

## **ALEGACIONES EN EL SEGUNDO PERIODO DE EXPOSICIÓN PÚBLICA DE LA REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU) DE VALLADOLID**

- **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**
- **Federación de Asociaciones Vecinales de Valladolid "Antonio Machado"**

### **Índice:**

<b>MOVILIDAD URBANA</b>	<b>Alegaciones 1 a 12</b>
<b>EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO</b>	<b>Alegaciones 13 a 16</b>
<b>INTEGRACIÓN FERROVIARIA</b>	<b>Alegaciones 17 a 26</b>
<b>SUELO URBANIZABLE</b>	<b>Alegaciones 27 a 29</b>
<b>SUELO URBANO</b>	<b>Alegaciones 30 a 36</b>
<b>ESTUDIO ECONÓMICO</b>	<b>Alegaciones 37 a 41</b>
<b>EVALUACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD</b>	<b>Alegación 42</b>
<b>OTRAS CUESTIONES</b>	<b>Alegaciones 43 a 46</b>

# **SOBRE MOVILIDAD URBANA (MU)**

## **1. Alegación MU-1**

En la página 138 de la Memoria vinculante, **SUSTITUIR “... o en subsuelo dependiendo del proyecto que se aborde” por “... o en subsuelo si se diese el caso”.**

## **2. Alegación MU-2**

**El plano PO-G3.01 indicado en las páginas 167 y 168 de la Memoria vinculante no existe, actualmente es el plano PO-G2.**

## **3. Alegación MU-3**

En dicho plano, y en la propuesta de la Memoria vinculante correspondiente, página 168 dentro del punto 4.9, **SUPRIMIR la propuesta de aparcamiento en la zona de la calle Maldonado y Plaza de San Juan dentro de las áreas de intermodalidad.** Este aparcamiento se plantea en una de las escasas zonas arboladas de la zona, donde se sitúan centros de educación infantil, primaria y secundaria. Tiene muchísimo más sentido plantear un aparcamiento subterráneo DISUASORIO bajo el Paseo de San Isidro en el entorno del cruce con las calles Cádiz y Cigüeña.

## **4. Alegación MU-4**

Igualmente, la Memoria Vinculante debe recoger, desde nuestro punto de vista, un apartado en la línea de lo recogido en el documento presentado a la opinión pública como borrador de **Proyecto de Ley sobre Transición Energética** que tanto eco ha recogido en los medios de comunicación. En dicho Proyecto se recoge un Título V (**Movilidad y edificación**) cuyo artículo 15 (**Promoción de Movilidad sin Emisiones**) señala literalmente: “3. Los municipios de más de 50.000 habitantes integrarán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras: A) El establecimiento de zonas de bajas emisiones no más tarde de 2023. B) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo. C) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público. D) Medidas para la

electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano. E) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga”. La mayor parte de estas medidas que pretenden implantarse en un breve plazo de tiempo obligan a que nuestro Plan General entre de forma inaplazable en ellas. Así lo han hecho ya algunos municipios como el de Madrid que ya ha puesto en marcha el Plan “Almendra Central” para trabajar en esa misma perspectiva. No tendría ningún sentido que un Plan que se pretende para 12 años dejara de lado estas recomendaciones.

Las siguientes son alegaciones al Anexo de Movilidad:

#### **5. Alegación MU-5**

TÍTULO I Capítulo 1: La red viaria y el sistema de aparcamiento:

Los datos mostrados en cuanto a velocidad de circulación (punto 1.3), volumen de tráfico en el viario (punto 1.4), niveles de servicio en el viario (punto 1.5) y detección de puntos conflictivos (punto 1.6) son ciertamente obsoletos ya que datan del año 2012 cuando en dichos puntos se menciona la apertura del tramo Oeste de la VA-30 en el año 2014, con lo que las conclusiones que se pueden sacar de dichos datos pueden estar altamente desvirtuadas con respecto a la situación actual.

#### **6. Alegación MU-6**

TÍTULO I Capítulo 1 Punto 1.7 Aparcamiento:

Tal y como se indica en el punto 4.9 de la memoria vinculante: *“La movilidad sostenible es un objetivo que exige acciones diversas para cuyo fomento el PGOU contribuye en función de su propia naturaleza urbanística; se complementa, pero no se sustituye, el plan de movilidad PIMUSSVA”*. Por tanto a través de las acciones complementarias pertinentes, dentro del alcance del PGOU, **sentar las bases para que el PIMUSSVA incorpore las siguientes propuestas de modificación o incluso supresión de determinados aparcamientos incluidos en el listado.**

Igualmente se debe buscar la mayor coherencia entre todos los instrumentos municipales relacionados con la movilidad y sus repercusiones en la salud; P.G.O.U., P.I.M.U.S.S.VA, Plan de Acción contra el Ruido y Plan de Mejora de la Calidad del Aire.

Dentro del punto 1.7 sobre aparcamientos se indica que sólo el 2% de las plazas de los aparcamientos subterráneos (incluyendo las reservadas) son disuasorias. Comparadas con el 46% rotacional, la línea de actuación está clara. **Para disminuir el número de plazas rotativas y sobre todo, aumentar el número de plazas disuasorias proponemos transformar en aparcamientos de residentes (o comerciantes de la zona) los aparcamientos de rotación y mixtos situados dentro de la zona CH y en su perímetro: P-19 Plaza de Colón, P-20 Paseo Isabel la Católica, P-21 Portugalete, P-23 Plaza Mayor, P-24 Plaza España, P-26 Poniente, P-30 Plaza de Zorrilla.** Tal y como recogen algunos programas electorales.

Insistimos en la propuesta de NO construir aparcamientos aunque sean de residentes en centros educativos o en plazas arboladas. Es decir, **suprimir del listado del PIMUSSVA los siguientes aparcamientos: P39-IES Santa Teresa de Jesús, P40-Alba de Tormes, P43-Glorieta del 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 y P59-General Primo de Rivera.**

## **7. Alegación MU-7**

TÍTULO I Capítulo 2: La red de transporte público urbano

En cuanto al transporte público, además de corresponder al año 2014 los datos sobre los viajeros y tarifas, las líneas han sido modificadas y ya no corresponden a lo indicado. **Sería de gran interés actualizar este estudio a la realidad y sobre todo, a la correspondencia presente de líneas** ya que esto puede tener un cierto impacto en las propuestas de las “Puertas” y “Áreas de Intermodalidad” expresadas en la Memoria Vinculante (puntos 3.3 y 4.9) y en el propio Capítulo 2 del Título II de este anexo.

## **8. Alegación MU-8**

TÍTULO II Capítulo 2: Las Puertas de la Ciudad

En la parte relativa a las puertas de la ciudad, y tal y como se ha indicado anteriormente, **SUPRIMIR la propuesta de aparcamiento en la zona de la calle Maldonado y Plaza de San Juan asociado al área de intermodalidad correspondiente (la M).** Este aparcamiento se

plantea en una de los escasos lugares arbolados de la zona, donde se sitúan centros de educación infantil, primaria y secundaria. Tiene muchísimo más sentido plantear un aparcamiento subterráneo DISUASORIO bajo el Paseo de San Isidro en el entorno del cruce con las calles Cádiz y Cigüeña.

## 9. Alegación MU-9

TÍTULO II Capítulo 3: La bicicleta en la ciudad:

**Actualizar las propuestas del punto 3.1 relativo a la red de carriles-bici.** La información indicada está ciertamente obsoleta ya que determinadas actuaciones ya se han llevado a cabo como la del Puente de Poniente o los ciclo-carriles y ciclo-calles existentes en la actualidad. **Tampoco se hace mención a la ruta Eurovelo 1 que atraviesa nuestra ciudad ni a la propuesta de red interurbana planteada desde la CUVA.**

Punto 4.3\_Recomendaciones para el diseño de itinerarios peatonales

Ampliando los requerimientos normativos actuales indicados en el punto 4.3, **requerir la regulación por parte del Ayuntamiento de las intersecciones entre los viales peatonal y ciclista con los viales de los vehículos a motor o las calzadas en general, principalmente en cuanto a la definición de los rebajes exigiendo una anchura mínima de la zona plana pero sobre todo la inexistencia de resaltes al pasar de los viales mencionados a la calzada** ya que por muy pequeño que este pueda ser puede suponer un gran impedimento para personas con dificultad de movimiento como ancianos, invidentes o personas con muletas, usuarios de sillas de ruedas y por supuesto ciclistas.

