

**A LA OFICINA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA
DEL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID**

D. ÁNGEL CRUZ BAYÓN GOZALO, titular del Documento Nacional de Identidad número 12.217.076-M, en nombre y representación de **FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE VECINOS Y CONSUMIDORES DE VALLADOLID ANTONIO MACHADO** con domicilio en Valladolid calle Andrés Laorden s/n, ante **LA OFICINA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DEL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID** comparece y DICE:

Que en fecha 21 de Mayo de 2009 se publica en el Boletín Oficial de Castilla y León el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Valladolid de fecha 5 de Mayo de 2009 (notificado asimismo a esta parte en fecha 28 de Mayo de 2009) por el que se somete a un nuevo periodo de exposición pública el expediente 7/2008 relativo a la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana y del PECH en la Red Ferroviaria Central de Valladolid y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, promovido por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.

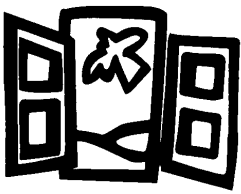
Que por medio del presente escrito, y dentro del plazo máximo otorgado por el artículo 52 de la Ley 571999 de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León, por medio del presente escrito vengo a presentar las siguientes

ALEGACIONES

PREVIA.- ACERCA DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN DEL PROYECTO:

El anterior proceso de participación pública en el diseño de la Modificación del PGOU con ordenación detallada y del PECH de Valladolid en la Red Ferroviaria Central (en adelante "la Modificación") fue, en nuestro criterio, un fiasco. El escasisimo número de alegaciones presentadas no refleja, a nuestro entender, una valoración positiva de la propuesta por la población, sino un mal planteamiento de la participación pública, que no se ha querido fomentar. Se ha confundido, como tantas otras veces, propaganda con información y debate. Esperamos que esta segunda exposición pública no sea un mero trámite formal. Pero a la vista del documento "Propuesta de contestación de alegaciones" (en adelante PCA) presentado tras la exposición anterior, nos permitimos recordar que el equipo técnico no es un apéndice del gobierno municipal, sino que tiene sus propias responsabilidades técnicas con la ciudad, y no sólo con los contratadores. Y que por tanto sobran, en nuestro criterio, expresiones de carácter político firmadas por el equipo técnico, como las que se deslizan una y otra vez en el informe de alegaciones anterior (PCA).

Buena parte de las alegaciones que ahora se presentan se refieren a las presentadas en el periodo anterior. Por dos razones: la primera, porque el proyecto es prácticamente el mismo. Los cambios han sido mínimos. La segunda, porque muchas de ellas no fueron contestadas, o al menos no lo fueron adecuadamente, según nuestro parecer. Se pide ahora que en las contestaciones no se limiten a repetir artículos de la ley ni párrafos de la memoria. Si alegamos es porque lo expuesto en la memoria o no está tan claro como



seguramente creen los redactores, o no se está de acuerdo con lo dicho. No tiene mucho interés, por tanto, repetir lo que se dice allí una y otra vez. Hay que hacer un esfuerzo suplementario de explicación para conseguir que el plan (la denominada "Modificación...") sea más asumida por la población como un proyecto de todos.

ALEGACIÓN 1ª. SOBRE LA PERMANENCIA EN EL TIEMPO DE LO SOMETIDO A EXPOSICIÓN

A la vista de las noticias aparecidas en la prensa desde hace tiempo, el documento que ha salido a exposición pública va a sufrir, muy probablemente, cambios muy significativos, tanto en su ámbito como en sus características generales. No parece tener mucho sentido trabajar sobre unos textos y planos que van a ser modificados en breve plazo. En tal caso, el documento ahora expuesto públicamente debería retirarse sin ser aprobado.

