

¿QUÉ HACEMOS CON EL SOTERRAMIENTO?

DOCUMENTO BASE PARA EL ENCUENTRO CON VECINOS Y ASOCIACIONES
MIÉRCOLES 22 DE ABRIL A LAS 19:00 EN AA VV PILARICA



VALLADOLID TOMA LA PALABRA



VALLADOLID TOMA LA PALABRA

¿QUÉ HACEMOS CON EL SOTERRAMIENTO?

DOCUMENTO BASE PARA EL ENCUENTRO CON VECINOS Y ASOCIACIONES

MÉRCOLES 22 DE ABRIL A LAS 19:00 EN AA VV PILARICA

Desde los años 90 se comenzó a debatir en firme el tratamiento del ‘problema’ del tren a su paso por la ciudad. Las opciones han sido variadas: recuperar los bordes, soterrarlo, construir un viaducto o, incluso, sacarlo fuera del límite urbano, tal y como ha sucedido en otras capitales. A finales de la década se impone la opción del soterramiento. Este concepto supone una importante modificación en los usos del suelo en toda la franja que actualmente ocupa la línea férrea. Su desaparición, además de eliminar la división que parte actualmente la ciudad, deja espacio para nuevos usos públicos, dotacionales y residenciales.

Planificación estratégica y reestructuración del sistema ferroviario

En 1998 y 1999 se aprueban, respectivamente, la ley de ordenación del territorio y la ley de urbanismo de Castilla y León, a las que hay que sumar el avance de las Directrices de Ordenación Territorial de Valladolid y su entorno (DOTVaENT). Estas directrices, cuyo ámbito espacial contempla el municipio de Valladolid y los veintitrés municipios colindantes con los que conforma una unidad física y socioeconómica, hacen hincapié en las posibilidades que la operación de soterramiento presenta sobre aspectos clave, como la unión del centro de la ciudad con el barrio de Delicias, la conexión con arterias de comunicación viaria y la mejora del transporte urbano y periurbano. Y avanzan la importancia que el “Área de Nueva Centralidad” surgida sobre los terrenos ferroviarios tendrá para el futuro de la capital. Por primera vez se emplea este término y se reconoce la importancia estratégica que el conjunto de intervenciones tendrá desde diferentes áreas de actuación y sobre distintos ámbitos territoriales.

La reestructuración del sistema ferroviario a nivel europeo marca la separación de funciones de administración y gestión, que se traducen en el reparto de responsabilidades dentro de las históricas empresas ferroviarias estatales. Así nacen los Entes Públicos ADIF (administrador) y GIF (gestor) de infraestructuras ferroviarias. Y en 2003, se crea la Sociedad Pública “Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A.”, como ente gestor, planificador y coordinador de todas las actuaciones,

en el que participan el Ministerio de Fomento, RENFE, GIF (que aportan el 50% de la participación económica), Ayuntamiento de Valladolid y Junta de Castilla y León (que suman el 50% restante).

En 2004 los integrantes de la sociedad "Valladolid Alta Velocidad, 2003" hacen públicas algunas cifras y acuerdan el reparto de tareas. Respecto a lo primero, la obra se presupuesta en 630 millones de euros, a financiar por el Ministerio de Fomento y por las rentas que se obtengan de las aproximadamente 35 hectáreas que ocupan los talleres y las estaciones de Ariza y Argales. Respecto a los trabajos, el GIF asume la construcción de toda la infraestructura ferroviaria que, además del túnel de 5,1 Km a su paso por la capital, contempla las vías desde Viana de Cega hasta Valladolid y su continuidad hasta Santovenia de Pisuegra, así como la construcción de la futura estación; RENFE asume el desvío de la línea de mercancías, su nueva estación y el complejo ferroviario (talleres de mantenimiento y centro de alta tecnología); y el Ayuntamiento, finalmente, asume la urbanización de los espacios ferroviarios liberados.