## 10. Alegación MU-10

TÍTULO II Capítulo 5 El calmado del Tráfico

**En consonancia con el criterio 4.14 de los Criterios Directores aprobados en 2016, incluir la necesidad de calmar el tráfico en los entornos de los centros escolares, priorizando los de educación infantil y primaria, con medidas que impidan las dobles filas o incluso si los viales de acceso así lo permiten cerrando el paso de vehículos a motor mediante elementos móviles como bolardos elevables por ejemplo en el tramo horario en torno a la entrada y salida del centro.** Esta propuesta encaja en este Capítulo 5 sobre calmado de tráfico.

## 11. Alegación MU-11

Título I Análisis y Diagnóstico. Capítulo 4. Las relaciones con el alfoz 4.1. La Red de Transporte Público Interurbano. 4.2. Intermodalidad, y Título II. Propuestas de Actuación.

Alegamos que **en ninguna parte figuran las Cercanías ferroviarias**, cuando está aprobado en Pleno del Ayuntamiento dar impulso a que se establezca un servicio de trenes de Cercanías, ni se nombran aspectos ferroviarios, cuando debería ser prioridad en relaciones con el Alfoz, con las localidades por donde discurre la línea ferroviaria entre Medina del Campo y hasta otra capital de provincia que es Palencia, esto debería formar parte de la Red de Transporte Público Interurbano. No en vano **la mitad de los objetivos que figuran en el documento, en el Capítulo 1, tienen encaje en las necesarias Cercanías, que debieran figurar como propuesta de actuación:**

Reducir el uso del vehículo privado en el interior de la ciudad. Fomentar el uso del transporte público. Reordenar el transporte Ciudad – Alfoz. Mejorar la calidad del medio ambiente urbano y la calidad de vida de los habitantes. Reducir la congestión, el ruido y la contaminación atmosférica. Adecuación de la distribución urbana de mercancías. Reducir la accidentalidad.

Incluso daría para **incluir un apartado en el capítulo III que versa sobre “Impacto de los nuevos desarrollos en la movilidad”**. No se debería desaprovechar la oportunidad de **enriquecer el documento con lo que supondría para la ciudad de Valladolid un servicio de Cercanías ferroviarias ente Medina del Campo y Palencia, incorporando al menos una nueva estación al sur de la ciudad y recuperando la estación de El Pinar.**

## 12. Alegación MU-12

Volviendo al Título II de Propuestas de Actuación y su Capítulo 7. **Mejora de la permeabilidad**. Se considera de especial relevancia el rediseño de los pasos subterráneos que hay a lo largo de las vías del tren, buscando el cumplimiento de los criterios que figuran en este capítulo.

Alegamos que **es necesaria mayor definición y desarrollo de la mejora de permeabilidad que sólo las 2 páginas (80 y 81) que tiene este capítulo, con una relación pobre de criterios en el rediseño de los pasos subterráneos.**

Entre otras cosas, no menciona que deben ser lo más corto posible, pone "anchos" pero no menciona amplios y sobretodo la condición que al iniciar el acceso al paso subterráneo se vea el otro lado.

Lo acompaña infografías erróneas, donde mantiene la sensación de pasillo en túnel por mucho mural pintado en paredes y techo o poner mesas de terraza donde nunca van a estar, pues no se plantea en ninguna parte del PGOU hacer galerías o establecimientos subterráneos de ningún tipo.

**Este capítulo está poco desarrollado y lo que figura en él ni convence en el objetivo principal de evitar la sensación de túnel, ni es realista.**

## **SOBRE EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO (EIG)**

### **13. Alegación EIG-1**

Empezar porque se hace referencia a un "**Mapa del miedo**" elaborado por el periódico El Norte de Castilla. Si se considera un documento importante y complementario del Estudio del impacto de género, **ese mapa debería incluirse entre la documentación del PGOU**, al menos en la serie de los planos de información.

### **14. Alegación EIG-2**

En la incorporación a la documentación del PGOU del Estudio del impacto de género, figuran como espacios críticos, entre otros, los túneles existentes bajo las vías, pero de nada sirve identificarlos si no se ordenan desde el Plan las características de las actuaciones necesarias para que efectivamente dejen de ser espacios peligrosos, especialmente para las mujeres.

**Del mismo modo que se dan unas características para el viario (sección, dimensiones mínimas de aceras...), habría que definir las también para los pasos bajo las vías, o cualquier otro paso subterráneo.**

### **15. Alegación EIG-3**

Se dice en este documento:

- Elaborar un mapa de riesgos de la ciudad para llevar a cabo una intervención y estrategias urbanísticas específicas que mejoren la seguridad de sus habitantes y en especial de las mujeres, adoptándose también aquellas medidas que garanticen desde el diseño urbano que los futuros desarrollos urbanísticos sean seguros, evitando nuevos espacios susceptibles de provocar situaciones de riesgo.
- Asegurar una iluminación adecuada en los viales de la ciudad, especialmente en calles poco transitadas o en los nuevos desarrollos hasta su consolidación.
- Potenciar desde el diseño urbano una adecuada distribución de usos que garanticen la conciliación familiar y la optimización en los desplazamientos.
- Llevar a cabo las actuaciones del Plan de Accesibilidad que redunden en una mejora urbanística que favorezca una mayor calidad de vida de la ciudadanía y en particular de las Mujeres.

Alegamos que **los pasos bajo las vías deben cumplir lo que marca este documento de Evaluación del impacto de género, con un diseño urbano que los futuros desarrollos urbanísticos sean seguros, evitando nuevos espacios susceptibles de provocar situaciones de riesgo. Los pasos bajo las vías deberían considerarse incluidos en la denominada red del espacio peatonal principal, por lo que su anchura mínima debería ser de 6 m.**

La información facilitada por al Ayuntamiento hasta el momento nos hace sospechar que la mayor parte de los pasos previstos no se ajustan a lo que el PGOU plantea, tampoco a las especificaciones de la normativa sobre viario peatonal, **art. 277, en lo que se refiere a la seguridad, contraviniendo el apartado 7, que establece que “Se evitará la creación de nuevos rincones, retranqueos y espacios que generen inseguridad sobre la vía pública”, por su diseño en U o Z. Ni crear nuevos espacios indeseables, ni mantener los que hay con simples mejoras, el PGOU debe eliminarlos. Cuando se entre en un paso inferior se debe ver el otro lado, como premisa básica de diseño.**

#### **16. Alegación EIG-4**

Es cierto que el documento es novedoso, y que hay pocos referentes, pero no es mejor porque pese más. Entendemos prescindible el “resumen de la Memoria” que pretende darle “cuerpo”. **Interesan las medidas concretas impuestas desde el Plan, y no derivadas a los Proyectos de Urbanización.** Tal forma de proceder supone otorgar al informe de impacto de género un carácter puramente formalista y reducirlo a verificar sin más el cumplimiento de un puro trámite, en el que basta con afirmar burdamente, sin otro fundamento, que el impacto en función del género de la Revisión del Plan es nulo. No es ese en absoluto el designio de la comunidad internacional establecido en sus compromisos, ni expresión de una de las prioridades en el diseño de las políticas de la Unión Europea en el proceso de construcción europea dirigida a hacer efectivo el principio de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, como tampoco de la dimensión transversal del principio de igualdad sobre los diversos ámbitos del ordenamiento de la realidad social, cultural y artística en que pueda generarse o perpetuarse la igualdad. Supone ignorar cuanto concierne al procedimiento de evaluación del impacto en función del género y sus principios inspiradores, **que está diseñado para proyectarse con objeto de evitar consecuencias negativas**, en ocasiones no intencionadas, pero que favorecen situaciones de discriminación y que disposiciones aparentemente neutras sitúan a personas en una situación de discriminación o desventaja. **Y está concebido para lograr una proyección real y efectiva del principio de igualdad de mujeres y hombres, dirigido a detectar, pronosticar o vislumbrar en el contenido de la norma que se elabora cualquier dato que suponga desigualdad por el**

sexo de las personas, o el impacto o consecuencias de la aplicación de la norma o plan propuesto en relación con la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres. Ha de evaluar el impacto potencial de la propuesta en la situación de las mujeres y en los hombres como colectivo.

