

Así responde Rogers

Resumen sistemático del proceso de participación pública en el Plan Rogers

VALLADOLID, 25 DE MAYO DE 2009

Se analiza el documento titulado “Propuesta de contestación de alegaciones”. Observaciones: 1ª. Se organiza este trabajo a partir de los epígrafes del propio documento de contestación de alegaciones. Tales epígrafes figuran **en rojo y negrita, 12 pto.** Cuando figura, por ejemplo, 12.3 significa que corresponde al escrito nº 12 (ver listado en página 4) y a su alegación nº 3 (según la numeración que propone el propio Equipo Rogers). 2ª. **En azul**, textos extraídos del documento, de contestación a las alegaciones presentadas (azul, cursiva, tamaño letra 10 pto.) 3ª. **En sepia**, comentarios pormenorizados sobre las respuestas. 4ª. **En negro**, observaciones nuestras (letra redonda).

Capítulos de este resumen

1. Alegaciones que reclaman un análisis más profundo de las repercusiones urbanas de la propuesta, y que plantean determinadas actuaciones exteriores al ámbito del plan.

2. Alegaciones en relación al ámbito del plan

ALEGACIONES QUE DENUNCIAN POCA CLARIDAD EN LA DEFINICIÓN DEL ÁMBITO EXISTENTE Y LOS CRITERIOS UTILIZADOS PARA REALIZARLO

ALEGACIONES QUE PROPONEN RECONSIDERAR EL ÁMBITO O COMPLETARLO

PROPUESTAS CONCRETAS DE INCORPORAR O EXCLUIR PARCELAS

3. Alegaciones relativas a la tramitación del plan

ALEGACIONES QUE PLANTEAN LA NULIDAD

REVISIÓN, NO MODIFICACIÓN

LEGISLACIÓN AMBIENTAL

4. Alegaciones que reclaman cambios en la financiación

5. Alegaciones que reclaman mayor participación

6. Alegaciones sobre el plan de etapas previsto

7. Alegaciones que proponen una mayor extensión del soterramiento

8. Alegaciones relativas a las posibles afecciones del Plan Rogers en los barrios colindantes

COVARESA, PAULA LÓPEZ Y PARQUE ALAMEDA

FAROLA

ENTORNO DE ARGALES

BELÉN

9. Alegaciones relativas al Catálogo

10. Alegaciones críticas con las densidades previstas en los nuevos barrios

11. Alegaciones relativas al diseño de los nuevos barrios

INTEGRACIÓN EN SU ENTORNO

ARGALES

ARIZA

TALLERES

ZONAS VERDES Y PLAZAS DEL BARRIO DE DELICIAS-TALLERES

TALLERES RECOLETOS

ESTACIÓN AUTOBUSES

12. Alegaciones sobre movilidad y viario

GENERAL

TÚNELES Y PASOS A DESNIVEL

VIALES EXTERIORES. RODADO

VIALES EXTERIORES. BICIS

TRANVÍA

13. Alegaciones sobre la normativa de los espacios públicos, y aspectos conexos

CORREDOR VERDE
OTRAS ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES
APARCAMIENTOS
BICIS
INFRAESTRUCTURAS
CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL

14. Alegaciones sobre las normas y ordenanzas de la edificación y de los usos

ALINEACIONES Y RETRANQUEOS, ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO
EDIFICIOS ALTOS
PONDERACIÓN, VARIEDAD, MEZCLA DE USOS
VIVIENDA
ORDENANZAS

15. Alegaciones sobre equipamientos y espacios de centralidad

VIALIA
EQUIPAMIENTOS SINGULARES
NUEVA ESTACIÓN
EQUIPAMIENTOS DE PROXIMIDAD
SISTEMAS GENERALES

16. Otras alegaciones

17. Conclusiones. No perder esta oportunidad

ÍNDICE DE ESCRITOS

- 1 Blanca M^a Alonso Rodríguez, en representación de los vecinos residentes en los edificios ubicados en la calle S. José
- 2 Ángel Cruz Bayón Gozalo, en representación de Federación de Asociaciones de Vecinos y Consumidores de Valladolid Antonio Machado
- 3 José Ramón González Maestro, en representación de la Asociación de vecinos del barrio de Covaresa "ASOVECO"
- 4 Pablo Andrés Gerbolés Sánchez
- 5 Ángel M^o Cuevas, en representación del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas - Castilla y León Occidental
- 6 Manuel Espinilla García
- 7 Confederación Vallisoletana de Empresarios
- 8 Francisco Antonio Lambas Cid, en representación de la Asociación de Vecinos Parque Alameda
- 9 David Escudero Mancebo, en representación de la Asamblea Ciclista de Valladolid
- 10 Sidney Stuart Park, en representación del Colegio Internacional de Valladolid
- 11 Sabino Pedro Rodríguez Sáez, en representación de la Comunidad de Propietarios Plaza Ferroviarios 5
- 12 José Antonio Sanz Zapatera, en representación de la Asociación de vecinos Pilarica
- 13 José Rolando Álvarez, en representación de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid
- 14 Alejandro García Pellitero, en representación de la Agrupación Vallisoletana de Comercio "AVADECO"
- 15 Luis Miguel Gómez Miguel, en representación de CCOO de Castilla y León
- 16 Afrodisio Díez Cuéllar y otros
- 17 Susana Ordóñez Sánchez, en representación de la Asociación Cultural Ciudad Sostenible
- 18 Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León
- 19 Miguel Ortega Monedero
- 20 Eleuterio Gordaliza, en representación de ASPRIVA, Asociación Inmobiliarias de Valladolid
- 21 José María Fraile Galán
- 22 Luis Miguel Gómez Miguel, en representación de CCOO de Castilla y León
- 23 Alfonso Sánchez de Castro, en representación del Grupo Municipal Izquierda Unida / Los Verdes
- 24 Javier Gutiérrez Hurtado, en representación de Ecologistas en Acción
- 25 Oscar Puente Santiago, en representación de Grupo Municipal Socialista - PSOE
- 26 Ángel Cruz Bayón Gozalo, en representación de Federación de Asociaciones de Vecinos y Consumidores de Valladolid Antonio Machado
- 27 Isaac Cortijo Prieto en representación de la Asociación de vecinos 24 de diciembre - Barrio Belén
- 28 Pablo García Cubero
- 29 Diego Nicolás y César Alejandro González Gatón
- 30 César López Guadarrama
- 31 Manuel Lázaro Herrero
- 32 María Emilia Gil Moratinos

1. Alegaciones que reclaman un análisis más profundo de las repercusiones urbanas de la propuesta, y que plantean determinadas actuaciones exteriores al ámbito del plan.

Los escritos 5, 13 y 20 señalan la importancia de que se amplíen los análisis realizados. Resulta extraño que se atienda al escrito nº 13 y se rechace lo reclamado en el nº 5, que es prácticamente lo mismo. En los escritos 7, 16 y 30 se plantean actuaciones en zonas exteriores al ámbito del plan. Ponen de manifiesto la necesidad de que la actuación no se hubiese limitado al ámbito definido, sino que considerase también al entorno.

5.0 Un análisis de la situación actual abarcando un ámbito más extenso.

El análisis del área, previo a la propuesta de ordenación, ha sido realizado ampliamente, como queda reflejado en el capítulo 3 de la Memoria Informativa. Éste no se ha ceñido exclusivamente al ámbito definido en la Modificación, sino que se ha extendido a su relación con el territorio, con el entorno urbano, con los bordes, desde los diferentes puntos de vista: histórico, morfológico, de infraestructuras, etc. **Se considera que este análisis es suficiente** según el nivel requerido para este tipo de documento de planeamiento y válido para la propuesta. Por otra parte, se señala que las determinaciones de este instrumento pueden sólo referirse a actuaciones dentro del ámbito. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Dice que es suficiente, pero no explica por qué es suficiente.

