

Fco. Javier Gutiérrez Hurtado, con D.N.I. nº XXXXXXXX, en representación de la Asociación Ecologistas en Acción de Valladolid, inscrita en el correspondiente Registro de la Delegación del Gobierno de Valladolid, y de la que señalamos como domicilio a efectos de notificaciones el apartado de correos 533 de Valladolid, ante V.I. comparece en cumplimiento del acuerdo adoptado por la Asamblea de la asociación, y de la forma más procedente en derecho, dice:

Que con relación al anuncio de información pública, aparecido en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid de 5 de junio de 2008, *relativo a la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de la Red Ferroviaria Central de Valladolid*, formula las siguientes:

## **ALEGACIONES**

1. Entendemos que la figura urbanística más adecuada para tramitar la nueva ordenación urbanística es la de “Revisión del Plan General de Ordenación Urbana” ya que permitiría un mejor diseño de los terrenos liberados, una consideración más cabal de los enlaces entre los terrenos objeto de la operación y el conjunto de la ciudad, y una asignación más racional de usos y edificabilidades. En este sentido no está de más recordar que la figura elegida tampoco se corresponde con la señalada en el concurso que era la “Modificación Puntual del Plan General”.

2. La documentación presentada no incorpora la necesaria Evaluación Ambiental y, por esa razón, pedimos que se complete la documentación con el preceptivo Informe de Sostenibilidad Ambiental y que el proyecto vuelva a Exposición Pública.

Las propias características de la operación y las determinaciones legales recogidas en la Ley 9/2006 apuntan en este sentido. Intentar caracterizar el proyecto como una actuación guiada por criterios de sostenibilidad cuando ni siquiera se somete a los estudios preceptivos no parece una buena forma de empezar la tramitación.

El subterfugio legal al que quieren acogerse los redactores es que la superficie del ámbito de actuación es de 997.308 metros cuadrados, inferior en 2.692 al exigido inexorablemente por la legislación de Castilla y León que es de 1.000.000 de metros cuadrados.

Pues bien, aparte de la miseria intelectual del argumento, utilizado detrás de un barniz de sostenibilidad, no podemos olvidar las formas tan atrabiliarias utilizadas para determinar la superficie de 997.308 metros cuadrados. Todo apunta (calles existentes y zonas dotacionales que se han incorporado) que la determinación del ámbito tenía una finalidad clara y alejada de

los parámetros que deben regir los desarrollos urbanísticos racionales: conseguir el máximo de superficie para conseguir la mayor cantidad de aprovechamientos lucrativos sin realizar las evaluaciones ambientales pertinentes.

Además, parece ser que existe un error en la cuantificación material de la parcela “Desconocido 3” a la que se asigna una superficie de 1.319,98 metros cuadrados, cuando la superficie de la misma es de 14.913,99 metros cuadrados. El cómputo real llevaría a la superación del millón de metros cuadrados que recoge la legislación de Castilla y León y al que, de manera totalmente contraria a un funcionamiento racional en materia ambiental, pretenden acogerse los redactores del proyecto.

**3.** El diseño de un Área discontinua para la realización de la operación plantea problemas importantes al carácter de la misma. La forma en que esos problemas han sido resueltos por los redactores presenta graves inconvenientes en relación con algunos de los principios que dicen orientar la propuesta. En concreto la concentración de edificabilidades y aprovechamientos en tres grandes zonas (alrededor de actual estación de autobuses, en la zona de los actuales Talleres de RENFE, y en el nuevo barrio de Argales) lleva a que esas precisas zonas superen las edificabilidades que se consideran compatibles con criterios de sostenibilidad que, lógicamente, tienen topes mínimos de edificabilidad pero también topes máximos.

El carácter de los aprovechamientos lucrativos que se concentran en el área de la estación y la propia ordenación de la movilidad diseñada (nuevos túneles y aparcamientos excesivos) inciden en un tipo de ordenación que está muy cuestionada en la actualidad. Desde hace mucho tiempo la Unión Europea cuenta con estudios solventes sobre la forma en que hay que abordar la movilidad de las ciudades y la ordenación del tráfico para lograr una buena calidad ambiental y mejorar su sostenibilidad: acotar la utilización del vehículo privado y reducir su velocidad de tránsito, restringir los aparcamientos rotatorios, facilitar los itinerarios peatonales para los desplazamientos habituales, potenciar el uso de la bicicleta con buenas condiciones de seguridad como medio de transporte alternativo no contaminante, y fomentar la utilización del transporte público con uso privativo de una parte del viario.

