



AL EXMO. AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID

Concejal de Planificación, Infraestructuras y movilidad

Don Luís Miguel Gómez Miguel, con D.N.I.: 12.196.078 y domicilio a efectos de comunicaciones y citaciones en la Sede de la Unión Sindical de Comisiones Obreras de Castilla y León, situada en la Plaza de Madrid nº 4 - 7ª planta de Valladolid (C.P.: 47001), como delegado territorial de Comisiones Obreras de Valladolid, ante el Alcalde de la ciudad de Valladolid comparece y como mejor proceda a Derecho

DICE:

Que en fecha 5 de junio de 2008 se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia el anuncio por el que se hace pública la apertura del período de información pública relativa a la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de la Red Ferroviaria Central de Valladolid.

Por medio de este escrito, y conforme a la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León presento las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA; Oportunidad histórica para la ciudad

La llegada de la alta velocidad a Valladolid ha supuesto el mayor reto social y económico de la capital en los últimos tiempos. Desde Comisiones Obreras compartimos la idea que tal situación supone un hecho histórico comparable con la llegada del ferrocarril, los talleres o las grandes factorías de automoción a nuestra ciudad, elementos que revolucionaron la estructura no solo de la capital de Valladolid sino además todo su ámbito de influencia. Es por este motivo que entendemos que el momento que estamos viviendo, con la llegada de la alta velocidad y todas las implicaciones que conlleva, es momento oportuno para revisar nuestra ciudad, de repensar el nuevo Valladolid, de potenciar aquellos aspectos fuertes de la ciudad y de corregir los débiles, de plantear un nuevo modelo territorial, acorde a la nueva situación y preparar la ciudad para afrontar los nuevos tiempos. Planificar los nuevos desarrollos en sintonía con la recuperación de los viejos barrios, del centro histórico.

Desde Comisiones Obreras consideramos que el Plan general es la figura clave del planeamiento y del orden en la ciudad y, aunque muchas veces sea cuestionado, entendemos que es el instrumento de ordenación que mejor resume las aspiraciones básicas de la práctica urbanística (entendida ésta como intervención pública en la



ordenación de la ciudad que aspira a un uso eficiente y equitativo de la misma) y nos parece que es la figura adecuada para afrontar este nuevo reto en la ciudad, por lo tanto, en nuestra opinión sería preciso afrontar este nuevo reto urbanístico practicando la revisión del Plan General de Ordenación Urbana tal y como establece el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León. Solo desde una perspectiva integral de ciudad entendemos que se pueden aportar las soluciones para resolver con eficacia los nuevos retos planteados por el hecho histórico de la llegada de la alta velocidad a Valladolid, el soterramiento de las vías y los cambios estructurales que ello implica.

Nuestro sindicato también considera una oportunidad única que a su vez nos ilusiona, nos motiva y nos llena de responsabilidad, la consolidación de la actividad ferroviaria en Valladolid con la creación del nuevo “complejo ferroviario”.

Para asegurar la plena capacidad de este “complejo ferroviario” es preciso una dotación de suelo suficiente, así como incorporar las infraestructuras necesarias y los servicios oportunos para su desarrollo, además de mantener la posibilidad de incorporación de otros elementos como una plataforma logística asociada o un centro intermodal de transporte de mercancías, actividades a plantear a las ya confirmadas y que fortalecerían al sector ferroviario de Valladolid diversificando sus actividades y dotándoles de mayor valor.

Para todo lo antes dicho, desde Comisiones Obreras entendemos el proceso de trabajo hacia el nuevo Valladolid como un ejercicio ordenado de participación y responsabilidad. Se deben de arbitrar mecanismos que permitan la expresión y el análisis de todas las opiniones pero que además, posibiliten la resolución de las discrepancias con armonía y respeto escrupuloso de los plazos marcados.

SEGUNDA; Sobre la Ley 9/2006 sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

Mediante la aplicación de la Ley 9/2006 sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente se integran los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos.