Podría haberse asumido, sin modificaciones sustanciales del proyecto: Sin duda. Hay algunos análisis que no se han hecho y parecería muy conveniente que se hiciesen.

Qué ajustes implicarían esa aceptación: En principio, únicamente en la Memoria.

13.1.3 Posibles efectos en la ciudad.

Se entiende que dicha obligación está ampliamente cumplida dentro del documento urbanístico, dado que **la exigencia legal se refiere a que exista ese análisis, y no a que haya un epígrafe concreto que se refiera a ese tema.** No obstante, se procederá a incorporar un apartado específico que, recogiendo los elementos del análisis ya incorporados en el documento actual, los presente de acuerdo con lo solicitado. Por lo tanto, se propone **estimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Al contrario. Dicen que no tiene razón porque la ley sólo obliga "a que exista el análisis", pero no a que sea de una u otra forma, con uno u otro contenido. Es una defensa muy poco airosa. Y menos aún cuando luego se va a estimar.

13.2.2 Influencia de la modificación sobre el modelo territorial.

Tanto como para los efectos sobre la ciudad como para el territorio, estos análisis han sido realizados, **cumpliendo con lo establecido en el artículo 169.3**

b) 3º del RUCyL. No obstante, se ampliará este análisis y se incluirá en el nuevo documento. Por lo tanto, se propone **estimar parcialmente** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

20.4. Falta de valoración en Áreas Homogéneas

Se propone **que se reconsidere el efecto de las Áreas Homogéneas**, las cuales contienen unas determinaciones que darían lugar a la construcción de más de 100.000 viviendas, entrando en plena competencia con los suelos liberados. **Es previsible que el desarrollo urbanístico de los terrenos afectados por el Proyecto de Reordenación de la Red Ferroviaria Central de Valladolid, esté condicionado** tanto al desarrollo de los suelos incluidos en las llamadas Áreas Homogéneas, como al del resto de la ciudad de Valladolid y Alfoz. Tanto la Memoria Informativa (capítulo 15 Sector Inmobiliario) como el Estudio Económico Financiero (capítulo 7 Análisis y perspectivas del Mercado Inmobiliario) han tenido en cuenta esta coyuntura y **han analizado la competencia que se produce entre suelos**; y consecuentemente, los mecanismos que se producen para atender la demanda del Sector inmobiliario en un momento determinado. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Todo lo contrario: lo que se le pide es que reconsidere lo que han planteado, y no que insista en ello, sin argumentar sobre su adecuación.

Podría haberse asumido, sin modificaciones sustanciales del proyecto: Sí. Aunque quizá hubiese supuesto modificaciones en las áreas homogéneas, que implicarían al trabajo del propio Equipo de Rogers (vinculado a una de estas áreas homogéneas).

7.10 Desplazamiento del Puente Colgante, convirtiéndolo en peatonal y ciclista, y que se construya un nuevo puente y sendos cruces soterrados en P.º Zorrilla con García Morato y Puente Colgante.

Las cuestiones alegadas, debido a que exceden de su alcance o porque **se refieren a temas localizados fuera del ámbito**, no son objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone **desestimar** este punto.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Se limita a decir que queda fuera del ámbito. Jurídicamente es posible que tenga razón, y que el encargo no le obligue a considerar nada fuera de su ámbito. Pero no es lógico que en una actuación de este tipo se rechace sin análisis cualquier sugerencia que pudiera plantearse.

16.1 Traslado de la industria existente al extrarradio de la ciudad.

La alegación planteada solicita que se reconsidere, a través de una modificación del PGOU de Valladolid, la situación urbanística de diversos terrenos situados en la calle Picos de Europa, dentro de una actuación que, por iniciativa, situación y planteamiento, **resulta totalmente ajena a la operación ferroviaria.**

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Únicamente dice que queda fuera del ámbito.

16.2 Modificación de la actual clasificación de suelo urbano consolidado a un único ámbito de suelo urbano no consolidado atribuyéndole un uso global residencial.

(Se da la misma respuesta que a la 7.10, aunque son propuestas muy distintas)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Se limita a decir que queda fuera del ámbito, pero ni siquiera comenta su posible interés.

30.1. Propone aprovechar el soterramiento del ferrocarril para generar conexión de movilidad sobre rail Campus Universitario-Parque Tecnológico de Boecillo-Aeropuerto.

(Se da la misma respuesta que a la 7.10, aunque son propuestas muy distintas)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Se limita a decir que queda fuera del ámbito, pero ni siquiera comenta su posible interés.

2. Alegaciones en relación al ámbito del plan

El ámbito del Plan Rogers es muy extraño: no hay más que verlo. Hay fragmentos del paso del tren por la ciudad, ya soterrado, que quedan fuera; otros dentro; en algún lugar se siguen las calles hasta lejos y en otros se quedan en el borde. Es muy raro. No es extraño, por tanto, que se hayan presentado alegaciones. Las respuestas que se dan, sin embargo, no aclaran nada. Repiten lo ya dicho.

ALEGACIONES QUE DENUNCIAN POCA CLARIDAD EN LA DEFINICIÓN DEL ÁMBITO EXISTENTE Y LOS CRITERIOS UTILIZADOS PARA REALIZARLO

2.1 La delimitación con exactitud del ámbito de la actuación.

El documento de aprobación inicial indicaba en la Memoria Vinculante que ésta asciende a 997.773 m². Existe una contradicción entre la Memoria Informativa y Vinculante, ya que la primera incorpora un dato erróneo. (La existencia de este tipo de errores y contradicciones fue ya señalada en los informes emitidos por los técnicos municipales referidos en el Acuerdo de aprobación inicial de la Modificación). Se deberá corregir esta divergencia en el nuevo documento a redactar, conforme a lo indicado en el Acuerdo precitado. Además, en la alegación se señalan una serie de errores materiales (incluidos en la Memoria Vinculante y en la Memoria Informativa) acerca de la superficie de una de las parcelas del ámbito. Efectivamente, este error se corregirá en las Memorias, puesto que la superficie correcta es la incluida en el "Anexo 1: Fichas Catastrales de las parcelas incluidas en el ámbito". Sin embargo, también hemos de señalar que existe otro error en la cifra expresada como uso actual de Viario y comunicaciones (titularidad del Ayuntamiento), puesto que la superficie real asciende a 145.536,40 m². Por tanto, y como se indicó anteriormente, la superficie total del ámbito asciende a los 997.773 metros cuadrados expresados en la Memoria Vinculante en el documento de aprobación inicial. No obstante, el órgano medioambiental se ha pronunciado positivamente sobre la necesidad de someterse al procedimiento ambiental, independientemente de la superficie total del ámbito. Se propone estimar la subalegación en las cuestiones relativas a los errores materiales detectados, que se corregirán, sin perjuicio de su actualización, en el nuevo documento.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí: acepta errores.

2.2. Que se clarifique el criterio para delimitar el ámbito, se explique el cómputo de la superficie de éste y se realice la Evaluación Ambiental de la Modificación.