La Sentencia del TSJ de Madrid de 19 de abril de 2017 (rec. 1882/2015) que anula el Plan General de Boadilla del Monte (Madrid) es significativa porque **contiene la justificación para la exigibilidad del informe de impacto de género, para lo que no duda en afirmar, que los instrumentos de ordenación pueden causar impacto de género “al regular cuestiones tales como la ubicación y características de los viales y conexión de redes generales y locales en conexión con centros docentes, equipamientos necesarios, transportes y movilidad, una u otra tipología edificatoria (en directa relación con la seguridad pública y para la prevención de agresiones característicamente dirigidas contra la mujer o la ubicación, proximidad y accesibilidad de zonas verdes y parques públicos, considerando que [...] es la población femenina la que sigue mayoritariamente asumiendo el cuidado y atención de menores, ancianos y personas discapacitadas, la que conduce para llevar a los hijos al colegio, la que accede mayoritariamente a los centros comerciales y/o grandes superficies para garantizar el suministro y atención de las necesidades básicas de la familia, o, incluso, la que acude prácticamente a diario con menores (propios o entregados a su cuidado, como una de las tareas que, contractualmente, desempeña al servicio del hogar familiar) a parques infantiles cuya proximidad y accesibilidad se revela necesaria para poder conciliar el resto de los quehaceres domésticos, que, también mayoritariamente, sigue todavía teniendo la mujer que atender en solitario.**

# **SOBRE LA INTEGRACIÓN FERROVIARIA SUNC SE(o) 00-01 (IF)**

## **17. Alegación IF-1**

Finalmente parece que el Plan Rogers desaparece, pero el sector de integración ferroviaria asume las condiciones más perversas de la antigua ordenación, **la altísima densidad de edificación que se concentra en el escaso suelo que resulta lucrativo**, aun habiendo reducido el coeficiente de edificabilidad del ámbito de 1 a 0,80 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. Las condiciones del Convenio de 2017 vuelven a imponer un aprovechamiento máximo, con independencia y sin consideración del espacio en que se integra. El resultado, reconocido (y no deseado) por el propio documento de Revisión del Plan es un “skyline complicado, una línea del cielo que rompe la escala tradicional de la ciudad”. El diseño de las altísimas torres residenciales en los espacios liberados del ferrocarril escapa del control hasta entonces público de la actuación. **Sin condiciones expresas, sin proyecto de conjunto, difícilmente es imaginable en estos terrenos de Valladolid el bosque vertical de Porta Garibaldi en Milán.**

## **18. Alegación IF-2**

**Se echa de menos una descripción más detallada de esta actuación pública**, -a mayores de la realizada en la Memoria, pgnas138 y 139 –que, además, se presenta como “**propuesta estratégica de la revisión del plan**”. Parece que su calibre y sus especialidades por los agentes intervinientes y los acuerdos del Convenio de 2017 pide ir más allá de la ficha tipo de todos los sectores de suelo urbano no consolidado con ordenación detallada, y de la no exenta dificultad de conocer esa ordenación en una multitud de planos por su carácter lineal.

**No se encuentra en la documentación la justificación de la delimitación del Sector**, y su adecuación a las condiciones de legalidad.

**No hay referencia a como se encara la gestión**, y no sirve el argumento de que no se hace en ningún otro sector. Este es “estratégico” por muchas razones. No hay previsión de plazos para el cumplimiento de los deberes de urbanización y reurbanización del ámbito delimitado. No hay programación, pero si la hay en el Convenio y cuando se habla de horizontes temporales aparecen fechas que nos llevan a 2033. Hay decisiones significativas,

pero unilaterales, se produce un vuelco de la localización de la nueva estación de trenes elevada y la estación de autobuses hacia Delicias, (¿para descongestionar el tráfico de Gabilondo?) por ejemplo, y hay otras decisiones, suficientemente indefinidas, como para significar su provisionalidad. En contra de lo que podría pensarse, la SVAV, ADIF, RENFE, los protagonistas ejecutores del Convenio de 2017, aún no han dado el visto bueno a la ordenación propuesta. La están conociendo ahora. **Es razonable pensar que puede haber modificaciones, más o menos importantes.** De hecho, la ordenación propuesta ya cambia alguna de las previsiones del propio Convenio de 2017, como la localización no soterrada de la Estación de Autobuses.

### **19. Alegación IF-3**

El Sector incluye en la actuación viarios perimetrales existentes sobre los que se proyectan los **nuevos pasos** que cruzan la línea del ferrocarril, y sobre los que será necesaria su nueva urbanización en muchos tramos (calles Salud, Estación, Andrómeda, Nochebuena, Villabañez, Arco de Ladrillo, avda. de Segovia, Guipúzcoa...) La licitación de los proyectos de esos pasos aún no se ha producido. **La ordenación propuesta ¿condiciona los proyectos o es condicionada por estos? La ordenación propuesta para la permeabilidad no es tan versátil como se pretende,** no vale igual para un roto que para un descosido.

**La mayor parte de los pasos previstos no se ajustan a las especificaciones de la normativa sobre viario peatonal, art. 277,** en lo que se refiere a la seguridad, contraviniendo el apartado 7, que establece que “Se evitará la creación de nuevos rincones, retranqueos y espacios que generen inseguridad sobre la vía pública”, por su diseño en U o Z.

**Los pasos bajo las vías deberían considerarse incluidos en la denominada red del espacio peatonal principal, por lo que su anchura mínima debería ser de 6m.**

**Las fichas correspondientes a estos pasos incluidas en el anexo de infraestructuras deberían incluir las dimensiones mínimas (siempre anchura mayor o igual a 6m.) y un esbozo de su configuración.**

**Justificar adecuadamente el paso que la integración ferroviaria tiene en la Plaza del Crepúsculo, tal y como está dibujado es de difícil encaje en la realidad del suelo existente**

### **20. Alegación IF-4**

**El pasillo verde ferroviario que flanquea las vías, desde el Pinar al Campus Miguel Delibes, no puede garantizar su continuidad en algunos tramos.** La ficha del sector no pormenoriza

los datos. No consta en la documentación sometida a información pública el informe de Adif sobre ocupación de las vías, y no hay información sobre afecciones ferroviarias, que legalmente, haberlas las hay, y no es lo mismo que la vía esté soterrada o no. **No hay proyecto ferroviario de integración permeable ferrocarril-ciudad previo para la acomodación del planeamiento.**

### **21. Alegación IF-5**

En la casilla de **dotaciones existentes que se mantienen** se contemplan 181.187 m<sup>2</sup> de SSGG, que se supone, según se informa, que se corresponden con el SSGG ferroviario, **pero no se recoge ni un solo metro de dotaciones locales existentes**, sin embargo, los viarios perimetrales del sector y otras vías de conexión de los nuevos pasos son dotaciones existentes, y **no se computan, y deberían, en el cálculo del aprovechamiento medio** ART. 107 d) RUCYL (aunque tengan que someterse a una reurbanización.)

### **22. Alegación IF-6**

En la casilla de **cesiones de suelo para red viaria** se cuantifican 331.308 m<sup>2</sup> y no queda claro si la cifra se refiere a las calles de nueva apertura en los barrios nuevos- Talleres, Ariza, Argales, Estación de Autobuses- o se están incluyendo red viaria existente, y por consiguiente ya pública y obtenida.