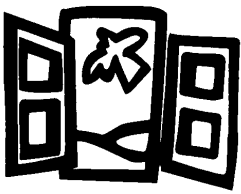
ALEGACIÓN 2ª. ÁMBITO DEL PROYECTO

Sobre el ámbito del plan, debemos señalar que la figura del ámbito es muy extraña. Hay partes del recorrido del tren soterrado que quedan fuera, mientras se incorporan a él otros terrenos lejanos a las vías. Plantear un ámbito más coherente permitiría tratar y entender mejor la operación en su conjunto. Se reclama por tanto la reconsideración del ámbito de la Modificación, en el sentido expresado en las alegaciones anteriores nº 4.4, 15.3, 17.2, 23.2 y 24.2 de la PCA, sin que se reduzca a decir que se ha pretendido "dar solución y continuidad a la estructura urbana, generando una nueva pieza que encaje en el modelo global, resolviendo los problemas de integración con los barrios circundantes, y su relación entre ellos a través del ámbito, posibilitando la relación directa entre las piezas, hasta ahora separadas entre sí por las instalaciones ferroviarias". Se piden explicaciones, por ejemplo, de por qué no se incorporan terrenos en los que el tren va soterrado, entre Arco de Ladrillo y Argales, donde supuestamente se pretende construir un bulevar.

Se reitera igualmente la alegación planteada anteriormente (nº 4.12 de la PCA) demandando soluciones alternativas para la supresión definitiva de la barrera en la zona de Argales, Covaresa, Parque Alameda y Paula López. Se pide separar los argumentos urbanísticos y consideraciones sobre la viabilidad técnica y económica, por un lado, y los comentarios sobre la oportunidad política de la operación, por otro.

ALEGACIÓN 3ª. SOBRE EL ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO.

Es necesario revisar a fondo el estudio económico-financiero. No es de recibo que se mantenga el del documento inicial, sin atender a los cambios que se han producido en los últimos tiempos. Es necesario, además, que en dicho estudio de tenga realmente en cuenta el efecto de las Áreas Homogéneas. No es suficiente decir que se considerado la nueva coyuntura y se "han analizado la competencia que se produce entre suelos; y consecuentemente, los mecanismos que se producen para atender la demanda del Sector inmobiliario en un momento determinado". Si está tan claro, que digan por favor, dónde se ha tenido en cuenta y a qué resultados han llegado.



ALEGACIÓN 4ª. POSIBILIDAD DE COMPLEMENTO DE FINANCIACIÓN CON MONETARIZACIÓN DE SISTEMAS GENERALES

Si una parte importantísima de los sistemas generales de las áreas homogéneas puede monetizarse (tal y como se ha previsto, por ejemplo, en Valdechivillas), aplíquense esos recursos a la obra más importante de la ciudad, a la financiación del soterramiento ferroviario.

ALEGACIÓN 5ª. PLAN DE ETAPAS

Sobre el plan de etapas, Se reiteran alegaciones planteadas anteriormente y no contestadas adecuadamente (nº 12.2, 23.13 y 26.10 de la PCA), demandando que se modifique el programa de urbanización y edificación prevista, de modo que la etapa correspondiente a la urbanización del corredor norte se realice en segundo lugar. No basta decir que “se considera que las etapas definidas se adaptan a los objetivos propuestos por la modificación y se ajustan a las determinaciones legales establecidas”, sino que debería explicarse por qué no pueden modificarse en el sentido que se reclama en las alegaciones antedichas.

ALEGACIÓN 6ª: REPERCUSIÓN DEL PROYECTO EN EL ENTORNO DIRECTO

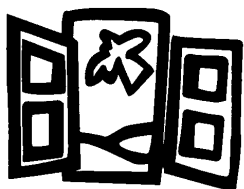
Se reclama justificar adecuadamente que la ordenación planteada ha analizado las repercusiones directas en los barrios próximos. Sin que baste decir, por ejemplo, que “la propuesta de Argales intenta dar respuesta a los fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano en el que se encuentra”; ni que “la morfología de estos nuevos barrios está íntimamente relacionada con la trama urbana existente que los rodea”.

