

RESUMEN EJECUTIVO
MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN URBANA DE VALLADOLID


Valladolid, marzo de 2008

Vidal y Asociados Estudio de Arquitectura, S.L.
Colegiado COAM nº 50.617

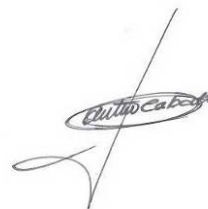


D. Antonio Fernández
Gerente de la UTE



Richard Rogers Partnership
Vidal y Asociados arquitectos


D. Antonio Cabado
Consejero Delegado de VAV



0. ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES	4
1.1.	Introducción.....	4
1.2.	Antecedentes.....	4
1.3.	Breve descripción de la actuación.....	5
2.	ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SECTOR DE APLICACIÓN	7
3.	OBJETIVOS	10
3.1.	Objetivos de la Modificación.....	10
3.2.	Objetivos de la actuación.....	10
3.2.1.	Objetivos en relación a los Espacios Verdes.....	11
3.2.2.	Objetivos en relación a la Movilidad y el Transporte sostenible.....	12
3.2.3.	Objetivos en relación al Corredor.....	13
3.2.4.	Objetivos en relación a los nuevos barrios.....	13
4.	CONVENIENCIA DE LA MODIFICACIÓN	15
4.1.	Incompatibilidad con el Planeamiento vigente.....	15
4.2.	Previsión en el propio Plan General.....	15
4.3.	Mejora de la calidad urbana y de los aspectos estéticos.....	15
5.	DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA	16
5.1.	Corredor ferroviario.....	16
5.2.	Los Nuevos Barrios.....	20
5.2.1.	Talleres Centrales.....	21
5.2.2.	La Esperanza y el Parque de Ariza.....	22
5.2.3.	Argales.....	23
5.2.4.	Antigua estación de autobuses.....	24
5.3.	Servicios Urbanos.....	24
5.3.1.	Red de saneamiento.....	24
5.3.2.	Red de Abastecimiento.....	26
5.3.3.	Red de Distribución de Energía Eléctrica.....	27
5.3.4.	Red de Distribución de Gas.....	28
5.3.5.	Red de Comunicaciones.....	28
5.3.6.	Red de Riego.....	29
6.	Estudio del impacto de la Propuesta de Ordenación sobre el Transporte y la Movilidad	30

6.1.	Principales ejes de la propuesta.....	30
6.2.	La accesibilidad a las estaciones de ferrocarril y autobuses	32
7.	RELACIÓN DE LAS DETERMINACIONES CON CARÁCTER GENERAL	34
7.1.	Clasificación del Suelo	34
7.2.	Delimitación del Sector	34
7.3.	Uso Global	34
7.4.	Sistemas Generales	34
7.5.	Densidad edificatoria	35
7.6.	Variedad urbana.....	35
7.7.	Densidad de población.....	35
7.8.	Integración social.....	35
7.9.	Variedad tipológica	35
8.	RELACIÓN DE LAS DETERMINACIONES CON CARÁCTER DETALLADO	36
8.1.	Aprovechamiento Medio	36
8.2.	Ámbitos de gestión	36
9.	CUADROS DE CUANTIFICACIÓN	37
9.1.	Características del sector	37
9.2.	Parámetros urbanísticos de las áreas de ordenación pormenorizada.....	39
9.2.1.	Unidades de Actuación.....	39
9.2.2.	Parcelas privatizables	40
9.2.3.	Equipamientos	42
9.2.4.	Espacios Libres	43
9.2.5.	Corredor Sostenible Equipado.....	44
9.2.6.	Aparcamientos públicos.....	45

1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

1.1. Introducción

El presente documento denominado Resumen Ejecutivo forma parte de la documentación relativa a la modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid tramitada a instancias de la sociedad pública Valladolid Alta Velocidad 2003.

El objeto del documento es realizar una síntesis en la que se recojan los principales aspectos de la modificación. En ningún caso el presente documento tiene la pretensión de sustituir el contenido del resto de documentos que integran la presente Modificación, y a ellos se remite para ampliar la información aquí recabada.

1.2. Antecedentes

Desde hace años diferentes administraciones, y la ciudadanía de Valladolid en general, han venido estudiando las alternativas que se han presentado para tratar de compatibilizar la presencia de la línea de ferrocarril Madrid - Irún con los desarrollos urbanos que, a lo largo del tiempo, se han ido consolidando a un lado y otro de las vías.

En el año 1996 se aprobó la actualización del Plan General de Ordenación Urbana que propuso la adopción de una decisión en base a un estudio posterior que evaluase cualquier alternativa posible

Posteriormente, el Ayuntamiento de Valladolid creó INDEVA con la intención de gestionar las actuaciones necesarias para abordar la problemática del ferrocarril en la ciudad. INDEVA concluyó en estimar más viable la alternativa que contempla el soterramiento del actual trazado a su paso por la ciudad consolidada y la construcción de un ramal exterior para el paso de mercancías.

A principios del año 2002, dicha alternativa fue presentada por parte del Ayuntamiento al Ministerio de Fomento, acompañada de un estudio urbanístico y económico que mostraba la viabilidad del conjunto de la operación partiendo de la financiación de la operación con las plusvalías generadas por la reconversión urbanística de los terrenos liberados. En mayo de 2002 se acordó el impulso de las tareas de estudio de las medidas

técnicas y económicas a adoptar.

Fruto de esta decisión se suscribió un Convenio entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE y GIF con fecha 6 de noviembre de 2002 (B.O.E. nº 129, de 30 de mayo de 2003), en el que se establecen los objetivos y la participación de cada una de las administraciones actuantes.

Para el desarrollo y cumplimiento de las acciones que se describen en dicho convenio se constituyó la Sociedad "Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.", integrada por el Ayuntamiento de Valladolid, la Junta de Castilla y León, RENFE y GIF (equivalente al actual ADIF).

En Junio de 2005 Valladolid Alta Velocidad 2003 adjudicó mediante concurso a la UTE formada por Richard Rogers Partnership, Vidal y Asociados Arquitectos e Idom la realización de los trabajos de redacción de la modificación del P.G.O.U. 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 ordenación del ámbito es una Modificación Puntual de Plan General que establezca la ordenación detallada.

Los trabajos se enmarcan dentro de otros trabajos para preparar la llegada de la Alta Velocidad a Valladolid como son la construcción de una nueva variante destinada al tráfico de trenes de mercancías o la construcción de un área destinada a la implantación de las nuevas instalaciones ferroviarias (nuevos Talleres, nueva estación de mercancías y Redalsa) en el Este de la ciudad.

1.3. Breve descripción de la actuación

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 que ponga en oportunidad los suelos liberados y permita 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 actualmente 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.

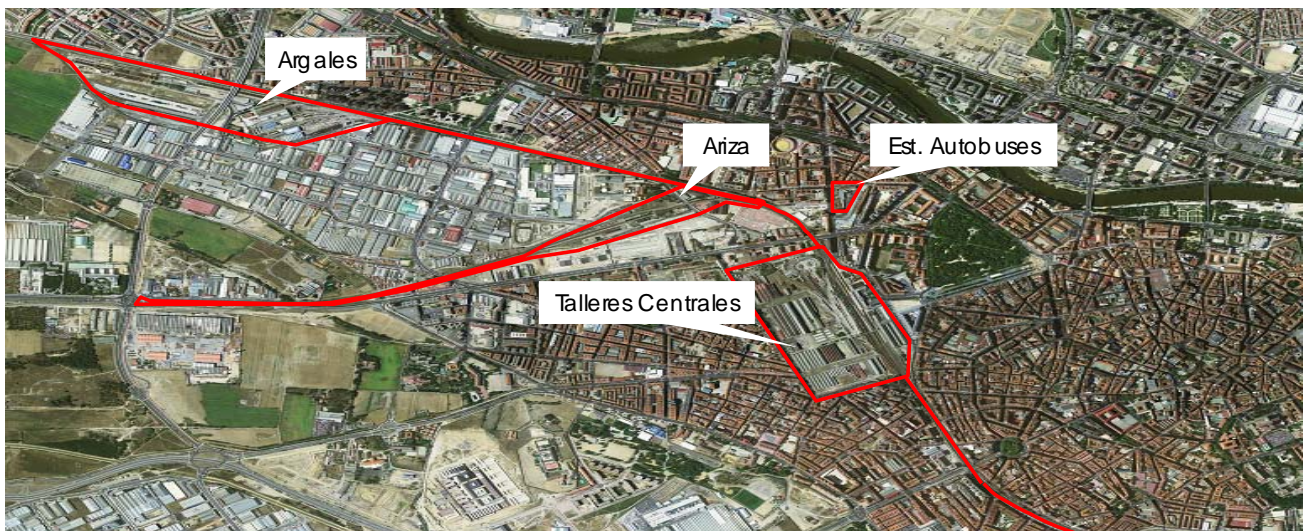
Por otro lado, la reestructuración de la red arterial ferroviaria contempla la posibilidad de crear una moderna red de transporte de viajeros y mercancías.

