

BORRADOR SOBRE INFRAESTRUCTURAS ESPECÍFICO DE LA PROVINCIA DE VALLADOLID

Propuestas para el debate

Durante la burbuja inmobiliaria se promocionó la idea de que cualquier tipo de infraestructuras era necesaria, pero sobre todo las infraestructuras que tenían que ver con la movilidad en vehículo privado, la construcción de trenes de alta velocidad y la de aeropuertos. Esto nos ha llevado a una situación que ha hecho que, durante bastantes años, hayamos sido el país de la UE que más ha gastado en infraestructuras, invirtiendo dinero de los llamados Fondos Estructurales de esa Unión. Esto ha enfadado a diversos estados miembros, y es que somos los primeros de Europa en este tipo de infraestructuras y aeropuertos y de los primeros en el mundo, y por el contrario tenemos un atraso en todo lo que tiene que ver con el Bienestar Social y la Innovación.

A la hora de desarrollar una propuesta sobre infraestructuras para los próximos años, hay que analizar, y tener en cuenta lo antes mencionado, para no volver a incurrir en los mismos errores del pasado. Máxime cuando este tipo de infraestructuras contribuyeron no solo al derroche de dinero público, sino a la especulación y al desarrollo de entornos urbanos altamente dispersos, generando, a día de hoy, mayor complicación en la vertebración del territorio ya que las entidades municipales deben suministrar servicios a lugares que están alejados de los centros de las ciudades. Esto es debido a que por allí, donde se construía una carretera, automáticamente se iniciaba la construcción desmesurada de bloques de viviendas. Algo que, cabe recordar, es causa directa de la situación de crisis, “económica, social e institucional”, actual.

Desde Unidad Popular apostamos por la mejora del transporte público y la disminución del uso del transporte privado, por entender que esto redundará positivamente en la población, al disminuir el gasto de las familias y disminuir la emisión de partículas contaminantes. Por ello proponemos:

Red viaria

En Unidad Popular entendemos que, en estos momentos, es más importante dirigir los recursos escasos hacia la mejora, conservación y mantenimiento de la red viaria existente que la inversión en nuevas carreteras y autopistas. Esta prioridad hace más seguro el transporte y mejora la circulación de una forma sustancial, además facilita la movilidad de la mayoría de los ciudadanos que habitan en municipios pequeños cuando desean acercarse a los centros de servicios. Por otra parte este enfoque crea y mantiene más puestos de trabajo y es a la vez más respetuoso con el medio ambiente. En consecuencia nos pronunciamos por revisar los proyectos que se piensan realizar en los próximos años y en concreto proponemos:

- 1- Desdoblamiento de la N-122 (Valladolid-Soria).** Por tratarse de un eje básico de la estructura de la Comunidad, en el que el transporte pesado supera el 15% del total del aforo, apostamos por el desdoblamiento de la actual carretera en los tramos más conflictivos y estudiaremos la pertinencia del carril del medio o las travesías para el

40 resto. No contemplamos la prolongación de la actual autovía A-11 buscando el páramo
41 de Tudela de Duero porque generaría un impacto ambiental importante en ese
42 entorno. Pensamos que el trazado más adecuado es el que aprovecha el actual de la
43 N122, pues es la de menor impacto ambiental y económico.

44 **2- Paralización del proyecto de creación de la Ronda Oeste de Valladolid que enlazaría la**
45 **A-62 (autovía Palencia–Tordesillas) con Villanubla.** Esta ronda no tendría justificación
46 ya que se ha terminado el tramo de autopista Valladolid-Villanubla con el que la
47 comunicación con el aeropuerto ya está asegurada desde la actual Ronda Oeste. A la
48 vez los 40 millones de €, por 8 km., no estarían justificados porque la locura del ladrillo
49 de Arroyo de la Encomienda ha saturado todas las previsiones de desarrollo urbanístico
50 en la zona.

51 **3- Paralizaremos el proyecto de realización del tercer carril de la A-62 (Venta de Baños-**
52 **Tordesillas) hasta disponer de un estudio más actualizado.** Los aforos indican que
53 podría hablarse de la necesidad de un tercer carril, pues estamos hablando de 28.000
54 vehículos de actividad diaria hasta Fuente Berrocal y 41.000 a partir de Arroyo, debido
55 al desarrollo de esta urbanización. Sin embargo, es previsible, que los comercios de la
56 zona no van a crear mayor tránsito en esta autovía en la actualidad, lo que supondría
57 una limitación económica, por lo que hay que cuestionarse su necesidad.

58 **4- Desdoblamiento, en tramos, de la carretera Valladolid- León (A-601):** Entendemos que
59 una vez finalizado el tramo de Autopista entre Valladolid y Villanubla, el comprendido
60 entre esta localidad y Santas Marta, con un aforo alrededor de los 5.000 vehículos, no
61 exige desdoblamiento inmediato. Estamos por la realización de un estudio con datos
62 actualizados que contemple alternativas como la de un carril intermedio, entre otras. El
63 desdoblamiento entre Santas Marta y Puente Villarente tiene sentido siempre que el
64 trazado respete la conservación del yacimiento de restos prerromanos de Lancia.

