



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial
Servicio Territorial de Medio Ambiente

Expediente CP-2008-36.-PROYECTO DE MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA CON ORDENACIÓN DETALLADA DE LA RED FERROVIARIA CENTRAL DE VALLADOLID en VALLADOLID. Solicitado por VALLADOLID ALTA VELOCIDAD 2003, S.A.

Este proyecto está contemplado en el Grupo 7 “Proyectos de infraestructuras”, letra b “Proyectos de urbanizaciones, incluida la construcción de centros comerciales y aparcamientos”, del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

El artículo 3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, establece que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo, sólo deberán someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso. La decisión que debe ser motivada y pública se ajustará a los criterios establecidos en el Anexo III.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 16 del citado Real Decreto Legislativo, el promotor que se disponga a realizar un proyecto de los comprendidos en su Anexo II, deberá solicitar que el órgano ambiental correspondiente se pronuncie sobre la necesidad o no de que dicho proyecto sea sometido a Evaluación de Impacto Ambiental, acompañando la solicitud de un Documento Ambiental del proyecto. El citado Documento fue presentado por el promotor y se consultó a diferentes secciones de este Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid, así como a las Administraciones y Asociaciones siguientes:

Administraciones y Asociaciones consultadas.	Solicitud de Información	Contestación
Servicio Territorial de Fomento.	X	
Servicio Territorial de Agricultura y Ganadería.	X	
Servicio Territorial de Sanidad y Bienestar Social.	X	X
Servicio Territorial de Cultura.	X	X
Servicio Territorial de Industria.	X	
Consejería de Interior y Justicia.	X	
Consejería de Medio Ambiente. DG de Medio Natural.	X	
Consejería de Medio Ambiente. DG de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio.	X	
Delegación del Gobierno de Castilla y León.	X	
Confederación Hidrográfica del Duero.	X	
Ayuntamiento de Valladolid.	X	
Excmo. Sr. Rector de la Universidad de Valladolid.	X	X
Sr. Presidente de la Cámara de Comercio e Industria.	X	
Sr. Presidente de Organizaciones Empresariales Castilla y León.	X	
Sr. Presidente de la Asociación de Consumidores y Usuarios.	X	
Sr. Presidente Ecologistas en Acción de Valladolid.	X	X
U.G.T. Castilla y León.	X	X
CC.OO. Castilla y León.	X	X
Federación de Asociaciones de Vecin@s de Valladolid.	X	
Diputación Provincial de Valladolid.	X	

De los resultados de las consultas efectuadas se deduce la Necesidad de Sometimiento a Evaluación de Impacto Ambiental.

El pronunciamiento ambiental se justificará de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, antes citado, que se analizan a continuación:



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial
Servicio Territorial de Medio Ambiente

Características generales del Proyecto:

La totalidad del proyecto se ubica en el término municipal de Valladolid. La llegada del tren de alta velocidad a Valladolid y las soluciones de reordenación e integración en la ciudad del ferrocarril, acordadas entre las diferentes administraciones públicas que intervienen en el proceso, suponen la liberación de un importante espacio para la ciudad y la oportunidad de desarrollar un proyecto urbanístico que ponga en valor los suelos liberados.

Por ello, la modificación del Plan General de Ordenación Urbana es el primer paso de un proceso urbanístico cuyo objetivo final es la reordenación del espacio ferroviario en Valladolid.

Se pretende modificar las determinaciones generales del PGOU actualmente vigente con respecto a este ámbito, así como establecer la ordenación detallada completa de todos los suelos inscritos en esta área, evitando la necesidad de formulación de un planeamiento de desarrollo posterior y facilitando la actividad de gestión urbanística.

Este proceso está constituido por varias fases y actuaciones, e incluye, por tanto, una operación urbanística larga y compleja, en la que la modificación del Plan General es el primer paso. No obstante, muchos de los efectos que el conjunto de la transformación urbanística tenga sobre la ciudad, y en concreto los relativos al medio ambiente, se inician en esta fase.

El proyecto abarca los terrenos ocupados por los actuales corredores ferroviarios que atraviesan la zona céntrica de la ciudad en su eje norte-sur y los espacios ocupados por las instalaciones ferroviarias que serán soterradas o trasladadas a nuevas ubicaciones. La superficie que abarca el proyecto asciende a 99,78 hectáreas, y se puede dividir en espacios homogéneos de terrenos localizados a lo largo de los diferentes tramos del trazado ferroviario. A continuación se describen estos espacios:

