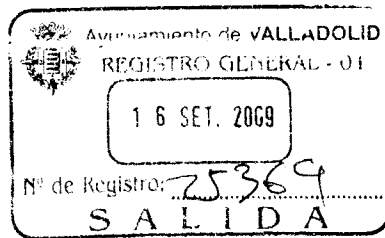


Recibido 18.09.09



Ayuntamiento de Valladolid

Área de Planificación, Infraestructuras
y Movilidad.



Oficina para la Integración de
La Red Arterial Ferroviaria

Nº Expediente: 7/2008

Asunto: Traslado Acuerdo Plenario de fecha - 9 SET. 2009

Código 651

Modo de Envío: A.R.L

**D. FRANCISCO JAVIER GUTIÉRREZ HURTADO en rep. de
ASOCIACIÓN ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE VALLADOLID
Apartado de Correos 533
Valladolid**

Pongo en su conocimiento que el Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el - 9 SET. 2009 , adoptó acuerdo del siguiente tenor literal:

“Vistas las actuaciones seguidas en el expediente nº 7/2008, promovido por D. Antonio Cabado Rivera en rep/ Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A, relativo a modificación del PGOU y del PECH en la Red Ferroviaria Central de Valladolid y atendido que:

I.- El Ayuntamiento Pleno , en sesión celebrada el día 6 de mayo de 2008, acordó aprobar inicialmente la modificación de PGOU citada, que tiene por objeto establecer las determinaciones de ordenación general y detallada para el ámbito, el cual abarca una amplia zona de la ciudad en la margen izquierda del río Pisuerga, coincidente con el trazado de las líneas de ferrocarril Madrid-Irún (de trazado Norte-Sur) y Valladolid-Ariza a su paso por el casco urbano. Además del corredor que forman dichas líneas, el ámbito incluye distintos espacios ferroviarios - Estación Central Campo Grande , Estación de la Esperanza, Estación de mercancías Argales, Centro de Alta Tecnología de Vía (CATV), Redalsa-, la Estación de Autobuses, distintas parcelas municipales y los laboratorios de Ebro Puvela ,incorporados por su estratégica situación.

El objetivo principal de la presente Modificación es dotar de soporte legal a la reordenación urbana que se desea llevar a cabo en el área Ferroviaria Central de 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.

La modificación presentada contenía la siguiente documentación: memoria vinculante, memoria informativa, normativa urbanística, catálogo , planos, informe de estrategias de diseño, informe de sostenibilidad económica y relación de propietarios; toda la documentación señalada de fecha marzo de 2008, se incorporó al expediente como Anexo I.

San Benito, 1
47003
Valladolid



II .- Asimismo, se acordó la apertura de un periodo de información pública por plazo de tres meses, llevando a cabo dicho trámite mediante la inserción de anuncios en prensa local , BOP, BOCyL.

Durante el plazo de información pública se presentaron 32 escritos de alegaciones, los cuales fueron trasladados al promotor de la Modificación.

III.- Por el promotor del expediente se presenta nueva documentación técnica que tiene entrada en el Registro General del Ayuntamiento de Valladolid el 15 de abril de 2009.

La documentación técnica presentada, se incorpora al expediente como **Anexo II** y está formada por:

-Modificación del PGOU con ordenación detallada y del PECH de Valladolid en la red ferroviaria central, compuesta a su vez por: Memoria Informativa, Memoria Vinculante, Normativa, Planos de Información, Planos de Ordenación, Catálogo de Bienes Protegidos y Yacimientos Arqueológicos, Estudio Económico, Resumen Ejecutivo, Anexo de Identificación de Propietarios, Informe de Sostenibilidad Económica y Estrategias de Diseño.

-Informe Propuesta de Contestación de Alegaciones.

-Estudio de Impacto Ambiental (EIA), que contiene el Estudio de Impacto Ambiental y Anexo 1: Estudio de Tráfico y Movilidad, Anexo 2: Estudio de Ruidos, Anexo 3: Estudio de Contaminación Atmosférica, Anexo 4: Estudio de Integración Paisajística, Anexo 5: Planos del EIA y Documento de Síntesis.

IV .- El Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 5 de mayo de 2009 acordó aprobar inicialmente la Modificación del PECH en la Red Ferroviaria Central; Y estimar y desestimar las alegaciones presentadas durante el periodo de exposición pública, en los términos que resultaran de lo dispuesto en el "Informe Propuesta de Contestación de Alegaciones" presentado por el promotor, y en el Informe Municipal sobre Alegaciones de fecha 21 de abril de 2009.

Así mismo se acordó la apertura de un nuevo periodo de exposición pública por plazo de 30 días, a los efectos de la aprobación inicial de la modificación del PECH; así como a los efectos de la Modificación de PGOU, que presentaba cambios respecto a la aprobada inicialmente, derivados: de los informes municipales y sectoriales; de la adaptación de la Modificación a la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo que modifica la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León; y de las alegaciones presentadas durante la exposición pública, que si bien no se trataba de cambios sustanciales, a fin de otorgar una mayor participación pública, se consideró conveniente la apertura de un nuevo periodo de información pública, al amparo de lo establecido en los artículos 52.5 de la LUCyL y el 158 del RUCyL.

De acuerdo con el artículo 52.1 de la LUCyL, dicha información pública satisface también las necesidades de publicidad establecidas en la legislación sectorial para el trámite ambiental.