El espíritu de la EAE propicia integrar primero el medio ambiente en todo el proceso de formulación del PP y verificar después la realidad de ello. La integración consiste en incorporar sensibilidad, criterio, conocimiento y compromiso ambiental al proceso de elaboración del Plan con el fin de que la decisión al respecto sea lo más acertada posible.

En el ámbito de nuestra Comunidad Autónoma dos son las normativas de referencia a la hora de determinar si los Planes se someten o no a la evaluación ambiental:

- Ley 9/2006
- Decreto 22/2004 por el que se aprueba el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

El artículo 3.3. de la Ley 9/2006 establece situaciones en las que deben someterse planes y programas a evaluación ambiental estratégica siempre y cuando quede determinado por el órgano ambiental tras una consulta a las Administraciones Públicas afectadas por el Plan o Programa y siempre, haciendo pública la decisión que se adopte a este respecto.

Al contrario de lo sucedido con el Área Homogénea 11 (Prado Berrocal) que sí se sometió al contenido del artículo 4 de la Ley 9/2006, la modificación puntual que nos atañe entendemos que no lo ha hecho (o al menos no tenemos constancia por el BOCyL), ya que no ha sido publicada resolución alguna del órgano ambiental sobre el no sometimiento de la Modificación Puntual al procedimiento de Evaluación Ambiental. En nuestra opinión, esta situación podría generar paralización administrativa en el supuesto de que cualquier interesado acudiera a la vía contencioso administrativa.

El Reglamento de Urbanismo de Castilla y León en su artículo 169 establece que deben de someterse a trámite ambiental según lo previsto al artículo 157 del mismo reglamento entre otros la clasificación de sectores de suelo urbano no consolidado o suelo urbanizable delimitado o de áreas de suelo urbanizable no delimitado colindantes con núcleos de población pero de superficie superior a 100 hectáreas.

La superficie del ámbito de actuación es de 99,78 ha, lo que dista 0,22 ha para que la modificación puntual que nos compete deba de someterse al trámite ambiental regulado en el reglamento de Urbanismo.

Un error en el cálculo de las superficies o en la suma de las mismas incrementa la superficie del ámbito de actuación hasta una cifra superior a las 100 ha, puede generar la paralización del expediente administrativo por ser necesaria la tramitación ambiental establecida en el reglamento de urbanismo.

Dada la relevancia de la actuación, el tamaño de la misma y los previsibles efectos sobre los factores ambientales más alterados en la ciudad, junto a las dudas presentadas en los párrafos anteriores, nos parece obvio que el presente instrumento de planificación sea sometido a Evaluación Ambiental Estratégica conforme al Reglamento de Urbanismo de Castilla y León y la Ley 9/2006 sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Dicho procedimiento no solo evitaría acciones legales y posibles paralizaciones, sino que incorporaría aspectos positivos al plan, integrando el medio ambiente y los principios de sostenibilidad en el proceso de elaboración.

TERCERA: El lecho ferroviario.

La elección del ámbito de actuación en la propuesta de planeamiento, considerando un solo sector discontinuo (figura por otra parte contemplada por la legislación) desde nuestro modo de ver presenta dudas en cuanto a su ajuste a la legalidad. El artículo 86.a del reglamento de urbanismo de Castilla y León, establece que “la delimitación debe efectuarse atendiendo a la racionalidad y calidad de la ordenación urbanística, utilizando en lo posible como límites sistemas generales, terrenos de dominio público y otros elementos geográficos determinantes”. En este caso, entendemos que tal modo de delimitación no se aplica y que sin embargo se utiliza cualquier resquicio para ganar edificabilidad. Aspecto en este sentido a tener en

cuenta es la obtención de edificabilidad incluso de los terrenos ocupados por las vías en los terrenos urbanos, esto es, del propio lecho ferroviario. Esta práctica urbanística la consideramos poco razonable, puesto que lo único que se pretende es aumentar la edificabilidad del sector y no hacer una práctica racional y de calidad tal y como establece el artículo 86.

CUARTA; Densidades de viviendas en los nuevos desarrollos.

