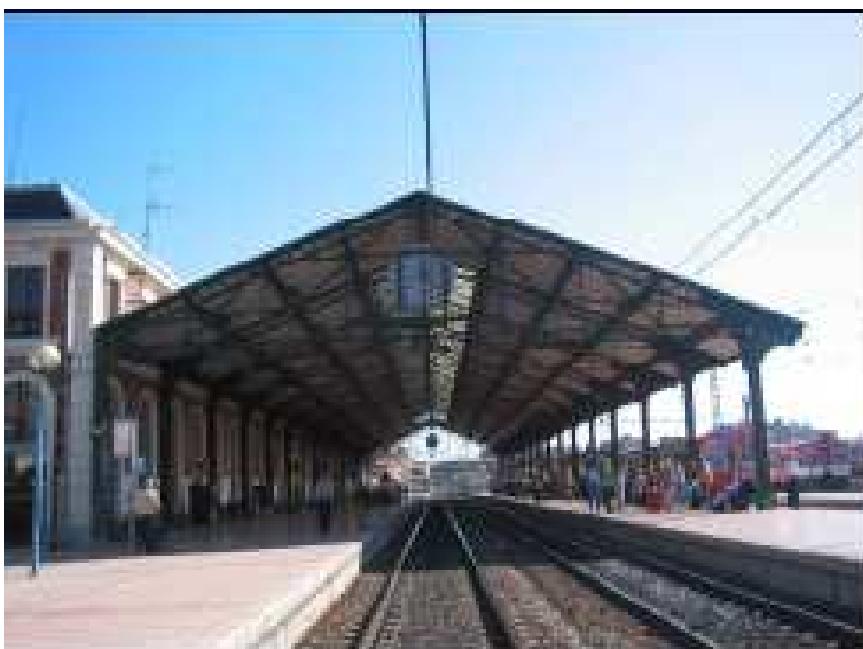
Vista del Arco de Ladrillo sobre las vías, finales del siglo XIX.

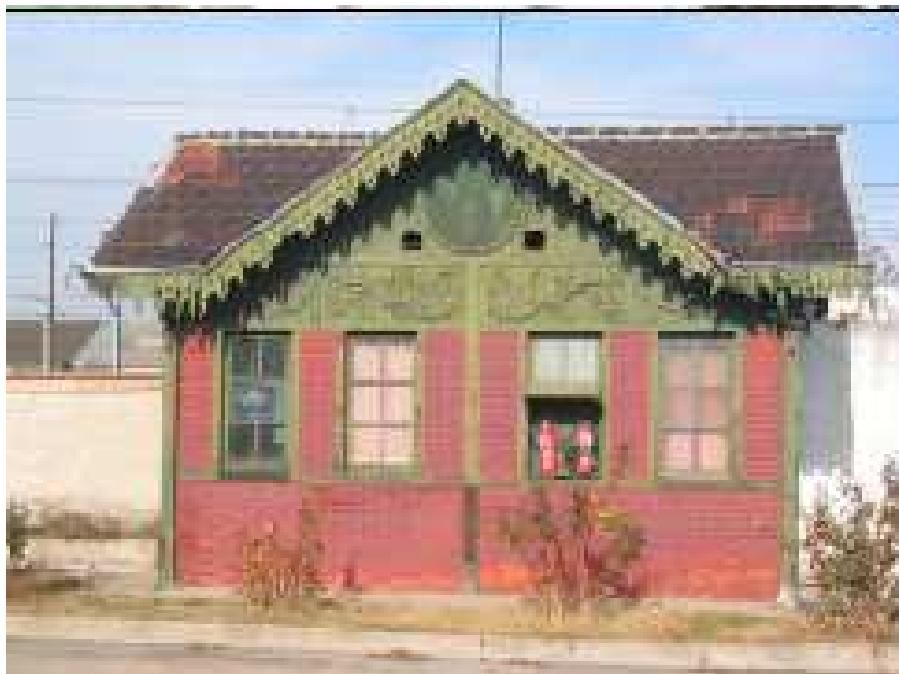
Se ha entendido que la modificación es una buena oportunidad para revisar y adaptar los elementos protegidos dentro del ámbito.