Esta Modificación nace del mandato derivado del planeamiento general, dado que existe una previsión del soterramiento en el PGOU vigente del año 2004, pero que anteriormente ya se recogía en el Plan de 1997. Por otra parte, el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE y GIF (ahora ADIF) suscribieron con fecha 6 de noviembre de 2002 un Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid (B.O.E. nº 129, de 30

de mayo de 2003), en el que se mencionan algunas de las áreas interesadas por la operación: Taller Central de Reparaciones (TCR), terrenos liberados por el soterramiento de las vías ferroviarias, etc. La determinación del ámbito, pues, deriva de estos antecedentes, así como de criterios de coherencia urbana, y no en razones estrictamente económicas. Así, la inclusión de determinados espacios adyacentes de viario y otras dotaciones, siempre de titularidad pública, obedece al hecho de que tales espacios son objeto de reurbanización y/o transformación urbanística con cargo a la operación ferroviaria, en la medida en que forman parte de las conexiones viarias o de servicios o se integran en un tratamiento de borde con zonas colindantes o aledañas. La diversificación espacial y funcional con que se aborda la ordenación detallada del sector es tributaria de las diferentes áreas que lo conforman, pudiendo distinguirse seis espacios homogéneos de terrenos localizados a lo largo de los diferentes tramos del trazado ferroviario actual (apdo. 1.2 de la Memoria Informativa), incluyendo:

- las líneas Madrid-Hendaya,
- los terrenos de Talleres y Estación de Campo Grande,
- la actual Estación de Autobuses,
- los terrenos de las instalaciones de Ariza,
- las instalaciones correspondientes a la Terminal de Contenedores de Argales incluido REDALSA,
- los terrenos exteriores necesarios para resolver las conexiones con los sistemas generales, tanto viarios como de espacios libres públicos, equipamientos e infraestructuras.

Tal diversificación en la estructura tisular es coherente con uno de los objetivos perseguidos por la Modificación: dar solución y continuidad a la estructura urbana, generando una nueva pieza que encaje en el modelo global, resolviendo los problemas de integración con los barrios circundantes, y su relación entre ellos a través del ámbito, posibilitando la relación directa entre las piezas, hasta ahora separadas entre sí por las instalaciones ferroviarias. Por otra parte, la delimitación de un suelo urbano no consolidado con una morfología discontinua es una opción expresamente contemplada en el artículo 86.I.b) del RUCyL. Finalmente, la revisión de los documentos para su aprobación provisional prevé la adaptación del ámbito en algunos puntos (APE 18, UAE 232, UAE 106, etc.), que serán debidamente representadas donde proceda.

Sobre la superficie total del ámbito de la Modificación: (Repite la respuesta de 2.1). Se propone **estimar parcialmente** la subalegación sólo en las cuestiones relativas a los errores materiales detectados, que deberán ser corregidos, sin perjuicio de su actualización en el nuevo documento para aprobación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Decir que se ha pretendido “dar solución y continuidad a la estructura urbana, generando una nueva pieza que encaje en el modelo global, resolviendo los problemas de integración con los barrios circundantes, y su relación entre ellos a través del ámbito, posibilitando la relación directa entre las piezas, hasta ahora separadas entre sí por las instalaciones ferroviarias” es no explicar nada. Es una declaración de intenciones, sin más.

ALEGACIONES QUE PROPONEN RECONSIDERAR EL ÁMBITO O COMPLETARLO

4.4 La revisión del ámbito de actuación.

(Se da la misma respuesta que a la alegación 24.2)

15.3 Replanteamiento de la delimitación del ámbito de actuación.

(Se da la misma respuesta que a la alegación 24.2)

17.2 Ámbito de actuación. Que se reconsidere el ámbito de actuación.

(Se da la misma respuesta que a la alegación 24.2)

23.2 Modificación para que el ámbito de actuación se adecue al Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (RUCyL).

(Se da la misma respuesta que a la alegación 24.2)

PROPUESTAS CONCRETAS DE INCORPORAR O EXCLUIR PARCELAS

Hay cuatro alegaciones que reclaman modificaciones puntuales del ámbito. Se desestiman todas.

11.1 Que la parcela actualmente destinada a espacio libre incluida en el Área de Ordenanza Específica nº 23, se excluya de la Modificación del PGOU, siga formando parte de dicha Área de Ordenanza, no cambie de uso ni se le otorgue edificabilidad.

Sobre la exclusión del espacio objeto de la alegación de la Modificación del PGOU. Apoyando esta solicitud se argumenta que "El citado espacio no forma parte de los terrenos liberados como consecuencia del soterramiento del Ferrocarril". Este argumento no parece suficiente si se considera que: Sin perjuicio de que el Plano 5.16 de la Serie 5 del PGOU tenga carácter de pauta de ordenación detallada o síntesis, y según del artículo 8 del PGOU "los textos y acotaciones incorporados al Plano de Ordenación tienen carácter vinculante, si bien "las pautas pueden ajustarse", los espacios a los que se refiere la alegación están incluidos dentro del ámbito de la actuación ferroviaria reflejado en dicho Plano.

- Su inclusión en el ámbito es coherente con lo expuesto en el cap. 2 de la Memoria Vinculante de la Modificación, en la que se expresa al respecto: "... *el área objeto de la Modificación Puntual es un tanto heterogénea, agrupando líneas ferroviarias actualmente en servicio (que se soterrarán o cesará su actividad) y grandes áreas destinadas a actividades ferroviarias completándose la totalidad del ámbito con otras áreas próximas al corredor ferroviario y con los viarios aledaños.*" - Sin perjuicio de que el PERI del AI-41 (referido en la Alegación) ya previese la ejecución de un edificio de dos plantas calificado como DOTACIONAL OTROS, sobre parte del espacio objeto de la alegación, y que con la Modificación dicho espacio siga destinado a Dotaciones Urbanísticas Públicas, los cambios de uso propuestos en ella (ya referidos en el punto a. anterior) y la posición del mismo en el conjunto del ámbito justificarían su inclusión en el Sector delimitado en la Modificación (Cap. 2 de la Memoria Vinculante de la misma, y arts. 12 y 35 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León, en adelante referida como LUCyL).

□ Sobre la solicitud de que no se otorgue edificabilidad a dicho espacio libre. Sobre ello debe indicarse que al destinarse la totalidad del espacio objeto de la alegación a dotaciones urbanísticas públicas, no se le está otorgando edificabilidad alguna con destino a usos privados (artículo. 173 y artículo 86 del RUCYL) y que la densidad máxima definida para el Sector, en el que se incluye el espacio conforme a lo indicado en el punto b.3 anterior, respeta lo dispuesto

la respecto en el artículo 86 precitado. Sin perjuicio de lo anterior cabe observar que lo afirmado en la alegación a cerca de la inexistencia de edificabilidad de la parcela no es del todo exacto, en la medida en que el artículo 16 del PERI del AI-41 precitado otorgaba una edificabilidad de 2 m²/m² a la parte del espacio objeto de la alegación que calificaba como DOTACIONAL OTROS. Por otra parte según el artículo 448 (Zona de "Espacios Libres") de la Normativa PGOU, si bien dichos espacios libres "Carecen de edificabilidad propiamente dicha", "se reconoce para usos auxiliares permitidos y compatibles una edificabilidad de 0,05 m²/m²."

□ Sobre la **solicitud de que el espacio objeto de la alegación siga formando parte del área de Ordenanza Específica nº 23**. Según lo expuesto en el punto anteriormente, los cambios de uso propuestos en la Modificación y la posición del espacio objeto de la alegación en el conjunto del ámbito de la misma justificarían su inclusión en el Sector de Suelo Urbano No Consolidado delimitado en ella (Cap. 2 de la Memoria Vinculante de la misma, y arts. 12 y 35 de la LUCYL). Esta inclusión, con la consiguiente categorización como Suelo Urbano No Consolidado, resulta incompatible con su inclusión en el Área de Ordenanza Específica nº 23, habida cuenta que los terrenos de la misma, habiendo concluido su urbanización de acuerdo con el planeamiento aprobado, son categorizadas como Suelo Urbano Consolidado por el PGOU (artículo 147). Por lo tanto, se propone **desestimar** esta alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

Podría haberse asumido, sin modificaciones sustanciales del proyecto: Habría que estudiarlo (no disponemos del escrito nº 11 al hacer este estudio).