De esta forma Valladolid y el ferrocarril vuelven a estar unidos en un ambicioso proyecto con consecuencias similares a las que produjo la puesta en servicio del ferrocarril en la ciudad en el siglo XIX.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SECTOR DE APLICACIÓN

El conjunto del ámbito de estudio objeto de la Modificación Puntual del PGOU de Valladolid, abarca una vasta zona céntrica de la ciudad en su eje norte-sur con una superficie aproximada de un millón de m² que se puede dividir en seis espacios homogéneos de terrenos localizados a lo largo de los diferentes tramos del trazado ferroviario actual incluyendo:

- las líneas “Madrid-Hendaya”,
- los terrenos de Talleres y Estación de Campo Grande,
- la actual Estación de Autobuses,
- los terrenos de las instalaciones de Ariza a los que se añade, en su caso, los terrenos de titularidad municipal en el ámbito de la antigua azucarera Santa Victoria
- las instalaciones correspondientes a la Terminal de Contenedores de Argales incluido REDALSA
- Los terrenos exteriores necesarios para resolver las conexiones con los sistemas generales, tanto viarios como de espacios libres públicos, equipamientos e infraestructuras.



La superficie del sector no supera las 100 hectáreas, por lo que no es necesario trámite ambiental. En concreto, la superficie del ámbito de la Modificación asciende a 99,78

hectáreas. Su ámbito de gestión conforma un único Sector, de 99,61 hectáreas.

La diferencia entre ámbito y sector se debe a que se excluyen del sector, aunque sí se incluyen en el ámbito de la Modificación Puntual, las áreas en las inmediaciones de los Sistemas Generales existentes, para resolver desajustes entre el parcelario catastral y las delimitaciones del Plan General vigente.

Todo el ámbito es objeto de ordenación pormenorizada por la presente Modificación Puntual. Además, la totalidad del ámbito está constituido por parcelas cuya titularidad ostenta alguna de las administraciones agrupadas en la sociedad Valladolid Alta Velocidad. Por tanto, la gestión posterior de los suelos se simplificará ya que existirá un único propietario.

No obstante, la desafección de los terrenos no podrá producirse hasta que las actividades actuales se trasladen. El Plan de Etapas deberá establecer las fases de urbanización; aunque se presupone cierta flexibilidad ya que los suelos a liberar dependen de los usos ferroviarios, que no pueden detener su actividad.

A continuación se incluye una tabla con la relación de las parcelas catastrales incluidas en el Sector, así como los totales de Ámbito y Sector.

Referencia Parcelaria	Titular	Área (m ²)	Uso actual
5395011	ADIF	77.103,66	CATV
5093501	ADIF	15.033,28	Vía Madrid Irún
5711501	VAV	5.985,73	Anteriormente I+D Ebro
5816801	Junta de Castilla y León	15.810,08	Estación autobuses
6298401	ADIF	9.363,02	Vía Sur Ariza
6318201	Ayuntamiento	4.579,19	Biblioteca
5395030	ADIF	15.062,95	Colegio Internacional
5395031	ADIF	59.685,25	Redalsa
5395032	ADIF	109.998,83	CTT
5508213	ADIF	499,64	Casa paso nivel
5711502	ADIF	242,86	Subestación
5711503	ADIF	1.244,36	Vía Ariza
5915801	ADIF	18.492,70	Vía Madrid Irún
5915802	ADIF	1.708,71	Vía Ariza
6007601	ADIF	72.031,81	Estación La Esperanza
6199372	ADIF	324,41	Subestación

Referencia Parcelaria	Titular	Área (m²)	Uso actual
6415801	ADIF	319.937,04	TCR
6818201	ADIF	282,76	TCR
7728801	ADIF	33.112,11	Vía Madrid Irún
7932601	ADIF	34.246,08	Vía Madrid Irún
Desconocido 1	ADIF	23.408,00	Vía Ariza
Desconocido 2	ADIF	7.452,14	Vía Ariza
Desconocido 3	ADIF	1.319,98	Vía Ariza
TOTAL		826.924,59	
Uso y dominio público	Ayuntamiento	159.130,41	Viarío y comunicaciones
TOTAL SECTOR		986.055	
Uso y dominio público	Ayuntamiento	11.718	Varios
TOTAL ÁMBITO		997.773	

3. OBJETIVOS

3.1. Objetivos de la Modificación

El objetivo principal de la presente Modificación es dotar de soporte legal a la reordenación urbana que se desea llevar a cabo en el área Ferroviaria Central de Valladolid.

Se pretende modificar las determinaciones generales del PGOU actualmente vigente con respecto a este ámbito, así como establecer la ordenación detallada completa de todos los suelos inscritos en esta área, evitando la necesidad de formulación de un planeamiento de desarrollo posterior y facilitando la actividad de gestión urbanística.

3.2. Objetivos de la actuación

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 de la nueva 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

3.2.1. Objetivos en relación a los Espacios Verdes

3.2.1.1. Vertebración

El espacio que queda vacante se aprovecha para crear un parque lineal. Será, a la vez, varias cosas:

- Un paseo
- Una serie de pequeños parques
- Un camino ciclista
- Un espacio para nuevos equipamientos de la comunidad
- Un parque lineal que recorrerá la ciudad
- Un pasillo para un nuevo sistema de transporte público que unirá las cuatro esquinas de Valladolid

Este espacio lineal, que recorrerá la ciudad por entero de Norte a Sur será el primero de una serie de elementos que definirán una nueva estructura urbana en Valladolid: una espina dorsal, un elemento estructurante sobre el cual los varios elementos que componen la propuesta se organizan y articulan.

3.2.1.2. Integración

Diferentes espacios libres se encuentran dispersos por los barrios de la ciudad, están en general aislados. La falta de conexión provoca la sensación de escasez de espacios verdes. Con la ciudad irrigada por los nuevos ejes verdes, se crea una red de espacios rica y compleja que conecta las diferentes zonas verdes y la estructura general vegetal de la trama urbana.

Esta red comprende una malla irregular que combina una amplia gama de tipos de parques y plazas en el centro de la ciudad, atados o unidos a espacios libres de gran escala situados en los bordes urbanos. La trama resultante integra una combinación rica de espacios de diferentes escalas y calidades.

3.2.1.3. Arco de Ladrillo

Un punto clave en la ciudad es Arco de Ladrillo en su tramo entre Puente Colgante y Paseo Farnesio. La nueva plaza que se propone en torno al Arco de Ladrillo y el Depósito

de Locomotoras conformará el nodo central del nuevo bulevar que atraviesa la ciudad, y actuará, a la vez, de espacio público, vía pública y gran elemento orientador, que, incorporando la bella estructura histórica de ladrillo, hará más agradable la entrada al centro.

3.2.2. Objetivos en relación a la Movilidad y el Transporte sostenible

3.2.2.1. Reconexión

La estructura urbana existente se halla gravemente distorsionada, no sólo por el número limitado de puentes sobre el río, sino también por el pequeño número de túneles y viaductos que permiten el cruce de las vías del tren. Como consecuencia, hay una presión substancial sobre esos pocos puntos, que resultan en altos niveles de congestión y conflictos de movimiento en esas zonas.

Restaurar conexiones a través de trazado de las vías tendrá como resultado un sistema de tráfico mucho más distribuido, y se conseguirán grandes mejoras en los puntos clave del corredor.

3.2.2.2. Valladolid metrópolis

La llegada de la Alta Velocidad (operativa ya desde Diciembre de 2007) está ayudando a reforzar el rol de Valladolid como centro regional, pero para explotar totalmente esta oportunidad, Valladolid debe crear un sistema de transportes más integrado, con el nuevo intercambiador de transportes como base de operaciones.

Así, se fortalecerá la importancia de la nueva estación multimodal tren-autobús como centro neurálgico para las redes de transporte urbano, provincial, regional y nacional.

3.2.2.3. Intermodalidad

La operación de renovación urbana que se plantea a raíz de la llegada de la Alta Velocidad, en el caso de Valladolid, permite crear un gran nodo intermodal que persiga los objetivos de **favorecer el uso del transporte público** y por tanto contribuir a **crear una ciudad sostenible** en la que el vehículo privado pierda protagonismo.

3.2.2.4. Peatonalidad y transporte no motorizado

El eje existente que conecta la estación con el Casco Histórico a través de la Acera Recoletos, Calle Santiago, Plaza Mayor, Plaza Rinconada y la Plaza de Poniente representa las zonas con mayor actividad social de Valladolid.

Este eje se prolonga hacia el Sur de la estación y conecta simbólica y funcionalmente dos lados de Valladolid al corazón de la ciudad; Delicias y el nuevo barrio de Talleres.

3.2.3. Objetivos en relación al Corredor

3.2.3.1. Dotación

Con la desaparición de las vías en superficie, las comunidades vecinas se podrán reorientar y mirarse entre ellas, ayudando a sanar la división percibida entre las dos "mitades" de la ciudad. Cada uno de los barrios que lindan por el corredor podrá tener una dotación, construida sobre el lecho ferroviario, en el terreno liberado por el soterramiento.

3.2.3.2. Memoria

El ferrocarril jugó un papel importantísimo en la evolución de Valladolid hacia una ciudad industrial floreciente. A lo largo de la traza y en sus alrededores, hay un número considerable de estructuras y edificaciones que merece la pena conservar y restaurar. Proponemos que el nuevo Paseo sea también un modo de unir física y simbólicamente esas estructuras.

3.2.3.3. Reorientación

El frente continuo más largo de la ciudad es el que da fachada a las vías. Históricamente, estos frentes han sido perjudicados por ruidos, polución y mal acceso. Esta situación cambiará radicalmente con el desmantelamiento de la vía férrea en superficie.

3.2.4. Objetivos en relación a los nuevos barrios

3.2.4.1. Supeditación a los objetivos generales para la actuación

- Caracterización y jerarquización de los viales. Regulación de la situación de los accesos peatonales y rodados a las parcelas para preservar el carácter de las

calles.