V .- Durante este segundo periodo de exposición pública se han presentado los siguientes escritos de alegaciones:



- Alegación nº 1: Presentada por D. José Ignacio Álvarez Alonso en representación del Comunidad de Propietarios de la Plaza de los Ferroviarios con fecha 17 de junio de 2009.
- Alegación nº 2: Presentada por Dña. Susana Ordóñez Sánchez, en representación de la Asociación Ciudad Cultural Sostenible con fecha de 22 de junio de 2009.
- Alegación nº 3: Presentada por D. Pablo Andrés Gerbolés Sánchez con fecha 22 de junio de 2009.
- Alegación nº 4: Presentada por D. Javier Gutiérrez Hurtado, en representación de Ecologistas en Acción de Valladolid con fecha de 25 de junio de 2009.
- Alegación nº 5: Presentada por D. Ángel Cruz Bayón Gozalo, en representación de Federación de Asociaciones de Vecinos y Consumidores de Valladolid Antonio Machado con fecha 25 de junio de 2009.
- Alegación nº 6: Presentada por D. Alfonso Sánchez de Castro, en representación del Grupo Municipal Izquierda Unida Los Verdes, con fecha 25 de junio de 2009.
- Alegación nº 7: Presentada por D. Jesús Viejo Castro, en representación del Ayuntamiento de Laguna de Duero con fecha de 25 de junio de 2009.

VI .- Concluido el período de información pública señalado, con fecha de registro de entrada 28 de julio de 2009 ha sido presentado por D. Cayetano Roca Giner, en representación de Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A. documentación denominada "PROPUESTA DE CONTESTACIÓN DE ALEGACIONES SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL PGOU CON ORDENACIÓN DETALLADA Y DEL PECH DE VALLADOLID EN LA RED FERROVIARIA CENTRAL Y SU CORRESPONDIENTE ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL".

VII .- Con fecha 29 de julio de 2009 se emite informe municipal por la Oficina para la Integración de la Red Arterial Ferroviaria, sobre las alegaciones presentadas durante el segundo periodo de exposición pública, en el que se concluye que resultan aceptables las respuestas dadas por el promotor del expediente.

VIII .- Con registro de entrada en este Ayuntamiento de 31 de julio de 2009, se presenta nueva documentación técnica por D. Cayetano Roca Giner, en representación de Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A., que se incorpora al expediente como **Anexo III** y está formada por:

-Modificación del PGOU con ordenación detallada y del PECH de Valladolid en la red ferroviaria central, compuesta a su vez por: Memoria Informativa, Memoria Vinculante, Normativa, Planos de Información, Planos de Ordenación, Catálogo de Bienes Protegidos y Yacimientos Arqueológicos, Estudio Económico, Resumen Ejecutivo, Anexo de Identificación de Propietarios, Informe de Sostenibilidad Económica y Estrategias de Diseño.

-Informe Propuesta de Contestación de Alegaciones.



-Estudio de Impacto Ambiental (EIA), que contiene el Estudio de Impacto Ambiental y Anexo 1: Estudio de Tráfico y Movilidad, Anexo 2: Estudio de Ruidos, Anexo 3: Estudio de Contaminación Atmosférica, Anexo 4: Estudio de Integración Paisajística, Anexo 5: Planos del EIA y Documento de Síntesis.

IX .- El punto número 2 de la Memoria Vinculante, incorporada a la documentación presentada para aprobación provisional y que consta en el expediente como anexo III, se relacionan de forma detallada los cambios que se producen en el documento con respecto al aprobado inicialmente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 54 de la LUCyL.

Estos cambios responden, fundamentalmente a los informes municipales y sectoriales; de la adaptación de la Modificación a la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo que modifica la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León; y de las alegaciones presentadas durante los dos periodos de exposición pública.

X .- Respecto al Anexo III se emite informe favorable por el Jefe de la Oficina para la Integración de la Red Arterial Ferroviaria, para la aprobación provisional con fecha 18 de agosto de 2009. En el mismo, tras llevar a cabo una serie de consideraciones se concluye:

"(...) A pesar de lo aparentemente prolijo del aptdo. G. anterior, cabe la valoración positiva de la Modificación propuesta, entendiendo que la existencia de los errores, imprecisiones y demás deficiencias señaladas (enumeradas y subrayadas) en dicho aptdo. y en el D.2 anterior, además de no ser tanto un defecto importante de la misma sino un problema inherente a cualquier instrumento de planeamiento de la complejidad y el calado del que nos ocupa, quedaría subsanada mediante la aprobación de las precisiones y correcciones realizadas en los propios apartados G. y D.2 precitados.

Partiendo de esta premisa cabe afirmar que la documentación presentada es adecuada para el fin que se pretende, resultando, en líneas generales completa tanto desde el punto de vista formal como en lo relativo a sus contenidos, en la medida en que se desarrolla la ordenación propuesta, y se aportan documentos, gráficos y escritos, explicativos y justificativos de la misma. Asimismo en sus aspectos materiales, cabe apreciar la adecuación, en líneas generales, del documento al marco normativo de aplicación en materia de urbanismo, quedando debidamente justificada tanto la motivación y conveniencia de la Modificación como el interés público de la misma, en la medida en que se justifica la ordenación planteada para el Sector, en la Memoria vinculante.