12.1 Que la plaza Rafael Cano se incluya dentro de la Modificación del Plan General y que esta plaza tenga un desarrollo singular.

La determinación del ámbito se basa en criterios urbanísticos. Así, se han incluido áreas que serán objeto de reurbanización y/o transformación urbanística, espacios de conexión viaria o de servicios, zonas colindantes que se integrarán en un tratamiento de borde, etc. **La plaza mencionada no entra en ninguno de estos supuestos**, ya que, aunque es colindante a las vías del tren, se trata de un espacio urbano con carácter propio, integrada en un entorno urbano consolidado, y por lo tanto, su eventual reurbanización no forma parte del alcance de esta Modificación. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: De forma no muy satisfactoria, no muy clara, puesto que hay muchos otros "espacios urbanos con carácter propio" que se han incorporado.

Podría haberse asumido, sin modificaciones sustanciales del proyecto: Desde luego.

29.1. Que se reconsidere la situación urbanística de la parcela situada en C / Guipúzcoa, 1 y se incluya a ésta en el ámbito de la modificación del planeamiento general en el área del ferrocarril.

A la vista de lo alegado procede significar que los terrenos señalados, aunque colindantes con el límite del ámbito de la modificación, **no se incluyen en el mismo por no formar parte del sistema ferroviario de origen ni constituir espacios anejos imprescindibles para su accesibilidad o conexiones**. Además se trata de terrenos de titularidad privada, totalmente ajena a las administraciones públicas que promueven la gestión integrada de la actuación. La obtención de dichos terrenos para futuras dotaciones urbanísticas locales, ya previstas por el PGOU-VA antes de la modificación que ahora se acomete,

habría de efectuarse, en su caso, mediante alguno de los mecanismos que prevé la legislación urbanística para las actuaciones aisladas en suelo urbano consolidado, pero siempre al margen de la operación ferroviaria. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí. La condición de ser terrenos privados es importante a la hora de definir el ámbito.

26.1. Que se incluya en la modificación la actuación en el barrio de Pinar de Antequera, al objeto de definir los usos del suelo liberado por el soterramiento de las vías.

Las cuestiones alegadas, debido a que **exceden de su alcance o porque se refieren a temas localizados fuera del ámbito**, no son objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No, en absoluto.

3. Alegaciones relativas a la tramitación del plan

En este capítulo es donde se incorporan más novedades o cambios. 1º) Los que se derivan de errores materiales. 2º) La realización de una nueva exposición pública. 3º) Realización de un estudio de impacto ambiental, y tramitación correspondiente. 4º) Modificar el cómputo bajo rasante. 5º) Clarificaciones en la Memoria. 6º) Eliminar el adjetivo “puntual”. La mayor parte derivan de las exigencias que se han hecho por otras administraciones, y no son consecuencia de haber valorado y asumido lo que se dice en las alegaciones. No lo pensamos nosotros, sino que se dice expresamente en las respuestas a los alegantes. En cualquier caso, el tema fundamental planteado, relativo al tratamiento general del trabajo, a su carácter de modificación o revisión, no se toca.

25.4. Sobre la gestión del proyecto.

(Se da la misma respuesta que al tratar de la participación)

Responde a lo que se plantea: No.

Argumenta la respuesta: No. La gestión del proyecto no es la participación.

ALEGACIONES QUE PLANTEAN LA NULIDAD

Proceden de tres escritos: el 2, el 4 y el 26. Este capítulo es el que nos parece más argumentado.

4.1 Nulidad de la Modificación Puntual del PGOU por falta de soporte normativo.

La Disposición Transitoria Primera del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (RUCyL) establecía que, una vez transcurrido el **plazo para la adaptación del PGOU de Valladolid al RUCyL** sin que ésta se hubiera culminado, no podría ser aprobada definitivamente **ninguna modificación de dicho instrumento**. La mencionada Disposición hace referencia a la aprobación definitiva de la modificación, pero **en ningún caso estaría impidiendo el inicio de la tramitación necesaria para llevar a cabo esa modificación, ni su aprobación inicial**. En cualquier caso, la Disposición Transitoria Primera del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León ha sido derogada por la Disposición Derogatoria b. de la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo. Así pues, la norma que sirve de soporte para esta alegación ha sido ya derogada. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

4.2 Nulidad de la Modificación Puntual del PGOU por omisión de documentos e informes preceptivos en materia de Medio Ambiente y por indeterminación del ámbito de actuación.

Por parte del Ayuntamiento se solicitó un informe a la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 9/2006, al objeto de **que determinase si la modificación debe ser objeto de evaluación ambiental**. El órgano ambiental competente

emitió el correspondiente informe, en el que se determina que al tratarse de una modificación con ordenación detallada, ésta tiene el carácter de proyecto a los efectos de evaluación ambiental (Plan Parcial) y por lo tanto no está sujeta a la Ley 9/2006, de 26 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. En el mismo informe, la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio establece que el trámite ambiental correspondiente en su caso sería el de Evaluación de Impacto Ambiental de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 169, apartado 4 a) 2º del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, en el caso de que la actuación superase las 100 hectáreas de superficie. A tal fin se solicitó al Ayuntamiento certificación de la extensión total de la pretendida modificación. En respuesta, se emite un informe técnico municipal en el cual se aclara tal extremo y en el que se concluye que la modificación no supera las 100 hectáreas; dicho informe fue remitido a la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio con fecha 22 de septiembre de 2008.

Con fecha 24 de octubre de 2008 se recibe nuevo informe de la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio. En el mismo se determina que aunque no se superan las 100 hectáreas, la modificación también se encuentra incluida en el Grupo 7 b) del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, al tratarse de una modificación con ordenación detallada y que por lo tanto resulta preceptivo el cumplimiento de los artículos 16 y 17 del citado Real Decreto Legislativo. En el artículo 16 del citado Texto Refundido se establece que para los proyectos del anexo II es necesario solicitar al órgano ambiental que se pronuncie sobre la necesidad o no de que dicho proyecto se someta a evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, con fecha 10 de noviembre de 2008, en cumplimiento de lo establecido en este último informe de la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio, el Ayuntamiento de Valladolid solicita del Servicio Territorial de Medio Ambiente un pronunciamiento previo desde el punto de vista del sometimiento o no de la Modificación al trámite de Evaluación de Impacto Ambiental. Desde dicho Servicio Territorial se inició, con la Memoria comprensiva aportada, el período de consultas previas necesario para la determinación del estudio de impacto ambiental necesario. Se realizaron dichas consultas; y con fecha 11 de febrero de 2009 tiene entrada en el Ayuntamiento la decisión motivada de sometimiento al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de Modificación del PGOU con Ordenación Detallada de la Red Ferroviaria Central de Valladolid, promovido por Valladolid Alta Velocidad 2003, S.A. Este pronunciamiento se ha realizado con posterioridad al período de información de la Modificación del PGOU, y por lo tanto no podía haberse redactado el Estudio de Impacto Ambiental para la aprobación inicial de la Modificación. A raíz de la decisión del Servicio Territorial, se está procediendo a la redacción del Estudio de Impacto Ambiental.