ALEGACIÓN 7ª. DISEÑO URBANO INCLUSIVO.

Se solicita de nuevo corregir el diseño urbano planteado de forma que se establezca un “diálogo constructivo entre los viejo y lo nuevo”. Pues aunque en la PCA se dice que tal “diálogo sí ha sido tenido en cuenta por los redactores del proyecto de de un modo especial”, lo cierto es que ni la memoria, normas o planos lo reflejan; ni tampoco la contestación a las alegaciones presentadas en ese mismo sentido, que se referían únicamente a los “edificios de interés histórico”, como si el entorno del área de la Modificación se redujese a ellos.

ALEGACIÓN 8ª. RECONSIDERACIÓN DE LAS DENSIDADES

Sobre las densidades previstas, se reclama su reconsideración, tanto la global como su reparto entre las distintas áreas de la Modificación, reiterando lo dicho en los escritos anteriores de alegaciones nº 4, 15, 17, 18, 23, 24 y 26. No se plantea si es legal o no lo es: ya se verá en su momento. Tampoco se cuestiona el interés de la ciudad compacta y densa, que a todos los alegantes citados les parece una buena solución. Ni se cuestionan las buenas intenciones de los redactores. Se pregunta si se han analizado las densidades de cada una de las zonas en relación a las de cada uno de los entornos. Si se ha tenido en cuenta que Delicias y Parque Arturo León, por ejemplo, son dos de las zonas más densas de Valladolid. Y si al aplicar los parámetros de la ciudad compacta se ha tenido en cuenta la densidad global de Valladolid. Y sobre todo se



pide la justificación de las densidades de cada una de las zonas, no desde el punto de vista legal, sino técnico.

ALEGACIÓN 9ª. MANTENIMIENTO DE LA POSICIÓN DE LA MARQUESINA DE LA ESTACIÓN

En relación con el Catálogo se reitera que la marquesina del edificio principal de la estación debe mantenerse en su posición original, conservando su relación con el edificio para el que se construyó. Si se obliga a propietarios de construcciones de muy inferior valor y significado a mantener los elementos en su posición original, entendemos que no debe darse la libertad de reemplazar la marquesina a la administración, por mucho que el diseño de la nueva estación pueda resultar, con esa decisión, más cómodo para el arquitecto. Es cuestión de equidad. ¿Cree el equipo redactor que técnicamente es preferible desplazar la marquesina, desde el punto de vista del interés de la conservación del patrimonio? ¿Cree que si se hace así puede obligarse a otros propietarios a mantener en su lugar los restos conservados?

ALEGACIÓN 10ª. NUEVO BARRIO DE ARGALES

El diseño propuesto para Argales ha sido unánimemente criticado y rechazado por todas las instituciones y alegantes particulares que se han ocupado de él. No parece gustarle a nadie. Tampoco a nosotros, que reiteramos la alegación presentada en tal sentido, ya que no ha sido modificado en ningún punto. Aparte de las consideraciones sobre la extensión del soterramiento, se rechaza básicamente la elevada densidad de este ámbito, su deficiente accesibilidad, y la solución de espacio público bajo el viaducto. La accesibilidad planteada debería reconsiderarse radicalmente, implicando ajustes o modificaciones en el ámbito exterior al de la Modificación. Y téngase en cuenta que la enumeración de los accesos previstos no es un argumento: es sólo una enumeración.

ALEGACIÓN 11ª. ARIZA COMO ESPACIO SIN COCHES

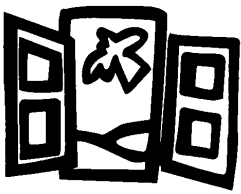
Respecto al diseño planteado en la zona de Ariza se reclama una explicación técnica sobre el interés y la posibilidad de plantear ese barrio como espacio sin coches.