El by-pass o corredor ferroviario

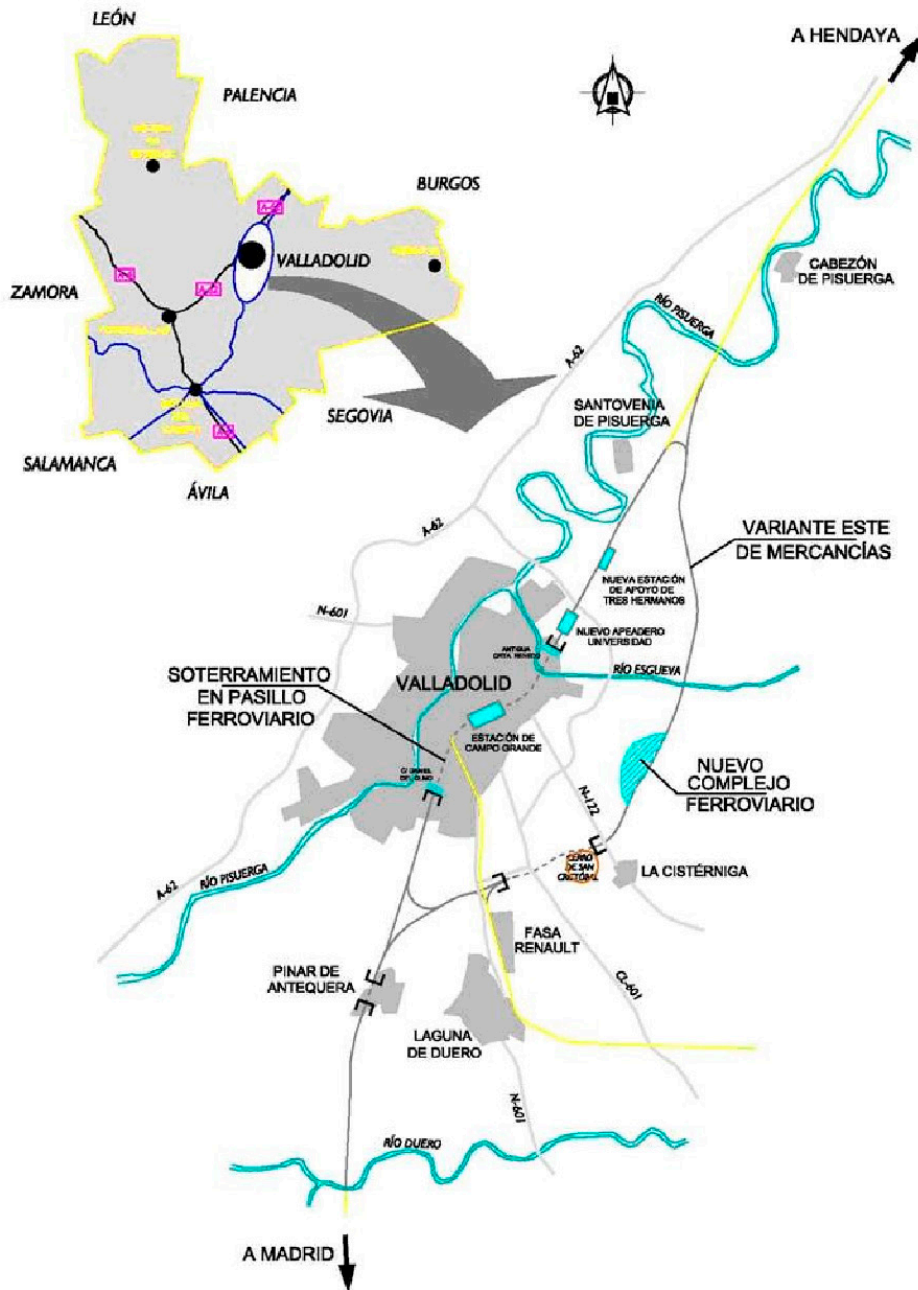
En orden cronológico, la primera de las obras comenzaría a principios de 2008 y se trataría de la variante de mercancías o by-pass. Este corredor ferroviario, dedicado exclusivamente al transporte de mercancías, se desarrollaría en ancho ibérico, aunque en el Páramo de San Isidro existiría una duplicación de raíles con la instalación de vías de ancho internacional para acceder al complejo ferroviario. El trazado de la variante de mercancías discurriría en su mayor parte en paralelo a la Ronda Exterior. Su origen parte en sentido noreste hasta situarse en paralelo, por el sur, a la Ronda Exterior Sur de Valladolid, para continuar de esta manera hasta después del cruce con la Autovía de Soria (A-11). Su presupuesto se calculó en torno a los 130 millones de euros y el plazo estimado de ejecución serían 26 meses (principios-medios de 2010).

