



ALEGACIONES A LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU) DE VALLADOLID

DOCUMENTOS SOMETIDOS A LA APROBACIÓN INICIAL

- **Asamblea Ciclista de Valladolid**
- **Asociación Cultural Ciudad Sostenible**
- **Asociación de Consumidores y Usuarios en Acción de Castilla y León - FACUA**
- **Asociación Vallisoletana de Afectados por las Antenas de Telecomunicaciones - AVAATE**
- **CGT de Valladolid**
- **Ecologistas en Acción de Valladolid**

1. Entre las transformaciones previstas por el planeamiento nos parece la más importante para la ciudad la que afecta a un paquete muy importante del suelo urbano y que se conoce como Plan Rogers. Esta propuesta, capaz de alterar la estructura urbana de Valladolid, viene recogida ya en el planeamiento vigente.

La opción que se toma en la Revisión no queda suficientemente clara en los diversos documentos. En diversas partes de la Memoria Vinculante se alude al soterramiento del ferrocarril (págs. 56, 69, 70 y 71). En la Normativa del Plan se presenta la Integración Ferroviaria (Plan Rogers) como “planeamiento asumido” que parece dar a entender el traslado automático del todavía vigente Plan Rogers al nuevo Planeamiento. Pero, al mismo tiempo se define ese ámbito de actuación como “Ámbito de Regeneración Urbana” lo que altera de forma importante el régimen urbanístico vigente en la actualidad. Sin embargo, tanto los Planos de Detalle como otros documentos del Plan (Estudio Económico Financiero) presentan el Plan Rogers junto a elementos de “integración urbana del ferrocarril a su paso por la ciudad” y dan a entender que se trata de un “planeamiento parcialmente asumido”

La situación de confusión descrita presenta inconvenientes de gran importancia urbanística (alcance de la suspensión de licencias en el ámbito de la modificación), y, sobre todo, impide a todas las personas participar activa y conscientemente en el presente proceso de exposición pública: sin conocimiento preciso de las alternativas propuestas no es posible realizar aportaciones. Además, la propia legislación urbanística exige una descripción detallada de las partes asumidas y reformadas del planeamiento vigente cuando éste se altera.

Por esas razones, **solicitamos que se corrijan esas deficiencias y se someta la Revisión a un nuevo proceso de Exposición Pública en el que se puedan proponer alternativas con conocimiento de causa.**

2. En cualquier caso, y dado que entre “los criterios aprobados por el Pleno Municipal” para la presente Revisión figuraba la modificación de las determinaciones del Plan Rogers (que ha sido objeto de crítica acertada en diversos documentos municipales presentados a los debates públicos previos al proceso de Revisión del PGOU) **proponemos que en las precisas determinaciones que deben acompañar al nuevo documento que se presente para una nueva aprobación inicial se recojan los siguientes criterios:**

- **Eliminación de cualquier referencia al soterramiento del ferrocarril (por ej. págs. 56, 69, 70 y 71)**
- **Reducción significativa de la edificabilidad asignada al conjunto de las actuaciones del Plan Rogers y, sobre todo, a determinados ámbitos de actuación.** Reducción de las alturas máximas correspondientes a los edificios más altos. **La justificación** de esta propuesta es la que se ofrece a continuación:

A/ La ordenación propuesta para la SE.APP.00-01 no contribuye a paliar los problemas urbanos de su entorno.

Como puede apreciarse en la tabla de abajo, elaborada a partir de los datos del PGOU en exposición, las densidades previstas para la SE.APP.00-01 son relativamente altas, lo que no contribuye a equilibrar el conjunto de la ciudad:

- Las densidades residenciales de todas las UU colindantes a la SE.APP.00-01 superan las 70 viv/ha e incluso, algunas, las 100 y las 120 viv/ha. La reordenación de las áreas ferroviarias, aceptando como techo las 70 viv/ha, no contribuye a paliar estas situaciones de sobredensificación urbana.
- En cuanto a las densidades edificatorias, si bien la prevista para el SE.APP.00-01 es inferior a las de las áreas colindantes, puede apreciarse que no está entre la densidad de áreas que podrían considerarse de referencia, como Huerta del Rey, sino que es similar a la de áreas urbanas muy densas, como UU34-Parquesol I Este.

Unidades urbanas con densidad bruta de lo construido superior a 5.000 m²/ha.