Similar consideración cabe realizar respecto la coherencia de la modificación tanto con los objetivos que persigue el ordenamiento general del municipio, recogidos en el PGOU vigente, como con los principios orientadores de la actividad urbanística pública definidos en el artículo. 4 de la Ley de Urbanismo o con los objetivos que para el planeamiento general marca el artículo. 81 de su Reglamento. Esto es así en cuanto los objetivos generales de la actuación que se explicitan de modo expreso en la Memoria apuntan en la misma dirección que los antes referidos, pero sobre todo porque estos se ven concretados en la ordenación establecida para el Sector y en la descripción detallada de sus motivaciones.



Considerando todo lo anterior, no se aprecia desde el punto de vista técnico, y en relación con el objeto de este informe, inconveniente para la aprobación de la Modificación planteada.”

XI .- En lo relativo a las infraestructuras viarias y a los servicios urbanos, se emite informe favorable por el Ingeniero de Caminos Municipal, con fecha 17 de agosto de 2009, en el que se concluye que *“El documento responde adecuadamente al contenido de los informes previos sobre infraestructuras viarias y de servicios urbanos a los que se alude al principio del presente, por lo que, a la vista de la entidad de las observaciones realizadas, se considera procedente su aprobación provisional.”*

XII .- Con fecha 17 de agosto de 2009 se emite informe por el Técnico Economista de la Secretaría Ejecutiva del Área de Planificación, Infraestructuras y Movilidad en el que se señala lo siguiente:

“1) Respecto del informe Económico-Financiero:

Se incorpora la corrección del error material al que se hacía mención en el informe municipal de 21 de abril de 2009 relativo al balance económico de importe 670,14 millones de euros. Como quiera que en la última documentación se ha alterado el importe de los costes de urbanización, que pasan de 219,63 millones de euros a 225,46 millones de euros, el balance definitivo que debería figurar en este documento es de 664,31 millones de euros.

2) Respecto de la memoria o informe de Sostenibilidad Económica:

Debido a los cambios introducidos en el documento presentado para la aprobación provisional respecto del anterior, en lo relativo al cronograma de la ejecución de las obras y a los errores materiales detectados, se procede a comprobar de nuevo la sostenibilidad económica de la Operación Ferroviaria adaptándolo y actualizándolo conforme a los parámetros municipales vigentes y utilizables en los estudios de sostenibilidad económica de las actuaciones a informar en el período comprendido entre junio de 2009 y junio de 2010.

Realizada la comprobación, se observa que al ser superiores los ingresos anuales regulares a los gastos anuales regulares con un superávit de 911.360 euros anuales, sin considerar los ingresos extraordinarios (20,5 millones de euros) que reforzarán la viabilidad económica durante el período de ejecución de las edificaciones, la sostenibilidad económica de la Operación Ferroviaria está garantizada.

Consecuentemente se concluye, que es previsible que no se producirán impactos negativos sobre la Hacienda Municipal.”

XIII .- Se han solicitado los informes preceptivos, regulados en el art. 52.4 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León y en el art.153 del Reglamento: los regulados en la legislación sectorial, a la Diputación Provincial, y al Servicio Territorial de Fomento.

Consta en el expediente Informe del Servicio Territorial de Fomento, de fecha 4 de septiembre de 2008.



XIV .- La modificación del PGOUVA en la Red Ferroviaria Central de Valladolid esta sujeta a evaluación de impacto ambiental (Por decisión motivada de sometimiento del Servicio Territorial de Medio Ambiente de fecha 11 de febrero de 2009), habiéndose dado cumplimiento a los trámites preceptivos, en los términos que establece el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

XV .- Se ha emitido Dictamen por el Consejo Social de la Ciudad de Valladolid, aprobado en sesión ordinaria del mismo celebrada el día 13 de julio de 2009, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3.1.c del Reglamento del Consejo Social de Ciudad de Valladolid, en el que se recoge dentro de las funciones de este órgano la de "dictaminar las propuestas de planificación estratégica de la Ciudad, los grandes proyectos urbanos y de desarrollo socioeconómico.

XVI .- Consta en el expediente informe de Secretaría General, de acuerdo con lo establecido en los artículos 122.5 e) 2º y 123.2 de la Ley 7/85, de 2 de abril, Bases del Régimen Local.

XVII .- Procede en consecuencia , la aprobación provisional de la presente modificación del PGOU (art.159 RUCYL) , siendo órgano competente el Pleno Municipal (art.123.r de la Ley de Bases de Régimen Local) , acuerdo que deberá adoptarse por mayoría absoluta (art.123.2 de la ley de Bases de Régimen Local).

XVIII .- En lo relativo a la tramitación de la modificación del PECH, procede la suspensión del procedimiento de acuerdo con el art.164 del RUCyL, en el que se regula la tramitación simultánea y que establece que "los instrumentos de planeamiento de desarrollo pueden tramitarse y aprobarse de forma conjunta con el instrumento de planeamiento general. No obstante, cuando el órgano competente para la aprobación definitiva sea diferente, la aprobación definitiva del instrumento de planeamiento de desarrollo debe ser posterior a la publicación del acuerdo correspondiente al instrumento de planeamiento general".