Fruto de considerar todo el ámbito de actuación como un solo sector y de incorporar al resultado final la edificabilidad del lecho ferroviario, llegamos a una situación como la recogida en el instrumento de planeamiento que nos compete, donde a nuestro entender, las densidades parciales de los nuevos barrios, son desproporcionadas y al margen de la ley si no fuera por el incremento en la edificabilidad provocado por la incorporación de los terrenos ocupados por las vías en los terrenos urbanos, que fijan en 68,95 viviendas por hectárea la densidad total en el ámbito de actuación. Esta situación entendemos que deriva de la necesidad de obtener las mayores plusvalías posibles de los terrenos liberados para costear la operación del soterramiento.

En alguno de los barrios propuestos las densidades parciales superan las 70 viviendas por hectárea (en talleres 82, 37, en Argales 97,53 ha) establecidas en el reglamento de urbanismo de Castilla y León para ciudades como Valladolid. Para conseguir tales cifras, el equipo redactor lo resuelve incorporando como hemos dicho antes la edificabilidad del lecho ferroviario, práctica urbanística más que cuestionable, y que instamos que no sea utilizada, por considerarla poco apropiada y que además, incrementa en exceso la densidad sobre todo en zonas ya de por sí con densidades edificatorias muy elevadas, por ello insistimos en la no utilización de esta práctica de incorporar al total de edificabilidad la del lecho ferroviario.

QUINTA; La movilidad.

Analizando el estudio del impacto de la propuesta de ordenación sobre el transporte y la movilidad, valorando su contenido y revisando la propuesta de resolver los aspectos relacionados con la movilidad, a este sindicato le preocupa la manera de resolver el conflicto de movilidad que se generará sobre todo en el tramo central-pastilla intermodal por cuanto confluyen en un mismo entorno un centro de intercambio modal de gran envergadura, un centro comercial de dimensiones considerables, un gran área de negocios y claro está, las zonas residenciales. No apostamos por resolver la movilidad de la zona con la dotación de grandes infraestructuras viarias que permitan mayor fluidez en el tráfico rodado por cuanto que consideramos que grandes infraestructuras viarias en el nuevo área central de la ciudad no hará más que generar problemas relacionados con densidades circulatorias, emisiones atmosféricas y elevada ocupación del espacio, entendemos que se debe de dar prioridad a los accesos en transporte colectivo, la bicicleta y al peatonal para garantizar la calidad ambiental de este tramo central.

Entendemos que se debería potenciar de manera decidida los desplazamientos a pie, adecuando las superficies destinadas a estos desplazamientos y apostando por el transporte público, reduciendo al máximo los accesos al tramo central de la propuesta a los vehículos particulares motorizados.

Nos hubiera parecido interesante incorporar en la propuesta de planeamiento técnicas de regulación de tráfico en los nuevos barrios que no están presentes en la ciudad o están muy poco desarrolladas. Sistemas de pacificación del tráfico, zonas 30 o incluso plantear barrios si coches son propuesta que entendemos que se deberían de contemplar en los nuevos desarrollos y que no se ha hecho.

Hay que recordar que en la sociedad actual, se ha sustituido la libertad de moverse por la necesidad de moverse, lo hacemos para todo, por todo, a todas horas, generando esta situación graves problemas ambientales de ocupación de espacio y limitando los accesos a la movilidad a los “menos fuertes”. Es en este sentido donde entendemos que la propuesta de planificación debe de garantizar en todo momento los accesos a la movilidad de aquellas personas menos favorecidas, que ven dificultado este acceso a los distintos modos de transporte y excluidos por el diseño de los espacios para satisfacer los sistemas de transporte motorizado, el más agresivo y el que mayor número de barreras presenta.

Hemos de señalar que la propuesta planteada de Corredor Sostenible Equipado nos parece muy interesante. La continuidad en su recorrido, los espacios verdes planteados y los distintos tipos de plataformas para resolver cada situación particular nos parecen propuestas muy interesantes. Es por este motivo que entendemos que ha de garantizarse la viabilidad de la propuesta y mantener las características dadas por el equipo redactor.

SEXTA; Nuevo apeadero.

