



Actuación realista desde el punto de vista técnico

Óscar Puente ratifica su compromiso con la integración en superficie del ferrocarril en Valladolid por ser la solución viable

- El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible destaca la importancia de ampliar y remodelar la estación de tren de Valladolid, cuyas obras empezarán en 2025.
- El titular del Departamento ha defendido que el soterramiento es una “entelequia” y ha condicionado la continuidad de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad a seguir con las actuaciones ya en marcha.
- El proyecto de integración actualmente en marcha garantiza la máxima permeabilidad de la ciudad, poniendo al peatón y a la bicicleta en el centro, y estará concluida en 2030 tras una inversión de 1.500 millones de euros.
- La actuación permite mayor capacidad, fiabilidad y seguridad en la explotación ferroviaria y aporta flexibilidad al sistema ante futuras ampliaciones del servicio.
- Según el informe técnico de Adif, la opción del soterramiento implica empezar de cero el proyecto, incertidumbre en la ejecución, problemas para prestar los servicios, 19 años de actuaciones y al menos 2.765 millones de euros de inversión.

Madrid, 23 de febrero de 2024

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, ha ratificado hoy su compromiso con la integración en superficie del ferrocarril en Valladolid, un proyecto que ya está transformando la ciudad en el entorno de las vías del tren al mejorar la permeabilidad, promover la movilidad sostenible y apostar por zonas verdes, poniendo al peatón y a la bicicleta en el centro.

En este sentido, el ministro ha defendido que la integración en superficie actual es la opción más realista, al ser más viable desde el punto de vista



técnico y financiero, mientras que la opción del soterramiento es una “entelequia”.

“El soterramiento no es realista y genera muchas incertidumbres, mientras que el proyecto que ya está en marcha tiene toda la certidumbre del mundo. Solo hay dos alternativas viables. O la integración en superficie o la disolución y liquidación de la Sociedad Valladolid a Alta velocidad. La tercera no existe. El soterramiento es una entelequia que no tiene ninguna base ni técnica ni económica”, ha asegurado Óscar Puente tras la presentación al público de las distintas alternativas para integrar el tren en Valladolid que ha realizado Adif.

En este contexto, el ministro ha destacado la importancia de avanzar en la ampliación y remodelación de la estación Valladolid Campo Grande para poder adecuar el servicio ferroviario a las necesidades de la ciudad. Una actuación incluida en el proyecto de integración en superficie y cuyas obras estarán listas para comenzar en el cuarto trimestre de 2025. No en vano, Adif prevé tener aprobado el proyecto constructivo en diciembre de 2024 y proceder a su licitación en los primeros meses del próximo año

La renovación de la estación de tren incluye la construcción de un nuevo edificio sobre los andenes, que conectará ambos lados de la ciudad con una imagen moderna y funcional, y la ampliación de la playa de vías, lo que permitirá potenciar la capacidad de la estación y la versatilidad de sus servicios.

El edificio, que se levantará junto al inmueble histórico, dispondrá de una calle elevada adosada para peatones y ciclistas, que conectará con la futura terminal de autobuses. Para acceder a la conexión peatonal se dispondrá de escaleras mecánicas y rampas, mientras que la plaza de la estación nueva tendrá un diseño accesible y seguro, vegetación y zonas de sombra.

El proyecto, que cuenta con un presupuesto estimado de 170 millones de euros, incluye la construcción de un aparcamiento subterráneo con entre 675 y 700 plazas y la rehabilitación del edificio antiguo para dotarlo de nuevos espacios y funcionalidades.

Proyecto viable y eficiente

La transformación de la estación es una actuación fundamental de la integración en superficie del ferrocarril en Valladolid. Un proyecto que ha sido valorado por Adif como el más adecuado, eficiente y viable desde el



punto de vista técnico. Así, el ministro ha defendido la continuidad de las actuaciones para garantizar la transformación de la ciudad y contribuir a mejorar su movilidad, mientras se asegura la capacidad de crecimiento del servicio ferroviario para atender a las futuras demandas.

En este sentido, la integración en superficie o 'blanda' ofrece una certeza en su ejecución, puesto que ya cuenta con proyectos redactados y obras ejecutadas o en ejecución y licitadas y no requiere de tramitaciones ambientales. Así, se prevé que las obras, que apuestan por devolver el espacio al peatón y conformar un parque lineal paralelo a la vía formado por vegetación, zonas de estancia, paseos y carriles bici, estén completadas en unos cinco o seis años, es decir, en 2030.

Asimismo, en la zona centro, se prevé soterrar la carretera del Paseo del Arco de Ladrillo para que los vehículos circulen por debajo de las vías del tren, eliminando el viaducto y transformando la calle mientras se gana en seguridad y accesibilidad. También se eliminará la carretera en altura de la Avenida Zamora, conectando los tráfico con una gran rotonda rodeada de zonas verdes, y se creará un nuevo paso inferior en la calle Licenciado Bellogin, siguiendo el ejemplo de la calle Panaderos y Labradores.

El coste total de la intervención, que cuenta con 17 actuaciones de permeabilización transversal, alcanza en total los 1.500 millones de euros (IVA incluido). Así, el presupuesto global incluye:

- Construcción de la Variante Este para el paso mercancías
- Soterramiento Pinar de Antequera
- Nuevo complejo ferroviario exterior
- Canal integrado
- Nueva estación sobre vías
- Desarrollo de los terrenos liberados
- Nueva estación autobuses

Sólo las actuaciones de integración suponen 350 millones de euros de inversión (IVA incluido).