Por lo expuesto, se **ACUERDA**:

PRIMERO.- Aprobar provisionalmente la modificación del PGOU en la Red Ferroviaria Central de Valladolid ,conforme a la documentación incorporada al expediente como **Anexo III**, con las prescripciones recogidas en los informes técnicos municipales.

SEGUNDO.- Suspender el procedimiento en los aspectos referentes a la Modificación del PECH, hasta la publicación del acuerdo correspondiente al instrumento de planeamiento general.

TERCERO.- Estimar y desestimar las alegaciones presentadas, en el periodo de exposición pública de pública en los términos que resultan de los informes aludidos en la parte expositiva de este acuerdo.



CUARTO.- Remitir el expediente al Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León para la aprobación definitiva de la modificación del PGOU en la Red Ferroviaria Central de Valladolid.

Lo que comunico a Vd., para su conocimiento y efectos, significándole que por ser el presente Acuerdo de trámite, no es susceptible de recursos.

Valladolid, 10 SEI 2009

EL SECRETARIO GENERAL
P.D. EL JEFE DE LA OFICINA PARA LA INTEGRACIÓN
DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA,

Ramiro Clavero Rodríguez



ALEGACIÓN Nº 4

FECHA: 25/06/2009

ALEGANTE: D. Javier Gutiérrez Hurtado en representación de la Asociación de Ecologistas en Acción de Valladolid.

SOLICITA:

- 4.1. El hecho de aumentar el soterramiento da dos posibilidades que requieren un aplazamiento en el proceso de aprobación. No se puede agotar la participación pública sin conocer las condiciones de la operación (no se sacan a subasta las parcelas hasta que no mejoren las expectativas de precios y ventas).
- 4.2. Consideran que la figura urbanística más adecuada para tramitar la nueva ordenación urbanística es la de "Revisión del Plan General de Ordenación Urbana".
- 4.3. Consideran que el diseño de un área discontinua plantea problemas de carácter, existen grandes inconvenientes con respecto al los supuestos principios orientativos de la propuesta.
 - 4.3.1 Reexaminar lo relativo a infraestructuras y movilidad. No consideran la propuesta sostenible.
 - 4.3.2 Rebajar la edificabilidad, que no se superen las 70 viv/ha en Talleres Centrales, La Esperanza, Ariza, Argales y Estación.
 - 4.3.3 Reducir superficie comercial Vialia: atraerá más tráfico y además está muy cercana a otra gran superficie comercial.
 - 4.3.4 Mantener el principio de cohesión social, consideran necesario dispersar las viviendas sometidas a algún régimen de protección pública por todas las grandes áreas y evitar su concentración en el nuevo barrio de Argales.
 - 4.3.5 CSE. Restricción de los usos compatibles. Limitar el aparcamiento BR al 25% total de la superficie de cada área y viario y comunicación al 5%.
- 4.4. Estudio de impacto ambiental (EIA) no responde a los requerimientos fijados. Debe completarse lo relativo a la calidad del aire.
 - 4.4.1 No se tiene en cuenta el cambio metodológico del ayto relativo a las PM10, se consideran incorrectos.
 - 4.4.2 No se consideran algunos de los elementos esenciales que condiciona los desplazamientos en vehículo privado que constituyen la cusa principal del deterioro de la calidad del aire.
 - 4.4.3 No se estiman dos elementos primordiales: la incidencia de las instalaciones comerciales y terciarias contempladas en la operación y la incidencia de los desarrollos previstos en suelo no urbanizable no delimitado en las pautas de movilidad.

INFORME:

4.1 El hecho de aumentar el soterramiento da dos posibilidades que requieren un aplazamiento en el proceso de aprobación. No se puede agotar la participación pública sin conocer las condiciones de la operación (no se sacan a subasta las parcelas hasta que no mejoren las expectativas de precios y ventas).

En cuanto a la hipotética prolongación del soterramiento hacia el Sur, quizás cabría considerar que tal y como se apuntó en la Propuesta de Contestación de Alegaciones (PCA), por ejemplo la alegación 8.1, la modificación parte de unos



antecedentes y esta relacionada con unos proyectos ferroviarios. En estos hasta la fecha no se ha previsto la hipotética prolongación del soterramiento precitada. Esta precisará en todo caso la tramitación y aprobación correspondientes de un proyecto que modifique los aprobados hasta la fecha.

El análisis de la viabilidad técnica y del coste que supone la prolongación del soterramiento debe ser estudiado por Adif, que deberá informar al Consejo de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad de los resultados de dicho estudio. El Consejo de VAV, en su caso, podrá aprobar la decisión; posteriormente será necesario presentar el Estudio Informativo del tramo; y tramitar con Medio Ambiente la prolongación y obtener la correspondiente declaración de Impacto Ambiental.

Entendemos que, como ha ocurrido en el caso de la aprobación inicial de la Modificación que nos ocupa, al menos debería estar redactado el Estudio Informativo para que el documento urbanístico esté en condiciones de ser modificado en este sentido.

Consideramos que, tras seguir el proceso descrito, no parece que el documento de planeamiento que nos ocupa vaya a ser "corregido de inmediato", entre otros motivos porque va a ser necesario "el pronunciamiento del ministerio de Fomento" y del ADIF.