65 Red Ferroviaria

66 Si bien que en Unidad Popular apostamos por el transporte colectivo frente al privado, dentro
67 de lo colectivo priorizamos el tren de cercanías y el tradicional sobre el de alta velocidad y el
68 avión. Este medio necesita menos inversión, contamina menos y crea más puestos de trabajo,
69 permite los desplazamientos a personas con menor poder adquisitivo, posibilita las
70 comunicaciones en los entornos más próximos y nos identifica con nuestro paisaje y nuestro
71 territorio. Por ello proponemos.

72 **5- Construir un corredor ferroviario entre Palencia y Medina del Campo.** Que
73 comunicará a estas dos ciudades con paradas, al menos, en: Palencia, Venta de Baños,
74 Dueñas, Cabezón de Pisuerga, Santovenia, Valladolid, Viana de Cega, Matapozuelos,
75 Medina del campo.

76 **Se estima que con esta** propuesta el uso del transporte público entre estas localidades
77 pueda pasar del 8% al 25%. Esta estimación está fundada en los siguientes puntos de
78 partida:

79 Frecuencia de salida 30 minutos. Se acortarán, además, los tiempos de
80 desplazamiento en relación con el autobús. Los precios a los usuarios resultarán más
81 competitivos (alrededor de 5 € y bonos que cubrirán el 60 % de los costes de
82 explotación, lo cual es una cifra muy rentable en comparación con la de otros trenes
83 de cercanías). Posibilita la movilidad de personas entre localidades que ahora no la
84 tienen.

85 Cabe destacar, también, que la puesta en marcha del tren de Cercanías en estas
86 condiciones ahorraría aproximadamente 3.850 toneladas de CO2 a la atmósfera, lo
87 que supondría una reducción de un 10% de las emisiones globales del transporte de
88 viajeros en estas relaciones.

89 **6- Tratamiento de la fractura urbana provocada por el ferrocarril.** En colaboración con
90 ADIF se realizarán los estudios oportunos para determinar cuál es la solución más
91 eficiente y viable para superar la fractura urbana que provoca el ferrocarril a su paso
92 por Valladolid. La permeabilidad del mismo puede encontrar camino mediante pasos
93 subterráneos amplios con tratamiento de bordes ó con soterramiento en tramos de la
94 traza y en el resto pasos subterráneos, pudiendo contemplar los tramos no soterrados
95 pantallas acústicas para el aislamiento de ruidos en ambos casos. Una consulta popular
96 será necesaria para la toma de decisión.

97 **Aeropuertos**

98 **7- Propondremos un replanteamiento de la existencia de los cuatro aeropuertos de la**
99 **Comunidad.** El optimismo para construir aeropuertos, en la época de falsa bonanza, ha
100 demostrado ser un espejismo y un despilfarro más, que ha tenido como resultado
101 pérdidas económicas muy considerables en las arcas públicas. Todos han perdido
102 pasajeros desde 2.011, manteniendo en la actualidad un tránsito equivalente al de
103 2.003, Villanubla tiene 10 veces más que cada uno de los otros. Además, todos, han
104 tenido pérdidas económicas al menos desde el año 2.012, en 2.014 han superado,
105 entre todos, los 24 millones de €, el de Villanubla 6,6. La competencia entre ellos y con
106 otros de las comunidades vecinas, debido a su gran cercanía y baja densidad de
107 población, así como la que pueda ejercer la red ferroviaria de Alta Velocidad que está
108 en proceso de construcción hace pensar que las perspectivas sean poco halagüeñas
109 para el futuro. Todas estas circunstancias hacen aconsejable el replanteamiento que
110 proponemos.

111 **Edificios Públicos**

112 **8- Rehabilitación y utilización de inmuebles públicos abandonados o desocupados.** En la
113 provincia de Valladolid hay muchos edificios públicos abandonados o infrutilizados,
114 solamente en la capital superan los 20: Tesorería de la Seguridad Social, antiguo
115 Hospital Pio del Río Hortega, antigua sede de Hacienda, colegio de San Juan de la Cruz,
116 antiguo cine en el barrio Girón, antiguo cuartel militar de la Rubia, viviendas de la
117 confederación Hidrográfica del Duero, entre otros.

118 Lanzaremos un Plan de Rehabilitación de inmuebles de usos públicos que, juntamente
119 con las administraciones locales, priorice la utilización de los mismos para las muchas
120 necesidades que tienen los distintos municipios. Ningún edificio podrá ser desafectado
121 sin tener previsto su nuevo uso o destino. Este Plan formará, además, parte del
122 proyecto de Empleo Garantizado que contemplamos en el Programa Común para todo
123 el País, el cual será implementado con la participación de la sociedad civil:
124 ayuntamientos, agentes sociales y ciudadanía afectada.

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136