Las ideas-fuerza del masterplan

En 2005 el Ayuntamiento de Valladolid convoca un nuevo concurso de modificación del PGOU para la adecuación de los terrenos ferroviarios liberados con el soterramiento: casi 100 hectáreas que incluyen los talleres, el entorno de la estación del Campo Grande, así como la estación de Ariza y la zona de contenedores de Argales. El encargo recae sobre el equipo de Richard Rogers, junto con la Ingeniería Vidal y Asociados y la Consultora Idom. Esta UTE tiene por delante el reto de modificar un plan general integrando, en principio, las ideas del proyecto previo, del arquitecto Ricardo Bofill. Este proyecto, de 2003, se caracterizaba, sobre todo, por sus enormes dimensiones: una enorme plaza central -cuatro veces el tamaño de la Plaza Mayor-, un hotel de 30 alturas y otras torres menores, y 25 parcelas de las que tres tendrían carácter comercial y el resto serían edificios de viviendas de diferentes alturas y tipologías. Los bloques más bajos se situarían en los bordes del proyecto y el diseño iría ganando en altura hacia la parte central. A propósito de las dimensiones, el urbanista José Antonio Salvador Polo reflexionaba sobre la escala de los espacios públicos apuntando que "estas plazas pueden ser las salas de recepción de la ciudad, pero están lejos de ser sus acogedoras salas de estar".



A grandes rasgos, esta propuesta contemplaba la creación de tres nuevos barrios, acorde con la política de vivienda de la propuesta municipal: Talleres (entre la estación y Delicias), La Esperanza y Ariza (junto a la Ciudad de la Comunicación) y Argales (entre el polígono y La Rubia), unidos por un corredor verde, donde se levantarían hasta 5.972 viviendas (1.792 de VPO, cantidad que ha ido variando con cada modificación del proyecto). El coste de la operación -bajo la premisa de que la financiación del proyecto dependía de la edificabilidad- se calculó en 1.100 millones de euros, de los que un 85% se obtendría mediante la venta de los terrenos liberados.



Actuaciones de remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid

Datos generales de la operación urbana:

- Superficie total: 99,55 Ha
- 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
- Plazas de aparcamiento (en viario): 1.103
- Ingresos previstos: 1.065,64M de € (neto 648,52M €)

a) El urbanismo (diseño)

La idea central que inspiró al equipo del arquitecto británico es la de convertir lo que ha sido una barrera en una "espina dorsal", es decir, un eje estructurante sobre el que se articulen y organicen el resto de elementos de la propuesta. A lo largo de los casi 5 Km de longitud del soterramiento (entre el cruce con la carretera de Renedo, al norte, y la calle Daniel del Olmo, al sur, y una ampliación posterior de 1,5 Km que conectaría con la Ronda Exterior Sur) se adaptará a la fisonomía y las necesidades de los barrios que tenga a su alrededor, ya que el objetivo central es integrar esos barrios mediante nuevas infraestructuras y dotaciones.

Para cumplir esta función el eje está concebido no como un gran vial sino como un bulvar: salvo el tramo comprendido entre el Arco de Ladrillo y la conexión con la carretera de Soria, el tráfico privado será residual en la mayor parte de su recorrido. Sí que contará, sin embargo, en toda su longitud con carriles exclusivos de transporte público y ciclovías, éstas situadas en la zona más cercana al área peatonal del bulvar, quedando relegado el tráfico privado a la zona más externa de la sección. La anchura del bulvar a su paso por los diferentes barrios determinará las áreas estanciales y dotaciones que se dispongan. Finalmente, hileras continuas de árboles separarán los diferentes usos y vías y servirán de enlace entre las zonas verdes preexistentes y las de nueva creación. Entendido como un parque lineal, el bulvar hará también las veces de eje verde norte-sur.

Además de este eje central sobre el actual lecho ferroviario está previsto acondicionar otros ejes. Los elementos más importantes para la nueva estructura urbana serán: el "corredor verde o express" sobre la línea de Ariza, con la idea de optimizar el transporte urbano e interurbano hacia el centro de

la ciudad; la apertura de nuevas calles que enlacen el barrio de Las Delicias -a través de la Ciudad de la Comunicación- con el Paseo de Zorrilla, cuyo objetivo (además de hacer bascular el centro de la ciudad hacia el sureste) es potenciar las conexiones este-oeste entre dos áreas de la ciudad aparentemente lejanas, pero que con la supresión de las vías se estima que estarán a una distancia "paseable" de no más de 1 kilómetro; al mantenimiento y prolongación de los ya existentes, se suman nuevos túneles subterráneos y cruces en superficie, como una forma de tejer las dos mitades de la ciudad evitando altos niveles de congestión.