No obstante, en caso de obtener un pronunciamiento positivo y que fuesen necesarios cambios en la ordenación urbanística, tal y como señalan los alegantes y de acuerdo a la legislación vigente, se deberán establecer los mecanismos para una nueva alteración del planeamiento (con los preceptivos períodos de información).

Por lo expuesto anteriormente, se propone **desestimar** esta alegación.

4.2 Consideran que la figura urbanística más adecuada para tramitar la nueva ordenación urbanística es la de "Revisión del Plan General de Ordenación Urbana".

Se contesta de nuevo la alegación 24.1, reiterada por los alegantes.

El concepto de revisión del planeamiento se encuentra regulado en el artículo 168.1 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (Decreto 22/2004, de 29 de enero, en la redacción dada por el Decreto 68/2006, de 5 de octubre), que establece:

"168.1.- Se entiende por Revisión del Plan General de Ordenación Urbana o de las Normas Urbanísticas Municipales la reconsideración total de las determinaciones de ordenación general establecidas por dichos instrumentos, en función de la evolución de las circunstancias sociales, económicas, ambientales y de todo orden que afecten al término municipal. En particular, debe seguirse este procedimiento cuando se pretenda aumentar la superficie de suelo urbano y urbanizable o la previsión del número de viviendas de un término municipal en más de un 50 por ciento respecto de la ordenación anterior."

Por su parte, el concepto de modificación se establece en el artículo 169 del mismo texto normativo:



“169.1.- Los cambios que se introduzcan en el Plan General de Ordenación Urbana o en las Normas Urbanísticas Municipales, siempre que no impliquen su revisión, se consideran como modificación de dichos instrumentos.”

De dicho articulado se desprende que el concepto de modificación es negativo, pues se refiere a aquellos cambios en el planeamiento que no tengan el carácter de revisión. La revisión, por su parte, está delimitada positivamente, refiriéndose a la “reconsideración total de las determinaciones de ordenación general” contenidas en el instrumento de planeamiento revisado. Siendo la “reconsideración total” un concepto jurídico indeterminado, la modificación operada por el Decreto 68/2006 precisó que se entendería necesaria la revisión cuando se pretenda aumentar la superficie del suelo urbano y urbanizable o el número de viviendas en más de un 50 % respecto de la ordenación anterior.

En el documento técnico se acredita que no concurren esas circunstancias que implican la revisión automática del planeamiento.

No obstante eso no excluye la posibilidad de que nos encontremos ante una reconsideración total de las determinaciones de ordenación general, que es el eje sobre el que se articula el concepto de modificación.

El alegante, en este sentido, confunde la importancia del proyecto para la ciudad con su alcance con respecto a las determinaciones de ordenación urbanística del municipio y al territorio del mismo. La importancia para la ciudad es de un tremendo calado, como ponen de manifiesto los propios documentos técnicos, sin que sea preciso en este momento hacer manifestaciones reiterativas al efecto.

Ahora bien, el ámbito de la Modificación afecta a un espacio concreto y delimitado, que es sobre el que se pretende actuar. Siendo importante para la ciudad y para el funcionamiento del tejido urbano, el documento urbanístico no extiende sus efectos a tantas determinaciones y tanta superficie de terrenos como para ser una reconsideración total.

No podemos olvidar además, que esta propuesta de modificación nace del mandato derivado del planeamiento general, dado que existe una previsión del soterramiento en el PGOU vigente del año 2004, pero que anteriormente ya se recogía en el Plan de 1997. Así, las referencias al soterramiento del ferrocarril las encontramos en:

- Apartado 2.6.3 de la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana, bajo el título “La operación ferroviaria”.
- Apartado 3.1.2 de la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana, del que se reproducen algunos apartados:

“El proceso en marcha consolida la estructura general y orgánica propuesta por el Plan de 1997 identificando las oportunidades surgidas de la materialización de los proyectos previstos en el mismo como las rondas o los grandes equipamientos, como el soterramiento, que permitirán rediseñar el papel o la funcionalidad del sistema viario y redefinir las centralidades.

Los elementos que componen el desarrollo de la ciudad apenas han cambiado. La apuesta por la transformación lleva consigo una modificación paralela en lo que



respecta a Talleres de RENFE y terrenos aledaños. También se activan igualmente las áreas de CAMPSA, ENERTEC, Piensos CIA y Azucarera EBRO como zonas de reforma interior en el corazón de la ciudad.”(p. 131).

Respecto a las centralidades se incorporan dos nuevas cuerdas: una del soterramiento, la otra como previsión en el desarrollo del Este fortaleciendo así la idea de “la lira” que apuntó el Plan de 1997 (ahora serán siete cuerdas). (p.132).

“3.3.2.2. Evolución de la Estructura Viaria.

La evolución de la estructura viaria en el tiempo es una de las perspectivas más atractivas del Plan (...)

- El segundo hito es el soterramiento del Ferrocarril. La creación de una vía urbana sobre el actual trazado del ferrocarril permitirá reducir la presión sobre las vías importantes de los barrios cercanos, pasando éstas a un rango local. Eliminará, además, los cuellos de botella que se producen en los pasos subterráneos bajo la vía y dotará de un nuevo eje de centralidad a la ciudad Norte - Sur que comunique los barrios apoyando la carretera de circunvalación que tiene una posición exterior.” (p. 190).