Respecto a la indeterminación del ámbito de actuación: El documento de aprobación inicial indicaba en la Memoria Vinculante que ésta asciende a 997.773 metros cuadrados. Existe una contradicción entre la Memoria Informativa y Vinculante, ya que la primera incorpora un dato erróneo. (La existencia de este tipo de errores y contradicciones fue ya señalada en los informes emitidos por los técnicos municipales referidos en el Acuerdo de aprobación inicial de la Modificación). Se deberá corregir esta divergencia en el nuevo documento a redactar, conforme a lo indicado en el Acuerdo precitado. Además, en la alegación se señalan una serie de errores materiales (incluidos en la Memoria Vinculante y en la Memoria Informativa) acerca de la superficie de una de las parcelas del ámbito. Efectivamente, este error se corregirá en las Memorias, puesto que la superficie correcta es la incluida en el "Anexo 1: Fichas Catastrales de las parcelas incluidas en el ámbito". Sin embargo,

también hemos de señalar que existe otro error en la cifra expresada como uso actual de Viario y comunicaciones (titularidad del Ayuntamiento), puesto que la superficie real asciende a 145.536,40 metros cuadrados. Por tanto, y como se indicó anteriormente, la superficie total del ámbito asciende a los 997.773 metros cuadrados expresados en la Memoria Vinculante en el documento de aprobación inicial. No obstante, el órgano medioambiental se ha pronunciado positivamente sobre la necesidad de someterse al procedimiento ambiental, independientemente de la superficie total del ámbito. Se propone **estimar la subalegación sólo en las cuestiones relativas a los errores materiales detectados**, que se corregirán, sin perjuicio de su actualización, en el nuevo documento.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí. Se aprecia la resistencia a realizar el estudio de impacto ambiental.

2.2 Retrotraer la Modificación del PGOU de Valladolid y someter la Modificación al procedimiento ambiental.

(Se da la misma respuesta que a la primera parte de la anterior alegación, desde “Por parte del Ayuntamiento...” hasta “...A raíz de la decisión del Servicio Territorial, se está procediendo a la redacción del Estudio de Impacto Ambiental”). Y luego se añade: **Sin embargo, no procede retrotraer los trámites para la aprobación de la Modificación realizados hasta el momento, sino que se continuará con la tramitación.** Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. No se da ninguna explicación de por qué “no procede retrotraer los trámites”.

2.3 Que, en el caso de que se realicen dichos trámites, se someta de nuevo el expediente completo y correcto a información pública.

Es preceptivo el sometimiento a información pública del documento de evaluación ambiental requerido; por lo tanto, se procederá de este modo. Por lo tanto, **se propone estimar esta subalegación.**

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No; pero al responderse afirmativamente puede eludirse. Conviene advertir que se estima la alegación obligados por un requerimiento de la administración de medio ambiente, y no por atención a la alegación.

26.12. Nulidad por ausencia de dictamen del consejo social de la ciudad.

1º. - **No concurre ninguno de los motivos tasados** a los que se refiere el artículo 62.2 del Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común, y, en consecuencia, mal puede hablarse de nulidad y menos aún en el momento procedimental en el que nos encontramos. 2º. - Sin perjuicio de lo anterior, el artículo 131 de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, incorporado por la Ley 57/2003, establece como órgano necesario de los Municipios de Gran Población, entre los que se encuentra Valladolid, el Consejo Social de la Ciudad. **Corresponde a ese Consejo de acuerdo con el apartado segundo de dicha norma, “la emisión de informes, estudios y propuestas en materia de desarrollo económico local, planificación estratégica de la ciudad y grandes proyectos urbanos.”**

El Reglamento del Consejo Social de la Ciudad de Valladolid, de 8 de febrero de 2005, publicado en el BOP de 16 de marzo, establece en su artículo 3.1.a)

que una de las funciones del Consejo será la de “informar el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid con ocasión de revisión o modificación sustancial.” El apartado c) “se refiere a dictaminar las propuestas de planificación estratégica de la Ciudad, de los grandes proyectos urbanos y de desarrollo socioeconómico”. De lo anterior se desprende que el proyecto de Modificación debe ser sometido a informe del Consejo Social, al ser éste un informe preceptivo previsto en la normativa legal, conforme al artículo 83.1 de la Ley 30/1992. Ahora bien, tal previsión no determina el momento en el que dicho informe debe ser emitido, habiéndose optado por remitir el Proyecto de modificación del PGOU una vez concluido el período de información pública, al objeto de que dicho Órgano consultivo cuente también con las alegaciones presentadas en dicho período, lo que en modo alguno puede interpretarse como un vicio de nulidad, sin olvidar que el Consejo Social de la Ciudad tiene un papel de complementariedad, tal y como se manifiesta en la Exposición de Motivos de su Reglamento. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

26.13. Nulidad por falta de soporte normativo: se alega la imposibilidad de modificar el PGOU por no estar adaptado al Reglamento de Urbanismo de Castilla y León.

Tanto la alegación como la respuesta son semejantes a la 4.1.

La Disposición Transitoria Primera del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (RUCyL) establecía que, una vez transcurrido el plazo para la adaptación del PGOU de Valladolid al RUCyL sin que ésta se hubiera culminado, no podría ser aprobada definitivamente ninguna modificación de dicho instrumento. La mencionada Disposición hace referencia a la aprobación definitiva de la modificación, pero en ningún caso estaría impidiendo el inicio de la tramitación necesaria para llevar a cabo esa modificación, ni su aprobación inicial. En cualquier caso, la Disposición Transitoria Primera del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León ha sido derogada por la Disposición Derogatoria b. de la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo. Así pues, la norma que sirve de soporte para esta alegación ha sido ya derogada. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

26.14. Nulidad por omisión de documentos e informes preceptivos medioambientales que exige la Ley 9/2006, de 26 de abril sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

(Se da la misma respuesta que en 2.1 y que en 4.2)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

26.15. Nulidad por indeterminación del ámbito de actuación debida a la forma discontinua del ámbito.

(Misma respuesta que en 24.2)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

26.16. Nulidad por inadecuación respecto del reparto de espacios libres y equipamientos: ya que no resultan proporcionales al aumento del volumen edificable.

En la alegación se hace una interpretación sesgada del concepto de sector en la medida en que pretende identificarse con cada una de las áreas edificadas dentro del conjunto de la operación (área de Talleres, área de Ariza y área de Argales), para reivindicar así en cada una de ellas idéntico ratio entre aprovechamientos y reservas de dotaciones públicas. Al respecto cabe señalar que la previsión de reservas de dotaciones se determina e implementa para el ámbito completo del sector sin que exista regulación positiva alguna que obligue a distribuir alicuotamente las reservas entre diferentes zonas dentro de un mismo sector. En el presente supuesto se respetan, como no podía ser de otra manera, los parámetros legales de reserva mínima obligatoria, previendo espacios libres y equipamientos no en base a un patrón equidistributivo, sino en función de un criterio de diseño de ciudad justificado en un exhaustivo diagnóstico previo de ofertas y necesidades por zonas, tal y como se expresa en la Memoria.

Por lo tanto el deseable equilibrio de dotaciones viene dado por su adecuación a las necesidades presentes y futuras de la población y no por un mero prorrateo de espacios libres y equipamientos en función de los aprovechamientos materializados en cada una de las áreas. Respecto a la distribución de equipamientos en el sector conviene referirse a lo expuesto en el apartado 8.3.2 Equipamientos de la memoria vinculante: "Conforme al artículo 105 del RUCyL, la reserva de suelo para equipamientos asciende a 15 m²s por cada 100 m² de edificabilidad ponderada. Aplicado a la edificabilidad del sector, la reserva mínima asciende a: $(624.570 / 100) \times 15 = 96.386$ m²s. La propuesta de ordenación destina 102.551 m²s a usos dotacionales, por lo que se cumple la reserva mínima. De este total, 79.551 m²s son de titularidad pública. Esta superficie representa el 78% del total, superando ampliamente el 50% que exige el artículo 105. Por otra parte, los 23.000 m² privados no se computan en suelo sino en edificabilidad. Esta excepción se ampara en la posibilidad que otorga el mismo artículo del RUCyL de ceder parte de la reserva en superficie construida." Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí. Pero de forma insuficiente. En la alegación se argumenta que los espacios libres "no resultan proporcionales al aumento del volumen edificable". Y ese aspecto no se responde.