Desde el punto de vista del diseño destaca la idea de la creación de hitos urbanos, lugares emblemáticos y, más o menos, equidistribuidos a lo largo del corredor. Sobre lo que el equipo redactor considera hoy una zona "agresiva e inhóspita" (el cruce del Arco de Ladrillo) se levantará en el futuro el núcleo central del nuevo bulevar. Con la supresión de las vías se eliminará el actual paso elevado, se construirá uno subterráneo y se reforzará el carácter peatonal de esta nueva pieza urbana, cuya forma singular enlazará con el Paseo del Príncipe del Campo Grande, recuperando así el papel de éste como gran recibidor urbano. La estructura que da nombre a esta zona -el Arco de Ladrillo- se desmontará pieza a pieza para las obras del soterramiento y se recuperará como símbolo de la historia ferroviaria de la ciudad. Este núcleo central también incorpora la superficie liberada de la actual estación de autobuses. A este hito hay que sumar, hacia el norte, la reordenación de la plaza Circular, que actuará como un gran distribuidor del tráfico, la nueva área intermodal (estación de tren, estación de autobuses y zona comercial) y el edificio del depósito de locomotoras que, previsiblemente, se transformará en biblioteca, y al sur, el parque de las Norias de Santa Victoria y el nuevo centro económico de Argales.

Una de las exigencias del concurso era la existencia de edificios emblemáticos. Así, aunque la altura de las edificaciones será acorde a las dimensiones de cada barrio, el proyecto recoge una serie de torres de gran altura situadas en los mencionados hitos urbanos. En la vía que servirá de prolongación a la actual Acera de Recoletos hacia la zona donde todavía hoy se encuentran los talleres ferroviarios se situarán dos torres de 29 alturas, una dedicada a oficinas, la otra será un hotel. Éste es casi el único aspecto coincidente con el proyecto de Bofill, que también situaba una torre de gran altura junto a la futura estación dedicada a usos hoteleros. La gran plaza central que aquél situaba frente a la estación ha desaparecido y las torres de 14 alturas en la zona colindante a Delicias se han convertido en el proyecto de Rogers en una serie de manzanas cerradas de entre 5 y 8 alturas. Rogers concibe un diseño urbano en el que, sin ser la altura un elemento excesivamente protagonista, los edificios vayan creciendo ligeramente desde Las Delicias hasta Ariza. Otra de las torres, de 32 plantas, se levantará en el núcleo central del bulevar -junto al Arco de Ladrillo- en los terrenos que hoy ocupa la estación de autobuses y su uso será residencial. Finalmente, está prevista una cuarta torre de oficinas en el futuro centro económico de Argales.

b) La edificabilidad (usos)

Uno de los principales hitos de esta intervención es la futura área intermodal o intercambiador de transportes. Frente al edificio de la Estación del Norte, en lo que hoy es una zona de aparcamiento, se situará la estación de autobuses, soterrada la parte correspondiente a líneas interurbanas y en superficie las líneas urbanas y metropolitanas. La llegada del TAV soterrado brinda la posibilidad de diseñar un edificio diáfano sobre las vías (con lucernarios que captarán la luz natural) y construir, junto al actual edificio de la estación, un edificio de viajeros que combine los usos comerciales y de servicios. El concurso ya contemplaba el respeto al proyecto comercial "Vialia" y éste es el motivo de las discrepancias entre ADIF y el equipo de Rogers. La propuesta inicial presentada por el arquitecto británico dividía los 16.000 m² de superficie comercial en varios edificios de un tamaño y forma que

no destacarían del conjunto de la estación. Por su parte, ADIF defendió desde el principio un único edificio, que elevó hasta los 24.000 m² de superficie, primeramente, para llevarlo hasta los 58.000 m². A esta diferencia había que sumar los accesos al edificio de viajeros: mientras Rogers proponía un único acceso norte (básicamente, se trataría de conservar el actual), ADIF exigía un acceso también por el sur, lo que comportaría la apertura de un nuevo vial no contemplado en el proyecto de Rogers.