(Se añaden los sectores de SUNC de Ariza y el pasillo ferroviario; sombreados, las unidades urbanas colindantes con el ámbito de talleres y Ariza)

Unidad urbana		Densidad bruta	
		Viviendas/ha.	m ² /ha.
UU04	Circular-Vadillos	229,39	25.284,44
UU27	Paseo de Zorrilla Norte	145,11	19.962,27
UU01	Centro histórico / Centro del centro	77,06	16.935,56
UU02	Centro histórico / Corona I	99,68	16.073,67
UU20	Pajarillos Bajos	149,75	14.504,72
UU28	Paseo de Zorrilla Sur	122,48	14.141,80
UU10	Pilarica	133,51	12.993,12
UU03	Centro histórico / Corona II	105,91	12.535,00
SE.APP.54-02	Ariza	70 (máximo)	12.474,32
UU26	Delicias Oeste	127,75	12.055,02
UU06	Rondilla-Santa Clara	132,56	11.643,37
UU30	La Rubia	104,67	11.560,05
UU25	Delicias Este	111,88	11.498,88
UU05	Hospital-Batallas	117,41	10.546,28
UU11	La Victoria	93,08	10.192,47
UU34	Parquesol I Este	63,56	9.488,85
UU54	Ciudad de la Comunicación	78,89	9.445,88
SE.APP.00-01	Paseo y pasillo ferroviario	70 (máximo)	8.779,95*
SE.APP.00-01	Paseo y pasillo ferroviario	70 (máximo)	8.116,58
UU16	Huerta del Rey Este	60,89	7.216,37
UU17	Huerta del Rey Oeste	50,19	6.556,68
UU41	Los Santos	17,37	5.590,69
UU35	Parquesol II Oeste	39,72	5.556,20
UU38	Las Villas	30,28	5.278,47
UU21	Pajarillos Altos	43,25	5.184,21

* Descontando los 75.218 m² de SG de pasillo ferroviario

- **Atención especial al patrimonio industrial de la zona ya que la ordenación propuesta para la SE.APP.00-01 supone la destrucción de un patrimonio industrial y ferroviario de alto valor.** El conocido como “depósito de locomotoras” constituye un vestigio industrial de relevancia mundial y su propuesta de conservación y rehabilitación debe ser acorde con dicha relevancia y la catalogación que se presenta es muy cicatera y pueden perderse edificios de gran valor arquitectónico e industrial. Pueden servir de referencia para un buen cuidado del patrimonio industrial-ferroviario de la zona las propuestas sistematizadas por el investigador José Luis Lalana ampliamente conocidas.
- **Atención especial al desarrollo temporal de los procesos urbanísticos ya que la ordenación propuesta para la SE.APP.00-01 no considera los problemas urbanísticos asociados al tiempo necesario para su desarrollo.**

Aunque “la ciudad cambia más rápido que el corazón de los hombres”, el desarrollo del planeamiento tiene unos tiempos muy largos, a veces de varias generaciones. Una operación grande y muy compleja como la SE.APP.00-01 necesitará de muchos años, incluso sólo para materializar las primeras actuaciones.

Si, como viene siendo frecuente en áreas industriales renovadas, los talleres se trasladan antes de que el nuevo proyecto de urbanización esté en condiciones de materializarse, Valladolid se encontrará con enormes áreas abandonadas (una de ellas en pleno corazón de la ciudad) colindando con barrios densamente poblados como Delicias o La Rubia con déficits notables.

El PGOU debe considerar ese tiempo intermedio –que puede ser muy largo– entre el abandono de la actividad en los talleres actuales y el inicio efectivo de las obras de transformación del espacio abandonado:

- Previendo la posibilidad de generar proximidad (entre la estación y las Delicias, entre la Rubia y el Polígono de Argales...) de modo que el área eventualmente abandonada no frustre todas las expectativas que la ordenación abre de mejorar las condiciones de las áreas aledañas.
 - Previendo la posibilidad de usos provisionales en las edificaciones que queden vacías: el desuso es, además de un despilfarro, es un factor importantísimo de degradación del estado de conservación de los edificios
 - Organizando el desarrollo urbanístico de forma escalonada, para que puedan priorizarse las partes que atiendan a necesidades sociales más importantes, y también de forma adaptada a la capacidad de los agentes locales.
- **Mejora de los aspectos de movilidad ya que la ordenación propuesta para la SE.APP.00-01 conlleva un agravamiento de los problemas de movilidad urbana.** Entendemos que no se han estudiado en profundidad dichos problemas tras la decisión de no proceder al soterramiento de las vías

ferroviarias. En particular las conexiones con el barrio de Las Delicias, las entradas y salidas de la nueva estación de autobuses, las conexiones de vehículos y ciclistas con los nuevos pasos bajo las vías de las calles Panaderos y Labradores, y la propuesta de nuevos aparcamientos subterráneos pueden crear más problemas de los que pretenden resolver.