26.17. Nulidad por omisión del estudio económico.

Sí se encuentra en el expediente el documento correspondiente al estudio económico. El contenido del estudio económico se ajusta a las prescripciones del artículo 116 de Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (en adelante RUCYL) relativas a la programación, valoración y financiación de sus objetivos y propuestas al menos en los siguientes apartados del mismo: 3. Justificación, objetivos y propuestas. 6. Plan de etapas y cargas de urbanización. 8. Previsión de desarrollo por usos pormenorizados. 10. Viabilidad económica en las actuaciones a desarrollar en los diferentes ámbitos. Respecto de la ejecución de las dotaciones urbanísticas públicas previstas, la Disposición Adicional única del RUCYL las define como "conjunto de sistemas y elementos que se caracterizan por estar destinados al servicio de la población que comprenden vías públicas, servicios urbanos, espacios libres públicos y equipamientos".

A continuación define el concepto de urbanización como "conjunto de las vías públicas, servicios urbanos y espacios libres públicos previstos en el instrumento de planeamiento urbanístico que establezca la ordenación detallada de los terrenos afectados por una actuación urbanística". El estudio

económico incluye en el apartado 6 Plan de etapas y cargas de urbanización, la ejecución de la urbanización y el coste de la misma y en el 10 su financiación. Respecto de los equipamientos, el artículo 106 del RUCYL establece unos estándares como reserva de suelo para el sistema local de equipamientos, sin entrar a fijar los tipos de equipamientos, así pues en el apartado 8 figuran las previsiones de desarrollo por usos pormenorizados con las superficie total y la imputada a cada unidad de actuación con destino a equipamientos públicos.

En relación con lo anterior, es importante no confundir la figura del propietario de suelo, cuyos deberes vienen establecidos en el artículo 43 del RUCYL, con las Administraciones Públicas en general, cuyas obligaciones vienen determinadas en su ámbito competencial. En este sentido debe resaltarse que, con los matices y observaciones realizados en los informes técnicos referidos en el Acuerdo de aprobación inicial de la Modificación, las obligaciones urbanísticas de los propietarios (artículos 43 del RUCYL) son valoradas en el Estudio Económico. Por otro, lado los propietarios de suelo, con la aprobación definitiva del proyecto de reparcelación, entregarán las parcelas destinadas a equipamientos públicos al Ayuntamiento, quien posteriormente y en función de las necesidades detectadas en el ámbito de la actuación urbanística, acordará su cesión a las Administraciones Públicas que tengan la competencia sobre el tipo de equipamiento a ejecutar. La asunción de los costes de la implantación de los equipamientos corresponderá en su momento (ahora desconocido) a la Administración Pública que los ejecute, y no es objeto de este documento de planeamiento establecer las responsabilidades a este efecto. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

26.18. Nulidad por cambio de usos del área de ordenación específica y suelo urbano consolidado.

En la alegación se expresa que: 1. El PGOU “en el plano 44 de la serie 2 que clasifica el suelo y determina los urbanizables, excluye del ámbito de la futura actuación ferroviaria el área de actuación específica asumida nº 23”. Sin perjuicio de los errores o imprecisiones contenidas en los puntos 1 y 2 acerca de las determinaciones del PGOU, debe indicarse que en el plano 44 de la serie 2 citado, no se hace referencia alguna al ámbito de la actuación ferroviaria. Dicho ámbito aparece reflejado en el Plano 5.16 de la Serie 5 del PGOU, con carácter de pauta de ordenación detallada o síntesis, debiendo tenerse en cuenta al respecto que, sin perjuicio de que según del artículo 8 del PGOU “los textos y acotaciones incorporados al Plano de Ordenación tienen carácter vinculante, si bien las pautas pueden ajustarse”, los espacios a los que se refiriere la alegación, están incluidos dentro del ámbito reflejado en el Plano 5.16 precitado.

2. En ese área (AOE 23) “existe un espacio libre calificada como tal zona verde en el plano 44 de la Serie 4 del PGOU que determina los espacios libres públicos.” Los espacios referidos en la alegación, fueron cedidos en el marco del desarrollo y gestión del Área de Intervención 41-1 del Plan General (Arco de Ladrillo 1) previstos en el Planeamiento y la normativa urbanística vigente en su momento y, habiendo concluido su urbanización de acuerdo con el planeamiento aprobado, son categorizadas como Suelo Urbano Consolidado por el PGOU (artículo 147). 3. “Dicha zona verde y espacios libres públicos de aproximadamente 1.830 m2 con espacios verdes...fueron cedidos, junto con los viales, a finales de los años 80 por los promotores para uso y disfrute de los vecinos y de la ciudad”.

Sin perjuicio de que el PERI del AI-41 ya previese la ejecución de un edificio de dos plantas calificado como DOTACIONAL OTROS, sobre parte del espacio referido en la alegación, y que con la Modificación dicho espacio siga destinado

a Dotaciones Urbanísticas Públicas, los cambios de uso propuestos en ella y la posición del mismo en el conjunto del ámbito justificarían su inclusión en el Sector delimitado en la Modificación (Cap. 2 de la Memoria Vinculante de la misma, y artículos 12 y 35 de la Ley de Urbanismo, en adelante referida como LUCYL). 4. La Modificación *“cambia los usos ya consolidado, vuelven a generar 1m2/m2 de edificabilidad y además se destina a un edificio adjunto a la edificación existente, para usos generales ferroviarios”*.

La modificación de los espacios referidos en la alegación está en el supuesto contemplado en el artículo 58.3 c de la LUCYL y el artículo 172 del RUCYL, debiendo apuntarse al respecto que, si bien en la Modificación no se haga referencia explícita el cumplimiento de este último (debe completarse la documentación identificando pormenorizadamente las determinaciones modificadas, tal y como se indicó en el Informe municipal sobre aspectos de planeamiento referido en el Acuerdo de aprobación inicial de la Modificación) la superficie de las zonas verdes, o espacios libres referidos, que se destina a Sistema General Ferroviario es sustituida en la Modificación por nuevas superficies destinadas dentro del Sector a espacios libres públicos, de mayor cuantía que la alterada y situadas alrededor de la misma. Debe tenerse en cuenta además que, con los espacios libres públicos propuestos en la Modificación, no solo se da cumplimiento a lo dispuesto con carácter general en la Legislación Urbanística para SUNC, sino que se supera ampliamente la reserva mínima que se exige en la misma para espacios libres. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

26.19. Nulidad por contradicciones en los planos de información y los del PGOU.

En la alegación formulada se señalan eventuales contradicciones en la delimitación del ámbito entre los planos presentados a exposición pública y los planos del PGOU, pero no se precisa el alcance de las divergencias advertidas y si éstas son de índole material o de representación gráfica. En el primero de los supuestos cabe señalar que no se han detectado las contradicciones apuntadas; en caso de existir estas divergencias, se trata de errores materiales que se deberán corregir. Se señala, no obstante, que no pueden considerarse como errores las divergencias existentes entre la delimitación del ámbito de la Modificación y el reflejado en el Plano 5.16 de la Series 5 del PGOU, con carácter de pauta de ordenación detallada o síntesis (si es que la alegación se refiere a ello) debiendo tenerse en cuenta al respecto que según del artículo 8 del PGOU *“los textos y acotaciones incorporados al Plano de Ordenación tienen carácter vinculante, si bien las pautas pueden ajustarse”*, que lo aprobado es una Modificación del propio PGOU, y que la delimitación del ámbito de la Modificación queda justificada desde criterios de coherencia urbana, tal y como se apunta en la contestación 26.15 anterior.