- Recuperación y puesta en valor de piezas escogidas de arquitectura industrial

3.2.4.2. Sostenibilidad

- Requisitos de medidas pasivas en los usos de vivienda.
- Establecimiento de criterios ponderables de sostenibilidad
- Establecimiento de condiciones de diseño de espacios libres y jardines

3.2.4.3. Mezcla de usos

- Mezcla de vivienda protegida y vivienda libre para promocionar la variedad social.
- Fomento del pequeño comercio tradicional y la diversidad comercial
- Dispersión de los usos no residenciales en base a criterios de diseño a nivel ciudad o barrio

3.2.4.4. Densidad

- Adecuación de la densidad de los nuevos edificios a las condiciones de contorno.
- Alta densidad en base a criterios de diseño a nivel ciudad.

3.2.4.5. Calidad y diversidad arquitectónica

- Medidas para facilitar la libertad de actuación de los promotores y arquitectos
- Recuperación de la Calle como espacio urbano habitado socialmente
- Fomento de ocupación de las Plantas Bajas.

4. CONVENIENCIA DE LA MODIFICACIÓN

La presencia del ferrocarril en la ciudad ha actuado como motor para el desarrollo de Valladolid; sin embargo el paso del tiempo ha obligado a construir a uno y otro lado del corredor ferroviario. Se ha generado una barrera que impide la conexión fluida (tanto a nivel de movilidad rodada como peatonal) entre los barrios colindantes con las vías. También se producen problemas de seguridad por la presencia de pasos a nivel y problemas de contaminación acústica y visual.

La solución del soterramiento resuelve los problemas de seguridad y permeabilidad transversal que las actuales vías provocan, y se resuelven los problemas de contaminación, tanto visual como sonora.

4.1. Incompatibilidad con el Planeamiento vigente

La previsión de nuevos usos urbanos desligados de un carácter industrial es contraria a las determinaciones actualmente vigentes sobre el ámbito de la Modificación.

No obstante, el propio Plan General asume esta incompatibilidad al prever la transformación del ámbito como se detalla en el punto siguiente.

4.2. Previsión en el propio Plan General

La Adaptación del PGOU de 2004 contempla en los artículos 95 y 96 de la normativa que se producirán “modificaciones derivadas del soterramiento del ferrocarril” y que los equipamientos afectados (estación de autobuses y estación de ferrocarril) se ajustarán a estas modificaciones. A la vista de esto, parece suficientemente justificada la oportunidad de la Modificación.

4.3. Mejora de la calidad urbana y de los aspectos estéticos

Tradicionalmente el corredor ferroviario ha transmitido una imagen negativa por diversas razones: sociales, estéticas, acústicas... Ahora, por medio de esta Modificación, se pretende cambiar esta situación y hacer del corredor ferroviario un espacio amable para el uso y disfrute de toda la ciudadanía mediante la reurbanización de todo el corredor.

5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

5.1. 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 consecuente crecimiento del área de centralidad de la ciudad lo han consolidado como eje articulador a escala urbana.

Invertir la situación existente de esta franja de terreno que ha sido durante la presencia del ferrocarril una frontera dentro de la ciudad y un "fondo de saco" donde el espacio urbano se fractura sin continuidad es uno de los principales objetivos de esta propuesta.

La condición de eje articulador nos permite comunicar a lo largo de todo su recorrido lo que se han considerado polos estratégicos de la ciudad. Estos polos se sitúan tanto en el centro de la ciudad como en su periferia: centro histórico, intercambiadores de transporte, nueva estación de tren, grandes zonas residenciales de la periferia y Universidad. Por este motivo, la propuesta consolida la importancia del corredor como eje de transportes en todo su recorrido.

Los requisitos existentes en cuanto al cosido transversal de la ciudad nos permiten crear numerosas líneas de penetración hacia el centro de la ciudad y a lo largo del itinerario ferroviario que posibilitarían la supresión de todos los pasos inferiores garantizando la continuidad del espacio público urbano.

En el marco del patrimonio histórico la linealidad de este elemento nos ha facilitado la conexión de distintas edificaciones de valor patrimonial y arqueológico dentro del contexto ferroviario e industrial, así como religioso o cultural.

Por último, este nuevo espacio lineal mixto entre lo urbano y lo natural da soporte a los nuevos desarrollos urbanos edificatorios que se incluyen en nuestra propuesta y que a nivel de conexiones dependen linealmente de él.

Por todos estos motivos el nuevo eje lineal se configura como el nexo de unión y elemento articulador de las operaciones de reconexión urbana que son el objetivo principal del proyecto.

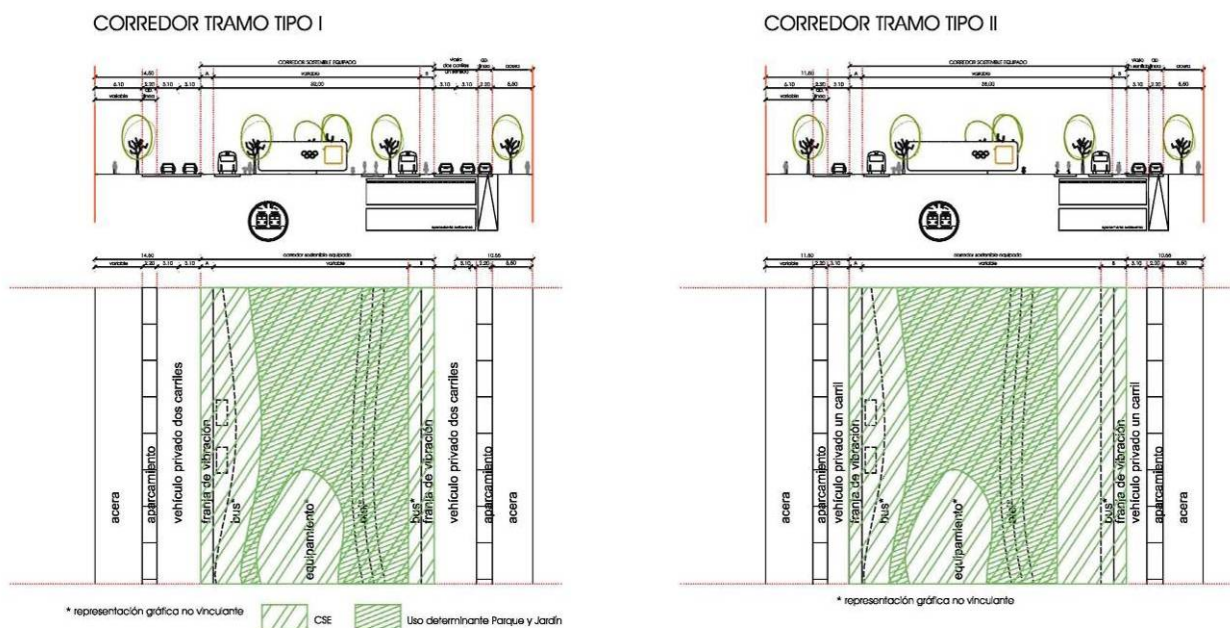
5.1.1.1. El Corredor Sostenible Equipado

El carácter "verde" del corredor es parte intrínseca de la propuesta, y así debe recogerse en la presente Modificación Puntual del PGOU. Sin embargo, el corredor no tiene

todavía, a día de hoy, todos los condicionantes de partida definidos:

- El proyecto constructivo del soterramiento se encuentra en redacción: La posición definitiva del túnel ferroviario, de sus salidas de emergencia y ventilaciones se desconocen
- El trazado del carril bus o cualquier otra plataforma de transporte público masivo y, por lo tanto, sostenible (tranvía, por ejemplo) no está desarrollado, así como la posición de sus paradas
- La solución concreta de cada una de las intersecciones con los viales transversales no está proyectada
- Los proyectos de los aparcamientos subterráneos públicos
- El uso de cada uno de los equipamientos y su ubicación concreta

Es por todo ello que no es posible plasmar en un plano del Plan General una división gráfica entre Zona Verde y el Viario sin arriesgarse a una equivocación grave que podría entorpecer el posterior desarrollo de los proyectos que se han mencionado más arriba. Así, se define en la presente Modificación Puntual del PGOU un nuevo uso pormenorizado, el de Corredor Sostenible Equipado, con las siguientes características:



El Corredor Sostenible Equipado (CSE):

- Consiste en espacios de uso público destinados al y disfrute de peatones y ciclistas
- Contiene el carril bici para que el trazado sea libre y pueda determinarse durante

el proyecto de urbanización

- Contiene el carril bus (carril de transporte sostenible) así como las paradas de autobús para que su trazado sea libre y pueda determinarse durante el proyecto de urbanización.
- Contiene una media de un 5% de su superficie de usos compatibles que incluyen deportivo, espectáculo, reunión y hostelería, entre otros, cuyo tamaño y ubicación final se determinará en el proyecto de urbanización. La superficie dedicada a usos compatibles podrá trasvasarse entre parcelas de la misma Unidad de Proyecto. En el Corredor Norte eso supone casi 3.500m² para dotaciones
- Es compatible con la ubicación de las diferentes infraestructuras en el bajo rasante
- Es compatible con el uso viario y comunicación, por lo tanto hace posible los ajustes necesarios de viario en el momento de la urbanización
- Es un espacio de cesión al Ayuntamiento, que será urbanizado totalmente con cargo a la operación, incluso las áreas destinadas a usos compatibles, hasta el momento en que se determine su uso definitivo
- Contiene como mínimo una media de un 65% de su superficie de parques y jardines. En el Corredor Norte eso supone más de 43.500m²

5.1.1.2. Estructura viaria

El corredor funciona como un bulevar verde continuo, con un carril en cada dirección para transporte público. El paso de transporte privado se intenta minimizar, dando servicio al tráfico local y evitando el tráfico de paso.