Además, entre las ventajas de promover la integración en superficie destaca que la ejecución de las actuaciones es compatible con la explotación ferroviaria, que permite una flexibilidad del sistema ante ampliaciones futuras, menores costes de mantenimiento y explotación y una mayor seguridad al permitir aplicar soluciones convencionales para la evacuación de los viajeros.



Soterramiento

Por su parte, el estudio técnico de Adif desaconseja optar por soterrar las vías del tren a su paso por la ciudad por las incertidumbres que generan los prolongados plazos de tramitación, redacción, ejecución y puesta en servicio, por el impacto en la movilidad derivado de las complejas situaciones provisionales urbanas durante las obras, las limitaciones de la futura infraestructura para absorber o adaptarse a futuras demandas de servicios y los elevados costes.

Adif ha estimado en 1.570 millones de euros (IVA incluido) el presupuesto para llevar a cabo el soterramiento en trama urbana a lo largo de casi seis kilómetros, frente a los 795 millones de euros estimados en la solución del proyecto básico de 2007. El coste se eleva hasta los 2.765 millones de euros (con IVA) con la operación global.

- Construcción de la Variante Este para paso mercancías
- Soterramiento Pinar de Antequera
- Nuevo complejo ferroviario exterior
- Canal soterrado
- Nueva estación subterránea
- Urbanización franja ferroviaria
- Desarrollo de los terrenos liberados
- Nueva estación autobuses
- Gastos de financiación

Un presupuesto que implica un fuerte esfuerzo financiero por parte del Ayuntamiento de Valladolid, la Junta de Castilla y León y el Ministerio.

El gestor ferroviario señala que el proyecto básico de 2007 no se puede aprovechar y empezaría de cero el planteamiento de la actuación con una nueva solución, por lo que tardarían más de ocho años en ver las primeras obras, siempre que el nuevo estudio informativo obtuviera la Declaración de Impacto Ambiental favorable (DIA). Así, de poder ejecutarse, el soterramiento no estaría concluido hasta dentro de unos 19 años.

No en vano, el proyecto original contemplaba soterrar dos vías de ancho internacional, lo que limita la prestación de servicios en ancho ibérico, como los servicios de proximidad o la circulación de trenes de media y larga distancia convencional.



Nota de prensa

En este sentido, Adif señala que no es suficiente con construir dos vías, aunque se dispusieran vías en ancho mixto, por cuestiones de capacidad y fiabilidad en un eje troncal de la red de alta velocidad que conecta el centro con el norte peninsular, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, con una demanda creciente tras la liberalización ferroviaria. Por ello, se plantea como solución soterrar al menos tres vías, una de ellas en ancho ibérico.

Para esta opción se requiere una excavación con tuneladora de grandes dimensiones, ya que la sección necesaria es de 16,3 metros (210 m²), mayor que la de los túneles de la M-30 de Madrid o del túnel de Santa Lucía en Italia. Además del tipo de suelo, esta alternativa afronta una serie de dificultades, como falta de espacio para las operaciones de la tuneladora, afecciones prolongadas a edificios residenciales, corte prolongado de acceso a garajes y afección a viario de la ciudad, así como la necesidad de prolongar el tramo soterrado al sur y al norte.

En este sentido, en el lado norte, el paso inferior Nochevieja es incompatible con rampa de entrada con tres vías por falta de espacio. Además, se tardarían unos dos años en construir la tuneladora, que requiere una inversión de 105 millones de euros, y se tendría que excavar tres millones de m³ de tierra.

Por su parte, una solución con 4 vías implicaría desplegar una infraestructura en bitubo, lo que obliga ejecutar un pasillo de 36 m de ancho, con secciones de 12 m de diámetro, con los sobrecanchos de trabajos y pantallas (42 m) en los accesos a la estación. Y ahí se señala una de las principales dificultades porque a la altura del Arco de Piedra solo se cuenta con un margen para 32 m de ancho.

Entre los inconvenientes de la opción del soterramiento destaca:

- Afectación a la permeabilidad
- Corte prolongado del servicio ferroviario durante las obras en el ámbito de la estación
- Necesaria demolición de los pasos subterráneos de Labradores y Panaderos
- Complejas situaciones provisionales y prolongados desvíos ferroviarios en fase de obra
- Afección a edificios







Nota de prensa

- Afcción a servicios afectados en entorno urbano (nueve meses de corte)
- Interrupción flujo de aguas subterráneas
- Ocupación de más de 250 hectáreas de terreno durante las obras
- Rigidez de la solución. Imposibilita ampliaciones futuras.
- Merma capacidad intrínseca al soterramiento en playa de vías de la estación.
- Estación soterrada con andenes sin iluminación natural, peor calidad de aire y de ambiente
- Gran complejidad evacuación de los viajeros
- Dificultades extremas extinción de incendios, e
- Incremento de costes de mantenimiento/explotación.



Integración del ferrocarril en Valladolid

En superficie VS Soterramiento

	Plazo Tiempos de ejecución, tramitación, redacción y puesta en servicio	5-6 años	17-19 años
	Costes Costes de las obras por parte de todas las Administraciones	1.500 M€	2.765 M€
	Ferrocarril Capacidad de adaptación y ampliación de la infraestructura y la operación	Flexibilidad	Rigidez
	Ciudad Inicio de obras	Ya en marcha	Empezar de cero





Nota de prensa





Nota de prensa



La nueva valla



Paseo del Arco de Ladrillo



Nota de prensa

Estación de Valladolid-Campo Grande