En cuanto al documento de normativa, se recogen expresas referencias a la Modificación del planeamiento para el proyecto de soterramiento en los artículos correspondientes. Y existe un plano concreto referido al ámbito de la operación ferroviaria.

En consecuencia, no puede admitirse la alegación de que nos encontramos ante un documento de revisión del planeamiento general de Valladolid, dado que no se cumplen los requisitos establecidos por el artículo 167 RUCyL para dicha figura.

En cuanto a la consideración del Corredor Sostenible Equipado como Sistema General para “repartir sus costes entre todos los desarrollos de suelo urbanizable no delimitado”, no parece oportuno, ya que parece que se propone adscripción de las cargas de urbanización de un Sistema General en Suelo Urbano No Consolidado a unos sectores de Suelo Urbanizable.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

4.3 Consideran que el diseño de un área discontinua plantea problemas de carácter, existen grandes inconvenientes con respecto al los supuestos principios orientativos de la propuesta.

Los problemas que de modo concreto señalan los alegantes son “la concentración de edificabilidades y aprovechamientos en tres grandes zonas”. Sobre este aspecto, además de remitir a las justificaciones incluidas en la documentación de la Modificación (y en este documento) respecto al cumplimiento de la legalidad, se señala lo indicado en el anterior proceso de información pública.

La alegación parece reivindicar un modelo basado en un patrón equidistributivo que trate cada área como un subsector autónomo. Sin embargo, el criterio que preside la ordenación urbanística de todo el ámbito responde a una concepción de ciudad amplia que considera el conjunto de necesidades, potencialidades y dotaciones del entorno urbano y del resto del sector del que forma parte. Por lo tanto, así es como



deben leerse las propuestas, y por lo tanto, las edificabilidades y aprovechamientos adjudicados a cada zona.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

4.3.1 Reexaminar lo relativo a infraestructuras y movilidad. No consideran la propuesta sostenible.

En lo relativo a reexaminar las infraestructuras y la movilidad se contesta de nuevo la alegación 24.3.1, reiterada por los alegantes.

En el punto 7 de la Memoria Vinculante se resume el Estudio del Impacto de la propuesta de ordenación sobre el transporte y la movilidad; dicho estudio se desarrolla de forma exhaustiva en el Estudio de Tráfico y Movilidad anexo al Estudio de Impacto Ambiental. El Gabinete de Movilidad Urbana analizó, previamente a la aprobación inicial del documento, este estudio de tráfico, tanto en el Informe elaborado el 28 de septiembre de 2007, como en el Informe elaborado el 11 de abril de 2008.

Relativo a que el diseño actual no se corresponde con el objetivo de "Urbanismo y desarrollo Sostenible".

Tal y como argumenta la Memoria Vinculante en el apartado 4.2.1, la planificación de una ciudad sostenible requiere una amplia comprensión de las relaciones entre ciudadanos, servicios, política de transporte y generación de energía. La movilidad es un parámetro más que debe entrelazarse con las condiciones de la ciudad para hacer de ella una ciudad sostenible pero no es el único parámetro a la vista de lo que el alegante solicita en materia de tráfico, que no movilidad.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

4.3.2 Rebajar la edificabilidad, que no se superen las 70 viv/ha en Talleres Centrales, La Esperanza, Ariza, Argales y Estación.

Las densidades de viviendas establecidas en el proyecto son inferiores a las máximas permitidas por la legislación urbanística, tal y como queda reflejado en el apartado 8.6 Densidad edificatoria de la Memoria Vinculante, se cumple en toda la actuación con los límites establecidos por el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (RUCyL), en su artículo. 86.3.a y por el 36 de la Ley 4/2008 de Medidas sobre Urbanismo y Suelo.

La citada Normativa no establece que el cálculo de la densidad de población en Suelo Urbano No Consolidado tenga que hacerse sobre ámbitos parciales internos al Sector, ni establece la necesidad de delimitar este tipo de ámbitos a tal efecto. Sin perjuicio de lo anterior, cabría añadir que las densidades parciales que puedan calcularse dependerán del ámbito de cálculo que se elija.

En el apartado 8.8 densidad de población de la citada Memoria también se justificaba el cumplimiento de la normativa al respecto. Además, en los cuadros adjuntos correspondientes a Parque Residencial de la Memoria Vinculante quedan reflejados los datos justificativos mencionados, sin perjuicio de su posterior revisión:



Parque Residencial		Normativa Modificación
Nº máximo de viviendas	6.065 viv.	
Nº mínimo de viviendas	3.639 viv.	
Densidad máxima	69,91 viv/ha	Densidad máxima 70 viv/ha
Densidad mínima	41,99 viv/ha	Densidad mínima 40 viv/ha
% máximo de viviendas joven sobre Residencia Protegida resultante de aplicar el art. 36 bis 4 del Reglamento		
40% sobre las 5.025 (nº máximo de viviendas en el sector)	2.026 jóvenes totales	Índice máximo 63%
viviendas de patios	1.213 viv.	
total viviendas R.P.	1.926 viv.	
% de vivienda joven sobre R.P.	64%	
Eficiencia residencial (uso sobre mínima residencial)	533.592	
Eficiencia residencial de creación pública (uso sobre mínima residencial)	160.080	
Índice de integración social total	30,02%	Índice mínimo 30%

Todo lo anterior demuestra que las densidades aplicadas cumplen la normativa vigente pero, sin embargo, están siempre cercanas a la máxima permitida, esto se debe a la aplicación del concepto de ciudad compacta, explicado en el apartado 4.2.1 Urbanismo y desarrollo sostenible de la Memoria Vinculante:

“Más allá de las oportunidades sociales del modelo de la ciudad densa, ésta puede aportar mayores ventajas ecológicas. Las ciudades densas pueden diseñarse mediante una planificación integradora con el fin de aumentar el rendimiento energético, consumir menos recursos, producir menos polución, recuperar zonas de las ciudades cuyo uso ha quedado obsoleto y así evitar expandirse sobre el paisaje rural. Debido a estas razones se ha tratado de profundizar en la idea de “ciudad compacta” para Valladolid: una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapan, y donde las comunidades pueden integrarse en su vecindario.”