ALEGACIÓN 12ª. CONVENIENCIA DE ALTOS EDIFICIOS EN EL PROYECTO

Sobre la previsión de varios edificios altos se pregunta si el equipo redactor considera que los argumentos expuestos en la memoria para justificar los edificios altos son técnicamente suficientes, o habría otros argumentos que también podrían considerarse al valorar su conveniencia, como el consumo energético de los edificios altos, la afición simbólica al skyline, la relación con la calle, la menor seguridad de los edificios de mayor altura ante posibles incendios por el “efecto trampa” de los accesos, etc.

ALEGACIÓN 13ª. DENSIDAD Y CONCENTRACIÓN DE ÁREA DE NEGOCIOS EN EL ÁREA DE TALLERES-ESTACIÓN

En relación al diseño urbano de la zona de Talleres-Estación se reitera la alegación presentada anteriormente, nº 17.3.2, en el sentido de que en ella se “concentra un área de negocios y alta densidad de



viviendas, lo cual esconde un sentido de privatización”; pues no se considera adecuada la explicación ofrecida.

ALEGACIÓN 14ª. NECESIDAD DEL ESPACIO VERDE EN LA ZONA DE TALLERES-ESTACIÓN

Para la misma zona de Talleres-Estación se insiste en la reclamación de cambios en el diseño urbano, de manera que se forme un amplio espacio verde de no menos de 50.000 m² al servicio de los barrios que históricamente han soportado la presencia de los talleres ferroviarios, como Delicias, Canterac, Labradores y San Andrés. Se reiteran, por tanto, las cinco alegaciones presentadas anteriormente en este mismo sentido (4.7, 21.5.5, 23.5, 25.3.1 y 26.7), y en el caso de ser de nuevo rechazada la propuesta, se reclaman argumentos que no se limiten a dar respuestas, que nada justifican, como la siguiente: "La red estratégica 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".

ALEGACIÓN 15ª. INADECUADA RESOLUCIÓN DEL EJE RECOLETOS

Se reiteran alegaciones presentadas en el periodo de exposición anterior, en las que se inadecuada la resolución del final del eje Recoletos, que muere en el Paseo Farnesio.

ALEGACIÓN 16ª. SOBRE LA CALIFICACIÓN COMO “PLAZA” DE DETERMINADOS ESPACIOS.

Se solicita que las denominadas en los distintos documentos de la Modificación como “plazas Norte y Sur” dejen de denominarse “plazas” y se les busque otro nombre para designarlas.

ALEGACIÓN 17ª. INTEGRACIÓN SOCIAL EN EL PROYECTO

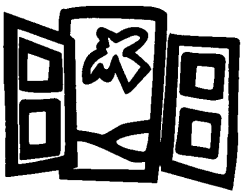
Se insiste en la idea expresada en la alegación anterior nº 23.4.2, en el sentido de que con el diseño aprobado se está tendiendo a “reforzar la elitización del núcleo central de la ciudad”. Se piden modificaciones en ese sentido, y en caso de que se considere innecesario o inconveniente se reclama alguna explicación que no se limite a reproducir el índice legal de integración social. Cumplir ese índice es obligatorio. Pero se puede superar, y lo que aquí se reclama es precisamente que se supere ampliamente.

ALEGACIÓN 18ª. RESOLUCIÓN PARA LA ACTUAL ESTACIÓN DE AUTOBUSES

Sobre el diseño previsto para la zona de la actual Estación de autobuses, se reitera la alegación presentada (nº 17.3.1) en la que se decía que la colocación de una pieza de gran altura en una zona congestionada (actual estación de autobuses) es incoherente.

ALEGACIÓN 19ª. EL PROBLEMA DE LA MOVILIDAD

Sobre el planteamiento general de la movilidad y el diseño del viario se vuelve a plantear las alegaciones nº 15.5 y 24.3.1 de la PCA, que en nuestro criterio no han sido adecuadamente respondidas.



