

Información Pública del Estudio de Impacto Ambiental: Ronda Exterior Sur de Valladolid

Miguel Ángel Ceballos Ayuso, con D.N.I. número 9.306.614, en representación de Ecologistas en Acción Valladolid, con domicilio a efectos de notificación en el apartado de correos 533, 47080 de Valladolid,

EXPONE que en relación al Anuncio de Información Pública relativo a la apertura de plazo del Estudio Informativo de la Ronda Exterior Sur de Valladolid, publicado en el BOE de 16 de enero de 2003, realiza las siguientes

CONSIDERACIONES :

1.- CONSIDERACIONES GENERALES:

Las Rondas que circunvalan las ciudades se trazan por los entornos periurbanos de las mismas, creando una serie de problemas urbanísticos, paisajísticos y ambientales que deben de detectarse previamente y paliarse al máximo en los proyectos. Unas veces el trazado transcurre por un entorno degradado, al cual una ronda proyectada con poco esmero puede contribuir a añadir más desorden al entorno, o por el contrario, ser un componente ordenador. Otras interfieren severamente sobre áreas de paisaje que aun mantienen un valor visual, ambiental o productivo. Otras veces en fin, plantean problemas urbanísticos como la introducción de elementos muy conflictivos para los barrios residenciales como el aporte de ruido que conlleva su uso y por el efecto barrera que introduce frente al futuro crecimiento de la ciudad.

Consideramos que el trazado de la Ronda Exterior Sur por el hecho de discurrir por un tramo periurbano en donde se asientan y en un futuro previsible se asentarán barrios residenciales a ambos lados de la vía, así como por el impacto sobre el paisaje, la continuidad del territorio, y como imagen que será referente visual de la ciudad que recibirán quienes la crucen, debe cuidarse con esmero su trazado y diseño. Entendemos que la propuesta realizada en el Estudio Informativo, desde este punto de vista puede ser objeto de una serie de mejoras, para lo cual proponemos las siguientes alegaciones que debieran recogerse en dicho Estudio y posteriormente en el proyecto ejecutivo:

1.1- Diseño con tratamiento blando

Alegamos que debería conseguirse un diseño con un tratamiento lo más blando y amable posible, en donde predomine la vegetación y la tierra y desaparezcan todos los elementos duros de hormigón u otros materiales artificiales prescindibles o sustituibles. Para ello deberían emplearse los siguientes criterios:

- Evitar hormigonar las cunetas, lo que representa tres ventajas: aumenta la permeabilidad del suelo disminuyendo el caudal de escorrentía que es preciso evacuar y evitando la acumulación en los puntos bajos; el agua de lluvia que se recoge sobre ellas recarga del nivel freático y es aprovechado por la propia vegetación, y por último, supone un gasto superfluo.



Autovía sin cunetas hormigonadas donde la vegetación agarra más fácilmente

- Evitar hormigonar la mediana por las mismas razones antes expuestas. A ello se añade la ventaja de poder cubrir con plantas tapizantes la espina denominada “New Jersey” cuando esta se proyecta como protección y que siempre presenta un aspecto duro en la trayectoria de la autovía. (Así está tratada la mediana de la A-7 a su paso por Valencia, la cual puede servir de ejemplo).



Aspecto desolador que presentan las medianas hormigonadas

- Cuidar con meticulosidad la vegetación, tanto en la selección de las variedades como en las condiciones de plantación y facilidad de mantenimiento, dando continuidad al paisaje existente o ajardinando convenientemente cuando la ronda se traza deprimida.

- Evitar la continuidad de las diferentes bandas, antes bien separarlas con suelo desnudo, ya sea el espacio que separa la mediana de las calzadas o bien entre las calzadas y las aceras o los caminos. Esta separación debe hacerse con un tramo de terriza en donde se pueda plantar árboles y arbustos, para reducir la escala visual de la sección transversal y de ese modo conseguir que los peatones se sientan real y psicológicamente más protegidos.

- Evitar la espina central "New Jersey" duplicadas y adosadas. Antes bien se propone separarlas para que entre ellas se pueda crear un macizo que permita la plantación arbustiva.



La espina "New Jersey" confiere un aspecto duro a la autovía

- Cuando se emplee la espina "New Jersey" como elemento protector en el límite del arcén interior, y existiendo espacio suficiente en la mediana, una solución que palía el efecto visual de este elemento consiste en introducir la espina en la misma mediana a 1- 1,5 metros del arcén, tal modo que se libere un espacio en tierra para la plantación de especies vegetales por delante de la espina, quedando de este modo oculta a la vista.

