

Expediente EIA-VA-2008-36: MODIFICACIÓN DEL P.G.O.U, CON ORDENACIÓN DETALLADA Y DEL P.E.C.H. EN LA RED FERROVIARIA CENTRAL, EN VALLADOLID. Solicitado por SOCIEDAD VALLADOLID ALTA VELOCIDAD 2003, S.A.:

VOTO PARTICULAR

No se ha practicado el trámite de audiencia a los interesados “*inmediatamente antes de redactar la propuesta de resolución*”, según indica el artículo 84 de la *Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común*.

Mantenemos nuestra idea de 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. Se podría calificar como “sistema general” al anillo verde propuesto y repartir sus costes entre todos los desarrollos de suelo urbanizable no delimitado del término municipal. De esa forma se podría rebajar sustancialmente la edificabilidad de las zonas donde se concentra y hacer un urbanismo más racional.

Mantenemos la idea de que 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.

Se trata, por tanto:

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.

El Estudio de Impacto Ambiental que se ha incorporado a la documentación no responde, en algunas de sus partes, a los requerimientos fijados. Tal es el caso de la documentación relativa a la Calidad del Aire donde no se consideran diversos elementos trascendentales para analizar correctamente el conjunto de los impactos.

En los análisis se olvida que en lo relativo a las PM10 el Ayuntamiento ha realizado un cambio metodológico que no se señala en el documento y que incide en los resultados expuestos que, desde nuestro punto de vista, son incorrectos. Entendemos que la no aplicación del método de medición previsto en la legislación (el gravimétrico) obliga a multiplicar los datos de la Red por un factor de corrección de 1,3 tal y como recoge la Guía elaborada al efecto por la Unión Europea. Esa operación puede sustituirse por estudios de intercomparación pero los realizados en una única estación de la ciudad y para una única campaña ofrecieron resultados que impedían su aplicación generalizada, tal y como destacaban los autores del estudio. El Ayuntamiento de Valladolid marginó dichas conclusiones y durante un periodo de tiempo aplicó incorrectamente una parte de las conclusiones del informe.

En cualquier caso, y a la vista de los datos oficiales (que consideramos incorrectos en lo relativo a las PM10) nunca puede considerarse que nos encontramos ante “una calidad muy buena del aire” tal y como recoge, en sus consideraciones de partida, el texto que se somete a aprobación. Se mantienen problemas en NO₂ y en algunas de las formas previstas de la medición de ozono.

No sólo es incorrecto el punto de partida, tampoco son pertinentes los análisis de prospectiva. No consideran seriamente algunos de los elementos esenciales que condicionarán esencialmente los desplazamientos en vehículo privado, que, como indica el propio documento, constituyen la causa principal de deterioro de la calidad del aire en la ciudad. No se estiman en toda su dimensión dos elementos primordiales desde nuestro punto de vista: la incidencia que van a tener las instalaciones comerciales y terciarias contempladas en la operación, y la incidencia que los desarrollos previstos en suelo urbanizable no delimitado van a tener en las futuras pautas de movilidad (no podemos olvidar que algunos de estos desarrollos coincidirán temporalmente con el proyecto que es objeto de información pública). Por estas razones consideramos que es necesario completar, al menos en la parte relacionada con la “Calidad del Aire”, el Estudio de Impacto Ambiental.

No se han estudiado los efectos acumulativos con las áreas homogéneas en tramitación, en materia de tráfico inducido y consumo energético y emisiones a la atmósfera asociadas, disponibilidad de agua y vertido de aguas residuales y efectos sobre la EDAR municipal y el río Pisuerga. Lo lógico sería realizar este análisis conjunto en el marco de una evaluación ambiental de la Revisión del PGOU de Valladolid, pero dado que la tramitación de cada macroproyecto se lleva por separado, es necesario estudiar conjuntamente sus efectos ambientales.

Las Evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos urbanísticos en el municipio de Valladolid y su entorno están siendo muy deficientes, además de por no tener en cuenta los efectos agregados en todos estos macroproyectos, por centrarse en asuntos menores como la consideración de las vías pecuarias o montes gestionados por la Junta; entendemos que hay que afrontar con seriedad estas evaluaciones, dedicando el esfuerzo necesario a proyectos que pueden tener una influencia ambiental drástica para centenares de miles de personas, ampliando en su caso los medios humanos (en cantidad y en especialidad) del Servicio Territorial de Medio Ambiente. Sin aceptar presiones que limiten la dedicación por el cumplimiento de determinados plazos urbanísticos que son ajenos al trámite ambiental.