A lo largo de todo el corredor discurre un carril específico para bicicletas y otros sistemas ligeros que se deberán conectar con otros tramos de carril para bicicletas existentes en la ciudad.

El corredor da preferencia a los peatones y permite recorrer de forma continua la secuencia de espacios verdes y equipamientos. Bajo el corredor se ubicarán aparcamientos públicos, en las zonas que se delimitan en la serie de planos de ordenación Usos Bajo Rasante.

5.1.1.3. Principales espacios públicos abiertos

Se describen a continuación los principales espacios públicos existentes en el corredor, sin perder de vista, que el gran protagonista es el propio corredor en sí como elemento

vertebrador del resto de espacios públicos.

Plaza Norte

De aproximadamente 450 m de largo y 60 m de ancho, la Plaza Norte, es el espacio público articulador de la pastilla intermodal por su lado Centro Ciudad. De acceso peatonal inmejorable, por su punto central, a través de la prolongación de la Acera de Recoletos, distribuye, hacia el Noreste, a los viajeros de autobús y hacia el Sudoeste, a los de ferrocarril. En su subsuelo se distribuyen diversos usos ligados al de Sistema General Ferroviario y al de Sistema General Estación de Autobuses.

Plaza Sur

De aproximadamente 600 m de largo y 40 m de ancho, la Plaza Sur (situada al Sudeste del trazado ferroviario), es un espacio público compartido entre el área de accesos y salidas de la estación y su área de negocios adyacente y la nueva gran área residencial desarrollado al Sudoeste. Tiene carácter de eje comercial en ambos lados y de distribuidor de flujos para los accesos a la estación ferroviaria desde el Sur.

Su conexión con el centro de la ciudad está garantizado a través de la prolongación - peatonal- de la acera de Recoletos.

En parte de su subsuelo se desarrollará parte del programa ligado a la funcionalidad ferroviaria del Sistema General Ferroviario.

Plaza de los lucernarios

La plaza de los lucernarios se ubica sobre los andenes de la nueva estación de ferrocarril, y es un espacio de remanso, con potencial también de ser un punto de acceso rápido compartido para las estaciones de autobús y ferrocarril, donde incluso se podría ubicar una parada de taxis conjunta y un intercambiador tren-autobús-bicicleta-taxi.

En la plaza de los lucernarios se podría reubicar la marquesina de la actual estación ferroviaria, que es un elemento catalogado, así como la pasarela de acceso a los Talleres Centrales de Reparación.

Paseo de Farnesio

El Paseo de Farnesio conservará sus hileras de arbolado y se ampliará visualmente con aceras de mayor anchura en el lado Noroeste. Las edificaciones de uso residencial de nueva construcción en el nuevo barrio de Talleres contribuirán a su pacificación.

Plaza del Arco de Ladrillo

De forma irregular y sensiblemente parecida a la de una pajarita, esta nueva plaza propuesta tiene como principal objetivo liberar el entorno del Arco de Ladrillo, elemento catalogado de gran interés e importancia social, para convertirlo en el hito de un nuevo espacio público. Este elemento, puesto en valor, “marca” el punto de cruce de dos ejes urbanos de gran confluencia como el paseo del Arco de Ladrillo (Avenida de Madrid) y la nueva espina verde que surgirá con el soterramiento del tren. Dominando dicha encrucijada, organiza los flujos principales de este espacio.

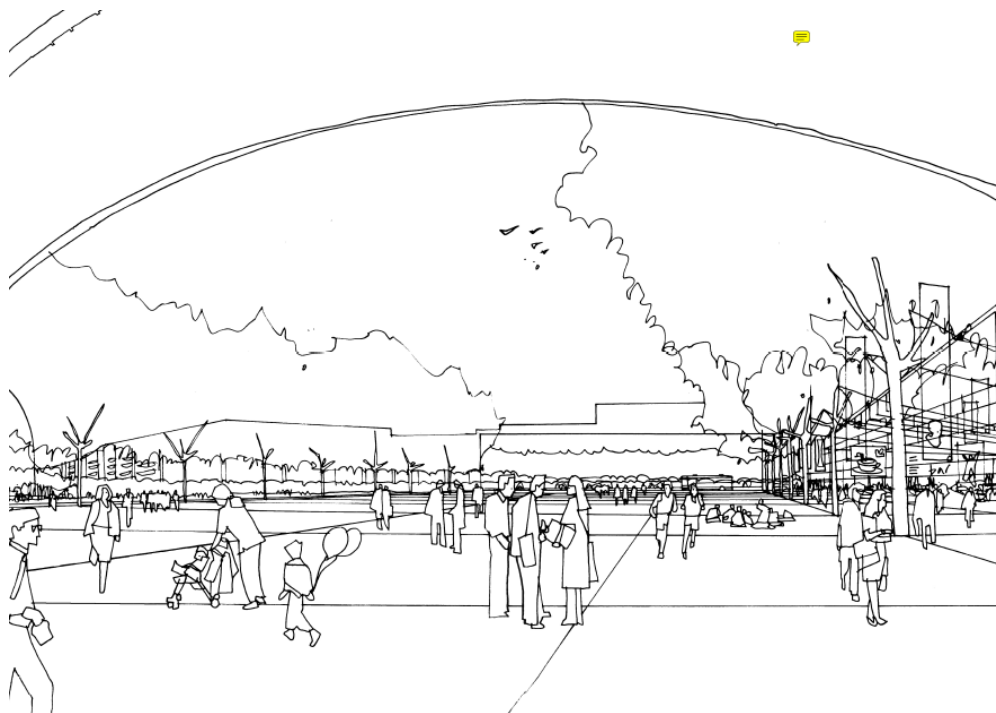


Imagen no vinculante de la configuración de la plaza

5.2. Los Nuevos Barrios

La vocación fundamental que ha marcado la estrategia de desarrollo de los nuevos barrios es la consolidación de una estructura urbana sólida, coherente a escala global y adaptable a las diversas escalas de relación.

La configuración de estas nuevas áreas ha sido el resultado de un doble proceso:

Por un lado, la configuración del espacio público desde el propio vacío a través de estrategias de configuración de fachadas, consolidación de frentes urbanos, configuración de la calle como un “espacio” propio.

Por otro lado la creación de los barrios desde la unidad de vivienda y sus diferentes

modos de relaciones, y la configuración del "macizo" como límite del espacio privado. Las relaciones lineales y estructurales se acompañan de la utilización de hitos que en torno a los ejes principales: Carretera de Madrid, Recoletos y corredor y se formalizan en edificios en altura o edificios significativos o monumentos. Estos hitos actúan como marcas que necesariamente señalizan la existencia y la relación de los nuevos desarrollos con el marco de la ciudad actual y los valores históricos y establecen nuevas relaciones espaciales y visuales en una ciudad asentada sobre un territorio principalmente plano.

De esta manera la estrategia de hitos y torres funciona como un tejido de líneas y puntos relevantes que fortalecen relaciones, re-establecen conexiones y ponen de relieve nuevas conexiones así como articulan conexiones futuras. Este tejido se organiza a través de una red definida por el eje del corredor ferroviario y ejes radiales que articulan centro histórico y periferias.

Centrando la atención en el tejido urbano y en la relación entre la calle y la manzana en los nuevos barrios, la lectura de la morfología existente y las condiciones de centralidad o periferia, zonas suburbanas, situaciones de contorno y bordes nos han llevado a la definición de diferentes tramas urbanas para cada uno de los barrios.

5.2.1. Talleres Centrales

El nuevo barrio de Talleres Centrales se encuentra en un entorno urbano consolidado y compacto. Su condición de centralidad repercute en parámetros como la densidad o la morfología. La relación con los bordes, la preexistencia de una serie de elementos y edificios con interés histórico industrial y la situación urbana al final del eje Recoletos -pero sin posibilidad de continuación clara y unívoca hacia Delicias- son las características diferenciadoras de este barrio.

Como primer acercamiento, la traza morfológica actual contenida por la situación de las vías y el muro perimetral que rodea todo el recinto de talleres, nos condujo a reflexiones sobre la estructura formal que debía tener el barrio, resultando de nuestro análisis el deseo de configurar una pieza que mantuviera una clara lectura del perímetro y de su relación con el entorno.

A otra escala, un análisis detallado de las construcciones existentes nos llevó a identificar qué edificaciones y elementos podrían conservarse, por su interés, posición, su versatilidad y su morfología.

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 atraviesa las calles que definen su perímetro - Paseo Farnesio y Calle Segovia - y garantiza la continuidad desde los barrios colindantes.

La retícula del viario conforma una red heterogénea y caracterizada que se adapta a las necesidades particulares de los distintos espacios. Así, los accesos y salidas de la pastilla intermodal en su lado se solucionan a través de la plaza Sur en la que se desarrolla un bucle con acceso y dispersión directo desde / a:

- Arco de Ladrillo a través de la calle Mikado y del túnel bajo ella.
- Delicias y a San Isidro.

Este bucle viario, de nueva construcción, libera al Paseo Farnesio de gran parte de su tráfico actual.