1.2.- Los vallados en terraplenados y desmontes

- Tanto en terraplenes naturales como artificiales la pendiente debe ser marcada, no la estabilidad estructural de las tierras, sino la estabilidad general a largo plazo teniendo en cuenta los procesos erosivos y los criterios de restauración del paisaje, de modo que el territorio no dejen sus heridas al descubierto.

Siguiendo el criterio anteriormente expuesto de conseguir un tratamiento blando y reconstruir el paisaje dañado, el diseño y tratamiento de los vallados de terraplenes y desmontes deberían hacerse con el siguiente criterio:

- Crear terraplenes con pendientes suaves no solo limitada en función de la estabilidad estructural de las tierras, sino para que la vegetación arbustiva pueda agarrar y desarrollarse sin cuidados especiales. La pendiente debe buscar un compromiso entre la mínima ocupación de espacio y la garantía de que la vegetación arbustiva va a prender. Una pendiente entre 1,5H/1V y 2H/1V nos parece la más adecuada.

- Replantar los vallados con vegetación masiva de hoja perenne acompañada con caduca de flor, y siempre de plantas autóctonas o aclimatadas. Un modelo a seguir podría ser la A-6 hasta Adanero. Lo razonable es colocar plantas que enraizan y se reproducen vegetativamente por sí solas, es decir, plantas invasivas. La hidrosiembra se ha demostrado absolutamente ineficaz para recubrir los vallados, quedando frecuentemente desnudos y expuestos a la erosión, en especial en zonas con climatología no muy lluviosa como la que nos ocupa. Y en cualquier caso es un procedimiento más apropiado para vías interurbanas, pero no lo es en las rondas de circunvalación cuyo tratamiento debe ser mucho mas cuidado por cuanto interviene muy llamativamente en la imagen de la ciudad.

Es evidente que el Ministerio de Fomento así como el de Medio Ambiente debe ser mucho más exigente sobre estos aspectos, tanto en el proyecto como en la ejecución, en la recepción y

en el mantenimiento. Porque en la actualidad se plantan cuatro plantas mal plantadas para cubrir el expediente, que luego se abandonan a su suerte.



Vallados cubiertos de vegetación en la A-6

1.3.- Nudos y enlaces

El diseño de estos elementos tiene que recoger un compromiso entre la seguridad y la ocupación mínima de suelo, para que se reduzca al máximo la destrucción del suelo agrícola productivo.

En los casos en que el cruce se hace a diferente nivel y el vial inferior se resuelve con rotonda, el vial superior debiera resolverse con viaducto en vez de recerido sobre tierra o muros de contención, evitando los pasos subterráneos estrechos en cajón. Esta solución reduce la visibilidad de los conductores y son por ello menos seguros, mientras que aquella procura mayor permeabilidad física y visual y el paisaje se mantiene más abierto. Esto es muy importante cuando la ronda cruza con un acceso importante para la ciudad, ya que la solución con túneles de hormigón encajonado cierra la perspectiva sobre la propia ciudad.



Las rotondas bajo viaducto abren las perspectivas y procuran más visibilidad para los conductores...



....que las rotondas sobre terraplenes resueltas con túneles.

1.4.- Impacto acústico

El diseño debe recoger acciones paliativas que reduzcan al máximo el impacto acústico que el tráfico generará sobre los barrios existentes y que se construyan en el futuro. Para ello se propone:

- Colocar barreras acústicas con formaciones de tierra y recubiertas de vegetación evitando los elementos que generan un impacto visual grande como son las pantallas de hormigón o de material plástico.



Tratamiento blando de los muros de contención
M-40. Madrid

- Cuando la vía se deprime y no existe espacio para crear vallados naturales y sea preciso el empleo de muros de contención en hormigón, se propone que estos se hagan con hormigón absorbente y escalonados para en la base de los escalones pueda plantarse vegetación. (p.e. M-40 Madrid norte)

- Cuando la vía vaya sobreelevada y sea preciso colocar pantallas acústicas, estas deben quedar ocultas con arbustos y arbolados.

1.5.- La permeabilidad del territorio

Todos los caminos deben quedar perfectamente conectados y cuando se creen pasos subterráneos sobre cajones deben ser amplios y seguros, evitando la sensación de barrera, iluminados naturalmente por el espacio cenital que queda entre la mediana, y con espacios suficientes para acoger aceras y terriza, siendo de ese modo más agradable al paso para las personas y de los animales.

Las soluciones sobreelevadas y deprimidas conllevan grandes movimientos de tierra y mayor ocupación de suelo que cuando se implanta en superficie, sin embargo con ellas se pueden resolver mejor los problemas de permeabilidad tanto de las personas como de los animales.