Más allá de los aspectos arquitectónicos (forma y estructura del o de los edificios), los diferentes grados de edificabilidad y la existencia de uno o dos accesos representan cambios sustanciales con importantes consecuencias para el conjunto del proyecto. La superficie dedicada a usos comerciales que, en su día, dio a conocer la sociedad "Valladolid Alta Velocidad" era de 60.000 m². Esto significa que, de aprobarse la postura de ADIF, prácticamente no quedaría disponible superficie comercial para establecerse en las nuevas áreas residenciales. Esta distribución de usos, unido a la alta proporción de superficie dedicada a oficinas, daría un aspecto desangelado a estas nuevas zonas que podría tener implicaciones en la seguridad. Si queremos una seguridad socioambiental en nuestras ciudades (lejos del sistema de seguridad privada que se está imponiendo) es necesario una cierta "masa crítica" de gente en la calle y esto sólo se consigue con una mezcla efectiva de usos. Por otra parte, esta propuesta implicaría que la mayor parte de los negocios comerciales quedarían en manos del proyecto "Vialia" (sociedad participada en un 40% por ADIF y un 60% por el operador inmobiliario Riofisa), limitando las posibilidades de desarrollo de un tejido comercial local.

La existencia de un segundo acceso sur trastocaría por completo el modelo de movilidad planteado por Rogers basado en la prioridad del transporte público y el acceso peatonal (de hecho, se contempla la construcción de aparcamientos disuasorios en las cercanías de la estación para evitar el acceso a ella en vehículo privado). Una nueva vía para dar acceso al edificio de viajeros por el sur implicaría, de facto, la apertura de otro vial de paso rápido de norte a sur dando prioridad al coche. Estas diferencias llevaron, incluso, a la destitución del gerente de la sociedad "Valladolid Alta Velocidad" para tratar de buscar el consenso. A finales de julio de 2007 se hizo pública una postura intermedia: una superficie comercial (sin concretar si serán uno o varios edificios) de unos 25.000 m², es decir, muy similar a la primera propuesta de ADIF. Evidentemente, las soluciones que finalmente se adopten implican cambios en la solución del pasillo ferroviario, de la misma forma que las diferencias de edificabilidad suponen una modificación en la ordenación del espacio ahora ocupado por los talleres.

De las casi 100 hectáreas que contempla el conjunto del proyecto 825.000 m² se han dispuesto como edificables y, aproximadamente, 600.000 m² serán residenciales. Alrededor de 5.300-5.600 viviendas, de las que un 25% serán de protección oficial, se repartirán entre los terrenos aledaños a la estación, el área de Ariza y los terrenos liberados en Argales por el traslado de Redalsa y el Centro de Alta Tecnología de Vía al nuevo complejo ferroviario de San Isidro. La reducción de la vivienda protegida del 30% inicial probablemente obedezca al encarecimiento del proyecto con el paso del tiempo y las variaciones incluidas. Así, el desvío en el trazado de mercancías, el soterramiento de dicho by-pass a su paso por El Pinar de Antequera y el polígono de San Cristóbal, el uso de tuneladora en el soterramiento de las vías de alta velocidad y la ampliación de 1,5 Km de soterramiento hacia el sur (para salvar del efecto barrera a áreas urbanas bastante pobladas, como La Rubia, Paula López y Arturo León, y relativamente jóvenes, como Parque Alameda y Covaresa) han elevado el presupuesto de los 630 millones de euros iniciales a los casi 1.100 M €.

Sobre las aproximadas 40 hectáreas que se liberarán junto a la estación se prevé la construcción de unas 2.500 viviendas, dejando en éste área una superficie de 5,8 Ha. para zonas verdes. Éstas representarán 2 Ha. en la zona de Ariza, donde se construirán unas 620 viviendas en las 7 Ha.

edificables restantes. En las 26 hectáreas que queden libres en Argales se construirán otras 2.000-2.400 viviendas, con una superficie libre para zonas verdes de 4,6 Ha. Finalmente, está prevista la construcción de otras 200 viviendas en los terrenos de la actual estación de autobuses. Esta concreción en las cifras contrasta con la vaguedad de los datos sobre los edificios dotacionales, para los que se han dispuesto alrededor de 125.000 m². Estos equipamientos serán tanto de nueva construcción como edificios ferroviarios rehabilitados que servirán, a su vez, de hitos de la memoria ferroviaria de la ciudad. Está previsto, en este sentido, el diseño de una ruta histórica con el ferrocarril como protagonista e hilo conductor. Por último, se baraja una cifra de unos 145.000 m² dedicada a oficinas.