5.2.2. La Esperanza y el Parque de Ariza

Esta zona tiene una forma longitudinal en huso Noroeste-Sudoeste, y parte del corredor ferroviario hasta la primera ronda de circunvalación (V-20). En ella se ubican la antigua estación de La Esperanza y el Parque lineal de la línea ferroviaria de Ariza. Sus características específicas son:

- Es una cuña urbana que llega al interior de la ciudad desde el espacio exterior. Este carácter dinámico está ligado a la presencia de la línea férrea y tiene como potencial la rápida comunicación exterior-interior de la ciudad
- Su entorno urbano está disgregado, despedazado, planificado "a trozos"
- Su posición, en contacto con la espina verde sostenible del proyecto, la situará a 10 minutos a pie y a 3 en bicicleta de la nueva plaza del Arco de Ladrillo o 15 y 6 minutos de Campo Grande
- La existencia en ella de pequeñas edificaciones desperdigadas, ligadas al uso ferroviario y catalogadas

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

La rápida conexión interior - exterior (ciudad - campo) que caracteriza a este barrio tiene potencial también en relación a la conectividad: La cola de Ariza permite la construcción de una vía de acceso rápido y directo exclusiva para el transporte público

desde el exterior de la ciudad a la estación de ferrocarril y a la de autobuses. Este eje da soporte a una plataforma reservada de autobuses, que podrá ser utilizado tanto por los autobuses locales como por los metropolitanos.

Transversalmente, se da continuidad vial entre varias calles del entorno, tal y como se ha recogido en los planos de viario.

5.2.3. Argales

Argales es una zona de actuación muy amplia, que no tiene continuidad con el resto del ámbito. Su forma es de trapecio isósceles, con un recorte en su lado corto, formado por el hombro de la estructura del paso elevado de la V-20 sobre las vías de ferrocarril. Este recorte crea una imagen de falsa simetría en este ámbito.

La propuesta para Argales intenta dar respuesta a los fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano en el que se encuentra esta área:

- Su condición de vecindad con el trazado ferroviario previo a su soterramiento (en trinchera)
- Su división visual y física por el paso elevado de la ronda perimetral V-20
- Su linde al Norte y al Este con el polígono industrial de Argales
- La desarticulación urbana generada por la tipología en bloque abierto disperso al otro lado de las vías del tren
- Su vecindad hacia el Sur con el Sistema General de Espacio Libre "Parque de Argales" (única condición positiva)

Flanqueado por dos torres de oficinas, se crea una plaza pública debajo del viaducto de la VA-20 que conecta ambas partes del nuevo barrio. Este núcleo urbano resuelve no sólo el aspecto simbólico, también puede actuar como motor urbanístico de la zona. Este centro 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
- Algunos de los nuevos equipamientos previstos en Argales
- Viviendas protegidas al Norte y viviendas libres al Sur
- Carril bici
- Zonas verdes
- La única conexión rodada posible entre ambos lados de la pastilla Argales
- El inicio del bulevar de Argales

Así, con este núcleo central, el barrio se articula en franjas paralelas a las vías del tren. Al borde Oeste un parque lineal, a continuación una franja escalonada de edificación. Tras ella, una tercera franja de usos residenciales. La cuarta es la que integra la mayor parte de los equipamientos públicos.

Los límites del soterramiento a la altura del paso de Daniel del Olmo no han permitido la conexión directa del nuevo desarrollo de Argales con el resto de la ciudad a través del nuevo espacio del corredor lineal. El enclave cuenta con tres puntos de acceso al barrio: al Norte la conexión con la calle Fernández Ladreda, al Sur de la ronda la conexión con la calle Bronce y al Este con la calle del General Solchaga. En estos puntos también se proponen dos pasarelas elevadas para peatones.

5.2.4. Antigua estación de autobuses

El solar de la antigua estación de autobuses se reconfigura como dos solares separados por una zona verde y un vial. El interior de manzana se reserva a un equipamiento y en la esquina de Arco de Ladrillo y Puente Colgante - por su situación estratégica como cruce de ejes urbanos - se ubicará un edificio-hito en altura, de uso principalmente residencial.

5.3. Servicios Urbanos

5.3.1. Red de saneamiento

5.3.1.1. Zona de Argales

La zona de Argales está configurada como una franja Norte-Sur de unos 500 metros de anchura y unos 2.500 metros de longitud. Esta franja está atravesada aproximadamente en su zona central por la Ronda Interior Sur- C/General Solchaga (V-20).

El hecho de que existe un colector de diámetro 2.500 mm que, procediendo del Oeste, discurre con la Ronda Interior Sur atravesando la parcela en cuestión condiciona la solución a adoptar.

Ésta se plantea como dos colectores: Uno que comenzando en el Norte de la parcela, discurre por la calle paralela al FFCC hacia el Sur hasta llegar al cruce con la Ronda. Por su parte la zona Sur se dispone de un colector simétrico que comenzando en la punta Sur del sector discurre hacia el norte hasta encontrarse con el anterior junto a la Ronda. Estos dos colectores acometerán al colector de diámetro 2500 mm existente en la ronda

interior sur.

Ambos colectores se han planteado como tubería de hormigón armado de diámetro 1200 mm, salvo el tramo final del colector sur que se incrementa a 1500 mm.

Para dar servicio a la propuesta de ordenación desde estos dos colectores paralelos al FFCC se dispone una red de colectores perpendiculares a los anteriores en la parte norte (coincidiendo con las alineaciones de las calles previstas siendo de diámetros 700 y 800 mm) y de un colector paralelo al colector sur que se junta con el ya descrito antes de descargar sobre el colector existente de la ronda.

5.3.1.2. Zonas de Talleres Centrales, Ariza y Estación de Autobuses y Emisario paralelo al FFCC

Como principal elemento estructurante, se incorpora, con ciertos matices, una de las actuaciones de adecuación incluidas en el "PLAN DIRECTOR DE LA RED DE ALCANTARILLADO DE LA CIUDAD DE VALLADOLID". Se trata del emisario paralelo a la vía del ferrocarril. Dicho emisario parte del extremo norte del ámbito hasta llegar al barrio de los Talleres Centrales.

En la solución propuesta para este ámbito se considera que la totalidad de la zona de Talleres se evacua por la calle Farnesio, para lo cual se dispone el emisario por el lado norte de la calle manteniendo la red existente por la misma e incorporándola al nuevo emisario en las cercanías del Paseo del Arco de Ladrillo.

El emisario, a su paso por la calle Farnesio, estará formado por un tubo de hormigón de diámetro 2.200 mm y un 0,2% de pendiente. Dispondrá de ramales perpendiculares al mismo hacia el Norte coincidiendo con las alineaciones previstas para las calles.

Este emisario, está preparado para recoger el resto de áreas definidas, algunas de las cuales están ya consolidadas y otras en ejecución (Cicova, Cuarteles...).

El emisario de Farnesio, una vez cruza el paseo del Arco de Ladrillo, discurre por el Camino de la Esperanza incorporado la estación de Ariza, en concreto la zona Norte. A partir del cruce con el paseo del Arco de Ladrillo, el diámetro del emisario aumenta hasta los 2.600 mm, manteniéndose la pendiente.

Posteriormente, el emisario llega al soterramiento del FFCC discurriendo hacia el Sur paralelamente al mismo y por su lado Este hasta que llega al cruce con a C/Daniel del Olmo donde incorpora el ovoide procedente de la citada calle.

El colector principal de 2.600 mm seguirá hacia el Oeste por Daniel del Olmo hasta llegar

al parque existente donde se ubicaría el Tanque de Tormentas de Daniel del Olmo que ayudaría, junto con el volumen del colector creado, a laminar los periodos de lluvia evitando los vertidos al cauce del río.

5.3.2. Red de Abastecimiento

5.3.2.1. Argales

La acometida principal se plantea al Norte de la parcela desde colector de 600 mm existente en la C/Daniel del Olmo. Desde aquí y paralelo al trazado del FFCC con diámetro 400 mm se llega a la parcela, desde la cual se realiza una red mallada de distribución.

Esta red siguiendo la propuesta urbana de los viales presenta otros dos puntos de acometida, ambos al Este de la misma.

La primera conectando con la conducción de diámetro 250 existente en la C/General Solchaga y la segunda al Sur de la misma a otra red existente que ayudaría a cerrar la malla.

5.3.2.2. Talleres Centrales

El suministro de la Zona Talleres de RENFE se prevé realizar desde las redes de:

- Ctra. Segovia (300 mm), al Noreste de la parcela.
- Paseo de Farnesio (150 mm), en este tramo existe una red de diámetro 150 mm existente en el lado de la calle a desarrollar la operación. Se propone sustituir este ramal por uno de diámetro 200 mm.
- Paseo del Arco de Ladrillo (400 mm), conectando con el 400 existente en el citado paseo damos acometida al Sur de la parcela.
- Para finalizar las acometidas de la zona 1 y favorecer el cierre de la red mallada propuesta se propone además acometer:
- Paseo de San Isidro (700 mm), conectar desde el Norte de la zona y paralelamente al trazado del soterramiento del FFCC con un diámetro 300 a la red principal de San Isidro.

Desde estas acometidas se ha diseñado una red mallada según la propuesta urbanística. Además se ha planteado la posibilidad de al Oeste aprovechar la acometida existente en la C/Estación del Norte para la futura estación.