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

4.3.3 Reducir superficie comercial Vialia: atraerá más tráfico y además está muy cercana a otra gran superficie comercial.

Se reitera la respuesta a la alegación 24.3.3

El artículo 7 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, establece que:

“Artículo 7.1 Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.”

Por lo tanto, la mencionada Ley prevalece sobre los Planes Generales, como sucede con las normativas reguladoras de otras infraestructuras estatales y autonómicas, tales como carreteras, puertos, aeropuertos, defensa, centros penitenciarios, etc.

En la propia Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, está prevista la existencia de usos compatibles de carácter industrial, comercial o de servicios en las zonas



correspondientes al Sistema General Ferroviario (ya sea infraestructura ferroviaria, ya sea zona de servicio ferroviaria). Esta norma obliga en primer término, a que el planeamiento califique estos ámbitos como Sistemas Generales (sin perjuicio de que su naturaleza no es la del Sistema General Urbanístico en sentido estricto, sino la de como infraestructura supramunicipal), para acto seguido establecer que “dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios cuya localización esté justificada por su relación con aquéllas” (artículo 9 LSF y 20.1.g RSF, entre otros).

Los usos compatibles se establecerán en el Plan Especial que lo regule, en el Proyecto de Delimitación y Utilización de espacios ferroviarios o en el instrumento definitivamente requerido, conforme a la legislación del Sector Ferroviario. No puede ahora plantearse un estudio o una intensidad regulatoria que vaya más allá de lo previsto en la Ley. Dichos futuros documentos deben ser formulados por ADIF de acuerdo con la reserva que establece la propia legislación ferroviaria.

Así pues, depende del administrador de estas infraestructuras ferroviarias (ADIF), determinar en un futuro Plan Especial cuáles son en cada caso las mencionadas tareas y actividades complementarias.

Sobre la repercusión del centro Vialia sobre la movilidad, previamente a la aprobación inicial de la Modificación, se realizó el Estudio del Impacto que la ordenación propuesta producía sobre el transporte y la movilidad. Este estudio se resumía en el punto 6 de la Memoria Vinculante y se desarrollaba de forma exhaustiva en el Anexo 8: Estudio de Tráfico y Movilidad, que no se incluyó en la documentación presentada para la aprobación inicial de la Modificación.

El Gabinete de Movilidad Urbana analizó este estudio de tráfico en el Informe elaborado el 11 de abril de 2008. En él se declaraba que no existen inconvenientes para la aprobación inicial de la Modificación, siempre y cuando se subsanen algunos aspectos señalados; por lo tanto, la valoración que se hizo del estudio de tráfico fue, en su conjunto, positiva.

En cualquier caso, en el Estudio de Impacto Ambiental que se ha incorporado al nuevo documento, se incluye como anexo I el estudio específico donde se analiza el impacto de la propuesta sobre el transporte y la movilidad, incluyendo el estudio del citado centro comercial.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

4.3.4 Mantener el principio de cohesión social, consideran necesario dispersar las viviendas sometidas a algún régimen de protección pública por todas las grandes áreas y evitar su concentración en el nuevo barrio de Argales.

Relativo a mantener el principio de cohesión social, se contesta de nuevo la alegación 24.3.4 reiterada por los alegantes.

Respecto a este punto en el apartado de la Memoria Vinculante 4.3.4 Objetivos en relación a los nuevos barrios, 4.3.4.3. Mezcla de usos, se dice lo siguiente:

- “Mezcla de vivienda protegida y vivienda libre para promocionar la variedad social. Se plantea que un 30% de las nuevas viviendas con algún grado de protección.



- Fomento del pequeño comercio tradicional, promoción de la diversidad comercial con el fin de diferenciarse de la oferta del entorno
- En general, dispersión de los usos no residenciales en base a criterios de diseño a nivel ciudad o barrio”

Los redactores del proyecto consideran que estos tres objetivos han sido cumplidos en la actuación, por lo que consideran oportuno desestimar lo alegado.

Los alegantes critican además que toda la vivienda protegida se encuentra en Argales, lo cual no es correcto y se ha justificado ya en alegaciones anteriores (20.3 y 23.4.3. del PCA)

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

4.3.5 CSE. Restricción de los usos compatibles. Limitar el aparcamiento BR al 25% total de la superficie de cada área y viario y comunicación al 5%.

Se contesta de nuevo la alegación 24.3.5 reiterada por los alegantes.

En la Modificación se han previsto estos porcentajes de usos compatibles en orden a garantizar la movilidad peatonal, rodada y de transporte, manteniendo su principal carácter de corredor sostenible equipado.