### **23. Alegación IF-7**

Objetivos y criterios: el planeamiento no puede, sin más, **imponer como cargas la ejecución/construcción de Sistemas generales como la estación de autobuses o de ferrocarril.** Forma parte de la Memoria justificativa de este sector el Convenio de 2017, y debería estar reflejado en la ficha, porque **es el Convenio el que condiciona la ordenación y la ejecución de esas cargas, que no son tales desde el punto de vista urbanístico, ya que responden a la estricta competencia de las administraciones públicas afectadas.**

**Deben distinguirse e identificarse los deberes de la promoción de la actuación urbanística, tasados legalmente, así como sus costes, de los deberes adquiridos por los miembros de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en el marco del Convenio de 2017**

#### 24. Alegación IF-8

El **Aprovechamiento Medio, como determinación de ordenación detallada No es orientativo, es** (esto puedo afirmarse de todas las fichas en todos los sectores con ordenación detallada ordenada por la revisión del plan) Otra cuestión, diferente, es que en el Proyecto de actuación “pueda actualizarse” su cálculo como resultado de los ajustes de los coeficientes de ponderación que se justifiquen (art. 240 RUCYL).

#### 25. Alegación IF-9

La vinculación de la ordenación de estos suelos al devenir del proceso de Revisión del Plan General puede ser un inconveniente preocupante de cara a la gestión (o indigestión) del nuevo Convenio de 2017.

#### 26. Alegación IF-10

A nuestra **alegación en 2017 sobre la permeabilidad ferroviaria** - - resumida en la respuesta recibida del Ayuntamiento como: *que todos los nuevos pasos que crucen las vías del ferrocarril tengan rampas de acceso amplias y abiertas, integrados en las calles y sin barreras arquitectónicas similar al modelo de la plaza Rafael Cano; las pasarelas elevadas deberán estar equipadas con escaleras eléctricas y ascensores. No considera aceptable el tratamiento que se da al paso peatonal de San Isidro proponiendo su "mejora" cuando considera necesario hacer un nuevo paso más seguro* - - **propone el Ayuntamiento la aceptación parcial de la alegación, sin discernir lo que sí o lo que no.** Si bien de su respuesta, estamos de acuerdo en que todos los pasos deben cumplir el RD 505/2007 sobre condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y la orden VIV/561/2010 por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Sin embargo, **interesa saber qué se acepta y su reflejo en la documentación del PGOU.** En la nueva documentación no lo vemos, por ello insistimos en ellos con las siguientes alegaciones:

- a) El documento Anexo III de Infraestructuras 2018 enumera en una tabla las fichas de actuaciones previstas en materia de viario y movilidad, en otro documento están las fichas, se podría pensar que es más concreto y detallista, nada más lejos de la realidad, repite enunciados y textos de la tabla sin mucha mayor profusión, además, duplicar información dificulta su consulta y lo hace engorroso.

**b) URB001** última ficha, en página 83 **Urbanización paseo ferroviario.**

Urbanización de las bandas laterales del pasillo ferroviario como espacio libre público

Corredor Mejora de la permeabilidad del trazado ferroviario Urbanización del espacio libre público. Reurbanización de todo el espacio liberado en los márgenes del SG ferroviario. Presupuestado en 12.190.000,00 euros.

Alegamos **falta definición respecto a la superficie del espacio liberado y el tratamiento que se le dará en la reurbanización que se plantea como solución**, más allá de hablar de un pasillo verde a los laterales del trazado ferroviario que no queda clara su continuidad en todo el trazado.

**c) PPI127.** En página 29 **VÍAS: Paseo San Isidro**

Mejora del paso inferior peatonal y ciclista existente bajo las vías del FFCC. Solución concreta propuesta: Ampliación de los accesos, con nuevas rampas y mejora del entorno del paso inferior existente. Coste previsto: 2.762.000,00 euros.

Alegamos: **reiterar lo insuficiente de la solución concreta propuesta en el PGOU.**

Las dos páginas siguientes del ese documento, fichas PPI128 y PPI129 se refieren a

Paso peatonal y ciclista bajo las vías del FFCC entre Padre Claret / Andalucía

Gabilondo - Álvarez Taladriz respectivamente y su solución concreta prevista es de:

Paso bajo las vías con marco hincado de 5 metros de anchura y rampas de acceso amplias y abiertas, para peatones, bicis y personas con diversidad funcional.

**Reiterar que debe considerarse los pasos peatonales bajo las vías como espacio peatonal principal y por ellos una anchura mínima de 6 metros.**

Para el PPI127 también debe ser en los términos de rampas de acceso amplias y abiertas, para peatones, bicis y personas con diversidad funcional, quizás en este caso el marco hincado no sea la mejor opción, pero ya hay un paso de vehículos que puede ayudar a optar por otra forma constructiva de nuevo paso inferior peatonal y ciclista.

**Lo inadmisibles es la solución concreta propuesta.**

**En este paso inferior y en todos debe buscarse como objetivo ver el otro lado cuando se empieza a entrar en el paso inferior.**

d) **PRI108 y PRI109.** En páginas 41 y 42,

**VIAS: Calle Panaderos.** Nuevo paso rodado y peatonal entre la calle Panaderos y la salida de la nueva estación de autobuses y la avenida de Segovia. Solución: Construcción de nuevo paso rodado y peatonal bajo las vías existentes. Solución concreta propuesta: Túnel urbano bajo el Ferrocarril para el movimiento entre la calle Panaderos y la Avenida de Segovia. Coste previsto: 3.053.550,20 euros.

**VIAS: Calle Labradores.** Mejora de paso rodado y peatonal inferior. Se deberá adaptar a la Operación Ferroviaria, cuando se desarrolle la misma. Solución: Mejora del túnel urbano bajo el Ferrocarril para el movimiento entre la calle Labradores y la Avenida de Segovia, con conexión peatonal y rodada. Tratamiento de los espacios colindantes como jardín que integran los diferentes accesos. Coste previsto: 21.120.449,80 euros

Alegamos de forma conjunta porque consideramos que deben plantearse de forma conjunta y que **afecta a las calles Labradores, Panaderos, Estación y Avenida Segovia, con todo el espacio colindante.** Desde el Ayuntamiento nos dicen que el proyecto constructivo está por hacer, pero ya figuran dibujadas en plano del PGOU trazos que cruzan las vías simplemente. El presupuesto asignado, comparado con el de la Plaza Rafael Cano, permite mantener una expectativa de un proyecto más original y ambicioso para todo el entorno y no un inaceptable un túnel más hasta Panaderos y simples mejoras de túneles ya existentes, con otro paso en el medio y tratamiento de espacios colindantes.

## **SOBRE EL SUELO URBANIZABLE (SUbLe)**

### **27. Alegación SUbLe-1**

El suelo planeado para la construcción de viviendas es uno de los pilares fundamentales de cualquier Plan General. Es el elemento más directamente relacionado con la sostenibilidad del modelo de crecimiento de la ciudad y el que deja en manos de los promotores inmobiliarios la forma que puede ir tomando en los años de vigencia del Plan. En esta época se trata de consolidar la ciudad existente y de acotar los posibles desarrollos de suelo urbanizable ya que la sostenibilidad del modelo, la evolución demográfica de la ciudad en los últimos años -en 2018 ya se ha consolidado un número de habitantes por debajo de los 300.000-, la formación de nuevos hogares, y la gran cantidad de viviendas vacías, son factores que apuntan claramente en la dirección señalada.

Las propias previsiones recogidas en la Memoria Vinculante indican que, con las viviendas que pueden edificarse en el Suelo Urbano (8.881 viviendas) y en el Suelo Urbano No Consolidado (15.691), se podrían atender las necesidades del periodo de referencia del Plan -12 años-. Se trata, por tanto, de reducir drásticamente el desarrollo de nuevos suelos urbanizables previsto en el planeamiento. Principalmente de aquéllos situados en el espacio comprendido entre las dos rondas de circunvalación de la zona este que prácticamente ha completado las previsiones de expansión recogidas en el Plan General de 1984. Las propuestas presentadas afectan a importantes zonas agrícolas del término municipal; y, si se desarrollan, plantearán nuevas necesidades de desplazamientos que, tal y como recoge el Anexo de Movilidad, se satisfarán, en buena medida, con desplazamientos en vehículos privados. Además, algunos de ellos vienen a sustituir partes importantes de las Áreas Homogéneas recogidas en el Plan anterior.