Tras la supresión del apeadero del Pinar de Antequera proponemos, su reposición a través de la construcción de un nuevo apeadero en la Zona Sur de Valladolid situado en una zona cercana al PK 245 +000 (frente al actual barrio de Covaresa) y que pudiera dar servicio a los viajeros provenientes de esa zona de la ciudad dentro de un núcleo de cercanías que uniera Medina del Campo y Palencia tradicionalmente reivindicado por este sindicato.

Dado el trazado del sistema ferroviario, consideramos que el mismo resulta un elemento fundamental en la articulación de la movilidad de la ciudad en sentido Norte-Sur. Entendemos que debemos dotar a la ciudad de alternativas a los modos de desplazamientos motorizados en vehículo particular, por ello, el apeadero propuesto junto con la estación de ferrocarriles y el planteado en la zona Norte de la ciudad constituyen desde nuestra visión una óptima forma de facilitar los desplazamientos intermunicipales con destino Valladolid, garantizando puntos de subida y bajada de viajeros en tres puntos estratégicos de la ciudad.

SÉPTIMA; La propuesta del barrio de Argales.

La propuesta hecha en la Modificación Puntual sobre la creación del barrio de Argales parte desde nuestro modo de ver con una serie de condicionantes negativos, que entendemos deben de ser modificados.

El ferrocarril en este nuevo barrio no va soterrado. Nos parece injusto que desde el planeamiento se proponga un nuevo barrio tan próximo a las vías que además ayudará a financiar la operación ferroviaria en la ciudad (compartiendo las cargas económicas de la operación) y en él el tren todavía vaya en superficie. Consideramos fundamental la modificación del planeamiento en este punto, viendo más apropiadas otras propuestas tales como el soterramiento o el atrincheramiento del tren a cota cero, más cuando el barrio ya nace con la presencia de la Ronda Interior Sur, una barrera física más este entorno residencial.

Por otra parte, la densidad de viviendas resulta excesiva, tal es así que si se considerase por sí solo como un sector la superficie del barrio se incumpliría la normativa de referencia que establece la cifra de 70 viviendas por hectárea muy inferior a la contemplada de 97 viviendas por hectárea y que solo por incorporar la edificabilidad del lecho ferroviario se mantiene en los ratios marcados por la normativa sectorial. Por ello instamos a reducir las densidades en esta zona de la ciudad a valores más razonables, que garanticen una planificación de mayor calidad, más razonable en la propuesta.

OCTAVA; Presupuesto de la operación muy ajustado.

La primera consideración que queremos manifestar con toda rotundidad, es que las tres Administraciones Públicas debe garantizar la financiación del soterramiento (con la incorporación del atrincheramiento o soterramiento de la zona sur de la ciudad) y la puesta en funcionamiento de la instalación del nuevo complejo ferroviario (talleres de RENFE con una previsión de suelo suficiente como para desarrollar las ideas expuestas en párrafos anteriores) ya que estos son “hitos históricos” y elementos básicos para el nuevo Valladolid, un Valladolid de mayor calidad urbana, más amable y más próspera económicamente.

Una vez dicho esto, no nos parece razonable que la financiación de las nuevas infraestructuras caiga casi en su totalidad, de los nuevos desarrollos residenciales y las plusvalías generadas por la venta de suelo. Nos parece una forma muy arriesgada de financiar una operación que entendemos histórica en la ciudad, ya que será el mercado y la dinámica de la oferta y la demanda, quien determinen los tiempos y los dineros. Bien es cierto que la centralidad de los terrenos liberados es un punto a favor y competencia para acceder al mercado de suelo, pero también lo es que existe excesiva oferta de vivienda en todo el Alfoz de Valladolid, incluso en la propia capital y que las cargas sobre los nuevos desarrollos son elevadas en comparación con las cargas de otros desarrollos residenciales.

Solicitamos mayor implicación económica al Ministerio de Fomento, a la Junta de Castilla y León, al propio Ayuntamiento de Valladolid, tanto para asegurar la financiación de la operación sin estar tan condicionado a las plusvalías obtenidas en la venta de suelo, como para reducir las cargas económicas en los nuevos desarrollos urbanos.