5.3.2.3. Ariza

Dentro de las necesidades planteadas, se han incluido dos redes que se definen a continuación:

- Conexión con el 600 mm existente en Daniel del Olmo a la altura del cruce con el FFCC. Desde aquí y paralelamente al FFCC se discurre hacia el Norte con conducción de 300 mm hasta la calle Camino de la Esperanza...
- Desde la zona de conexión entre Daniel del Olmo y la zona más al Sur de Ariza se lleva un 300 mm desde el 600 mm existente en Daniel del Olmo a lo largo de la pastilla de Ariza. Este colector se conecta en el Camino de la Esperanza con la anterior.
- Finalmente desde el punto de conexión de las dos se continúa con diámetro 250 mm paralelamente al soterramiento del FFCC hasta conectar en el Paseo del Arco de Ladrillo al 400 mm existente.

Aunque éstas conexiones parecen excesivas para la pastilla correspondiente a Ariza, si que han de ser importantes de cara al resto de las operaciones urbanísticas de la zona.

5.3.3. **Red de Distribución de Energía Eléctrica**

Se ha contactado con la compañía suministradora reflejando la situación de las redes actuales y planteando al día de hoy la previsiones que se tienen para el establecimiento de los futuros consumos.

Se han realizado unas previsiones de redes de distribución de energía eléctrica a las parcelas liberadas en función de las redes existentes y de las previsiones conocidas, siendo:

5.3.3.1. Argales

La acometida principal se plantea a través de la subestación que esta previsto colocarse en una parcela dotacional del **APE 46 AZUCARERA** y se plantea además la utilización de la actual acometida de la empresa REDALSA, que al desaparecer de esta ubicación liberará algo de potencia en la zona.

También se ha planteado una posible acometida, en función de desarrollo urbanístico de la zona, desde la red existente en la Ronda Interior Sur.

5.3.3.2. Talleres, Ariza y estación de autobuses

La zona liberada de los Talleres de RENFE y Estación del Norte, así como la zona liberada de la Estación de Mercancías de Ariza se prevé pueda suministrarse desde la nueva subestación que está previsto colocarse en la parcela del **APE 46 AZUCARERA**.

Al igual que en el área anterior y en función del desarrollo urbanístico de la zona se prevé varias posibles acometidas de Talleres desde las redes de distribución existentes en la C/Farnesio.

La Estación de Autobuses, dada su pequeña magnitud se prevé pueda ser suministrada desde las infraestructuras allí existentes.

5.3.4. Red de Distribución de Gas

Se han solicitado las redes existentes a la compañía suministradora reflejándolas en la situación actual y planteando a partir de ellas las posibles acometidas para el futuro desarrollo.

5.3.4.1. Argales

La acometida principal se plantea al Noreste de la parcela punto más cercano donde se puede conectar con la red general de distribución de media presión B.

5.3.4.2. Talleres, Ariza y estación de autobuses

Las zonas liberadas de los Talleres de RENFE y de la Estación de Mercancías de Ariza se prevé puedan suministrarse desde la misma red general de media presión B, en función del desarrollo urbanístico de las zonas.

La Estación de Autobuses, dada su pequeña magnitud se prevé pueda ser suministrada desde las infraestructuras allí existentes.

5.3.5. Red de Comunicaciones

Las prescripciones del planeamiento en este campo deben ir en una doble dirección: maximizar el acceso a estas tecnologías de la información, previendo en los nuevos desarrollos su implantación, y a la vez tratar de reducir la servidumbre a la vía pública forzando el empleo de canalizaciones únicas compartidas.

Se han realizado unas previsiones de redes de distribución y acometidas desde las redes

existentes.

5.3.5.1. Argales

Acometidas al Norte centro y Sur de la parcela desde las canalizaciones existentes en C/Daniel del Olmo y en la Ronda Interior Sur. Se prevé un macizo suficiente para la inclusión de varios operadores.

5.3.5.2. Ariza

Acometida desde la red al Oeste de la misma. Se prevé un macizo suficiente para la inclusión de varios operadores.

5.3.5.3. Talleres y estación de autobuses

Acometida desde las redes existentes en Suroeste en el Paseo del Arco de Ladrillo y al Nordeste en la carretera de Segovia.

La denominada zona 7 "Estación de Autobuses" dada su pequeña magnitud se prevé pueda ser suministrada desde las infraestructuras allí existentes.

5.3.6. Red de Riego

Dado el aumento que se producirá en las superficies verdes con el desarrollo futuro y sus implicaciones en las necesidades de riego, ésta se debería hacer a través de impulsiones desde el río Pisuerga o mediante incorporación de las aguas subterráneas que drenan hacia el mismo.

De las acometidas mediante bombeo del río Pisuerga con concesiones para diferentes usos se plantea la acometida a la de Campo Grande, denominada toma 15 Tenerías, que una vez desmanteladas las infraestructuras de la zona de Talleres se podría incorporar al desarrollo del riego de las zonas verde generadas.

La otra posible acometida al río Pisuerga sería a través del trazado del colector de saneamiento utilizando su traza para colocar la acometida principal de la red de riego que llegase a la zona liberada por el soterramiento del ferrocarril principalmente hacia la calle Daniel del Olmo y la zona de Argales.

6. ESTUDIO DEL IMPACTO DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN SOBRE EL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD

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

- Cosido del tejido urbano
- Amplificación de los efectos positivos de la llegada de la Alta Velocidad ferroviaria a Valladolid
- 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.

6.1. Principales ejes de la propuesta

Tomando como punto de partida estos objetivos, se formulan en la propuesta una serie de actuaciones que pretenden eliminar o mitigar los problemas detectados en la fase de análisis:

El soterramiento del ferrocarril en su travesía por Valladolid hace desaparecer el **efecto barrera** que este supone para el tejido urbano. Esta circunstancia se aprovecha para conectar ambos lados del soterramiento. Para ello, se propone la construcción de un boulevard en superficie y se permite el cruce a nivel de todas las calles perpendiculares al mismo. Con esto se consigue conectar dos zonas de la ciudad que en la actualidad, únicamente disponen de dos puntos de unión en su tramo Norte. El **aumento de las conexiones transversales** redundará en una notable mejora de la congestión en algunas zonas como en la calle Labradores y en el Paseo de San Isidro. El tráfico que se concentraba en estos dos únicos puntos tiene ahora más alternativas para llegar o salir del centro de la ciudad.

Se ha dado un **tratamiento diferenciado en el tramo comprendido entre Paseo de San Isidro y Arco de Ladrillo**, favoreciendo la accesibilidad motorizada sin renunciar a los principios de movilidad sostenible presentes en todo el corredor.

Uno de los principales motores de la actuación, la **nueva estación de Alta Velocidad**

Ferroviaria, precisa de un servicio de transporte público complementario, que permita a los usuarios de la misma desplazarse de manera cómoda y rápida a sus diferentes puntos de origen o destino. En ese sentido es tan importante la propia accesibilidad a la estación como la posibilidad de ofrecer al usuario un intercambio modal eficiente. La ubicación de la nueva Estación de Autobuses de Valladolid, analizada y propuesta en el presente plan especial, permite al viajero realizar un trasbordo seguro, rápido y cómodo de un modo a otro. Al tiempo que se da mucha más capilaridad al transporte ferroviario se consigue un sistema de transporte público de calidad y se amplifican los efectos positivos de la llegada de la alta velocidad. Se da opción a que todo el ámbito metropolitano de Valladolid se beneficie de la misma, demostrándose que una buena coordinación de los servicios ferroviarios y de autobús es beneficiosa para ambos modos por el previsible incremento de la demanda en detrimento del vehículo privado.

La mejora en la calidad del transporte público exige, además de un intercambio modal fácil y rápido, **de una accesibilidad y operatividad muy buena**. Dentro de la propuesta se tiene claro que el transporte público es uno de los aspectos prioritarios, y por ello se propone la construcción de un **vial exclusivo para el autobús sobre las trazas de Ariza y Azucarera, y una plataforma reservada en el tramo Norte del corredor**. En la nueva plaza, situada frente a la estación, se destina un importante espacio para la operación de los autobuses metropolitanos favoreciendo el intercambio modal entre el ferrocarril y el autobús.

La creciente necesidad de movilidad a nivel urbano y metropolitano puede llevar asociado el creciente empleo del vehículo privado. Para evitar esta amenaza, además de dar prioridad al transporte público, **se fomenta el uso de los modos de transporte no mecanizados**. En el presente plan se propone la construcción de un **carril bici a lo largo de todo el corredor** y se disponen las posibles conexiones con otros espacios que pueden ser destinados al ciclista. Del mismo modo, se favorece la integración del peatón reduciendo al mínimo el espacio dedicado a los modos mecanizados. Se pretende que el nuevo Boulevard propuesto sobre el eje ferroviario soterrado sea un espacio muy "amable" con el peatón por lo que, como ya se ha mencionado anteriormente, no se permite que la circulación del vehículo privado sea continua a lo largo del mismo, haciendo que el tráfico sea fundamentalmente local.

Si bien se pretende que el transporte público adquiera el papel preponderante en toda

la actuación, no se deja de lado el vehículo privado, a la hora de hablar de accesibilidad a las estaciones y nuevos barrios.

6.2. La accesibilidad a las estaciones de ferrocarril y autobuses

En lo que a las propias estaciones y la accesibilidad a las mismas se refiere, la propuesta presenta las siguientes características:

Las necesidades funcionales de los viajeros de la nueva estación de alta velocidad, serán satisfechas por un vestíbulo abierto a ambos lados de la ciudad, desde donde podrán salir y llegar viajeros en transporte público y privado, y con conexión con nuevos aparcamientos.