Recordamos que el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Valladolid aprobado en 2003 clasificaba casi todo el cinturón agropecuario del término como suelo urbanizable no delimitado dentro de una quincena de “áreas homogéneas” pero tras una intensa litigiosidad judicial, tan sólo la denominada AH-5 “Páramo de San Isidro” ha sido aprobada, manteniéndose en la Revisión del PGOU como sector de suelo urbanizable S(o)12 “Canal del Duero San Isidro”. Asimismo, la Agenda Local 21 recoge, en el objetivo 2.1.1. de su “Programa 2: Urbanismo Sostenible”, la “Apuesta por una ciudad compacta, clasificando el

suelo urbanizable no delimitado del P.G.O.U. de 2003 como suelo rústico de distintas categorías”.

**Se trata, por tanto, de recortar el suelo urbanizable previsto en el proyecto sometido a nueva información pública.** Pensamos en dos tipos de propuestas. Por un lado, la eliminación de aquellos suelos urbanizables que están afectados por zonas inundables, y, por otro, la de aquellos sectores urbanizables que no nos parecen ni necesarios ni oportunos desde un punto de vista urbanístico.

- A) En el primer sentido recordar que buena parte de las áreas homogéneas del 2003 afectaban a las vegas de los ríos Duero, Esgueva y Pisuerga, amenazando las explotaciones agrícolas de regadío vinculadas a las zonas regables de los canales de Castilla y del Duero, con un gran valor productivo y paisajístico, y con el carácter de zonas inundables de acuerdo a los estudios hidrológico-hidráulicos realizados por la Confederación Hidrográfica del Duero, recogidas en el Plano EsAE-09 del nuevo PGOU.

Con la excepción del sector de suelo urbanizable citado, las restantes catorce áreas homogéneas han sido automáticamente clasificadas como suelo rústico común el pasado 19 de octubre en aplicación del punto b) de la disposición transitoria tercera de la Ley 7/2014, de 12 de septiembre, de medidas sobre rehabilitación, regeneración y renovación urbana, y sobre sostenibilidad, coordinación y simplificación en materia de urbanismo.

Los artículos 36.quáter de la Ley de Urbanismo de Castilla y León y 18.4 de su Reglamento establecen que los terrenos afectados por avenidas con períodos de retorno de 100 años solo podrán ser clasificados excepcionalmente como suelo urbano o urbanizable cuando tuvieran anteriormente dicha clasificación. Justificadamente, los terrenos afectados por avenidas con períodos de retorno de 500 años podrán ser clasificados como suelo urbano o urbanizable cuando ya tuvieran dicha clasificación, o si no la tuvieran, previo informe favorable del organismo de cuenca, si bien con carácter general se clasificarán como suelo rústico o se incluirán en los sistemas generales de espacios libres públicos o espacios protegidos.

Por ello, **no es legalmente posible clasificar las zonas inundables del río Esgueva como suelo urbanizable, en el caso de los terrenos afectados por avenidas con períodos de retorno de 100 años incluidos en los sectores S.16-1 “Entre Esguevas”, S.17-1 “Camino de las Culebras” y S.17-2 “Carretera de Villabáñez”, por formar**

parte originariamente del área homogénea AH-4 “Arroyo Velilla” y ser actualmente por lo tanto suelo rústico común.

Al mismo tiempo, la parte del sector S.16-1 “Entre Esguevas” y los sectores S.APP.03 “Los Santos II”, S.APP.07 “Las Villas Norte”, S.APP.08 “El Peral”, S.APP.11 “Doctrinos” y S.15 “Las Cerámicas” actualmente urbanizables, sólo podrán mantener esta condición previo informe favorable y sometidos a las restricciones específicas que determine el organismo de cuenca. No obstante, **parece poco razonable mantener suelos urbanizables en zonas inundables, especialmente en el caso de los afectados por avenidas con períodos de retorno de 100 años; siendo amplia la capacidad del suelo urbano y el restante urbanizable existente.**

En este sentido, hay que recordar la Sentencia de 29 de junio de 2009 del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, confirmada por Auto de 18 de marzo de 2010 del Tribunal Supremo, anulatoria del PGOU de Santovenia de Pisuerga. La causa de dicha anulación judicial fue la insuficiente consideración de las zonas inundables, circunstancia que previamente ya había determinado la revocación parcial de dicho PGOU por Orden de 19 de octubre de 2005 de la Consejería de Fomento. En cumplimiento de dicha sentencia y de la normativa urbanística, la Comisión Territorial de Medio Ambiente y Urbanismo de Valladolid acordó en su reunión de agosto de este año la aprobación parcial del nuevo PGOU de dicha localidad, suspendiendo la clasificación del sector U-3 de suelo urbano no consolidado por estar afectado por las avenidas con períodos de retorno de 100 años, tras el informe emitido al respecto por la Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo de la Junta de Castilla y León.

**En atención a las disposiciones y jurisprudencia citadas, debería procederse a clasificar como suelo rústico al menos los nuevos sectores de suelo urbanizable propuestos S.16-1 “Entre Esguevas”, S.17-1 “Camino de las Culebras” y S.17-2 “Carretera de Villabáñez”. Siendo conveniente dicha clasificación para el sector S.APP.03 “Los Santos II”. En función de lo informado por el organismo de cuenca, debería revisarse la situación de los sectores S.APP.07 “Las Villas Norte”, S.APP.08 “El Peral”, S.APP.10 “San Juan y Valdezoño”. S.APP.11 “Doctrinos” y S.15 “Las Cerámicas”.**

B) Desde el punto de vista de aquellos suelos declarados como urbanizables que simplemente no nos parecen razonables queremos recordar que la propia Agenda Local 21 vigente señala, en su “Programa 2 Urbanismo Sostenible” que “la revisión del Plan General de Ordenación Urbana (...) ofrece una gran oportunidad para reorientar el modelo de nuestra ciudad hacia uno más sostenible”. En esta línea encontramos poco sentido urbanístico a una serie de sectores (S-19, S-20, S-18.1 y S-18.2) muy cercanos al tramo final de la Ronda Exterior Este y algunos de ellos con contenido residencial de difícil encaje si se considera la sostenibilidad del modelo urbano propuesto. Más si se tiene en cuenta que su apoyo fundamental en materia de infraestructuras asociadas a la movilidad es la actual carretera de Santovenia que depende de la Junta de Castilla y León y ya se encuentra congestionada.

**Por estas razones. Solicitamos la desaparición como suelos urbanizables de los sectores S-18.1, S-18.2, S-19 y S-20.**

## **28. Alegación SUBle-2**

El crecimiento compacto es un criterio básico tanto de la legislación urbanística española y autonómica, como de la propia Revisión del Plan General, en línea con la defensa del modelo europeo de ciudad compacta y su contraposición a los costes asociados a la diseminación urbana. En este sentido la ordenación propuesta en la Revisión contradice en algunas áreas sus propios criterios, y lejos de dar prioridad a los espacios intersticiales para la ordenación del suelo urbanizable, en este caso los crea, generando injustificadamente una bolsa intermedia de suelo rustico común entre áreas incorporadas al espacio urbano, y actuaciones de nueva urbanización al norte de la Vereda de Palomares (Secto.18-1, Sector 18-2, Sector 19 y Sector 20) **De manera que la articulación entre la incorporación de partes nuevas y existentes no se produce en las mejores condiciones.** Por otro lado, **las previsiones en estos suelos para el gran proyecto de parque estratégico agroalimentario que se recogen en este documento de Revisión, ya se han desinflado,** han surgido importantes contratiempos. El planteamiento ahora, según manifiesta el Concejal responsable (Sr. Gato), es bastante más modesto, reconvertirlo a un Centro de distribución, con una oferta de instalaciones comunes para las últimas fases del proceso productivo, aunque la reorientación del proyecto tampoco cuenta hasta la fecha con un estudio de viabilidad positivo. **Parece pues que el tratamiento previsto para estos suelos debe ser profundamente “reorientado”.**

### **29. Alegación SUBle-3**

Se contempla como Sector urbanizable con ordenación detallada incorporada por la Revisión del Plan, el Sector Canal del Duero-San Isidro S (o) 12, vinculado a la obtención municipal de los suelos –SSGG- de los Nuevos Talleres, para su posterior cesión a la Administración ferroviaria en ejecución del Convenio 2017. La vinculación de la ordenación detallada de este Sector y la ejecución del Convenio de 2017 de la SVAV, al devenir de la Revisión del Plan en su conjunto, puede resultar preocupante, como ya se ha manifestado en el apartado de alegaciones sobre la integración ferroviaria.

