



## **MOCIÓN PARA DAR UNA SOLUCIÓN DEFINITIVA A LA SITUACIÓN DEL VIADUCTO DE DANIEL DEL OLMO**

Con motivo del nuevo contrato de conservación de infraestructuras (Lote 3), del que dispone el Ayuntamiento de Valladolid, al final del mandato pasado se encargó un “Informe estructural sobre el estado de daños de la estructura situada en la calle Daniel del Olmo, sobre calles y vías de ferrocarril”

El puente “Daniel del Olmo” está situado en la ciudad de Valladolid, en el acceso al área empresarial de Argales. Se trata de una estructura de 108 metros de longitud, con tablero de 18 m de anchura compuesto por 11 vanos isostáticos sustentados sobre viguetas prefabricadas pretensas con losa superior de hormigón armado construida “in situ”, sobre prelosas.

Todos los vanos son de 9 m de luz sobre 45 viguetas de 0,40 m de canto excepto el central, sobre el ferrocarril, de 18 m de luz sobre 36 vigas de 0,72 m de canto. La transmisión de cargas a la subestructura se realiza mediante aparatos de apoyo de plomo, acuñados con placas metálicas, que absorben la fuerte pendiente longitudinal. Las vigas descansan sobre dinteles en forma de PI con grandes voladizos laterales coincidiendo con las aceras.

Según el informe técnico, “se observa, por debajo del tablero, que durante mucho tiempo la entrada de agua de lluvia procedente de la calzada ha ocasionado numerosos daños, tanto en vigas como en losa de tablero”.

En este sentido, el informe elaborado por la empresa contratada fue contundente:

“Una vez analizados los daños encontrados, sobre todo los relacionados con las culatas de las vigas, se comprueba que la gravedad de los mismos, unido a su notable extensión - dándose en la mayoría de las vigas - establece una situación de gran precariedad de la estructura, siendo muy difícil establecer cuál es, actualmente, la reserva de capacidad estructural de la misma.

Los daños observados, sobre todo en relación al estado de las culatas, pone de manifiesto la inmediata necesidad de acometer actuaciones sobre la estructura encaminadas al apeo de las vigas que canalicen los

esfuerzos recogidos hacia los elementos de apoyo en estribos y pilas. Aun así, la ejecución de dichas soluciones de rehabilitación siempre tendría un carácter de provisionalidad, debido a que la degradación obtenida en las vigas es tan elevada que se hace impensable su reparación definitiva”.

Los trabajos de consolidación necesarios comenzaron a finales de mayo, previstos inicialmente para cuatro meses y, por tanto, su finalización estaba prevista en septiembre. Finalmente se han prolongado durante 8 meses, el doble del tiempo previsto y finalizando el 31 de enero de 2024. Estas actuaciones acometidas han tenido un coste de 650.000 euros, según los datos facilitados.

El trastorno para la movilidad durante estos meses y a partir de ahora es muy importante. La intervención ha obligado a restringir al tráfico rodado en los dos carriles exteriores en toda la longitud de la estructura y limitar significativamente la carga por eje en los dos centrales. Esto supone que solo han podido y podrán circular vehículos ligeros y en un carril por sentido, además de desviar el trayecto de diez líneas de AUVASA que circulaban por esta vía.

Las líneas afectadas son la 16, 26, C1, C2, H, P1, P2, P7, PSC1 y PSC3. Para suplir las paradas afectadas se colocó una provisional en la calle Vázquez de Menchaca 4 y en el número 1, esquina con Daniel del Olmo para las líneas C1, C2 y PSC3. Por otra parte, las paradas afectadas se encuentran en la totalidad de la calle Daniel del Olmo y en tramos de Vázquez de Menchaca y en la avenida Norte de Castilla.

Las líneas desviadas son todas aquellas que circulan por encima del paso elevado y que ahora tienen que acceder al área empresarial de Argales por el viaducto de la avenida de Zamora. Una de ellas, la línea H, también fue desviada a pesar de no tener ninguna parada establecida en el polígono industrial.

Al margen de estos trastornos sufridos durante los últimos meses, una vez acabada la obra de consolidación, las limitaciones y restricciones al tráfico continuarán igual. Es decir, seguirán sin poder transitar por el viaducto vehículos pesados ni autobuses, con el perjuicio que ello está ocasionando al transporte público y de mercancías de la ciudad.

El equipo de gobierno municipal ha dispuesto de siete meses para pensar en una solución definitiva a este problema. La prolongación de la vida útil del viaducto conlleva graves restricciones para la movilidad que, de no construirse un nuevo viaducto o un túnel, supondrá necesariamente su cierre definitivo a medio plazo.

Por todo ello, el Grupo Municipal Socialista – PSOE y, en su nombre el concejal que suscribe, presenta al Pleno de la corporación el siguiente

### **ACUERDO**

1. El equipo de gobierno contratará a la mayor brevedad posible un estudio para determinar la solución técnica más eficiente para garantizar el tránsito seguro de autobuses y camiones entre la calle Daniel del Olmo y el Paseo de Zorrilla a 31 de diciembre de 2026.

Valladolid, 20 de febrero de 2024

Fdo.: Luis Vélez Santiago

Concejal del Grupo Municipal Socialista - PSOE