Debe tenerse en cuenta, además de lo dicho en los escritos citados, los posibles efectos sobre la calidad del aire de la propuesta. Pues la Modificación va a suponer una gran transformación urbana que puede tener efectos complejos sobre la calidad del aire. Como bien recoge el estudio de impacto en su apartado 5.3.2.1, el incremento del número de desplazamientos con origen o destino en el ámbito de afección será notable. Se habla en el informe de 55.000 desplazamientos diarios, calificándolos como negativos, pues pueden dar lugar a graves problemas de uso y calidad del espacio y de congestión. No parece asumible que siendo la calificación de impacto moderado no se propongan medidas correctoras.

En el estudio de tráfico anexo a la evaluación se advierte, en su apartado 5.2.3.2 (sobre viajes generados y atraídos, con datos sobre transporte público y privado que no coinciden con los expresados en la página 235 de la EIA), del impacto muy negativo de esos desplazamientos. Pero se refiere únicamente a los 26.000 que cita. Por lo que cabe preguntarse: ¿hasta qué punto será negativo el impacto si tuviésemos en cuenta el total de los desplazamientos previstos en la citada página de la EIA? ¿No debería pasar la estrategia global de movilidad por una disminución sustancial de los usos previstos en la Modificación?

Consideraciones parecidas podrían hacerse respecto al ruido generado. Y en relación con las emisiones a la atmósfera resulta sorprendente que en el estudio se reconozca la posibilidad de estimar la cuantía de las emisiones procedentes del transporte, pero no se cuantifiquen ni plasmen en ningún lugar (a pesar de que se detallan en el anexo 3, relativo al estudio de contaminación atmosférica), para a región seguido decir “que es muy complicado realizar esta valoración”. En consecuencia, los impactos medioambientales del tráfico previsto son tan importantes que debería reconsiderarse radicalmente este aspecto de la propuesta.

ALEGACIÓN 20ª. SOLUCIÓN AL TÚNEL MIKADO

Se vuelve a insistir en la necesidad de reestudiar la solución del túnel de Mikado, reiterando los argumentos de la alegación presentada anteriormente, nº 25.2.2. Se piden explicaciones algo más claras que la siguiente: “Este ramal soterrado forma parte de una solución que permite realizar un túnel bajo Arco de Ladrillo y conectar con la calle Puente Colgante”.

ALEGACIÓN 21ª. MEJORA DEL PROYECTO EN CUANTO A MOVILIDAD EN BICICLETA

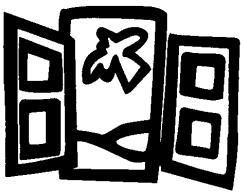
Hacemos nuestra la alegación nº 9, de la Asamblea Ciclista de Valladolid, que ha sido, en nuestro criterio, contestada de forma muy insatisfactoria. Muchas de las propuestas que incluye son muy adecuadas, y pueden incorporarse al plan.

ALEGACIÓN 22ª. EL TRANVÍA

Se reclama de nuevo la consideración de implantar el tranvía como transporte público en la superficie liberada. Reiteramos lo dicho en las alegaciones 24.3.1, 25.2.1 y 26.8. Se pide un pronunciamiento técnico sobre el asunto, que como bien saben puede perfectamente incorporarse al plan.

ALEGACIÓN 23ª. REDUCCIÓN DE USOS COMPATIBLES EN EL CORREDOR VERDE

Se insiste en la alegación presentada anteriormente, nº 24.3.5, en la que se solicitaba la reducción de los usos compatibles en el corredor verde; y “la limitación del aparcamiento al 25% en bajo rasante, y viario y comunicación al 5%”. Entendemos que la respuesta ofrecida en la PCA no es nada satisfactoria.