## **SOBRE EL SUELO URBANO (SU)**

### **30. Alegación SU-1**

Criterios de categorización. **A pesar del significativo ajuste que se ha producido en la categorización de los suelos como consolidados y no consolidados, deberían revisarse o completarse los criterios seguidos.** Por ejemplo, dado que una actuación de urbanización en suelo urbano puede conllevar su categorización como consolidado- Actuación aislada de urbanización-, o como no consolidado, art. 26 1 a) RUCYL, los suelos sectorizados por esta razón deben justificar la imposibilidad de que la actuación pueda materializarse mediante gestión urbanística aislada. **No se distinguen o identifican tampoco las “actuaciones de dotación”** ( art. 7.1.b) TRLSRU 2015), Actuaciones Aisladas en Suelo Urbano Consolidado (art. 188.5 RUCYL) para reajustar dotaciones públicas cuando por ejemplo se incremente la edificabilidad, y no se requiera la reforma o renovación de la urbanización del ámbito afectado.

### **31. Alegación SU-2**

**No se justifica el criterio que permite considerar a unos sectores como de regeneración y a otros no.** Y por consiguiente no se justifican los distintos regímenes jurídicos de los suelos.

### **32. Alegación SU-3**

**No se justifica porqué el sector de integración ferroviaria constituye el ámbito de una Unidad Urbana (art. 85 RUCYL)**

### **33. Alegación SU-4**

**Cuando en los sectores de regeneración ordenados por la Revisión se produzcan reducciones de reservas para sistemas locales –art. 104, 105, 106 RUCYL-, aunque sea una facultad, debe justificarse.**

#### 34. Alegación SU-5

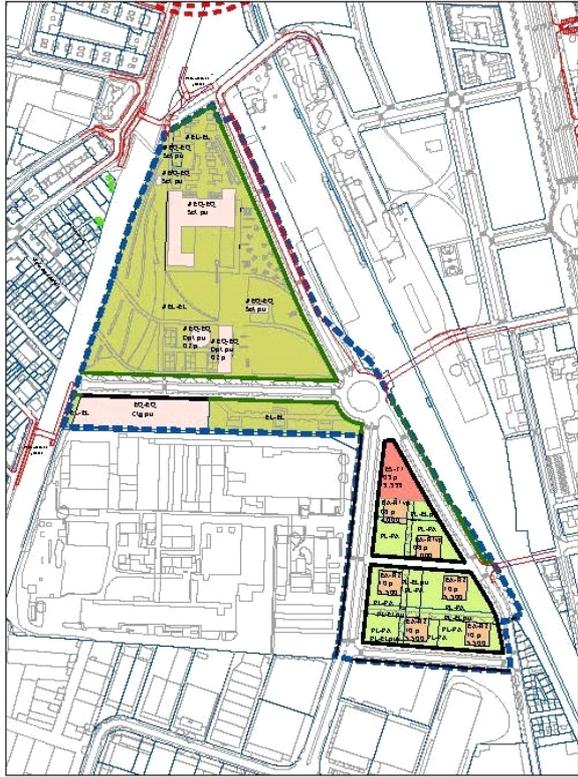
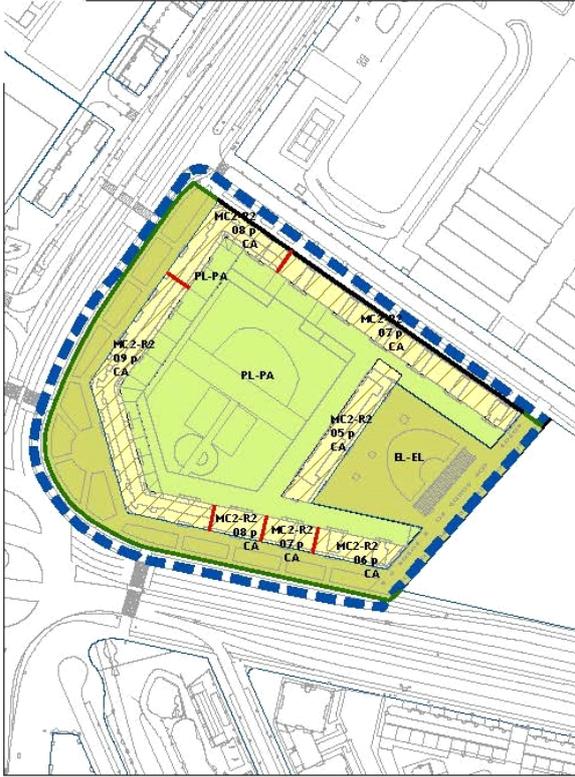
Se incorpora por la Revisión la ordenación detallada del Sector discontinuo de **SUNC – SE (o) 59 Zambrana**, sin embargo, **la tramitación de la ordenación de este espacio se está a la vez produciendo independientemente**: Información pública relativa al avance del **Plan Especial de Reforma Interior del APE 63 «Nuevo Hospital» y polígono «Viudas-Aramburu»**, en el término municipal de Valladolid- Expíe.: Planeamiento n.º 09/2018- BOCYL Nº 202, de 18 de octubre de 2018.

#### 35. Alegación SU-6

El equilibrio en la adscripción de Sistemas Generales, si es una exigencia legal, se sustenta en el principio de equidistribución de beneficios y cargas que ha de garantizarse en cualquier forma de actuación urbanística –art. 4 c) LUCYL-

#### 36. Alegación SU-7

El Sector discontinuo **SE (o) 32-1 Azucarera y Cia (antigua Ape 46)** señala **equivocadamente** como criterios y objetivos: *“Ámbito que se delimita para el cumplimiento de las necesarias cesiones de Sistemas Generales, **de acuerdo a la sentencia judicial**. Se reordena el área de CIA”*. El modo de la ejecución de la Sentencia está aún por dirimir judicialmente, por consiguiente, la propuesta de ordenación de esos suelos difícilmente puede responder a la misma. A la Sentencia respondería la **declaración de Fuera de ordenación del edificio de viviendas del Paseo Zorrilla- Cia** -en la cuantía de la edificabilidad materializada en exceso, en tanto no se fijen y se lleven a cabo las medidas de ejecución que algún día tengan a bien fijar nuestros Tribunales.



