

VALORACIÓN APROXIMADA DE ALTERNATIVAS DE SOTERRAMIENTO DE TRÁFICO.

PLANTEADAS EN EL CUESTIONARIO SOBRE LA PLAZA DE ESPAÑA.

Consideraciones previas.

Durante el proceso participativo de elaboración del cuestionario sobre la Plaza de España, el grupo de trabajo decidió hacer una mención expresa al “coste excesivo” del soterramiento de tráfico. En concreto, trataba de invitar a una **reflexión** sobre la pertinencia de introducir infraestructuras de este tipo, propias de las vías rápidas, en algunas de las calles más centrales de la ciudad histórica

Se hace referencia a un coste, no sólo desde el punto de vista económico, sino también medioambiental, del paisaje urbano, de la calidad y continuidad de la trama urbana y de la movilidad verde. Entre las **afecciones** que presentan las rampas de entrada y salida de los túneles se incluyen la generación de una barrera al tránsito peatonal o el notable incremento de la contaminación acústica (necesidad de acelerar a la salida de los túneles) y atmosférica (incremento de consumo y emisiones).

Frente al soterramiento del tráfico, existen **otras alternativas** de menor impacto, como la reducción o el templado del tráfico. Conviene recordar, por tanto, que las propuestas que se analizan a continuación son fruto de un proceso participativo abierto y no responden a planteamientos surgidos desde el área municipal. La información que aquí se presenta, junto con el documento completo de Información, Análisis y Diagnóstico, tiene el propósito de contribuir a facilitar la respuesta ciudadana a lo largo de todo el proceso participativo en torno a la Plaza de España.

A continuación, se detalla la **valoración económica** de las dos posibles intervenciones planteadas en el cuestionario, así como otra posibilidad que ha surgido tanto en las sesiones del grupo de trabajo como en los análisis y debates. Estas valoraciones solamente incluyen la parte correspondiente a las obras civiles de soterramiento de las infraestructuras de tráfico, sin considerar el tratamiento de urbanización de la superficie, que sería similar para cualquiera de las opciones elegidas.

El coste de **urbanización** de la superficie depende en gran medida de los materiales utilizados, mobiliario urbano, tamaño del arbolado, etc. Pero, para considerar un cálculo aproximado, se podría decir que desde una intervención mínima a una reurbanización en profundidad los costes irían desde unos 120€ por m² a 250€ por m² aproximadamente.

Prolongar el túnel de Bailén y convertir en peatonal el paso elevado actual.

La prolongación del túnel de Bailén hasta alcanzar la Plaza de España, que permitiría peatonalizar el paso elevado que comunica esta plaza con la de Oriente y con los Jardines de Sabatini, tendría un coste de **15 millones de euros** aproximadamente.

Soterrar el tráfico en el eje Gran Vía – Princesa en el tramo de la Plaza.

Se trata de una propuesta técnicamente muy compleja y costosa debido a la presencia de la línea 3 de metro y a la existencia de una galería de servicios urbanos que recorre la Gran Vía. Si se hacen dos túneles (uno por cada sentido) de dos carriles cada uno para recoger el tráfico actual, sería necesario construir dos túneles de 560 metros de longitud. Si hubiera que hacerlos en mina, solo la estructura tendría un coste aproximado de 67 millones de euros. Añadiendo las instalaciones, rodadura, señalización, etc, se alcanzarían 71,5 millones de euros,

en concepto de presupuesto de ejecución material. La incorporación del resto de gastos asociados, incluido el IVA, arrojarían un presupuesto de licitación de **103 millones de euros** aproximadamente.

En este cálculo preliminar no están considerados los necesarios desvíos de todos los servicios urbanos que interfieren en el trazado del túnel. Además, resultaría muy difícil encajar ese túnel sin afectar a la estación de Metro de la línea 3, el recorrido de la propia línea 3 así como al vestíbulo de conexión entre la línea 3 y la línea 10 en la estación de Plaza de España. Considerando la afección a todas estas infraestructuras, el coste económico final aumentaría considerablemente.

Soterrar toda la circulación en torno a la Plaza.

La opción de soterrar todos los movimientos de tráfico actuales también es compleja y costosa. Si se plantearan túneles en todo el perímetro de la plaza, con dos carriles por sentido, sólo la estructura costaría en torno a 110 millones de euros. Al considerar la inclusión de las necesarias instalaciones, la cantidad ascendería a 117,76 millones de euros que, con la incorporación del IVA y el resto de costes asociados, daría como resultado un presupuesto de licitación de **170 millones de euros** aproximadamente.

Del mismo modo que en el caso anterior, en este importe base no está considerado el desvío de servicios urbanos, que supondría un incremento importante, dado que bajo el eje de la Cuesta de san Vicente también existe una galería de servicios urbanos de gran envergadura.