Al arquitecto Diego González Lasala "no le salían las cuentas" de esta operación. Además de considerar excesiva la edificabilidad que se plantea, no le cuadran las cifras dadas con sus propios datos. Así, frente a densidades de 53 viviendas/Ha. del proyecto, él baraja ratios que elevan esta cifra a más del doble, 110 viviendas/Ha., con los problemas de profundidad, alturas, movilidad y, en una palabra, densificación de las zonas. No hay que perder de vista, por ejemplo, que el área de la estación actuará de enlace con uno de los barrios más densos de Valladolid, por lo que la estrategia debiera ser justamente la contraria, el esponjamiento y la apertura de espacios. Los terrenos de Ariza y Argales evolucionarán en los bordes norte y sur, respectivamente, de un entorno que promete fuertes densidades y que carece de cualquier tipo de equipamiento.

Estas cifras de edificabilidad sólo podrían reducirse si, por parte de las diferentes administraciones, se inyectara dinero en la operación, de manera que no fuese necesaria una autofinanciación total dependiente de la venta de suelo. Igualmente, podría repartirse la vivienda de forma más homogénea a lo largo del corredor y no concentrarla, únicamente, en las tres zonas citadas. Ya se ha apuntado el efecto negativo sobre el uso social de la calle que podría tener la exagerada superficie dedicada a oficinas junto con la concentración del comercio. Sin olvidar que esta distribución de usos se apoya en dos quimeras: un plan de infraestructuras cuya filosofía es contraria al propio proyecto y un plan de movilidad impreciso, es decir, ambos planes apuntan en la dirección de un mayor uso del vehículo privado.

c) La movilidad (conexiones)

El proyecto de Rogers y su equipo hace especial hincapié en un nuevo modelo de movilidad apoyado en el impulso del transporte público a través del eje norte-sur que se creará sobre el soterramiento y una reordenación de las conexiones transversales. Como ya se ha apuntado, el eje se concibe como un bulevar, una vía multifuncional con un gran espacio peatonal central, un carril exclusivo en cada sentido para bicicletas, dos carriles para autobuses segregados, incluso, físicamente mediante arbolado o mediana para evitar invasiones, y un vial en cada sentido para el transporte privado, también separado del resto de vías. Sólo entre el Arco de Ladrillo y la conexión con la carretera de Soria se prevén dos carriles en cada sentido para automóviles.

Para mejorar las comunicaciones en sentido transversal, a los cruces ya existentes se suman 12 nuevas conexiones, de las cuales 10 serán en superficie y 2 subterráneas. La cifra puede parecer alta, no obstante se ha querido evitar un elevado número de cruces en superficie que, a modo de grandes rotondas, actuarían de nudo entre la zona este y oeste, con un efecto contraproducente de congestión del tráfico en esta dirección. Lo que se pretende con estas medidas es evitar que el eje norte-sur se convierta en una vía rápida (al estilo del Pº Zorrilla o la Avenida de Salamanca). Por este motivo, aunque este aspecto de la propuesta no ha sido bien recibido, se mantienen los túneles existentes en Vadillos, Circular y Labradores y el viaducto de Argales. La estrategia para potenciar

estas conexiones entre las mitades este y oeste de la ciudad es la de diseñar, sobre algunos de estos cruces, auténticos distribuidores del tráfico. Así, al norte, la reordenación de la actual Plaza Circular dará lugar al principal núcleo de comunicación entre los espacios residenciales y estanciales que surjan con el soterramiento; un segundo punto de distribución será la Plaza Rafael Cano (en La Pilarica) y, un tercero más al sur, el enlace que surja en lo que hoy ocupa una de las esquinas de los talleres ferroviarios, en la confluencia de la Avenida de Segovia, el Paseo de Farnesio y la Plaza del Carmelo. Al sur del polígono de Argales se situará el último de estos grandes distribuidores. A esta reestructuración hay que sumar la apertura de calles que comuniquen Las Delicias con el oeste de la ciudad. En este sentido, la prolongación de General Shelly y del Paseo de Farnesio a través de la Ciudad de la Comunicación, enlazaría este barrio con el Paseo de Zorrilla. La continuidad de estas calles hacia el río crearía una malla que, efectivamente, tejería la ciudad de este a oeste.

