



## 4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

### 470. Propositiones No de Ley

#### PNL/000875-01

*Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario VOX Castilla y León, instando a la Junta de Castilla y León para que a su vez inste al Gobierno de España a adoptar distintas medidas en materia ferroviaria, para su tramitación ante el Pleno.*

#### PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 4 de abril de 2024, ha admitido a trámite las proposiciones no de ley PNL/000875 a PNL/000877.

De conformidad con el artículo 163 del Reglamento, se ha ordenado su publicación y acordado su tramitación ante el Pleno.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta seis horas antes del comienzo de la sesión en que dichas proposiciones no de ley hayan de debatirse.

De conformidad con el artículo 64 del Reglamento, se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León.

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 4 de abril de 2024.

EL SECRETARIO DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,  
Fdo.: Diego Moreno Castrillo

EL PRESIDENTE DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,  
Fdo.: Carlos Pollán Fernández

## A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

El Grupo Parlamentario VOX Castilla y León, al amparo de lo establecido en los artículos 162 y siguientes del Reglamento de las Cortes de Castilla y León, formula la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y aprobación ante el Pleno:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El soterramiento de infraestructuras de transporte, como carreteras y ferrocarriles, ha sido una estrategia utilizada para mejorar la movilidad y el aspecto urbano en las grandes urbes, que además libera espacio en la superficie para parques, espacios públicos o nuevos desarrollos urbanos. Una medida que suele ser costosa, pero que contribuye a dar cohesión a los núcleos urbanos y supone una planificación urbanística a largo plazo.

En Castilla y León nos encontramos con reivindicaciones vecinales de este tipo en Valladolid, Palencia y San Andrés de Rabanedo, donde, desde hace largo tiempo, se viene demandando por parte de los ciudadanos el soterramiento de las vías férreas que atraviesan sus poblaciones. La realización de estas obras siempre se ha visto condicionada por la disponibilidad presupuestaria, pero, en un momento en el que hay una posibilidad real de ejecución al poder disponer de fondos europeos, no se trata de una falta de presupuesto, sino de falta de voluntad política.



Valladolid.

La Sociedad Valladolid Alta Velocidad (SVAV) es una sociedad participada por la Junta de Castilla y León (25 %), el Ayuntamiento de Valladolid (25 %), RENFE (25 %) y ADIF (25 %). En el marco de esa sociedad, en noviembre de 2017, se firmó el "Convenio para el Desarrollo de las Obras Derivadas de la Transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid", por el cual ADIF se hizo cargo de la deuda de 400 millones de euros de la SVAV. En virtud de ese Convenio se acordó la ejecución de un "proyecto de integración urbana del ferrocarril". Esto supone desterrar la idea del soterramiento de las vías ferroviarias y la construcción de túneles y pasos elevados para permitir el paso de vehículos y peatones.

Este "proyecto de integración urbana del ferrocarril" supone el aislamiento de los barrios de Delicias, Pajarillos, las Flores, los Santos y Pilarica con el resto de la ciudad. Ante esa circunstancia, la ciudad de Valladolid, a través de su sociedad civil, se ha movilizado para conseguir el soterramiento de las vías ferroviarias.

Esta reivindicación se basa en tres puntos fundamentales:

1. Es preciso modernizar la ciudad y conectar los barrios afectados con el resto de la ciudad, evitando así que se generen zonas de exclusión social como consecuencia de la desconexión con los núcleos comerciales.
2. Acometer el soterramiento supondría un impulso económico para la ciudad en su conjunto, tanto por los puestos de trabajo que generaría la ejecución de las obras como por el hecho de que se liberarían terrenos en el entorno de una estación que permite la conexión en una hora con Madrid, fomentando el asentamiento en la zona de empresas y negocios.
3. Permitiría una mejora del tráfico rodado entre el centro y los barrios situados al otro lado de las vías ferroviarias, reduciendo así el impacto medioambiental de este. Así como la eliminación del impacto visual que suponen las vías, al ser estas sustituidas por un bulvar.

Por otro lado, el soterramiento de las vías es un modelo de éxito, así se ha demostrado en todas las ciudades donde se ha ejecutado, como Madrid, Barcelona, León, Zaragoza, Bilbao o Cádiz, entre otras, por lo que no resulta comprensible que Valladolid no pueda ejecutar esta solución, con todo el perjuicio que ello genera.