Cuando una vía se prevé que pueda convertirse, en el proceso de crecimiento de la ciudad, en una avenida urbana, el vial debe de proyectarse sobre la superficie actual del terreno para conseguir la mayor continuidad del paisaje urbano. Y no solo eso, los cruces deben hacerse a nivel, mediante rotondas, en vez de a diferente nivel. Pero cuando la vía suponga un trazado alejado de la ciudad para coger el tráfico de paso y rápido, y con pocas posibilidades de convertirse en un vial urbano por tratarse de una vía muy rápida, las soluciones deprimidas o sobreelevadas son las más idóneas.

Para resolver esta permeabilidad las soluciones **sobreelevadas** son las más apropiadas, pero también son las que mayor impacto visual presenta. Por lo tanto deben proyectarse sobreelevadas con la mínima altura posible, lo justo para resolver el paso inferior para vehículos, es decir entre 5-6 metros máximo. Cuando se prevea o se desee que puedan cruzar animales, los túneles deben construirse con una anchura y un tratamiento de la superficie que no sea rechazada por ellos.

La solución **deprimida** tiene mucho menos impacto visual, y permite resolver la permeabilidad fácilmente, dado que se pueden crear plataformas y puentes en continuidad con el territorio.

1.6.- Sobre la pérdida de suelo y los movimientos de tierra.

Tanto las soluciones sobreelevadas como las deprimidas conllevan grandes movimientos de tierra. Pero con todo, eso no es lo más preocupante. Lo que más preocupa es la pérdida de suelo, y más aún cuando el suelo es de calidad para la agricultura. Por ello en la elaboración del Estudio Informativo debe de tenerse en cuenta los siguientes principios:

- El suelo debe de clasificarse, separando los diferentes componentes del suelo para poder siempre reciclarlo, bien en la construcción de la vía de donde se extrae, bien en otras áreas del territorio que sea conveniente reconstruir el suelo. Al menos debe de separarse la tierra vegetal por un lado, las gravas y arenas por otro, y las arcillas y margas por otro.

- El principio de contabilidad cero en cuanto a la suma de rellenos y excavaciones, tan al uso en los proyectos de carreteras debe de matizarse. Porque a veces este criterio lleva a sobreelevar en exceso las vías creando unas murallas visuales que destrozan los paisajes.

- Si después de hacer el diseño de la explanada de la vía con criterios lógicos, (es decir, sin forzar a que todas las tierras de excavación se empleen en el tramo), resulta suelo sobrante, a este se le debe de buscar los siguientes destinos:

a) Catalogar y emplear como vertederos las canteras, graveras activas o en desuso, minas de industrias extractivas o zonas que en otro tiempo sirvieron de préstamo, las cuales hayan desvirtuado el territorio y que puedan recibir tierras para que el paisaje sea debidamente reconstruido.

b) Proponer la utilización de las tierras que sean reutilizables a industrias extractivas. Por ejemplo, las gravas y las arenas se pueden utilizar para extracción de áridos para la confección de los hormigones o en la construcción.

c) Crear zonas de **vertederos provisionales de acopio** con los terrenos clasificados en donde otros procesos constructivos industriales o constructivos puedan acudir a tomar préstamos de tierras. Por ejemplo, en la construcción se producen muchos sobrantes de tierras, pero también hacen falta tierras para sobreelevar los viales en urbanizaciones situadas en áreas inundables, o para la construcción de parques, etc.



Antigua mina a cielo abierto y abandonada que podría recoger tierras sobrantes y reconstruir de ese modo la línea del paisaje (La Cisterniga)

1.7.- La previsualización.

Para analizar el impacto sobre el paisaje y las posibles correcciones existen técnicas cuyo empleo debería ser de obligado cumplimiento en la presentación de los Estudios Informativos y de Impacto Ambiental. Nos referimos a la modelización tridimensional que permita previsualizar los efectos sobre el territorio desde diferentes ángulos de vista: bien desde la propia vía (visión de los usuarios o conductores) o bien fuera de ellas, tanto con una vista aérea como desde un punto de vista humano situado a ras de suelo.

2.- CONSIDERACIONES PARTICULARES

Aparte de las consideraciones generales que hemos comentado más arriba, que sean de aplicación para el trazado en concreto a la Ronda Exterior Sur, hacemos también las siguientes alegaciones.

El elemento de mediana tipo “**New Jersey**” es un elemento proyectado para la seguridad de los vehículos, pero no deja de ser un elemento poco atractivo y que colabora en “endurecer” la vía. Debería plantarse vegetación en sus laterales para que esta mediana quedase recubierta con vegetación (p.e la autopista A-7 en las cercanías de Valencia). En el proyecto que nos ocupa se emplea asiduamente a lo largo de al vía. Proponemos que se estudie la posibilidad de implantar las soluciones aportadas en el apartado 1.1

Seria conveniente que el tratamiento de la vegetación se hiciera con una propuesta de un especialista en paisajismo, por la importancia visual que esta Ronda tendrá para la imagen de Valladolid de nuestros visitantes y para los que habitan en los alrededores.