- **La actual línea de Ariza contará en todo su trazado con la característica de “suelo rústico destinado a protección de infraestructuras”.**

3. En relación con las propuestas presentadas para la “integración ferroviaria y las nuevas propuestas de movilidad”, consideramos positiva la cantidad de nuevos pasos que se contemplan en el Convenio y en los planos de la revisión. También consideramos razonable la opción tomada por garantizar al menos tres vías durante todo el tramo urbano para que puedan cumplirse todos los recorridos ferroviarios y, especialmente, los asociados con el corredor de cercanías Palencia-Venta de Baños-Valladolid-Medina del Campo. En la dirección de la estación hacia Medina del Campo podría considerarse la posibilidad de cuatro vías (dos en cada uno de los anchos).

Sin embargo, existen aspectos relacionados con el proyecto de integración y con las nuevas permeabilidades diseñadas que creemos deben mejorarse. Como criterio general se indica que todos los nuevos pasos deberían tener rampas de acceso amplias y abiertas. Pero además debe lograrse una integración con las calles que conecta cada paso, con una transición lo más suave posible y **no deben generar ningún tipo de barrera arquitectónica.**

La referencia o modelo a seguir (siempre que las posibilidades lo permitan), tanto para los pasos peatonales y de bicis como para los pasos rodados, debe ser el proyecto de la Plaza de Rafael Cano y tender a un diseño de plaza bajo las vías integrada en el entorno con rampas abiertas con el objetivo de **evitar la sensación de túnel.** Se debe planificar un buen drenaje de la zona más baja del paso que **evite su inundación**, equipando con sistema automático de achique propio si fuera necesario.

Respecto a **las pasarelas elevadas**, deben estar todas equipadas con mecanismo de elevación (**escaleras eléctricas y ascensores**). **En el paso de vehículos de la C/ Hípica** no es posible dar una transición más allá de la rampa de acceso al paso inferior, pero por el otro lado de la vía, perfectamente se puede reducir la edificabilidad y planificar un retranqueo de la zona.

Nos parece **inaceptable** que la mejora del **paso peatonal de San Isidro** sea sólo de *“Ampliación de los accesos, con nuevas rampas y mejora del entorno del paso inferior existente”*. Se trata de uno de los pasos con mayor carga peatonal de la ciudad y su actual construcción en forma de “u” le hace ser uno de los menos seguros. Es necesario hacer un nuevo paso peatonal y para bicis recto y con posibilidad de apertura al lateral del amplio paso rodado existente.

4. Tiene gran incidencia en la conformación del modelo de ciudad que se pretende la cantidad de suelo potencialmente edificable que se pone en juego para el periodo de vigencia del plan. La sostenibilidad del modelo urbanístico constituye una referencia esencial desde el punto de vista de los firmantes de la alegación. Los dos grandes objetivos en este sentido son “el de minimizar el uso de suelo, energía y materiales” y “el de minimizar el impacto en el entorno natural”.

Los análisis tradicionales relacionan la cantidad de suelo que se quiere poner a disposición de los operadores urbanísticos con la evolución demográfica del municipio, las posibilidades de formación de nuevos hogares, y con otros factores de menor importancia. La población de nuestra ciudad, que muy probablemente baje a finales de 2017 de los 300.000, es el factor que más hay que tener en cuenta para fijar la cantidad de viviendas.

No parece razonable justificar la fijación de un número excesivo de viviendas en base a lo que podríamos denominar “la trampa del área metropolitana” a la que tanto se alude en la Memoria Vinculante. Hay dos motivos para pensar que se trata de un razonamiento equivocado. El primero es que todos los municipios del área metropolitana pretenden justificar sus crecimientos atrayendo población del resto, y esa situación es de imposible cumplimiento. El segundo motivo, más específico para el municipio de Valladolid, es que la práctica de las últimas décadas muestra que el que tiene menor capacidad de competencia en esa materia es, precisamente, Valladolid que ha visto bajar sustancialmente sus habitantes en los últimos tiempos en detrimento del resto y, principalmente de Laguna de Duero y Arroyo.

Por esta razón nos parece muy desmesurada la previsión de suelo para la construcción de más de 49.500 viviendas durante el periodo de doce años, aunque se considere un pequeño colchón por si se incrementa la vida útil del Plan. **Nuestra alternativa es que esas posibilidades se acoten a 30.000 viviendas que se satisfarán principalmente con las posibilidades recogidas en el planeamiento que estaba vigente hasta la aprobación del Plan que se pretende revisar.**

5. Pensamos que para lograr los objetivos de sostenibilidad anteriormente citados es necesario poner el énfasis en la utilización de todo el patrimonio ya edificado que existe en nuestra ciudad. En este sentido nos parece que la atención prestada en la revisión a las “viviendas vacías” es escasa y manifiestamente mejorable. Los datos censales recogidos en la Memoria señalan, para el 2012, la existencia en Valladolid ciudad de 18.757 viviendas vacías, con un incremento de 5.339 en el último periodo intercensal.

Desde nuestro punto de vista, y, sobre todo si se considera como principal objetivo el de la sostenibilidad del modelo, **debe asumirse como objetivo prioritario el de la utilización plena de las viviendas existentes.** El resto de posibilidades de política de vivienda asociadas al planeamiento urbano está en crisis. La política de vivienda protegida experimenta, en todo el país, un

retroceso brutal. También en nuestra ciudad. Sus precios máximos de venta se encuentran, en ocasiones, por encima de los de mercado y apenas cuenta con ayudas oficiales. Por esa razón no se puede fiar toda la política de vivienda a la reserva de suelos para construir viviendas sujetas a algún régimen de protección por parte de las administraciones públicas. Sólo el alquiler debe ser objeto de apoyo.

6. En lo que hace referencia a las políticas de movilidad nos encontramos con varios problemas en los documentos de la revisión. **El primer problema es el de la articulación y jerarquía entre todos los documentos municipales que se refieren a la movilidad** (PGOU, PIMUSSVA, Agenda 21). La solución que se propone en la Memoria Vinculante es la de sugerir desde el Plan determinadas líneas de actuación, profundizar esas propuestas en el PIMUSSVA e ir ensayando líneas a favor de una movilidad que se dice “más sostenible”.

7.

Desde nuestro punto de vista esa no es la solución. **Debe haber un instrumento que, desde el punto de vista jerárquico, esté por encima del resto y debe ser el nuevo Plan General de Ordenación Urbana** y, de esa manera, poder resolver todos los problemas de vinculación jurídica que se presenten ante cualquier cambio que quiera realizarse asociado a las pautas de movilidad.

Nos parece que ese aspecto debe quedar meridianamente claro en toda la documentación del Plan. El reto más importante que debe cumplir el nuevo diseño de las pautas de movilidad es el de acotar las posibilidades de expresión del vehículo a motor privado. Se ha demostrado que no basta con incentivar otras formas de desplazamiento si no se acota al mismo tiempo la presencia de este tipo de vehículos. Para ello proponemos cambios sustanciales en los aparcamientos rotatorios en el centro de la ciudad: **no se construirá ninguno nuevo ni en el caso histórico ni en sus bordes, se cambiará la tipología del aparcamiento mixto de la Plaza de Portugalete (ID 21) a aparcamiento de residentes, se aprovechará la finalización de la concesión de las plantas del aparcamiento de la Plaza Mayor para caminar hacia su definitiva eliminación y eliminar definitivamente la presencia de vehículos en dicha plaza.**

Para el resto de las propuestas de movilidad realizamos las siguientes propuestas:

- Supresión del listado de aparcamientos propuestos aquellos que estén situados en centros educativos, plazas o zonas con arbolado: P39-IES Santa Teresa de Jesús, P40-Alba de Tormes, P43-Glorieta el Descubrimiento, P47-Parque Millán Santos, P49-San Francisco de Asís,

P55-Portillo de Balboa esquina Amor de Dios, P56-Colegio San Juan de la Cruz, P57-Ribera de Castilla, P58-Plaza de las Batallas, P59-General Primo de Rivera.

- Recomendaciones para el diseño de carriles bici (en página 63) y en Anexo 2 (Parámetros de diseño de viario ciclista) añadir (en página 127): **“Cuando haya incorporaciones a las vías ciclistas que cuenten con un rebaje de acceso a la misma, éste debe estar a nivel, sin ningún tipo de resalte”**.
- Criterios y medidas para una mejor movilidad peatonal (página 75): Añadir **“Cuando haya pasos peatonales, sus incorporaciones han de contar con rebajes a nivel, sin ningún tipo de resalte”**.
- Recomendaciones para el diseño de itinerarios peatonales (página 76): Añadir en los requerimientos normativos mínimos, en el punto de Bordillos: “En caso de haberlos, altura entre 10 cm y 15 cm, con rebajes en los pasos peatonales **a nivel, sin ningún tipo de resalte**”.
- En la tabla de características del viario según su jerarquía (página 85): Añadir **“La velocidad máxima para las arterias colectoras existentes de 1 carril por sentido será de 30Km/h”**. **“Además, se buscará que la velocidad máxima de las arterias colectoras sea de 30Km/h ya sean nuevas o existentes, y de 1 o 2 carriles por sentido”**.
- Reemplazar para la circulación de bicicletas en las arterias colectoras “Acera-bici” por “Carril-bici” para evitar posibles incompatibilidades con la Ley de Tráfico tal y como se recoge en la sentencia de 10 de abril de 2.014 de la Sección Cuarta del Tribunal Supremo frente al recurso de casación con el número 2094/2012.

Las encuestas que han estudiado la evolución de los porcentajes de utilización en nuestra ciudad de los diversos modos de movilidad muestran dos persistencias fuertes: la utilización del vehículo privado a motor (que tras la crisis ha recuperado porcentajes de participación) y la incapacidad del transporte público para lograr mayores porcentajes de utilización a pesar de las últimas propuestas tarifarias puestas en marcha. Pensamos que esta realidad tiene que ver con aspectos urbanísticos y con otros elementos relacionados con los autobuses (mejora de la velocidad comercial, buen diseño de las líneas, agilización de los métodos de pago, etc.). Entre los aspectos urbanísticos nos parecen importantes la protección de las paradas para facilitar entradas y salidas de viajeros y el adecuado diseño de carriles privativos para el autobús. Este último aspecto no aparece recogido en la documentación presentada. Por ello pedimos la **inclusión de un plano de carriles bus privativos que permita un tránsito más fluido de los autobuses municipales.**

8. Ya que la documentación relativa al Plan General se ha completado, durante la exposición pública, con algunas infografías queremos manifestar nuestra opinión sobre dos de ellas. **En primer lugar la relativa a la Feria de Muestras** que, además, pierde su carácter de sistema general y pasa a ser un equipamiento sobre el que se pretende actuar con carácter inmediato para transformar uno de los pabellones existentes en un “pabellón multiusos” destinado a albergar un palacio de congresos que se anuncia para el 2018. Todo ello sin justificar su necesidad con un estudio serio que demuestre la insuficiencia del Auditorio Miguel Delibes (que ya se ha utilizado en ocasiones como centro de congresos) y del propio Auditorio de la Feria de Muestras que cuenta con bajos porcentajes de utilización. La austeridad en la realización de nuevas inversiones debe ser una nota característica de las ciudades auténticamente sostenibles.

La otra infografía **es la que se refiere a los terrenos de Cáritas**, una de cuyas actuaciones ya fue objeto de sentencia judicial. La ordenación presentada en la Revisión deja de lado la sentencia en favor de una propuesta que, desde nuestro punto de vista, no cumple con los requisitos de la misma.

9. Espacio radioeléctrico

La Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública, en su artículo 12 recoge como un riesgo ambiental el impacto potencial en la salud de la exposición a emisiones electromagnéticas. El artículo 35 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública, sobre “La evaluación del impacto en salud”, establece que: “1. Las Administraciones públicas **deberán someter a evaluación del impacto en salud**, las normas, planes, programas y proyectos que seleccionen por tener un impacto significativo en la salud, en los términos previstos en esta ley”.

Parece razonable que un instrumento como la Revisión del Plan General se someta a este tipo de consideraciones. Por esa razón **solicitamos que se someta a Evaluación de Impacto en Salud el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid.**

Valladolid, 29 de noviembre de 2017.