ALEGACIÓN 24ª. APARCAMIENTOS DE RESIDENTES EN EL CORREDOR VERDE

Se insiste también en la alegación nº 23.11.1, donde se solicitaba la “cualificación de los aparcamientos del corredor como de residentes para no atraer más tráfico”. El equipo redactor decía, en la PCA, estar de acuerdo con lo expresado en la alegación, pero que no era objeto del documento presentado. Pues bien: por nuestra parte entendemos que sí puede ser, perfectamente, objeto de la Modificación, y como tal lo solicitamos; y reclamamos también que, en el caso de que se siga manteniendo la opinión anterior, se justifique la negativa.

ALEGACIÓN 25ª. ADECUACIÓN DE LA MEZCLA DE USOS

No se considera que se haya previsto en la Modificación una mezcla de usos adecuada. Se mantiene, por tanto, el sentido de la alegación anterior nº 23.4.1, y se pide una respuesta y argumentación que no se limite a justificar el cumplimiento legal. No estamos ahora en ese momento, pues ya habrá tiempo, en su día (y si tal fuese el caso) de plantearlo ante los jueces. Lo que se plantea ahora es un requerimiento de calidad urbanística. ¿Considera el equipo redactor que la mezcla de usos planteada es la más idónea para conseguir una buena calidad urbanística, a la luz de los principios de la sostenibilidad?

ALEGACIÓN 26ª. VIVIENDAS DE PROTECCIÓN PÚBLICA

Sobre vivienda, se siguen reclamando garantías desde el plan para que el 50% de las viviendas que se pretendan construir en la zona se acojan a las modalidades de protección pública, incluidas viviendas para alquiler. Y se continúa rechazando el reparto de las viviendas protegidas que se hace en la Modificación por escasamente equitativo. Las respuestas ofrecidas en la PCA sobre ambas cuestiones se consideran inadecuadas.

ALEGACIÓN 27ª. SUPERFICIE USO COMERCIAL DEL PROYECTO

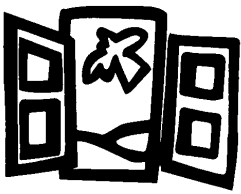
Se reitera la reclamación de limitar la superficie permitida del uso comercial en el Sistema General Ferroviario Estación a un máximo de 7.000 m², tal como se planteaba en la alegación nº 14.1. La respuesta no puede consistir en decir que dentro del sistema general Adif no tiene que dar cuentas de los usos que plantee al Ayuntamiento o la Junta de Castilla y León. Se pongan como se pongan, eso es imposible que lo pueda plantear ninguna ley.

ALEGACIÓN 28ª. PROPUESTAS DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS

Hacemos nuestras las alegaciones nº 18.1.3 y 18.1.4, presentadas en su día por el Colegio de Arquitectos de Castilla y León.

ALEGACIÓN 29ª. ES UNA OPORTUNIDAD

Reclamamos finalmente evitar perder una oportunidad para construir una ciudad mejor. No basta con que la propuesta sea correcta en este o aquel aspecto. No es suficiente con que finalmente se llegue a soterrar el tren. Es tanto el esfuerzo ya realizado, y sobre todo el que va a realizarse en los próximos años que no debe



consentirse que por comodidad o desidia, o como consecuencia de enfrentamientos personales, se acabe teniendo la sensación de haber perdido una oportunidad.

En su virtud,

SOLICITO que, teniendo por presentado este escrito, tenga por formuladas las alegaciones que en él se contienen y se sirva:

- a) Sean respondidas las anteriores alegaciones (y las del anterior periodo de información pública), con respuestas técnicas y claras.
- b) Se acuerde la estimulación la participación. Ampliar los debates y conseguir mayor presencia vecinal en los escritos. Reclamamos que el nuevo periodo, que debería ampliarse, no se convierta de nuevo en un mero trámite. Que se convoquen mesas de trabajo y se diseñe un proceso de participación activo, en el que se fomente el debate. Para evitar que se convierta, como hasta ahora apunta peligrosamente, en una oportunidad perdida para la ciudad.

En Valladolid a veinticinco de Junio de dos mil nueve.



Ángel Bayón Gozalo
Presidente de la Federación de Asociaciones de Vecinos
de Valladolid