Un túnel entre Arco de Ladrillo y Paseo Farnesio

A finales de 2007 se confirmaba la creación de un túnel entre el Paseo de Farnesio y el Arco de Ladrillo, con dos carriles en cada sentido más otro exclusivo para transporte público. Esta infraestructura serviría para liberar de tráfico el entorno de la plaza Colón que atraería miles de coches diariamente. Se ratificaba así el soterramiento de los viales de acceso de vehículos a la que sería la nueva estación intermodal. Este túnel se descartó, finalmente, para abaratar el coste de la operación.

También forma parte de la estrategia de ordenación del tráfico la idea de jerarquizar y especializar las vías, de manera que se evite el tráfico de paso entre los barrios y el centro de la ciudad. Estas medidas se centran en la derivación del tráfico rodado en dirección norte-sur a través de la Avenida de Juan Carlos I, la Avenida de Salamanca y a través de las rondas. Si la Avenida de Salamanca actúa como auténtica vía de borde al oeste de la ciudad (entre el centro y la margen derecha del río), el enlace de Juan Carlos I (actual borde de Delicias) con Daniel del Olmo se quiere convertir en una vía de borde por el este de la ciudad.

Estos ejes, conexiones y distribuidores no tendrían ninguna funcionalidad si el protagonismo no se pone en el transporte público. El proyecto contempla, por un lado, la creación de 2 nuevas líneas de autobús urbano que sirvan de conexión entre los cuatro puntos cardinales de la ciudad. Al recorrer el eje norte-sur de forma segregada se estima (o eso se pretende, al menos) que el tiempo máximo de viaje entre cualquier barrio y el centro sea de 10 minutos, tiempo que se eleva a 15 minutos si hablamos de las localidades más cercanas a la capital. Esto implica una estructura en malla del transporte urbano que tenga, a su vez, continuidad con el transporte metropolitano a los municipios del alfoz. Con los ojos puestos más allá de la capital, se contempla la adecuación de la actual línea de Ariza como "corredor express" de transporte urbano e interurbano. Este nuevo vial de transporte daría servicio a futuras zonas residenciales (Ciudad de la Comunicación) y estanciales (parque de Las Norias), dando también acceso a parte de Las Delicias y del polígono de Argales. El recorrido de esta vía se conectará con el bulevar mediante un futuro cruce en superficie que se diseñará en la calle Hípica, facilitando el acceso al Pº Zorrilla a través de la Plaza del Ejército.

Todas estas medidas referidas tanto a los nuevos viales como a los cambios en la movilidad se plasmarán en el Plan Especial de Reforma Interior (PERI) que acompañará a los cambios y reparto

de usos del suelo recogidos en el PGOU.

La apertura de ciertos ejes como Recoletos hacia el sur sobre el suelo que hoy ocupan los talleres o las calles que unirán Las Delicias hacia el oeste con el Pº Zorrilla, tienen vocación de potenciar los accesos peatonales, junto con los nuevos cruces en superficie ya citados. Sin embargo, el proyecto también contempla la construcción de 14 aparcamientos subterráneos a lo largo del bulevar, en principio, con intención de disuadir del acceso al centro en automóvil.

Las buenas ideas sobre movilidad que se plantean son, por así decirlo, "gigantes con pies de barro". La política de infraestructuras que se ha llevado a cabo en la ciudad es contraria a la esencia del proyecto. Por un lado, tenemos ideas como ciudad compacta, mezcla de usos y prioridad del transporte público; por otro, nos topamos con esa realidad de que "no se construye ciudad, se construye construcción", sin orden ni forma, se segrega cada vez más el trabajo de la residencia y se prima (o no se incentiva ninguna otra alternativa) el uso del vehículo privado. La operación de soterramiento ha estado estrechamente vinculada a la recalificación de terrenos en la periferia de la ciudad, suelo cuyo desarrollo se vinculó a la financiación de infraestructuras con dinero público. Si las décadas finales del siglo XX han sido las del salto de la ciudad hacia el oeste, los primeros años del s. XXI van camino de convertirse en los de la gran expansión hacia el este. El crecimiento de municipios del alfoz como Renedo o, incluso más allá, hacia el valle del Esgueva, o las urbanizaciones en el borde de la ciudad deben su existencia a una red de transporte (las famosas rondas) que, sufragadas por el erario público y debiendo actuar como distribuidoras de un tráfico de paso por la ciudad, son utilizadas a diario como vías urbanas, auténticas calles interiores, por esa población que ahora vive en áreas segregadas de la ciudad. El colapso de dichas vías justifica, en un proceso que se retroalimenta peligrosamente, su ampliación y lo que eran rondas interiores en el futuro tendrán su espejo en las futuras rondas exteriores.