La ordenación del área intermodal se basa en la propuesta de ADIF y se apoya en el edificio de la actual estación ferroviaria. Únicamente, y siempre manteniendo las superficies de referencia, se desplaza la alineación Noreste hacia el Sureste, permitiendo de este modo diseñar un sistema viario en forma de bucle a sentido único que dota de accesibilidad al complejo por su puerta Norte. En la parte Sur, los viales resultado de la ordenación propuesta dotan de buena accesibilidad al complejo.

Próxima a la estación de ferrocarril se situaría la nueva estación de autobuses, dividida en dos: una parte soterrada con 22 dársenas para los autobuses de largo recorrido y, otra, en superficie con 10 dársenas para los autobuses que atenderán el alfoz de Valladolid, cuyos servicios se quieren impulsar a partir de 2007 según las previsiones de la Junta de Castilla y León. En superficie se dispondrían de dársenas suficientes para atender dos nuevas líneas de autobuses urbanos.

La reorganización del viario en el entorno del complejo intermodal tiene dos premisas claras: permitir la accesibilidad adecuada al nuevo complejo, y dotar de las conexiones necesarias para los nuevos desarrollos de la zona liberada de Talleres.

El nuevo eje Norte-Sur, consecuencia del soterramiento del ferrocarril, con plataforma reservada de autobús, permitirá aumentar la accesibilidad del nuevo complejo intermodal (nuevas estaciones de alta velocidad y autobús).

El sistema de accesos a la estación se basa en dos bucles a sentido único a ambos lados de la estación, que permite segregar los tráficos reduciendo los cruces, y facilitar el acceso en plataforma reservada de autobuses y taxis.

Los distintos tipos de tráfico del nuevo complejo, vehículos privados, autobuses y taxis,

acceden por ambos lados de la estación apoyándose principalmente en las calles Arco de Ladrillo, Avenida de Segovia y el nuevo eje desde San Isidro.

La accesibilidad a la estación se ve favorecida por el nuevo túnel a sentido único bajo Arco de Ladrillo y dos nuevos ramales: uno de entrada desde la fachada sur de la estación, y otro de salida hacia Puente Colgante.

7. RELACIÓN DE LAS DETERMINACIONES CON CARÁCTER GENERAL

7.1. Clasificación del Suelo

El ámbito se define como un Sector de Suelo Urbano No Consolidado, en virtud del artículo 66.2 del PGOU. En efecto, la desaparición del Sistema General Ferroviario y la recalificación de los suelos afectan de pleno la actual ordenación general, lo que induce un cambio de Suelo Urbano Consolidado a Suelo Urbano No Consolidado.

Esta clasificación se ampara además en los criterios establecidos en los artículos 23 y 26 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

7.2. Delimitación del Sector

Se establece un único sector, se trata de un sector discontinuo formado por el conjunto de la Estación de mercancías de Argales, Centro de Alta Tecnología de Vía (CATV) y REDALSA, y el resto de la actuación como se representa en el plano de situación y división en hojas.

7.3. Uso Global

El uso global atribuido al Sector consiste en Residencial, tal como lo define el artículo 130.a del PGOU.

La normativa y el catálogo adjuntos contienen las determinaciones en cuanto a los usos predominantes, compatibles ó prohibidos y los elementos catalogados.

7.4. Sistemas Generales

En el ámbito de la Modificación se reordenan o se prevén los siguientes sistemas generales:

- SGEL08 Parque lineal sobre el lecho ferroviario
- SGFE Sistema General Ferroviario Estación
- SGF01 Ferrocarril Madrid – Irún
- SGF02 Para los usos ferroviarios

- SGEA Estación de Autobuses

La presente Modificación modifica en su ámbito la superficie de los sistemas generales de equipamientos y de espacios libres

- El sistema general EL08/122
- El sistema general EQ51/109
- El sistema general EQ51/116
- El sistema general EQ52 Instalaciones Ferroviarias de Argales

7.5. Densidad edificatoria

El Índice de Edificabilidad Absoluta asciende a 0,9774 metros cuadrados construidos por metro cuadrado de suelo, expresado sin ponderación alguna. Expresado por hectárea, equivale a 9.774 metros cuadrados construidos.

7.6. Variedad urbana

La edificabilidad dedicada a usos no residenciales, incluyendo en el uso residencial la edificabilidad destinada a vivienda protegida, asciende 219.640 m²c. Esto supone el 25,94% de la edificabilidad total.

7.7. Densidad de población

El parque residencial mínimo asciende a 3.513 viviendas, distribuidas en el conjunto del Sector. Asimismo el parque máximo asciende a 5.972 viviendas.

7.8. Integración social

El porcentaje de edificabilidad residencial dedicada a vivienda protegida asciende al 30,08% del total.

7.9. Variedad tipológica

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

8. RELACIÓN DE LAS DETERMINACIONES CON CARÁCTER DETALLADO

8.1. Aprovechamiento Medio

El aprovechamiento lucrativo total es equivalente a la edificabilidad no ponderada de 846.690 m²c. El aprovechamiento medio, calculado dividiendo el aprovechamiento total por la superficie bruta (y aplicando los correspondientes coeficientes de homogenización: 1 para el Uso Residencial Libre y 0,5 para el resto de usos), asciende a 0,87 m m²c / m²s.

8.2. Ámbitos de gestión

El sector, objeto de la modificación, se ordena detalladamente incluyendo cinco Unidades de Actuación que fraccionan el sector en ámbitos de gestión integrada. La delimitación de las Unidades es discontinua, al amparo del artículo 108.2.a del RUCyL.

La ordenación en estas áreas de gestión responde, además de los criterios establecidos por la legislación urbanística, a la posibilidad de disponer del uso de los terrenos a lo largo del tiempo.

9. CUADROS DE CUANTIFICACIÓN

9.1. Características del sector

Ámbito de la modificación			
Superficie	99,78	ha	
Sector	Normativa		
Superficie bruta	98,61	ha	
Sistemas generales	11,98	ha	
Superficie neta	86,62	ha	
Edificabilidad	846.690	m ² c	
Densidad edificatoria	9.774	m ² c/ha	<i>D máxima</i> 10.000
Dotaciones existentes	1,80	ha	
Aprovechamiento medio	0,87		<i>AM máximo</i> 1,00
Sistemas Generales	suelo	bajo rasante	
Sistema General Ferroviario Estación	35.814	m ² s	72.181 m ² br
Sistema General Ferroviario (CRC)	2.000	m ² s	2.103 m ² br
Sistema General Estación Autobuses	8.688	m ² s	14.190 m ² br
Sistemas Generales Espacio Libre:			
Parque Lineal de Ariza	73.315	m ² s	
Usos privados	Normativa		
Residencial Libre	438.450	m ² c	
Residencial Protegido	188.600	m ² c	
Oficina y hotelero	143.500	m ² c	
Comercio, Restauración, Dotacional	53.140	m ² c	
Equipamiento Privado	23.000	m ² c	
Espacio Libre Privado Usos Público	11.707	m ² s	
Índice de variedad de uso	51%		<i>Índice mínimo</i> 10%
Parque Residencial	Normativa		
Nº máximo de viviendas	5.972	viv	
Nº mínimo de viviendas	3.513	viv	
Densidad máxima	69,45	viv/ha	<i>Densidad máxima</i> 70
Densidad mínima	40,85	viv/ha	<i>Densidad mínima</i> 40
Índice de integración social	30,08%		

Ponderación: Usos lucrativos					
Residencial Libre	438.450	1,0	438.450	m ²	ponderados
Residencial Protegido	188.600	0,5	94.300	m ²	ponderados
Oficina y hotelero	143.500	0,5	71.750	m ²	ponderados
Comercio, Restauración, Dotacional	53.140	0,5	26.570	m ²	ponderados
Equipamiento Privado	23.000	0,5	11.500	m ²	ponderados
Edificabilidad lucrativa total	846.690		642.570	m ²	ponderados

		Normativa	
Equipamientos y espacios libres		15m ² /100m ² ponderados	
		96.386	m ² s
Aparcamiento de uso y dominio público		1plaza /100m ² ponderados	
		6.426	

Equipamientos			Normativa	
Públicos	79.551	m ² s		
Privados	23.000	m ² c		
Total equipamientos	102.551	m ²	<i>Superficie mínima</i>	96.386
Ratio público / total	78%		<i>Ratio mínimo</i>	50%

Espacios libres				
Jardines	73.951	m ² s		
Plazas	85.960	m ² s		
Total espacios libres	159.911	m ²	<i>Superficie mínima</i>	96.386
			<i>Ratio verde</i>	50%
Verde (jardines)	73.951	m ² s	<i>Mínimo verde</i>	48.193

Aparcamiento de uso y dominio público				
Subterráneo	4.839	plazas		
En viario	1.587	plazas		
Total	6.426	plazas	<i>Número mínimo</i>	6.426
Ratio % viario / total	25%		<i>Ratio mínimo</i>	15%

Corredor Sostenible Equipado				
Corredor Sostenible Equipado norte	68.016	m ² s		
Corredor Sostenible Equipado sur	13.656	m ² c		
Total	81.672	m ²		

9.2. Parámetros urbanísticos de las áreas de ordenación pormenorizada

9.2.1. Unidades de Actuación

Unidades de Actuación			Usos Lucrativos				
Nombre	Superficie	Edificabilidad	RL	RP	OH	CRD	EQP
	m ² suelo	m ² construido	m ² c	m ² c	m ² c	m ² c	m ² c
UA 1 Total	66.294	63.760	47.300	13.000	-	3.460	-
UA 2 Total	122.550	87.750	21.350	-	57.000	9.400	-
UA 3 Total	37.764	27.580	20.100	6.500	-	980	-
UA 4 Total	348.497	322.400	163.800	102.500	32.000	11.100	13.000
UA 5 Total	410.950	345.200	185.900	66.600	54.500	28.200	10.000
TOTAL	986.055	846.690	438.450	188.600	143.500	53.140	23.000