2.1.-Tramo carretera de Madrid carretera de Rueda.

Este tramo va deprimido, existiendo margen para que los laterales de la trinchera sean en tierra mientras que al llegar al barrio de Covaresa se hace preciso hacer un muro de contención por la escasez de espacio. Este tramo también tiene un inconveniente y es que la rasante forma una vaguada, que tendrá que recoger las aguas para enviarlas a un desagüe y finalmente al río, con los posibles problemas de acumulación de agua.

Sugerimos que:

1.- Las cuentas y las medianas no se hormigonan como hemos apuntado en las consideraciones generales.

2.- Las especies vegetativas deberían detallarse más de lo precisado en el Estudio Informativo. Debe garantizarse que los vallados queden convenientemente revegetados, así como la mediana, para amabilizar el aspecto de la Ronda, tanto para los que circulan por ella, como para los residentes en las viviendas que tendrán una visión permanente sobre sus vallados. Bastante es de por sí que tengan que soportar la vía con sus secuelas de ruidos para que todos los inconvenientes que se producen queden paliados al máximo.

3.- El muro de hormigón que hace de contención de tierras debería hacerse escalonado para poder recoger vegetación y reducir el impacto visual duro que puede ofrecer, conforme se describe en el apartado 1.4. En ambos casos es sumamente importante que la reflexión del ruido que emiten los vehículos y que refleja en los vallados sea absorbido convenientemente.

2.2.-Tramo carretera de Rueda a Ronda oeste.

A partir del cruce con la carretera de Rueda el vial se empieza a elevar, suponemos que con el fin de aprovechar las tierras de excavación además de otras consideraciones, cruzando el río Pisuerga para terminar engarzando con la Ronda oeste. Esta elevación sin embargo se inicia muy prematuramente, ya que al llegar a la Cañada de Puente Duero es obligada la construcción de un puente sobreelevado para dar continuidad a la misma.

Cañada de Puente Duero

Este cruce es un punto muy delicado por cuanto se inicia un paisaje de pinares de gran interés paisajístico para la ciudad. Además se cruza una cañada que debe de ser respetada al máximo por tratarse de un patrimonio muy significativo en la historia de nuestra región y por su condición de vía verde, clave en la conexión de la ciudad con el mayor área verde que existe en sus proximidades. Con tales argumentos la Cañada debiera preservarse su continuidad, quedando enrasada en su nivel actual, y creando una plataforma con una anchura que mantuviera el ancho histórico de la Cañada.

Cruce de la carretera de Simancas.

Por el hecho de elevarse en exceso la vía, en el cruce de la Ronda con la carretera de Simancas se fuerza a unos bucles muy extendidos ocupando mucho suelo innecesariamente. Debería rebajarse el nivel de la Ronda y reducir de ese modo el espacio ocupado al mínimo posible. Eso además mejora la visual del paisaje y reduce el efecto muralla que tal terraplenado crea en una entrada importante de la ciudad. Y desde luego el interior del nudo debe de quedar perfectamente revegetado.

Tramo entre el puente y la Ronda oeste.

En este tramo el terraplenado tan elevado que se proyecta (hasta 10 metros) tendrá un gran impacto visual tanto desde las urbanizaciones anexas como desde las posiciones de entrada y salida de la ciudad, creando un efecto muralla que debe quedar atemperado. Proponemos que se eleve la ronda lo justo (5-6 metros) para que pueda existir una permeabilidad entre ambas urbanizaciones, construyendo los pasos amplios y seguros para la circulación de vehículos locales y peatones y ajardinando y revegetando los terraplenados con mas interés del que se pone habitualmente. Debería plantarse arbusto y arbolado, y no confiar en la hidrosiembra. Entendemos que la altura de 10 metros es excesiva. Los sobrantes de tierras se pueden emplear según las ideas propuestas en el apartado 1.6

En el cruce de la Ronda con la carretera de Salamanca proponemos que sea resuelto con viaducto en vez de túneles conforme a los criterios expuestos en el apartado 1.3

El enlace con la Ronda oeste debe procurarse que sea resuelto ocupando el menor espacio posible, ya que en esta soluciones se suele despilfarrar suelo pensando que hay espacio en exceso, pero frecuentemente se olvida de que se trata de suelo que puede ser utilizado para otros usos (agrícolas, urbanos, etc.).

En Valladolid, a veinticuatro de febrero de dos mil tres

Fdo: Miguel Ángel Ceballos Ayuso
Ecologistas en Acción Valladolid

SR. MINISTRO DE FOMENTO