Alternativamente, si las contradicciones referidas se refieren a aspectos cartográficos y/o planimétricos se indica que, aún cuando el plano base del que se parte para la elaboración de la documentación gráfica de la modificación es el mismo que el del PGOU, a efectos de producción de planos se monta sobre una cuadrícula diferente y emplea asimismo un grafismo, tramado y notación diferentes. En todo caso los planos resultan perfectamente legibles y estas variaciones en el grafismo no pueden considerarse causa de la nulidad pretendida. En cualquier caso, con ocasión de la revisión de la documentación redactada para la aprobación inicial de la Modificación, con motivo de la adecuación de ésta al Nuevo Reglamento de Castilla y León, a la incorporación de las observaciones expuestas en los distintos Informes municipales y sectoriales y a la estimación de algunas de las alegaciones presentadas, se procederá al ajuste de los criterios de representación y se producirá una nueva

serie de documentación que recoja estos cambios. Se propone **estimar parcialmente** esta subalegación en lo referente a la corrección de la representación gráfica de los planos.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

26.20. Nulidad por cómputo de espacios libres públicos bajo rasante mal calculados.

A la vista de los contenidos técnicos de la propuesta, no consta que, tal y como indica la alegación, en la Modificación se haya considerado como espacio libre público “un sótano de una edificación como el propuesto bajo rasante de las edificaciones de los sistemas generales”. Sin embargo sí se ha detectado que en la zona de Argales se incluyen como espacio libre y espacio libre plaza, determinadas superficies situadas bajo el tablero del viaducto de la ronda interior sur. Similar situación se da en paso de la actual vía de Ariza bajo la carretera de Madrid. De acuerdo con el Informe Municipal sobre aspectos de planeamiento referido en el Acuerdo de Aprobación Inicial, se procederá a la corrección de estos dos casos, calificando como sistema general los espacios situados bajo el nivel de la rasante de los elementos mencionados: el viaducto y la carretera de Madrid, estableciendo las condiciones para su urbanización, en coherencia con las de los espacios libres adyacentes. Por lo tanto, **se propone estimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

REVISIÓN, NO MODIFICACIÓN

Un tema clave, para el que se ofrecen explicaciones muy poco convincentes. El hecho mismo de que se denominase “modificación puntual” es un síntoma de la nula importancia procedimental de que se quiere revestir el proceso, desde el primer momento. La mala conciencia se aprecia en la respuesta que se da en 13.1.2.

4.3 La revisión del Plan General, en vez de su modificación.

El **concepto de revisión** del planeamiento se encuentra regulado en el artículo 168.1 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (Decreto 22/2004, de 29 de enero, en la redacción dada por el Decreto 68/2006, de 5 de octubre), que establece: *168.1.-Se entiende por Revisión del Plan General de Ordenación Urbana o de las Normas Urbanísticas Municipales la reconsideración total de las determinaciones de ordenación general establecidas por dichos instrumentos, en función de la evolución de las circunstancias sociales, económicas, ambientales y de todo orden que afecten al término municipal. En particular, debe seguirse este procedimiento cuando se pretenda aumentar la superficie de suelo urbano y urbanizable o la previsión del número de viviendas de un término municipal en más de un 50 por ciento respecto de la ordenación anterior.*

Por su parte, el **concepto de modificación** se establece en el artículo 169 del mismo texto normativo: *169.1.- Los cambios que se introduzcan en el Plan General de Ordenación Urbana o en las Normas Urbanísticas Municipales, siempre que no impliquen su revisión, se consideran como modificación de dichos instrumentos.* De dicho articulado se desprende que el concepto de modificación es negativo, pues se refiere a aquellos cambios en el planeamiento que no tengan el carácter de revisión. La revisión, por su parte, está delimitada positivamente, refiriéndose a la “reconsideración total de las determinaciones de ordenación general” contenidas en el instrumento de

planeamiento revisado. Siendo la “reconsideración total” un concepto jurídico indeterminado, la modificación operada por el Decreto 68/2006 precisó que se entendería necesaria la revisión cuando se pretenda aumentar la superficie del suelo urbano y urbanizable o el número de viviendas en más de un 50 % respecto de la ordenación anterior.

En el documento técnico se acredita que no concurren esas circunstancias que implican la revisión automática del planeamiento. No obstante eso no excluye la posibilidad de que nos encontremos ante una reconsideración total de las determinaciones de ordenación general, que es el eje sobre el que se articula el concepto de modificación. El alegante, en este sentido, confunde la importancia del proyecto para la ciudad con su alcance con respecto a las determinaciones de ordenación urbanística del municipio y al territorio del mismo. La importancia para la ciudad es de un tremendo calado, como ponen de manifiesto los propios documentos técnicos, sin que sea preciso en este momento hacer manifestaciones reiterativas al efecto. Ahora bien, el ámbito de la Modificación afecta a un espacio concreto y delimitado, que es sobre el que se pretende actuar. Siendo importante para la ciudad y para el funcionamiento del tejido urbano, el documento urbanístico no extiende sus efectos a tantas determinaciones y tanta superficie de terrenos como para ser una reconsideración total.

No podemos olvidar además, que esta propuesta de modificación **nace del mandato derivado del planeamiento general**, dado que existe una previsión del soterramiento en el PGOU vigente del año 2004, pero que anteriormente ya se recogía en el Plan de 1997. Así, las referencias al soterramiento del ferrocarril las encontramos en: - Apartado 2.6.3 de la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana, bajo el título “La operación ferroviaria”. - Apartado 3.1.2 de la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana, del que se reproducen algunos apartados: *“El proceso en marcha consolida la estructura general y orgánica propuesta por el Plan de 1997 identificando las oportunidades surgidas de la materialización de los proyectos previstos en el mismo como las rondas o los grandes equipamientos, como el soterramiento, que permitirán rediseñar el papel o la funcionalidad del sistema viario y redefinir las centralidades. Los elementos que componen el desarrollo de la ciudad apenas han cambiado. La apuesta por la transformación lleva consigo una modificación paralela en lo que respecta a Talleres de RENFE y terrenos aledaños. También se activan igualmente las áreas de CAMPSA, ENERTEC, Piensos CIA y Azucarera EBRO como zonas de reforma interior en el corazón de la ciudad.”*(p. 131).

Respecto a las centralidades se incorporan dos nuevas cuerdas: una del soterramiento, la otra como previsión en el desarrollo del Este fortaleciendo así la idea de “la lira” que apuntó el Plan de 1997 (ahora serán siete cuerdas). (p. 132). *“3.3.2.2. Evolución de la Estructura Viaria. La evolución de la estructura viaria en el tiempo es una de las perspectivas más atractivas del Plan (...) - El segundo hito es el soterramiento del Ferrocarril. La creación de una vía urbana sobre el actual trazado del ferrocarril permitirá reducir la presión sobre las vías importantes de los barrios cercanos, pasando éstas a un rango local. Eliminará, además, los cuellos de botella que se producen en los pasos subterráneos bajo la vía y dotará de un nuevo eje de centralidad a la ciudad Norte - Sur que comunique los barrios apoyando la carretera de circunvalación que tiene una posición exterior.”* (p. 190). **En cuanto al documento de normativa, se recogen expresas referencias a la Modificación del planeamiento para el proyecto de soterramiento en los artículos correspondientes. Y existe un plano concreto referido al ámbito de la operación ferroviaria.** En consecuencia, no puede admitirse la alegación de que nos encontramos ante un documento de revisión del planeamiento general de Valladolid, dado que **no se cumplen los requisitos establecidos por el artículo 167 RUCyL para dicha figura.** Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

13.1 Sobre el fundamento jurídico de la “Modificación Puntual”. 13.1.1 Eliminación del calificativo de “puntual”.

Efectivamente, y por las razones dadas por el alegante, se considera conveniente la supresión de la expresión “puntual”. Este cambio no tiene otro tipo de repercusión que el de la modificación de la denominación del instrumento de planeamiento. Por lo tanto, se propone estimar esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

13.1.2 Que la Memoria Vinculante desarrolle y profundice en la naturaleza urbanística de los cambios del planeamiento vigente y se clarifique que los cambios introducidos por la Modificación no suponen “la reconsideración total de las determinaciones de ordenación general...”.