**comisiones obreras
de Castilla y León**

unión sindical de comisiones obreras

Pza Madrid, 4 - 7ª planta · 47001 Valladolid • ☎ 983 39 15 16 - 983 39 33 55 • Fax 983 20 32 56
www.castillayleon.ccoo.es • urcl@cleon.ccoo.es

Y por lo expuesto

SOLICITO; que habiendo por presentado este escrito, se tengan por formuladas en tiempo y forma las alegaciones anteriormente señaladas. Asimismo y a los efectos oportunos, solicitamos que de conformidad con el artículo 31.c de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, se tenga a la Unión Sindical de Comisiones Obreras de Castilla y León por personada en el procedimiento.

Valladolid a 4 de septiembre de 2008

Fdo. Luís Miguel Gómez Miguel



**comisiones obreras
de Castilla y León**

unión sindical de comisiones obreras

Pza Madrid, 4 - 7ª planta - 47001 Valladolid • ☎ 983 39 15 16 - 983 39 33 55 • Fax 983 20 32 56
www.castillayleon.ccoo.es • urcl@cleon.ccoo.es

AL EXMO. AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID

Concejal de Planificación, Infraestructuras y movilidad

Don Luís Miguel Gómez Miguel, con D.N.I.: 12.196.078 y domicilio a efectos de comunicaciones y citaciones en la Sede de la Unión Sindical de Comisiones Obreras de Castilla y León, situada en la Plaza de Madrid nº 4 - 7ª planta de Valladolid (C.P.: 47001), como delegado territorial de Comisiones Obreras de Valladolid, ante el Alcalde de la ciudad de Valladolid comparece y como mejor proceda a Derecho

DICE:

Que en fecha 5 de junio de 2008 se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia el anuncio por el que se hace pública la apertura del período de información pública relativa a la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de la Red Ferroviaria Central de Valladolid.

El día 4 de septiembre de 2008, este sindicato registró (nº de registro: 200600060674) en la Casa Consistorial un escrito presentado por Don Luís Miguel Gómez Miguel.

Con el propósito de completar el texto de alegaciones, y conforme a la Ley 5/1999 de Urbanismo de Castilla y León presento la siguiente

ALEGACIÓN ÚNICA

Los conflictos derivados de las relaciones del Alfoz de Valladolid con la capital son temas de interés y que preocupan a este sindicato, especialmente los derivados de la movilidad, por las consecuencias que tanto para la salud de las personas como para la salud de la ciudad genera.

El la línea de aportar ideas que ayuden a resolver los graves problemas de comunicación con los municipios del sur de la capital, poner en valor antiguas infraestructuras que entendemos están infrutilizadas y mejorar las condiciones de movilidad en los accesos sur de la ciudad, desde Comisiones Obreras queremos insistir en una propuesta, vieja reivindicación de este sindicato, la puesta en valor del antiguo trazado ferroviario de la línea de Ariza, para ello proponemos que se reserve la superficie del lecho ferroviario de la línea de Ariza en el nuevo barrio de la Esperanza y Parque de Ariza para la instalación, en un futuro próximo, de algún sistema de transporte colectivo de viajeros aprovechando el lecho de este antiguo trazado ferroviario, que además de facilitar los accesos por el sur de la ciudad,



**comisiones obreras
de Castilla y León**

unión sindical de comisiones obreras

Pza Madrid, 4 - 7ª planta · 47001 Valladolid • ☎ 983 39 15 16 - 983 39 33 55 • Fax 983 20 32 56
www.castillayleon.ccoo.es • urcl@cleon.ccoo.es

aproximará a la pastilla central a los potenciales usuarios de de los servicios de las estaciones procedentes de los municipios que este viejo trazado de Ariza recorre.

Y por lo expuesto

SOLICITO; que habiendo por presentado este escrito, se tengan por formuladas en tiempo y forma las alegaciones anteriormente señaladas. Asimismo y a los efectos oportunos, solicitamos que de conformidad con el artículo 31.c de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, se tenga a la Unión Sindical de Comisiones Obreras de Castilla y León por personada en el procedimiento.

Valladolid a 5 de septiembre de 2008

Fdo. Luís Miguel Gómez Miguel