## **SOBRE EL ESTUDIO ECONÓMICO (EE)**

### **37. Alegación EE-1**

Se define el plan de actuación en 12 años, referenciándolo a cuatrienios, es necesario definir un plan de actuaciones concretas en periodos concreto, no dejar tan abierta la programación, debiéndose crear una tabla con la programación por años o al menos las ejecuciones a tener realizadas en cada cuatrienio. (Pág. 55)

### **38. Alegación EE-2**

En la tabla de la asignación económica de la actuación SE(o) 00-01 se incluye Nueva red de saneamiento y tormentas SAD022 por valor de más de 24 M de euros que se imputa al convenio de integración ferroviaria, en dicho convenio no está contemplado dicha red, **eliminar esa imputación y asignarlo en el apartado que corresponda.**

### **39. Alegación EE-3**

Se podría considerar como especulativo el coeficiente de ponderación de urbanización (Cu) así como el coeficiente de ponderación por localización (Cl) en el caso de la actuación SE(o) 00-01. **Justificar adecuadamente no consta en el documento justificación alguna que haga buenos los datos impuestos.**

### **40. Alegación EE-4**

**Realizar corrección en la denominación de la actuación SE(r) 46.01 aparece como Uralita y es Covaresa**

#### **41. Alegación EE-5**

**Justificar adecuadamente el importe de 16M de euros en la actuación SU01 /177 CTR Pago la Cardincha.**

El Capítulo 7 de la memoria económica se deberá de rehacer totalmente, se han detectado entre otras cuestiones:

- No trabaja con datos actualizados a 2017. Maneja datos del 2013
- No estas incluidos los costes asumidos en el convenio de Integración ferroviaria firmado con la SVAV2003 donde el Ayto. Aporta 74.77M de euros.
  - No utiliza los criterios económicos definidos por Intervención del Ayto. de Valladolid en el caso del coste de los servicios, utiliza sus propios criterios.

**En el TÍTULO IV. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA se deberán de aplicar los criterios de coste de mantenimiento y servicios consensuados y contrastado por intervención del Ayto. De Valladolid, no son coincidentes Pág. 99 y siguientes**

# SOBRE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD (EIS)

## 42. Alegación EIS-1

En la documentación aprobada y sometida a exposición pública, en el Estudio Ambiental Estratégico **se añade un título X denominado Evaluación de Impacto en Salud. Lo que aparentemente parece la estimación de la alegación de 2017 en la que se solicitaba** que se realizara la evaluación sobre el impacto potencial en la salud de la exposición a emisiones electromagnéticas consideradas como riesgo ambiental, pero entendemos que **no ha sido realmente tenida en cuenta** por las razones que se exponen a continuación.

Se ha teorizado muy sucintamente sobre la materia, pero no se ha hecho realmente una evaluación completa del impacto en la salud de la proliferación en el ámbito del Plan General de Ordenación Urbana de las infraestructuras de radiocomunicación. No se ha seguido en este sentido una metodología mínimamente aceptable para la elaboración de dicha evaluación (como, por ejemplo, la que se plantea en la Guía para la evaluación del Impacto en la salud y en el bienestar de Proyectos, Programas o Políticas extra sanitarias del Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco, páginas 43 y siguientes).

Entendemos que, dada la gravedad del problema de las inmisiones electromagnéticas provenientes de infraestructuras de telecomunicaciones en los edificios, **se debe realizar una evaluación muy completa sobre este tema**, que además deberá hacerse **no solo con carácter previo a la aprobación de la revisión del planeamiento, sino también a lo largo de la ejecución del mismo.**

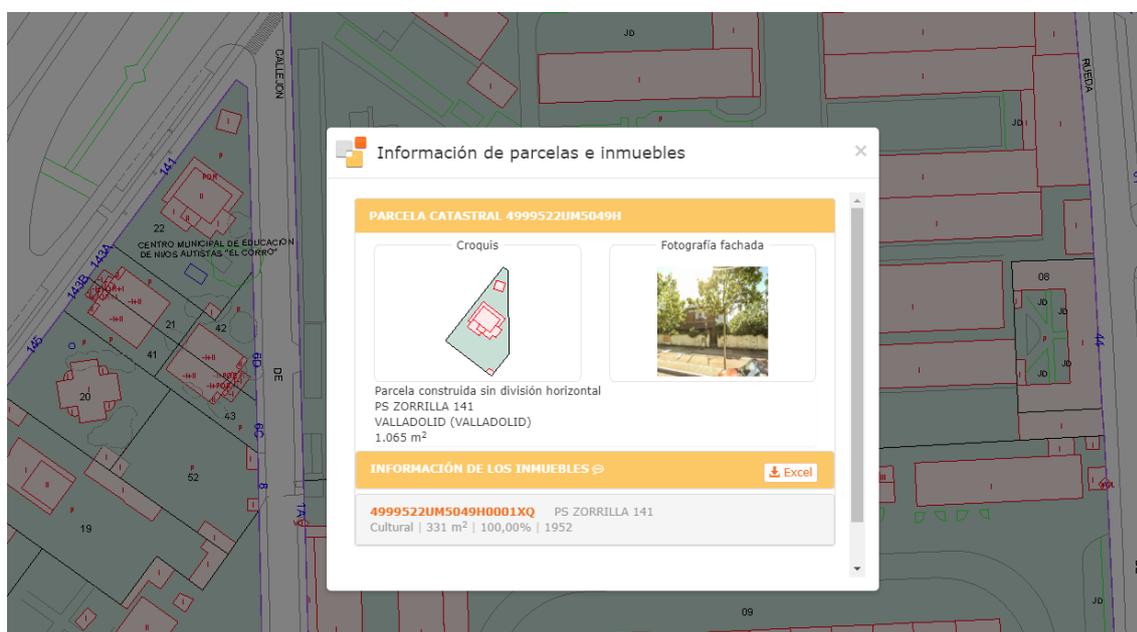
Se debe tener en cuenta que **en la revisión del planeamiento presentada no existe la posibilidad de una planificación dirigida desde el Ayuntamiento que permita minimizar con garantías las citadas inmisiones, así como, en el peor de los casos, repartir de una manera equitativa entre la población la carga de soportar las inmisiones electromagnéticas provenientes de las infraestructuras de telecomunicaciones.** Por otra parte, la cada vez más importante domotización de las ciudades, mediante el reciente concepto de las “ciudades inteligentes”, está provocando cada vez más una mayor contaminación electromagnética.

Todo lo descrito anteriormente **va a impedir cumplir con lo dispuesto en el apartado 4º del artículo 35 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública, sobre “La evaluación del impacto en salud”**, que establece que “Se integrarán los resultados de dichas evaluaciones en el sistema de información de salud pública y en la Red de Vigilancia de Salud Pública”.

## SOBRE OTRAS CUESTIONES (OC)

### 43. Alegación OC-1

En el paseo de Zorrilla nº 141 **PARCELA CATASTRAL 4999522UM5049H** existe un edificio denominado en su fachada Escuela Infantil el Corro, definir adecuadamente en los planos este edificio. Actualmente en la revisión no consta como escuela, se adjunta copy del catastro, corregir



### 44. Alegación OC-2

Incluir como Elemento de interés Natural al existir un Arbolado en todo el trazado de la acequia de Valladolid en la zona Sur que está en el PGOU como EL44/259 Fuente de las Arcas Reales.

### 45. Alegación OC-3

La actuación aislada UN.04-02 en Calle Alonso Pesquera genera un espacio interior de uso público con servidumbre, el acceso al mismo se realiza mediante un soportal, la experiencia demuestra que estos espacios quedan muy lejos del disfrute de los transeúntes al tener que acceder mediante dicho paso y que en las mayoría de los casos la "propiedad" termina

colocando puertas de apertura horaria que hacen que el acceso sea “muy restringido” solicitamos que el acceso sea no por soportales sino por un espacio a cielo abierto. Un ejemplo del mal funcionamiento y que justifica el cambio seria el Pasaje Voluntariado Social entre calle Encarnación y calle San Ignacio: se ve detalle en la siguiente ficha.

**ACTUACIÓN AISLADA**

NORMALIZACIÓN Y URBANIZACIÓN

**NU.04-02**

Calle Alonso Pesquera

**DATOS GENERALES**

CLASE DE SUELO:	SU-C	PLANO-HOJA:	PO-D1, PO-E1	17-65, 17-64.2
ORDENACIÓN DETALLADA:	SI	UNIDAD URBANA:	UU04	Plaza Circular - Vadillos
FIGURA DE PLANEAMIENTO:	Plan General	INICIATIVA:		Privada

**DELIMITACIÓN/PLANO DE ORDENACIÓN DETALLADA**

SUPERFICIE DEL ÁMBITO:	2.746,78 m <sup>2</sup>
------------------------	-------------------------



**DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN GENERAL**

EDIFICABILIDAD LUCRATIVA MÁXIMA:	4.750 m <sup>2</sup>		
SUPERFICIE A EXPROPIAR:	0,00 m <sup>2</sup>	SUPERFICIE A URBANIZAR:	376,14 m <sup>2</sup>

**DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN DETALLADA**

**CALIFICACIÓN URBANÍSTICA**

Según plano de ordenación detallada en suelo urbano.

**CESIONES DE SUELO PARA SISTEMAS LOCALES**

RED VARIA	ESPACIOS LIBRES	EQUIPAMIENTO
376,14 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>

**OBJETIVOS, CRITERIOS Y OBSERVACIONES**

Ámbito orientado a la obtención de un nuevo espacio libre privado, dentro de una edificación singular que caracteriza la zona. Asimismo, se obtiene un área de viario en un ámbito próximo para la mejora del área y el entorno catalogado Monasterio de Las Huelgas Reales. Se establece asimismo un espacio de equipamiento en planta baja, dentro del volumen edificable, de 1.031,51 m<sup>2</sup> construidos. La eventual construcción de plantas bajo rasante deberá ser precedida de un estudio arqueológico.

## 46. Alegación OC-4



En la parcela catastral 7239201UM5173G (manzana delimitada por las calles Amor de Dios, Olmo, Paseo del Cauce y Avenida de Palencia) es necesario corregir algunos errores y omisiones, entre otros, de su ordenación detallada, descripción y catalogación:

- **Se indica erróneamente en la ordenación detallada que la totalidad del espacio que se encuentra en su interior es de titularidad pública.**

Si bien en el patio existe una edificación que es un equipamiento de propiedad pública municipal -la actual academia de la Policía Municipal de Valladolid y originalmente una dotación educativa (señalado como A)-, tanto el patio que lo rodea (señalado como 1)-, como el grupo de bombeo de agua (señalado como 2)-, al Grupo de Viviendas XXV Años de Paz, compuesto por tres manzanas, es de titularidad privada.

En el caso del patio interior ello es así en virtud, al menos, y en primer lugar, de la Escritura de Constitución de Régimen de Propiedad Horizontal de este grupo de viviendas, de fecha 29 de enero de 1985, compuesto por tres manzanas, denominadas en esta escritura como Bloques A, B y C, y, en segundo lugar, de las escrituras de

compraventa de las viviendas que forman parte de esta manzana (Bloque A); escrituras todas ellas en las que dicho patio es recogido inequívocamente como un elemento común.

En el caso del grupo de bombeo (formado por una pequeña edificación y un patio circundante), es recogido en la Escritura de Constitución de Régimen de Propiedad Horizontal de este grupo de viviendas, de fecha 29 de enero de 1985, como un elemento común de los tres Bloques A, B y C.

**Debe indicarse que la titularidad del patio interior es privada.**

- **Se omite la inclusión de la Academia de la Policía Municipal en el Inventario de equipamientos nº 9 “Equipamientos de otro tipo” donde se incluyen los equipamientos militares y de la seguridad del estado.** Esta omisión es, además relevante, de cara al cumplimiento de la normativa que regule la ubicación y seguridad de una instalación de este tipo, al situarse en el interior de una manzana de viviendas, es decir, un entorno residencial que queda implicado en la seguridad de esta relevante instalación policial.

**Debe incluirse este equipamiento en el Inventario nº 9.**

- **Se omite la existencia de una entrada de vehículos a este patio desde la calle Amor de Dios.** Es una grave omisión por tratarse del acceso durante las 24 horas del día para dotaciones policiales y vehículos particulares de los usuarios de la academia policial a un equipamiento de seguridad ubicado en el interior de una manzana de viviendas, es decir, en un espacio residencial. La omisión de esta entrada de vehículos debe corregirse para que no suponga obstáculo alguno para la correcta regulación de su uso atendiendo a los requerimientos urbanísticos, de ruidos, de seguridad para este tipo de equipamientos de seguridad máxime al estar situado, como se ha dicho, en un entorno residencial.

**Debe reflejarse en el documento y planos la existencia de esta entrada de vehículos.**

Atendiendo a lo expuesto, las organizaciones alegantes

**SOLICITAN que esa Administración Municipal considere, atienda positivamente y dé respuesta particularizada a todas y cada una de las cuestiones planteadas en cada bloque de alegaciones.**

Valladolid, 4 de enero de 2019

Algunas notas sobre las organizaciones:

- **Asociación Cultural Ciudad Sostenible**  
Surgió en 2005 con la finalidad de favorecer y potenciar el análisis crítico y el debate en los asuntos públicos relacionados con el urbanismo, la ordenación del territorio, el medio ambiente y la arquitectura, promoviendo la participación ciudadana en el control del ejercicio del poder.
- **Asamblea Ciclista de Valladolid (ASCIVA)**  
Somos grupo de ciclo-activistas que defendemos la bici como el medio de transporte más eficaz y más racional en la ciudad. Tenemos 16 años de existencia y somos miembros de la coordinadora estatal CONBICI y de la europea ECF.
- **FACUA-Consumidores en Acción de Castilla y León**  
Es una organización no gubernamental, sin ánimo de lucro, dedicada desde sus orígenes a nivel estatal, en 1981, a la defensa de los derechos de los consumidores; independiente de gobiernos, partidos políticos, confesiones religiosas e intereses empresariales, y que tiene un carácter marcadamente progresista, democrático, plural y participativo.
- **Federación de Asociaciones Vecinales de Valladolid “Antonio Machado”**  
La Federación Provincial de Asociaciones Vecinales y de Consumidores de Valladolid «Antonio Machado» trabaja desde 1980 por la mejora de las condiciones de vida y de la calidad democrática de nuestra ciudad. La Federación es una organización democrática y de carácter progresista, que basará sus actuaciones en los principios de democracia interna, igualdad, participación de las asociaciones, solidaridad en el conjunto de la sociedad, con plena independencia respecto a los Poderes Públicos y Organizaciones Políticas, Económicas y Sociales.
- **Asociación Vallisoletana de Afectados por las Antenas de Telecomunicaciones (AVAATE)**  
Creada en 2002 integra a personas que padecen o han padecido las consecuencias de la instalación, generalmente ilegal, de antenas cerca de sus domicilios o lugar de trabajo. Realizan una intensa labor de divulgación de información científica que indica que las radiaciones emitidas por las antenas de telefonía y los teléfonos móviles no son todo lo inocuas que la industria nos quiere hacer creer, ya que provocan varias enfermedades y síntomas en las personas que padecen su radiación de una forma crónica. Actúan social, administrativa y judicialmente en defensa de la salud pública.

- **CGT Valladolid**

La Federación Local de Valladolid del sindicato Confederación General del Trabajo (CGT) es una asociación de trabajadores y trabajadoras que se define anarcosindicalista, y por tanto, de clase, autónoma, autogestionaria, federalista, internacionalista y libertaria, y tiene entre sus fines el mantenimiento del equilibrio ecológico y la defensa del medio ambiente; a la ayuda en favor de los colectivos, grupos, sectores y personas que sufran algún tipo de discriminación.

- **Ecologistas en Acción de Valladolid**

Llevamos 34 años -desde 1985- trabajando en la conservación del medio ambiente de nuestra provincia. Somos miembros de Ecologistas en Acción, una confederación de más de 300 grupos ecologistas distribuidos por pueblos y ciudades que forma parte del llamado «**ecologismo social**», que entiende que los problemas medioambientales tienen su origen en un modelo de producción y consumo cada vez más globalizado, del que derivan también otros problemas sociales, y que hay que transformar si se quiere evitar la crisis ecológica.

Participamos en el Consejo Municipal de la Agenda Local 21, en el Consejo Municipal de la Movilidad, en los Consejos Provinciales de Caza y Pesca, y en el Consejo Territorial de Medio Ambiente y Urbanismo de Valladolid.