La mayor parte de las ciudades se han alejado de esos principios y de ahí la persistencia de los problemas: crecimiento del número y distancia de los desplazamientos en automóvil privado y deterioro de su calidad ambiental (mayor contaminación, ruido, peligrosidad en las calles y pérdida de autonomía de diversos grupos de población). Y ello a pesar de que se han puesto en marcha diversas medidas de peatonalización y estímulo del transporte público. Alfonso Sanz<sup>1</sup> explica esta situación por una mala concepción de las mismas: “Se ignora así otra *ley* de movilidad sostenible: las políticas de promoción de los medios de transporte alternativos son una condición necesaria para alcanzar una mayor compatibilidad ambiental del sistema de movilidad urbano, pero no son una condición suficiente; es imprescindible aplicar simultáneamente medidas de disuasión del uso del automóvil en lo que, en la jerga anglosajona se denomina políticas de *push and pull* o políticas de *estímulo y disuasión*. Esa *ley* explica el escaso rendimiento a corto o medio plazo que se obtiene al mejorar el transporte público sin que, al mismo tiempo, se pongan límites al uso del vehículo privado”.

Se trata, por tanto:

---

<sup>1</sup> Alfonso Sanz Alduan, “Un paso adelante, dos atrás”. *Ecologista* nº 45. Otoño 2005

**A/** De reexaminar todo lo relacionado con los apartados de infraestructuras y movilidad de la propuesta: Eliminación de túneles, disminución radical de los aparcamientos previstos bajo rasante, eliminación del carácter rotatorio de los mismos, y acotación de las infraestructuras relacionadas con la utilización del vehículo privado. El diseño actual no se corresponde con el objetivo de “Urbanismo y desarrollo sostenible” que aparece como primer objetivo general de la actuación (objetivo 3.1 en la Memoria Vinculante).

**B/** Rebajar la edificabilidad hasta lograr que, en las cuatro grandes áreas donde se materializan los aprovechamientos lucrativos (Talleres Centrales, La Esperanza y el Parque de Ariza, Argales, y Antigua estación de autobuses), no se superen las 70 viviendas por hectárea.

**C/** Reducir drásticamente la superficie comercial que se asigna a Vialia en la zona de la estación ya que se presenta como un gran atractor de vehículos privados (muy por encima de lo señalado en el apartado correspondiente de la Memoria Vinculante). No podemos olvidar, además, que en los terrenos de la Ciudad de la Comunicación (contiguos a la zona de la estación) está prevista y aprobada la realización de otra gran superficie comercial.

**D/** Para mantener el principio de cohesión social al que se alude constantemente es preciso dispersar las viviendas sometidas a algún régimen de protección pública por todas las grandes áreas de actuación y evitar su concentración en el nuevo barrio de Argales.

**E/** Para defender el carácter que se pretende otorgar al “Corredor Sostenible Equipado o Verde” y evitar futuras invasiones de viales de tráfico por el mismo nos parece necesaria la restricción de determinados “Usos Compatibles” recogida en el artículo 33 de la Normativa, limitando el uso de “garaje y estacionamiento bajo rasante” al 25% del total de la superficie de cada Área y el de “viario y comunicación” al 5% de su superficie.

En su virtud,

SOLICITAMOS que, teniendo por presentado este escrito y por formuladas en tiempo y forma las alegaciones que en él se contienen, se complete el expediente con los informes y modificaciones solicitadas, volviendo a someter a información pública el expediente. Igualmente, que se consideren el resto de alegaciones presentadas.

Así es de justicia que pedimos en Valladolid a cuatro de septiembre de dos mil ocho

Fdo: Javier Gutiérrez  
Ecologistas en Acción de Valladolid

SR. ALCALDE-PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID