

# SUGERENCIAS AL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA

## **PLATAFORMA CONTRA LA ESPECULACIÓN** **“PARA VIVIR EN VALLADOLID NO HACE FALTA IRSE”** Federación de Asociaciones de Vecinos “Antonio Machado” Ecologistas en Acción Asamblea Ciclista Stop-Accidentes

La política urbanística del actual gobierno municipal sólo piensa en la construcción de nuevas áreas residenciales, dejando abandonado a su suerte al conjunto de barrios construido en los años 1960 y 1970 para alojar a la población entonces inmigrante; y diseñando una ciudad fundada en la utilización masiva del automóvil. El documento de “estrategia” que inspira los trabajos de revisión del Plan general de Valladolid y las clamorosas indeterminaciones con que se está planteando la operación de soterramiento del ferrocarril hacen temer el regreso a la ciudad de las peores prácticas urbanísticas (propias de esos mismos años 1970) y que creíamos ya definitivamente superadas. Conscientes de que se acerca un momento crítico en la definición del desarrollo urbanístico de la ciudad, las asociaciones firmantes reivindicamos la inclusión urgente en el planeamiento y la programación urbanística próxima de Valladolid de las tres operaciones siguientes:

**1º. Lucha activa y eficaz contra la especulación: prioridad a la construcción de viviendas de precio controlado y crecimiento residencial cero de nuevas áreas urbanizables.** Justificada, fundamentalmente, por consideraciones sociales y económicas, ya que la única forma real de contener el precio disparado de la vivienda es ofrecer masivamente viviendas cuyo precio este controlado por el interés público. Por otro lado, también es la única forma de aplicar el modelo de ciudad compacta al desarrollo de Valladolid: un modelo más favorable en términos de consumo de suelo, de costes, de mantenimiento de infraestructuras y de gestión; que permite una mayor eficiencia del transporte público (su frecuencia puede ser relativamente alta) y permite buscar alternativas que reduzcan la dependencia del vehículo privado.

**2º. Rehabilitación urbana del *Creciente tradicional* de Valladolid:** el conjunto de barrios que rodean a la ciudad tradicional desde el norte, en el área de la Victoria, hasta el sureste, en la de Delicias (formando una media luna ). Constituyen el área de la ciudad más precaria. De seguir el actual proceso, en pocos años serán el reducto de quienes no hayan podido trasladarse a otras zonas de la ciudad, dibujando así un futuro de marginalización social y urbana.

Es preciso actuar en ellos pronto y de manera decidida, dirigiendo hacia ellos el mayor esfuerzo inversor de la Administración. Se propone aplicar en ellos el principio de reciclaje, diseñando un proyecto de rehabilitación urbana que aumente el confort de las viviendas (mediante propuestas de calefacción de distrito, ascensores, aparcamientos de residentes), incremente el atractivo de la zona (dirigiendo hacia ella los nuevos equipamientos de nivel ciudad que se programen), asegurando el mantenimiento de la población actual, incorpore pautas ecológicas en el tratamiento del espacio libre y en la rehabilitación de edificios (arquitectura bioclimática, etc).

**3º. Instalación de una red completa de tranvías,** para invertir el actual modelo de movilidad urbana en favor de un transporte público eficiente y limpio, reduciendo al máximo los efectos negativos del tráfico rodado. Se propone y reclama la implantación de un sistema nuevo basado en el tranvía que consiga reducir el tráfico automóvil en el centro, desarrollar el conjunto de transportes colectivos y aumentar el espacio reservado a peatones y ciclistas. El coste estimado oscila entre 40 millones de euros (estimación de Ecologistas en Acción) y los 70 millones (estimación del Ayuntamiento), en función de la extensión, pero, en todo caso, inferior a los beneficios que se obtendrían del soterramiento.

El coste del proyecto de rehabilitación urbana y de la implantación del sistema de tranvías se sitúa en torno a los 400 millones de euros. Pero se trata de proyectos que no admiten demora: los primeros tranvías deberían verse circulando en Valladolid en 2007, y en 2010 estar concluida la operación de rehabilitación urbana del “Creciente tradicional” de Valladolid.

# PROPUESTA 1: LUCHA ACTIVA Y EFICAZ CONTRA LA ESPECULACIÓN

Actualmente, el precio de la vivienda se esta transformando en Valladolid en la principal razón por la que la población joven se desplaza a vivir en los pueblos del alfoz. El mecanismo de contención que propone sistemáticamente el PP en todos los lugares donde gobierna es, exclusivamente, ofrecer mas suelo y “confiar en el mercado”. Sin embargo, si no existe ningún mecanismo que controle los precios de las viviendas, el encontrar suelo mas barato solo supone para los promotores un aumento de beneficios, ya que es utópico suponer que los precios se reducen solo por altruismo. Para comprobar esta circunstancia, basta estudiar el mercado inmobiliario de zonas donde ya se han puesto en marcha políticas de ampliación masiva del suelo urbanizable, como sucedió en Madrid, especialmente, con las medidas urgentes establecidas en la ley autonómica 20/1997 de 15 de junio.

## 1.1.- EL OFRECIMIENTO DE SUELO, POR SI SOLO NO HACE MILAGROS.

---

Tal como demuestra el análisis siguiente, sobre los datos siguientes del sector de la vivienda, obtenidos del INE, del Ministerio de Fomento y de la Comunidad de Madrid, en sus respectivos sitios web, el ofrecimiento masivo de suelo no consigue reducir por si solo los precios de la vivienda. Antes bien, estos siguen un ritmo mayor de crecimiento, desde el citado año 1997.

En los gráficos adjuntos puede observarse como ha ido incrementándose continuamente la cantidad de suelo urbanizable, así como la cantidad de viviendas construidas, sin que ello haya hecho reducirse el IPC del sector ni el precio medio por metro cuadrado. Por otro lado, los costes de construcción aumentan a un ritmo mas suave y los beneficios se disparan. Es evidente que la continua demanda, motivada por el blanqueo, la oportunidad inversora y otras causas mas alla de la necesidad de lugares para vivir, impulsa los precios, lo que, unido a la rebaja del precio del suelo, produce enormes beneficios y ninguna reducción del coste soportado por los ciudadanos.

## 1.2.- EL OFRECIMIENTO DE SUELO EN VALLADOLID ES EXCESIVO PARA SEGUIR MANTENIENDO UNA CIUDAD DE “TAMAÑO IDEAL”

---

Actualmente, Valladolid dispone de unas 100.000 viviendas construidas, a un ritmo de unas 1500 viviendas/año (media en los años 80 al 95), incrementándose a 4000 viviendas/año en los últimos tiempos. El suelo urbanizable no construido permite realizar unas 23.000 viviendas mas 5000 que podrían construirse en la operación del soterramiento, tanto como un tercio de la ciudad existente, que, al un ritmo promedio entre la fiebre de los últimos años y la normalidad anterior, podría ser suficiente para mas de 10 años, antes de que deba ser revisado el PGOU. Sin embargo, la población, lejos de aumentar al mismo ritmo, es estable e, incluso, tiende a reducirse en algunas zonas. Las necesidades de rehabilitación, por otro lado, se pueden cifrar en otras 30.000 viviendas para ese mismo periodo. Por lo tanto, ateniéndose tanto a razones sociales como económicas, no es conveniente la ampliación de suelo, y menos en las proporciones que se suponen, del orden de varios miles de hectáreas.

## 1.3.- POLÍTICA DE CONTROL DE LA ESPECULACIÓN Y EL PRECIO DE LA VIVIENDA.

---

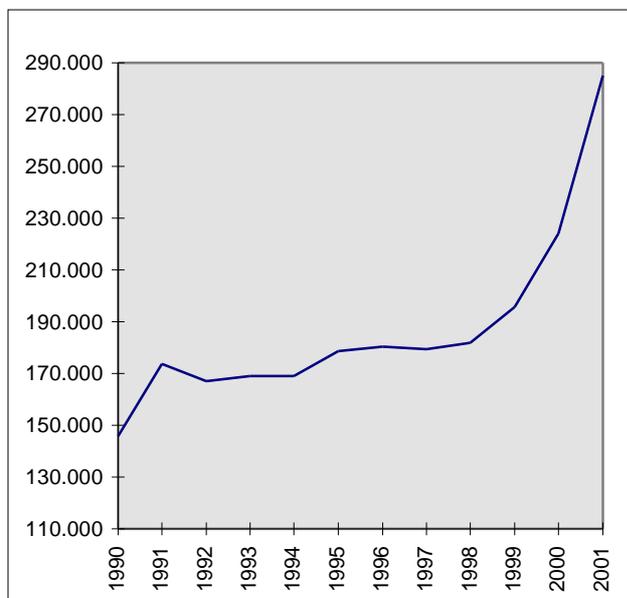
Dado que el único mecanismo eficaz para contener el aumento del precio de la vivienda es la construcción de zonas residenciales cuyo precio este controlado, mediante promociones de vivienda social, de protección oficial, viviendas de precio tasado, etc, requerimos al Ayuntamiento para que la mayor parte de las viviendas a construir los próximos años pertenezcan a estos tipos, con un control riguroso de la especulación y la picaresca tan habitual en el sector. Recordemos que es habitual que los constructores se hagan pasar por cooperativas sociales, que el fraude en los precios es muy corriente y tantos otros casos de dominio público, pero que no se persiguen con suficiente eficacia.

Por otro lado, se pueden estimar en mas de 20.000 viviendas desocupadas en la ciudad (barrios como Parque Alameda están ocupados aproximadamente en un 70%), lo que hace imprescindible una política activa de fomento del alquiler, mas alla de medidas puramente cosméticas como las actuales.

# DATOS SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS EN EL SECTOR DE LA VIVIENDA

## 1.- EVOLUCIÓN PRECIO DE LA VIVIENDA EN MADRID (pts/m2)

año	pts/m2
1990	145.700
1991	173.700
1992	166.900
1993	169.000
1994	169.100
1995	178.700
1996	180.400
1997	179.300
1998	181.700
1999	195.600
2000	224.100
2001	285.000



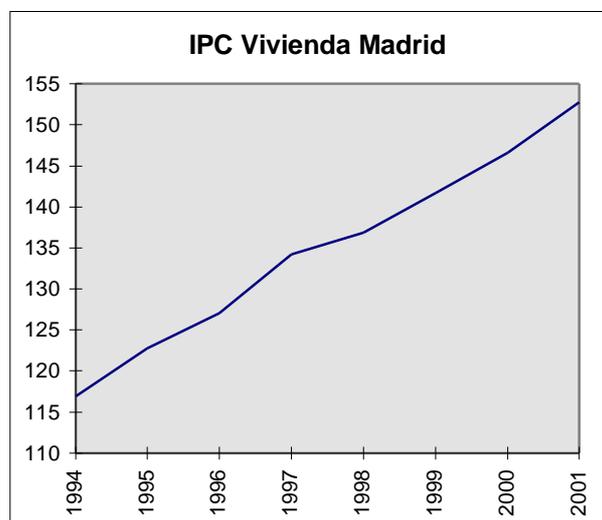
## 2.- TOTAL VIVIENDAS CONSTRUIDAS EN MADRID

años Terminadas	
1990	281.239
1991	273.546
1992	220.929
1993	223.584
1994	230.307
1995	221.252
1996	274.299
1997	299.058
1998	298.810
1999	356.366
2000	415.793



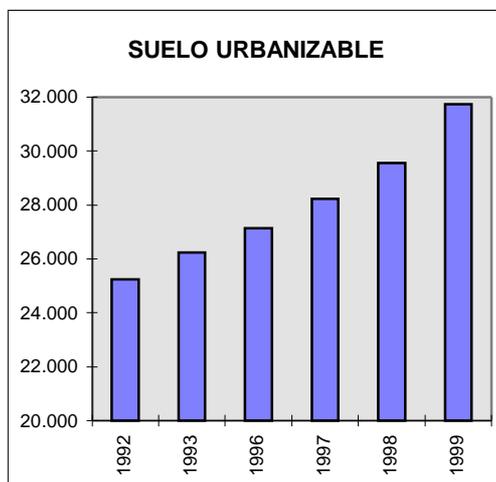
## 3.- INDICE PRECIOS VIVIENDA EN MADRID (1992=100)

años	IPC
1994	116,9
1995	122,8
1996	127
1997	134,2
1998	136,9
1999	141,7
2000	146,6
2001	152,7



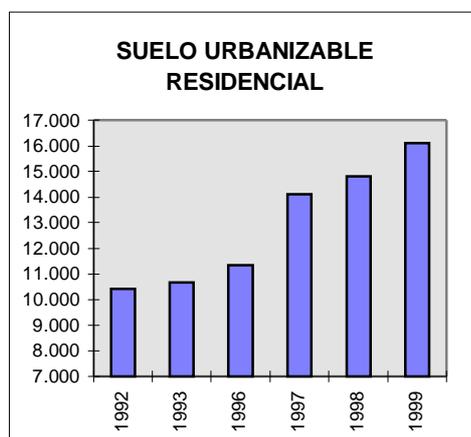
#### 4.- SUELO CLASIFICADO COMO URBANIZABLE EN MADRID

años	Ha
1992	25.240
1993	26.224
1996	27.144
1997	28.232
1998	29.542
1999	31.726



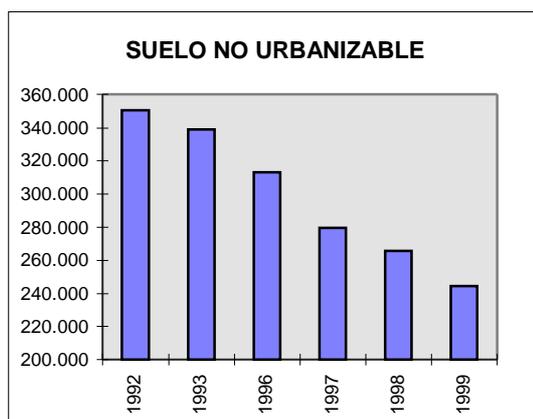
#### 5.- SUELO CLASIFICADO COMO URBANIZABLE RESIDENCIAL EN MADRID

años	Ha
1992	10.418
1993	10.656
1996	11.339
1997	14.104
1998	14.826
1999	16.109



#### 6.- SUELO CLASIFICADO COMO NO URBANIZABLE EN MADRID

años	Ha
1992	350.268
1993	339.088
1996	313.356
1997	279.560
1998	265.711
1999	244.398



## **PROPUESTA 2: El PGOU debe invertir en regenerar los barrios existentes, antes que en expansión.**

Las declaraciones efectuadas recientemente por el gobierno municipal, junto al documento de "estrategia" que inspira los trabajos de adaptación del Plan general de Valladolid a la nueva Ley del suelo y las clamorosas indeterminaciones con que se está planteando la operación de soterramiento del ferrocarril hacen temer el regreso a la ciudad de las peores prácticas urbanísticas, propias de los años 1970 y que creíamos ya definitivamente superadas. Conscientes de que se avecina un momento crítico en la definición del desarrollo urbanístico de la ciudad, las asociaciones firmantes reivindicamos la inclusión urgente en el planeamiento y la programación urbanística próxima de Valladolid de las medidas necesarias para asegurar y mejorar el nivel de vida en la ciudad ya existente, prioritariamente sobre cualquier intento de expansión difícilmente justificable a la vista de la evolución de la población.

**La rehabilitación urbana del que podríamos denominar *Creciente tradicional* de Valladolid, debe por tanto, PRIORITARIA,** abarcando el conjunto de barrios que rodean a la ciudad tradicional desde el norte, en el área de la Victoria, hasta el sureste, en la de Delicias (formando una luna).

### **2.1.- EVITAR LA MARGINALIZACIÓN**

---

Se trata de evitar la marginalización social y urbana a que parecen condenados todos estos barrios. Si no se actúa pronto y con decisión, dirigiendo hacia ellos el mayor esfuerzo inversor de la Administración, en pocos años serán un reducto marginal habitado por quienes no hayan podido trasladarse a otras zonas de la ciudad. Y si no se defiende activamente su contenido social, la población que hoy reside en ellos, pueden verse agredidos por procesos especulativos en las áreas próximas al soterramiento, que acaben con la expulsión de parte de esa población, que se vería sustituida por otra de mayor poder adquisitivo y por usos más rentables.

### **2.2.- REHABILITACIÓN, NO SOLO PARA EL CENTRO**

---

Se propone aplicar el principio de reciclaje a la ciudad existente. Incorporando pautas de renovación que aumenten el confort de las viviendas (mediante propuestas de calefacción de distrito, instalación generalizada de ascensores, construcción de aparcamientos de residentes), incrementar el atractivo urbanístico de la zona (dirigiendo hacia ella los nuevos equipamientos de nivel ciudad que se programen), asegurar el mantenimiento de la población actual (mediante un específico diseño del proceso de obras; hay múltiples experiencias internacionales que pueden servir de orientación), y aplicar pautas ecológicas de rehabilitación urbanística (rediseñando el espacio abierto y las infraestructuras, y aplicando medidas de arquitectura bioclimática). Ejemplos de programas a desarrollar podrían ir desde aparcamientos para residentes en los barrios que permitan peatonalizaciones y reformas de calles, hasta importantes subvenciones para comunidades de vecinos (ascensores, calefacciones, etc).

### **2.3.- COMPROMISO DE INVERSIÓN**

---

Es imprescindible concretar compromisos de inversión para este proyecto. Todo plan general debe incluir un estudio económico y financiero del coste de las obras que en él se programen, determinando qué agente se hace cargo de la financiación (o de un determinado porcentaje) de cada actuación prevista. El montante global suele moverse en una horquilla que supone entre los 1000 y los 2000 euros por persona, para un horizonte de 8 ó 10 años. Lo que supone para Valladolid un total de 300 a 600 millones de euros. Se trata, por tanto, de dirigir la mayor parte de esa inversión hacia la rehabilitación urbana de este área, reduciendo, suprimiendo o posponiendo otras actuaciones de menor interés (que no harían sino financiar con fondos públicos el desarrollo de zonas aún por habitar). Puede plantearse, pues, un proyecto de las características antes señaladas, con un coste total en torno a los 300 millones de euros, a desarrollar en 8 años y financiado en su mayor parte por las distintas administraciones públicas.

## PROPUESTA 3: **EL PGOU debe incluir una RED DE TRANVÍAS**

Pocas dudas hay de que una solución definitiva para la movilidad urbana de Valladolid es extraordinariamente urgente. En los últimos años han aumentado las necesidades de movilidad y se han atendido fundamentalmente por medio del uso masivo del vehículo privado, por lo que los efectos negativos de este tráfico también se han multiplicado. La calidad del aire se degrada y la inseguridad aumenta tanto como el ruido. Incluso optar por el coche es cada día mas difícil, siendo los nuevos aparcamientos del centro un parche temporal, solamente, cuyo atractivo hoy conduce a más aumento de tráfico mañana. Un diagnóstico en “circulo vicioso”, que el Ayuntamiento comparte, tal como expresa la Agenda 21 recientemente aprobada, pero al que no se atiende consecuentemente. Por el contrario, algunas de las medidas que se adoptan, como la ampliación de aceras, son manifiestamente insuficientes y chocan con otras, contrarrestándose. Mientras que el prometido Plan de Movilidad espera injustificadamente hasta que sea demasiado tarde, las dificultades de movilidad de todos/as se acrecientan y el corazón de la ciudad se asfixia. Porque hay, en efecto, demasiados coches, accidentes, ruido y contaminación; pero también demasiada agresividad. Una crispación en las calles que finalmente contribuye a la degradación de la calidad de vida que tenía la ciudad de Valladolid y que no queremos perder.

Por otro lado, a la vista de los detalles que se conocen de lo que será el nuevo PGOU, no parece que este vaya a introducir ninguna alternativa realmente eficaz que afronte el principal problema local de nuestra ciudad. Antes bien, las intenciones del concejal Federico Sumillera en relación a permitir un aumento desmesurado de urbanizaciones alejadas que enviaran riadas de coches a la ciudad, establece un panorama aún mas problemático a medio y largo plazo. Este modelo de ciudad, calcado del que el PP ha impuesto en ciudades como Madrid, esta provocando graves problemas de transporte incluso en ciudades que ya disponen de redes de metro, cercanías, etc, por lo que, en una ciudad como Valladolid podría resultar caótico, al no disponer de estos sistemas de transporte público rápido de alta capacidad. Nos encontramos, por tanto, en una encrucijada histórica para nuestra ciudad.

### **3.1.- ¿PORQUE EL TRANVÍA?**

---

Si consideramos las intenciones actuales del ayuntamiento en relación a una expansión urbanística sin límites y después de comprobar que el Ayuntamiento no ha sabido convertir el autobús en la solución al tráfico, se impone la necesidad de pararse a pensar que caminos tomará la movilidad en nuestra ciudad para los años venideros. Es obvio que, de hacerse realidad los planes expansionistas del concejal Sumillera, el lógico aumento de tráfico nos encaminaría hacia el total fracaso de la actual solución “todo en automovil”. Es preciso, por tanto, pensar en una alternativa que realmente resulte mas atractiva para los automovilistas, apta para todos los bolsillos, rápido, puntual y de alta capacidad.

Actualmente, se considera el metro como una de las mejores (si no la mejor) opción de transporte público de alta capacidad. Sin embargo, Valladolid no dispone de suficiente población y su subsuelo es muy problemático, por lo que, se ha realizado un estudio sobre varias ciudades europeas y españolas, con problemas similares, encontrándose que muchas de ellas (como Estrasburgo, Vigo o Valencia) han optado por redes de tranvías. En estas ciudades, la implantación de un transporte público de alta eficacia, coordinado con la red de autobuses, esta suponiendo una transformación radical en la forma de moverse por la ciudad, reduciendo sin traumas el elevado número de vehículos particulares, hasta proporciones razonables. Recordemos que el tranvía, sin medidas especiales, se “protege solo” de los automovilistas desaprensivos y que, por ello, su velocidad real resulta casi doble que la de los desplazamientos en coche, al no sufrir atascos.

Se impone la necesidad de un sistema nuevo cuyo impulso fundamental sea el tranvía, ante la imposibilidad del metro. Un sistema basado en el tranvía como espina dorsal de un conjunto de redes de transportes públicos urbanos e interurbanos, que consiga reducir de manera eficaz el tráfico automóvil en el centro, desarrollar el conjunto de transportes colectivos y aumentar el espacio reservado a peatones y ciclistas.

### 3.2.- PERSPECTIVA DE FUTURO

---

Planteamos la necesidad de construir a largo plazo una serie de líneas norte-sur, atravesadas por otras este-oeste en forma de cuadrícula. En una primera etapa, al menos, serían precisas dos líneas, con una longitud total en torno a los 15 km., en plataforma reservada. Unos trazados integrados con una serie de aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, accesibles, gratuitos y vigilados. La red de autobuses urbanos deberá también coordinarse conforme a lo anterior. Un único billete debería permitir pasar del tranvía al autobús e inversamente. Quien acceda a la ciudad desde fuera debería poder dejar en los aparcamientos disuasorios su vehículo y continuar el trayecto en tranvía o autobús, evitando así un trastorno a la ciudad. También habrán de garantizarse las conexiones con el tren y los autobuses interurbanos; así como con la red ciclista.

Los efectos de una decisión así no tardarían en hacerse notar (\*):

- El tranvía **reduce drásticamente el volumen de tráfico**: cada una de sus unidades equivale a tres autobuses o 177 coches, por lo que economiza tiempo y espacio. Es una alternativa que **realmente anima a dejar el automóvil, disuadiendo del abuso**.
- Se trata de una solución **moderna, segura y confortable**, con vehículos de suelo casi a ras de suelo, climatizado, para el que debería garantizarse un amplio horario de servicio.
- **Eficaz**, con velocidades comerciales en torno a los 20 km./h. y frecuencia de paso de 5 minutos, que configuran un sistema con un poderoso atractivo.
- **Accesible**, con paradas cada 400-500 m. lo que permite repartir mejor, más equitativamente, el espacio urbano entre todos sus usuarios.
- **Respetuosa con el medio ambiente**: por ser especialmente silenciosa y no emitir gases contaminantes.
- **Embellecerá** la ciudad, con un diseño cuidadoso y bien equipado.
- Capaz de **dinamizar y cualificar de la ciudad**, mejorando la accesibilidad de todos a los servicios, empresas y comercios del centro, poniendo los transportes urbanos de Valladolid a la altura de las mejores ciudades europeas.

(\*) Pueden apreciarse visualmente muy bien en la web de Ecologistas en Acción [www.nodo50.org/ecologistas.valladolid](http://www.nodo50.org/ecologistas.valladolid)

### 3.3.- AHORA ES EL MOMENTO:

---

El momento para esta actuación no puede ser más oportuno. Por una parte, se está redactando el nuevo Plan General, instrumento legal indicado. El PGOU, que se pretende aprobar próximamente, debería incluir el trazado del tranvía, aprovechando los terrenos que queden libres al desmontar las vías para la instalación de alguna de las líneas.

Por otro lado, tenemos la reciente aprobación de la Agenda 21, que establece una reducción de la intensidad de tráfico al centro el próximo año del 15% (objetivo 1.B.1) y del 30% en 2006 (objetivo 1.B.3), sin incrementos en el resto de la ciudad. Esto será claramente imposible sin una iniciativa como la que se presenta.

Económicamente, el Ayuntamiento ha comunicado que espera un cuantioso superávit de 80 millones de euros del soterramiento del ferrocarril, con lo que la financiación del tranvía queda decisivamente allanada, ya que las estimaciones se sitúan, incluso, por la mitad de esa cantidad. El propio concejal Sumillera calculaba un coste de 70 millones de euros.

Por último, las múltiples declaraciones públicas en las que distintos responsables políticos han manifestado el propósito de mejorar la movilidad y el medio ambiente urbano reclaman igualmente una actuación de este tipo. Todo converge, en suma, a la aprobación y programación urgente de la propuesta que aquí se anuncia. Y hacerlo sin demora: los primeros tranvías deberían verse circulando en Valladolid en 2006, para cumplir los recientes objetivos de la Agenda Local 21.