- Los corredores ferroviarios: constituidos por la línea general de doble vía Madrid-Hendaya y la vía clausurada Valladolid-Ariza.
- Las instalaciones de Argales: Debe señalarse que se trata de la Terminal de Contenedores y el Centro de Tecnología de Vía - CTV- (antes Taller de Material Fijo), además de las instalaciones que fueron de formación de RENFE y el emplazamiento de la sociedad Redalsa, participada por Adif. Suponiendo un total de 15 ha.
- La Estación de la Esperanza y Estación de Ariza. Con unas 9 ha, era la estación vallisoletana de Valladolid a Ariza (Zaragoza). Actualmente esta cerrada, salvo el tramo que comunica la estación de Campo Grande con el cargadero de La Carretera (Renault España) pasando por la Estación de la Esperanza, que acoge los trenes mercantes del mayor cliente de Renfe en esta comunidad.
- La Estación del Norte, el Depósito y el Taller Central de Reparaciones: Recinto de los Talleres Generales, que ocupa 18,5 ha, justo al lado de los amplios espacios de la Estación del Norte o Estación del Campo Grande que suponen unas 29,5 ha, lo que suman 48 ha.
- Estación de autobuses: la actual estación se encuentra en la intersección de las calles Puente Colgante y Arco de Ladrillo.
- Laboratorios I + D de Ebro: Se trata de una parcela situada en el Camino de la Esperanza y junto al vértice que forman los trazados ferroviarios (Valladolid-Irún y Valladolid-Ariza) al unirse. Ya ha sido adquirida por Valladolid Alta Velocidad.
- Áreas municipales colindantes: se incorporan al ámbito de intervención calles anexas a los corredores, así como la parcela situada en la prolongación de la Acera de Recoletos en dirección hacia la Estación de Campo Grande.

La propuesta tiene como objeto generar una nueva estructura urbana para Valladolid, para crear un sistema urbano de espacios abiertos, trayectos de acceso y equipamientos urbanos. Y utilizando este marco, se planifica también la creación de nuevos barrios en los terrenos liberados. Se prevé la implantación de casi 6.000 nuevas viviendas en unos terrenos en los que actualmente predominan los usos industriales e infraestructurales. Los objetivos principales son: Reconectar la ciudad mediante la conexión de las calles cortadas a uno y otro lado de la barrera ferroviaria, potenciando las conexiones este-oeste.

Creación de un área de nueva centralidad en los terrenos liberados que potencie o amplíe el centro urbano, integrando y reorientando los barrios.

Desarrollar un modelo de movilidad y accesibilidad que priorice el transporte público y los desplazamientos cortos.



Junta de Castilla y León

Delegación Territorial
Servicio Territorial de Medio Ambiente

1. Características del Proyecto y sus impactos:

- a. La superficie del Proyecto es de gran extensión, por cuanto se trata de un tamaño de ningún modo despreciable, pues supone la reordenación urbana de aproximadamente un centenar de hectáreas.
- b. La acumulación con otros proyectos urbanísticos (áreas homogéneas en tramitación) y los intrínsecos que supondrán toda la reordenación urbana de Valladolid a raíz de la acometida de este Proyecto junto con el nuevo complejo ferroviario de la red arterial es patente.
- c. En cuanto a utilización de recursos naturales los materiales de construcción de obra pública serán los habituales en este tipo de obra.
- c. El proceso de desmontaje y demolición de las instalaciones existentes en el ámbito de ubicación del proyecto supondrá sin duda la generación de una elevada cantidad de residuos de distintas tipologías que habrá que observar su adecuada gestión, con la probable presencia de residuos peligrosos (amianto, PCB y otros).
- d. Debido al aumento de densidad de nueva vivienda y población prevista en la zona, la calidad del aire y los niveles de ruido en las nuevas vías de tráfico previstas y en las existentes se verán modificados, tanto en la fase de construcción como en la fase de utilización de dicha área, siendo uno de los elementos de especial importancia ambiental que deberán ser objeto de análisis detallado.
- e. El riesgo de accidentes durante la fase de obras es elevado, no tanto para el medio natural, si no para las personas, teniendo en cuenta que es una zona altamente antropizada.

2. Ubicación del proyecto:

No existe una marcada singularidad del entorno desde el punto de vista del medio natural por la ausencia de valores naturales significativos y el carácter urbano del ámbito de actuación.

Por otro lado existe una elevada sensibilidad de la capacidad de acogida del área geográfica, todo ello ligado a que se trata de un área de gran densidad demográfica, en concreto:

- La capacidad de carga del medio y factores coadyuvantes en la superación de los objetivos de calidad de aire y calidad sonora de la ciudad, así como asuntos relativos al tráfico inducido y emisiones contaminantes a la atmósfera, teniendo en cuenta que el proyecto se ubica en un área especialmente sensible dada su condición de centralidad urbana.
- No se descarta la potencial afección a zonas de interés cultural y/o arqueológico durante la fase de obras. El paisaje urbano en sí también se verá modificado.

4. Características del potencial impacto:

Los potenciales efectos significativos del proyecto evaluado son los relacionados en los apartados anteriores.

De lo expuesto en dichos apartados se deduce que teniendo en cuenta el área geográfica que nos ocupa, la magnitud y tipología del proyecto y el volumen de población afectada:

1. Los impactos descritos producidos durante la fase de obras tendrán carácter temporal y mediante una adecuada evaluación de impacto ambiental podrán ser subsanados con las correspondientes medidas protectoras.
2. Existe otro tipo de impacto debido a que la reversibilidad de este tipo de actuaciones no es posible, y son relacionados con los flujos de movilidad y tráfico y su efectos en la calidad ambiental en cuanto a contaminación y ruido.

Visto lo anterior, la Comisión Territorial de Prevención Ambiental de Valladolid **ACUERDA** proponer el **SOMETIMIENTO** del proyecto referenciado al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

8. RUEGOS Y PREGUNAS.