Dicha compatibilidad de usos se permite en orden a obtener una flexibilidad en la distribución futura de los usos. En cualquier caso, entendemos que el uso principal es el de espacio verde de uso y disfrute público, de acuerdo a lo expresado en la Memoria Vinculante:

Además de lo señalado en la anterior respuesta cabría apuntar que en el nuevo documento expuesto al público por segunda vez se han introducido cambios con respecto a la superficie mínima del uso determinante Parque y Jardín: se eleva del 65 al 85%, a lo que se añade un 5% mínimo de usos compatibles de Equipamiento Público. Viario y comunicación sigue siendo un uso compatible, aunque su porcentaje máximo en todo caso a sido reducido de un 30% a un 10% con respecto al documento anterior.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

4.4 Estudio de impacto ambiental (EIA) no responde a los requerimientos fijados. Debe completarse lo relativo a la calidad del aire.

4.4.1 No se tiene en cuenta el cambio metodológico del ayto relativo a las PM10, se consideran incorrectos.

El valor referido a la medida PM10 aparece en el documento “Red de Control de la Contaminación Atmosférica de Valladolid”, el cual se incorporó como anexo para completar los cálculos elaborados referentes a estimaciones de emisiones a la atmósfera.

Con esto se quiere decir, que este dato, ha sido tomado de un documento oficial, aprobado por la administración y expuesto a información en el Ayuntamiento de



Valladolid, para que cualquier ciudadano pueda acceder a él; de ahí que se entienda que tanto los datos como las conclusiones que aparecen reflejadas en el mismo sean fehacientes. Además en el propio documento aparece el siguiente párrafo: La matriz de datos obtenida desde la RCCAVA en el año 2008, cumple el grado de homogeneidad y exactitud necesario para su validación final conforme a las especificaciones de calidad que se señalan en las Directivas Europeas de Gestión de la Calidad del Aire Ambiente, las particulares del Real Decreto 1073/2002 y las propias del sistema de calidad implantado al amparo de la norma UNE EN ISOIEC 17.025:2005; lo cual argumenta aún más la exposición elaborada sobre la veracidad de los cálculos que presenta el documento.

Por último,, indicar que la expresión “una calidad muy buena de aire” se ha extraído de un artículo publicado en la Agencia para la Difusión de la Ciencia y Tecnología, en su versión digital de fecha 21/01/09, y que se incorporó al estudio a título informativo, para constatar que en la actualidad la calidad del aire de Valladolid se encuentra en buena posición.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

4.4.2 No se consideran algunos de los elementos esenciales que condiciona los desplazamientos en vehículo privado que constituyen la cusa principal del deterioro de la calidad del aire.

En el estudio de contaminación atmosférica se estiman las emisiones procedentes de fuentes móviles, cuya fuente de partida es el estudio de movilidad y tráfico entregado como anexo en el cual se consideran todos aquellos aspectos esenciales que afectan de manera global a la Movilidad en Valladolid.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

4.4.3 No se estiman dos elementos primordiales: la incidencia de las instalaciones comerciales y terciarias contempladas en la operación y la incidencia de los desarrollos previstos en suelo no urbanizable no delimitado en las pautas de movilidad.

En el estudio de contaminación atmosférica si que se han tenido en cuenta las incidencias que las futuras actividades comerciales van a tener sobre el entorno; concretamente dentro del análisis de fuentes fijas se estudiaron este tipo de usos, considerando los mismos factores de emisión que para el sector doméstico, teniendo en cuenta que cada 100 m² de uso terciario-comercial va a consumir la misma energía que una familia media (42 GJ) y que su fuente de combustible será gas natural.

De estos análisis se determinó que los usos comerciales que integran al ámbito de actuación llevarían asociado un incremento de emisiones contaminantes computado en un 2,5%, para las alternativas estudiadas.

En cuanto al suelo urbanizable no delimitado, se ha considerado una visión de conjunto de la ciudad a lo largo de todo el Es.I.A., tanto es así que se han analizado las principales variables ambientales (el clima, la geología y geomorfología, los suelos, la hidrología superficial, hidrogeología, la calidad ambiental, paisaje, los factores



socioeconómicos, el tráfico y los riesgos ambientales) desde una escala de ciudad detallando más a fondo las características del ámbito.

Las variables que se han ajustado a la escala territorial del trabajo han sido la vegetación, fauna, la caracterización de residuos del ámbito, los usos del suelo y las infraestructuras de interés ambiental del ámbito, que únicamente se ciñen a ello porque la implicación de estas solo afecta al ámbito.

Se ha tenido en cuenta la posible acumulación y los efectos sinérgicos con las seis Áreas Homogéneas, algunas actualmente en tramitación, sobre todo en lo relativo al modelo de tráfico y por la existencia de recursos hídricos suficientes para abastecer a todas las áreas. Del modelo de tráfico se derivan los datos de las intensidades medias diarias, que se han utilizado para el cálculo de las emisiones atmosféricas y para evaluar el nivel de ruido. Aún así, son actuaciones independientes a la modificación objeto de estudio, de las cuales es difícil estimar el alcance que las mismas van a tener y el momento de su desarrollo; de ahí que no se haya valorado en mayor medida.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

Se propone **desestimar** esta alegación.