Por último, en el plano económico, el coste del soterramiento supone una inversión de 469,27 millones de euros, tal y como se refleja en el Proyecto de Modificación de Red Arterial Ferroviaria de Valladolid. Ya hay comprometido un presupuesto de 480 millones de euros (180 millones aportados por ADIF y 300 millones por la SVAV) para finalizar las actuaciones del Convenio de 2017. A esto habría que sumar la liberación de terrenos que generaría el soterramiento.

Palencia.

Las obras de construcción del AVE con destino a Cantabria deberían haber sido una oportunidad para remodelar el trazado ferroviario y proceder al soterramiento del ferrocarril a su paso por Palencia con una visión eficiente para lograr una infraestructura capaz de satisfacer las necesidades de futuro del ordenamiento urbano de la ciudad. Sin embargo, la ejecución de la obra está pendiente de un recurso contencioso presentado contra ADIF, por parte del Ayuntamiento de Palencia, curiosamente del mismo signo político que el Gobierno, y que revela que las obras planificadas desde ADIF y el Ministerio no satisfacen a nadie.



Se hace pues preciso que por parte de ADIF y el Ministerio de Transportes se modifique la obra que se ha proyectado para dar satisfacción a los intereses de los palentinos, a partir de la obra que se está ejecutando, siempre y cuando se sustituya el talud por columnas, y que la ejecución de esta obra se haga simultáneamente al soterramiento.

De esta forma:

- A) El trazado no habría de invadir la infraestructura de CLH, evitando una expropiación millonaria en beneficio de las arcas de la Administración central (Ministerio de Transportes y ADIF) que es lo que ha pretendido ADIF con el proyecto que está ejecutando.
- B) El talud de salida del soterramiento se sustituiría por columnas.
- C) Se ejecutaría por fin y de forma simultánea el soterramiento del ferrocarril en una longitud muy aceptable, de 485 metros menos del total planteado.

San Andrés de Rabanedo.

El proyecto que traería el AVE a León desde Madrid, camino de Asturias, llevaba de la mano el de soterramiento de las vías a su paso por León y su alfoz, en este caso, San Andrés. El proyecto en 2003 contemplaba casi 5 km de soterramiento.

Pero a día de hoy los 5 km se han transformado en 500 m y los 300 millones presupuestados en 25. El soterramiento se produce antes de entrar en la estación de León y vuelve a la superficie justo al comienzo del término municipal de San Andrés, discurriendo por la población sin eliminación de ninguna de las barreras creadas a lo largo de décadas. No elimina el puente ni las pasarelas de peatones existentes para sortear las vías. Soluciones impropias del siglo XXI y que dañan la economía de la zona, menoscaban el medio ambiente, el paisaje y espacio urbano, la seguridad y el transporte de las personas que transitan a diario por encima de ellas. Es increíble que el puente y pasarela de la Avda. sean Camino de Santiago (el municipio cuenta con 6 kilómetros), viendo dañada gravemente la imagen de un bien Patrimonio de la Humanidad.

Las obras proyectadas suponen despilfarrar una oportunidad para San Andrés, pues no se aporta beneficios, ya que la infraestructura planeada no tiene parada en el municipio y sí ahonda los perjuicios ya existentes.

Pese a que el Ministerio de Fomento, en 2015, garantizó el proyecto con el soterramiento de vías hasta la Calle VAS, tanto ADIF como el Ministerio de Transportes alegan costes económicos elevados para poco más de 1 km de soterramiento.

Por lo expuesto, se formula la siguiente

## PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

**"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León, que a su vez inste al Gobierno de España a que,**

**1.- A través de RENFE y ADIF, se proceda a la redacción de un nuevo Convenio que contemple la solución del soterramiento en Valladolid para acabar con la separación que existe entre los barrios de Delicias, Pajarillos, las Flores, los Santos y Pilarica con el resto de la Ciudad.**



**2.- A través de ADIF y el Ministerio de Transportes, se modifique la obra ferroviaria que se está ejecutando en Palencia en orden a que su trazado no invada la infraestructura de CLH, evitando así su expropiación. El talud de salida del soterramiento proyectado sea sustituido por una estructura de columnas y se proceda al soterramiento simultáneo del trazado urbano de las vías en una longitud de al menos 485 metros menos del total planteado.**

**3.- A través de ADIF y el Ministerio de Transportes se modifique la obra ferroviaria que se prevé ejecutar en San Andrés de Rabanedo para integrar el tren en la capital leonesa y San Andrés, con el soterramiento de las vías hasta la calle Voluntario Ángel Soto".**

En Valladolid, a 2 de abril de 2024.

EL PORTAVOZ,  
Fdo.: Carlos Menéndez Blanco