Nombre	Superficie	EQP	EQ	ELPUP	ELV+ELP	SG	Viario	Viviendas	
	m ² suelo	m ² c	m ² s	m ² s	m ² s	m ² s	m ² s	Máximo	Mínimo
UA 1 Total	66.294	-	16.895	980	9.401	2.000	26.011	574	345
UA 2 Total	122.550	-	14.374	5.629	29.837	33.230	32.456	203	122
UA 3 Total	37.764	-	5.884	-	17.063	-	5.448	253	152
UA 4 Total	348.497	13.000	30.365	820	68.440	73.315	79.025	2.536	1.522
UA 5 Total	410.950	10.000	12.033	4.278	35.170	11.272	189.506	2.405	1.373
TOTAL	986.055	23.000	79.551	11.707	159.911	119.817	332.446	5.972	3.513

Total Equipamientos

102.551

9.2.2. Parcelas privatizables

Parcela		Edificabilidad						Nº viviendas		
Nonmbre	Superficie	RL	RP	OH	CRD	EQP	ELPUP	Total	Máximo	Mínimo
OHcc01	2.240			31.500	2.400		840	33.900	-	-
OHcc02	2.879			13.500	2.800		1.200	16.300	-	-
OHcc03	1.968			12.000	2.500		433	14.500	-	-
OHcc04	2.560			16.500	3.000		600	19.500	-	-
OHcc05	2.559			13.500	2.800		879	16.300	-	-
OHcc06	2.559			13.500	2.800		879	16.300	-	-
OHcc07	1.920			11.000	2.400		520	13.400	-	-
Corredor centro	16.685	-	-	111.500	18.700	-	5.351	130.200	-	-
RLtc01	2.240	10.500			2.000			12.500	100	60
RLtc02	1.920	9.000			1.700			10.700	86	51
RLtc03	1.919	9.000			1.700			10.700	86	51
RLtc04	2.624	11.500			2.200		160	13.700	110	66
RLtc05	2.128	8.500			1.600		320	10.100	81	49
RLtc06	1.968	8.500			1.600		160	10.100	81	49
RLtc07	2.149	10.000			2.000			12.000	95	57
RLtc08	2.249	6.500			2.000			8.500	62	37
RLtc09	5.618	19.000						19.000	181	109
RLtc10	1.106	4.500			700		90	5.200	43	26
RLtc11	1.197	4.500			700		180	5.200	43	26
RLtc12	1.476	6.200			1.000		90	7.200	59	35
RLtc13	3.959	15.800						15.800	150	20
RLtc14	3.960	15.800						15.800	150	90
RLtc15	4.619	17.400						17.400	166	99
RLtc16	4.499	19.700						19.700	188	113
RLtc17	3.750	9.500						9.500	90	54
RLtc18	3.164	15.500			3.000		980	18.500	148	89
RLtc19	3.653	18.500						18.500	176	106
EQPtc01	11.549					10.000		10.000	-	-
RPtc01	1.229		7.000				100	7.000	67	40
RPtc02	1.330		7.000				200	7.000	67	40
RPtc03	1.640		9.500				100	9.500	90	54
RPtc04	4.073		19.000					19.000	181	109
RPtc05	2.590		14.400					14.400	137	82
Talleres centrales	76.609	219.900	56.900	-	20.200	10.000	2.380	307.000	2.636	1.511
RLes01	5.691	21.350			1.700		3.156	23.050	203	122
Estación	5.691	21.350	-	-	1.700	-	3.156	23.050	203	122
PLpa01	3.271	13.300			460			13.760	127	76
RLpa02	3.276	11.250			470			11.720	107	64
RLpa03	3.335	8.850			510			9.360	84	51
RPpa01	1.907		9.700					9.700	92	55
RPpa02	1.899		13.000					13.000	124	74
RPpa03	2.758		6.500					6.500	62	37

Parcela		Edificabilidad						Nº viviendas		
Nombre	Superficie	RL	RP	OH	CRD	EQP	ELPUP	Total	Máximo	Mínimo
Parque de Ariza	16.446	33.400	29.200	-	1.440	-	-	64.040	596	358
OHag01	4.475			16.000				16.000	-	-
OHag02	4.761			16.000				16.000	-	-
RLag01	4.923	16.200						16.200	154	93
RLag02	4.923	13.800						13.800	131	79
RLag03	4.923	11.800						11.800	112	67
RLag04	3.600	11.000		-	850		-	11.850	105	63
RLag05	3.600	13.000			850			13.850	124	74
RLag06	3.600	15.500			850			16.350	148	89
RLag07	6.400	21.000			850			21.850	200	120
RLag08	6.400	21.000			850			21.850	200	120
RLag09	6.400	21.000			850			21.850	200	120
RLag10	6.044	19.500						19.500	186	111
RPag01	5.030		18.000					18.000	171	103
RPag02	6.399		22.500					22.500	214	129
RPag03	6.400		22.500					22.500	214	129
RPag04	9.200		39.500				820	39.500	376	226
CRDag01	2.920				6000			6.000	-	-
EQPag01	3.057					5.000		5.000	-	-
EQPag02	4.297					8.000		8.000	-	-
Argales	97.352	163.800	102.500	32.000	11.100	13.000	820	322.400	2.536	1.522
Sector	212.783	438.450	188.600	143.500	53.140	23.000	11.707	846.690	5.972	3.513

9.2.3. Equipamientos

Equipamiento	Público	Privado	Total
	Superficie	Edificabilidad	
EQcs01	1.656		1.656
Corredor sur	1.656		1.656
EQcc01	15.239		15.239
EQcc02	4.354		4.354
Corredor centro	19.593		19.593
EQtc01	7.378		7.378
EQtc02	4.299		4.299
EQtc03	356		356
EQPtc01		10000	10.000
Talleres centrales	12.033	10000	22.033
EQes01	10.020		10.020
Estación	10.020		10.020
EQpa01	2.291		2.291
EQpa02	1.455		1.455
EQpa03	2.138		2.138
EQpa04	1.353		1.353
Parque de Ariza	7.237		7.237
EQag01	5.230		5.230
EQag02	7.938		7.938
EQag03	15.844		15.844
EQPag01		5.000	5.000
EQPag02		8.000	8.000
Argales	29.012	13.000	42.012
Sector	79.551	23.000	102.551

TOTAL		mínimo
102.551	>	96.386

9.2.4. Espacios Libres

Espacio libre	Superficie		Total
	Jardines	Plazas	
ELVcs01	1.087		1.087
ELVcs02	5.125		5.125
Corredor sur	6.212		6.212
ELVcc01	6.632		6.632
ELVcc02	2.407		2.407
ELPcc01		8.940	8.940
ELPcc02		16.986	16.986
ELPcc03		994	994
ELPcc04		5.408	5.408
ELPcc05		2.938	2.938
ELPcc06		2.250	2.250
Corredor centro	9.039	37.516	46.555
ELVtc01	2002		2.002
ELPtc01		10.861	10.861
ELPtc02		2.826	2.826
ELPtc03		3.045	3.045
ELPtc04		3.442	3.442
ELPtc05		2.967	2.967
Talleres centrales	2.002	23.141	25.143
ELVpa01	18.390		18.390
Parque de Ariza	18.390	-	18.390
ELVag01	43.137		43.137
ELPag01		9.046	9.046
ELPag02		3.200	3.200
ELPag03		3.200	3.200
ELPag04		3.200	3.200
ELPag05		6.657	6.657
Argales	43.137	25.303	68.440
Sector	78.780	85.960	164.740

TOTAL EL		minimo
164.740	>	96.386

9.2.5. Corredor Sostenible Equipado

Corredor Sostenible	Superficie	Total
CSE cn01	5.225	5.225
CSE cn02	4.253	4.253
CSE cn03	4.255	4.255
CSE cn04	5.951	5.951
CSE cn05	6.048	6.048
CSE cn06	9.854	9.854
CSE cn07	7.727	7.727
CSE cn08	10.444	10.444
CSE cn09	14.259	14.259
Corredor norte	68.016	68.016
CSE cs01	10.119	10.119
CSE cs02	3.537	3.537
Corredor sur	13.656	13.656

9.2.6. Aparcamientos públicos

Aparcamiento	Superficie	Niveles	Plazas
Subterráneo			
APScn01	2.250	2	150
APScn02	3.500	2	233
APScn03	4.000	2	267
Corredor norte	9.750		650
SGFE			1.400
Corredor centro	9.750		1.400
APScs01	2.130	2	142
APScs02	2.360	2	157
Corredor sur	4.490		299
APStc01	4.800	3	480
Talleres Centrales	4.800		480
APSpa01	1.280	3	128
Parque Ariza	1.280		128
APSag01	8.140	3	814
APSag02	4.480	3	448
APSag03	3.390	3	339
APSag04	3.200	3	320
Argales	19.210		1.921
Sector	39.530		4.878

Plazas en viario	Plazas
Corredor norte	338
Talleres centrales	401
Parque Ariza	48
Argales	758
Corredor sur	42
Sector	1.587
Total Sector	6.465

TOTAL		mínimo
6.465	>	6.426