El traslado de los talleres y otras industrias ligadas al ferrocarril implica la salida de industria de la ciudad. Más allá de que no se ha reservado suelo industrial en las zonas liberadas, tampoco se ha contemplado ningún plan de movilidad para esos nuevos centros de trabajo que ahora provocarán un movimiento pendular de salida y entrada de la ciudad. Por su parte, el desplazamiento de la residencia a zonas periféricas -ya sea por elección personal o por la imposibilidad, dado el precio de la vivienda, de establecerse en el núcleo de la capital- obliga a miles de personas a utilizar el coche como principal medio de transporte. Pueden diseñarse los mejores viales de acceso rápido y jerarquizar las calles para ejercer cierta discriminación de volúmenes circulatorios pero si el engranaje de toda la operación no se articula sobre una política de transporte que realmente "ponga al coche en su sitio" y en planes de movilidad integral a escala metropolitana, entonces esas vías y calles que imagina Rogers pronto se verán colapsadas por el tráfico itinerante que a diario se desplazará desde el alfoz y las nuevas periferias urbanas al centro de Valladolid.

Cuando se habla de movilidad, pareciera que nos referimos al autobús como alternativa al coche. Al hilo de este proyecto, se ha planteado la posibilidad de utilizar el soterramiento para el diseño de un gran "Anillo Verde", un conjunto de itinerarios que enlazarían los parques y zonas verdes de la ciudad con los áreas naturales periurbanas. La reestructuración de la ciudad con el soterramiento representa, en este sentido, una oportunidad para paliar o aminorar algunas de las principales deficiencias del planeamiento urbanístico, como son la estrechez de las calles en muchas zonas (especialmente en los barrios del desarrollismo), la escasa área peatonal, la desconexión de la ciudad de las áreas verdes circundantes y el excesivo tráfico motivado por una preponderancia en el uso del coche como medio de transporte.

La expansión informe hacia las periferias urbanas y el crecimiento de los municipios del alfoz

nos ofrecen un futuro en clave metropolitana. Si la política económica tiene como objetivo atraer actividades productivas a la capital pero la política de vivienda expulsa a la población hacia el extrarradio, se están creando las condiciones que obliguen a movimientos itinerantes de entrada y salida a la capital. Este es el momento de plantear, dado el protagonismo que se quiere dar al transporte ferroviario en el futuro, conexiones metropolitanas mediante trenes de cercanías. Para ello sería necesario que este proyecto contemplase, por una lado, las vías de ancho ibérico en el soterramiento que permitieran la circulación de estos trenes y, por otro, sumar al apeadero de la Universidad, en dirección norte, un estación en localización sur, sea en el futuro centro económico de Argales o en otra ubicación que se considere oportuna.

Sólo integrando diferentes medios de transporte urbano e interurbano (autobús y tren) que garanticen rapidez y eficacia, y haciendo atractivos, seguros y agradables los itinerarios a pie o en bicicleta se conseguirá relegar a un segundo plano al vehículo privado y se creará una verdadera accesibilidad intermodal.

Algunas fechas de lo avanzado y la situación actual

- Las obras de excavación para posibilitar el soterramiento del tren en el Pinar de Antequera comenzaron en junio de 2008. Adif procedía a la creación de la primera pantalla exterior del primero de los túneles que se crearán en esta zona al sur de la capital.

- El 27 de enero de 2010 se publica el texto íntegro de la modificación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) que afecta a las 100 hectáreas de suelo liberado por el soterramiento.

- El 25 de enero de 2011 se pone en venta este suelo para revitalizar las obras del complejo, el corredor del nudo norte, el by-pass o la zona del Pinar de Antequera. Se buscan operadores inmobiliarios "para empezar la actuación", dado que la venta del suelo liberado con el soterramiento de las vías del tren es, por el momento, la única manera de financiar la operación urbanística.

- La fecha prevista para iniciar las obras de soterramiento de las vías del tren era 2014. En la actualidad, toda las operaciones previstas arrastran retraso debido al serio problema de la financiación.