Se propone la descatalogación del edificio de la antigua unidad de FFCC, por no presentar valores culturales que justifiquen su catalogación, así como una nave de la estación de la Esperanza.

Se propone la catalogación de las siguientes construcciones e instalaciones, actualmente descatalogadas:

- las naves de montaje 1 y 2 de talleres centrales como testigos del patrimonio industrial de los talleres,
- la marquesina de la estación Campo Grande, catalogada con el grado "Protección de Elementos" que permite su reubicación en otro lugar.
- los depósitos de agua de la estación central,
- la báscula de locomotoras también en los talleres centrales.





Se mantienen los cinco yacimientos arqueológicos del catálogo del PGOU incluidos en el ámbito, con diversos tipos de protección:

- Viaje de aguas de las marinas.
- Primer y segundo viaje de aguas de Argales.
- La cerca III de la ciudad.
- Restos de cimientos del convento de la Merced Descalza.

9.- FINANCIACIÓN

La operación ciudad y la ferroviaria se financiará por dos vías: la de venta de suelo y la financiación directa de las administraciones.

Al trasladar los talleres de RENFE, las estaciones de Campo Grande, Argales y Ariza al nuevo complejo ferroviario, situado en el AH5, y la de autobuses al nuevo área de centralidad, se liberarán los suelos, objeto de la modificación.

De este modo se logrará, gracias a la modificación del Plan General de Ordenación Urbana, que afectará a dichos terrenos liberados, que son sistemas generales ferroviarios, sin ningún valor urbanístico al no tener edificabilidad, obtener los recursos económicos para conseguir soterrar el tren a su paso por la ciudad, y eliminar la barrera urbanística que han supuesto para Valladolid las vías del ferrocarril.

De esta forma, el ADIF Y RENFE se encontrarán con unas nuevas y modernas instalaciones, estaciones de pasajeros, de mercancías y nuevas vías de ancho ibérico y de ancho AVE. La aportación del Ministerio de Fomento es de 144 millones de euros, que se materializarán mediante la ejecución de la obra del BY-PASS de mercancías.

La aportación de la Junta de Castilla y León es de 15 millones de euros y los terrenos sobre los que se asienta la actual estación de autobuses, en la calle Puente Colgante.

Con estos recursos económicos se obtendrá la financiación para los siguientes Gastos, que se estiman en torno a 1.100 millones de euros:

- By-pass.
- Soterramiento a su paso por Pinar de Antequera.
- Soterramiento central.
- Complejo ferroviario.
- Nueva estación.
- Estación de autobuses.
- Urbanización de zonas liberadas.
- Gastos financieros y de gestión de VAV 2003.

10.- EL FUTURO

Pero el Ayuntamiento no puede pararse con esta modificación del Plan General. Esto es el inicio de una transformación más profunda de la ciudad; ¿por qué? Valladolid ha vivido de espaldas al corredor ferroviario. Solo hay que observar el diseño actual de barrios como Belén, La Farola, Pajarillos, etc. Ahora ese espacio ha de convertirse en la fachada principal, y en elemento de relación y movilidad entre los distintos barrios de la ciudad. Para ello el Ayuntamiento de Valladolid iniciará las revisiones del planeamiento en esos barrios para facilitar esa transición o cambio, que va a durar bastante tiempo pero que habrá de comenzar lo antes posible.

Para la elaboración de esta información se ha utilizado el documento de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana y del PECH de Valladolid, presentado ante el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid para su tramitación por la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. y redactado por la Unión Temporal de Empresas constituida por Richard Rogers Partnership, Vidal y Asociados arquitectos e IDOM.