En la Memoria Informativa se analizó la ordenación vigente y en la Vinculante se realizó una comparativa entre vigente y propuesta. Está previsto reelaborar esta documentación en los apartados relativos a este tema en orden a clarificarlo y justificar que no se trata de una reconsideración total de las determinaciones de ordenación general establecidas por el Plan General de Ordenación Urbana. Por lo tanto, se propone estimar esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

15.1 La Revisión del Plan General, en lugar de su Modificación y se fomente el ejercicio de participación ciudadana.

(Se da la misma respuesta que en 4.3)

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: No. Los argumentos de los alegantes no son idénticos.

17.1 Objetivos y figura urbanística. Que se opte por la figura de la Revisión del Plan, en vez de por la de Modificación y que se facilite la participación ciudadana.

(Se da la misma respuesta que en 4.3)

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: No. Los argumentos de los alegantes no son idénticos.

23.1 Debe utilizarse la figura de “Revisión” en vez de una Modificación Puntual del PGOU.

(Se da la misma respuesta que en 4.3). Sin embargo, el argumento del alegante era: - La propuesta, se dice explícitamente en su memoria, “tiene como objetivo generar una nueva estructura urbana para Valladolid”. - Además, si se mantiene el “modelo” de ciudad vigente implica que estamos en el mismo modelo que en el plan de 1998, y éste a su vez se consideraba el mismo que el de 1984. ¿Hoy estamos ante la misma ciudad que en 1984? - Hay que aprovechar esta operación de envergadura para repensar la ciudad.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Los argumentos de los alegantes no son idénticos.

24.1. Figura Urbanística: que se tramite la nueva ordenación urbanística como Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, en vez de como Modificación del Plan General.

(Se da la misma respuesta que en 13.1.2). Pero el argumento del alegante era, en este caso: - Permitiría un mejor diseño de los terrenos liberados, una consideración más cabal de los enlaces entre los terrenos objeto de la operación y el conjunto de la ciudad, y una asignación más racional de usos y edificabilidades.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Los argumentos de los alegantes no son idénticos.

LEGISLACIÓN AMBIENTAL

Este barrio tampoco

4.2 Nulidad de la Modificación Puntual del PGOU por omisión de documentos e informes preceptivos en materia de Medio Ambiente y por indeterminación del ámbito de actuación.

(Está recogido más arriba)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

13.2.1 Que se cumpla la legislación ambiental.

(Se da la misma respuesta que en la alegación 4.2: "Por parte del Ayuntamiento..." etc.).

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

15.2 Sometimiento de la Modificación del Plan a Evaluación Ambiental Estratégica.

(Se da la misma respuesta que en la alegación 4.2).

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

23.3 Necesidad de evaluación ambiental, debido a la magnitud, la importancia del proyecto y a su superficie.

(Se da la misma respuesta que en la alegación 4.2).

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

14.5 Consideración del impacto ambiental que este centro comercial puede producir en cuanto a generación de tráfico, de ruido, de emisiones de CO2, etc.

A raíz de la decisión del Servicio Territorial de sometimiento al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de Modificación del PGOU, se está procediendo a la redacción del Estudio de Impacto Ambiental. Se incluirá en dicho estudio el análisis del impacto que los usos propuestos (incluido el nuevo centro comercial de la estación) tendrán en todos sus componentes ambientales: ruido, emisiones, movilidad, etc. Por lo tanto, se propone **estimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

26.6. Se evalúe mejor la carga de tráfico y sus repercusiones sobre el medio ambiente.

De acuerdo a las prescripciones del órgano medioambiental competente, se está elaborando un documento de tramitación ambiental que contempla el efecto del tráfico en el viario. Por lo tanto, se propone **estimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Aproximadamente.

Argumenta la respuesta: Aproximadamente.

4. Alegaciones que reclaman cambios en la financiación

Un asunto crítico. Las condiciones de financiación se han modificado radicalmente, pero sorprendentemente las cuentas cuadran igual. Ante la inquietud de los alegantes, las respuestas no pueden ser más elusivas. Se han presentado 6 alegaciones sobre esta cuestión; y por supuesto se desestiman todas.

4.8 La revisión del estudio de financiación.

Como es conocido, la gestión de la operación se realiza a través de una sociedad participada por las administraciones públicas: el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE y GIF (actual ADIF) suscribieron con fecha 6 de noviembre de 2002 un Convenio para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid. En dicho convenio (B.O.E. nº 129, de 30 de mayo de 2003), se establecía un plan de obras necesarias para la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, que se financiaría mediante las plusvalías que pudieran surgir de los terrenos liberados del uso ferroviario y las aportaciones de las administraciones públicas firmantes del convenio. Por tanto, la financiación de la operación no es exclusiva con cargo a las plusvalías urbanísticas, aunque sí en su gran mayoría.

La financiación de la operación mediante las plusvalías que se generen está, obviamente, sujeta a las condiciones del mercado inmobiliario en el momento de la venta de los productos inmobiliarios. El estudio económico financiero incluye un capítulo en el que se analiza las perspectivas del mercado y la posible competencia con otras áreas de la ciudad e incluso del Alfoz. Ante la situación actual del mercado inmobiliario, el estudio económico financiero indica que “aplicando el principio de prudencia valorativa, los precios estimados han tenido en cuenta por un lado, el horizonte temporal de su puesta en el mercado y la posible ralentización de la subida de precios”. En el momento de la redacción del estudio económico financiero (marzo de 2008), la situación del mercado inmobiliario era más optimista que actualmente pero, como se ha indicado, ya se contempló la posible fluctuación de los precios. Tampoco se debe olvidar que la operación se desarrolla a lo largo de unos 15 años, condicionada por el desarrollo de las obras de reordenación ferroviaria, por lo que las estimaciones a tan largo plazo requieren lógicas reservas. Por lo tanto, se propone desestimar esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. No aporta ni una sola justificación en defensa de su estudio económico financiero que no estuviese ya en los documentos aprobados inicialmente. Se limita a decir que su estudio ya contempla todas las posibles caídas de la economía mundial, pase lo que pase.

15.8 Que Ministerio de Fomento, Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid garanticen la financiación de la operación sin condicionamientos a las plusvalías obtenidas por la venta de suelo, en especial la financiación del soterramiento, incluido el propuesto en la Zona Sur; la reducción de las cargas económicas en los nuevos desarrollos y la puesta en funcionamiento del nuevo complejo ferroviario.

(Se da la misma respuesta que a la alegación 4.8)

Responde a lo que se plantea: No.

Argumenta la respuesta: No. Ni siquiera entra en el asunto concreto de que se trata: la posible conveniencia de que las administraciones tengan un protagonismo mayor en la financiación. Insistimos: ni se contempla.

5.2 Replanteamiento de la viabilidad económica, estableciendo un plan de etapas efectivo.

El alegante solicita que se reconsideren una serie de criterios utilizados para el estudio de la viabilidad económica: rentabilidad, incremento de precio de venta de los productos inmobiliarios, etc. La gestión de la denominada “transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid” (“Operación ferroviaria” en el actual PGOU) es desarrollada por la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003. Dicha transformación incluye diversas acciones encaminadas a establecer una nueva ordenación en el ámbito definido en el Convenio firmado por las Administraciones que conforman Valladolid Alta Velocidad 2003 (B.O.E. nº 129, de 30 de mayo de 2003). El objeto del documento de Modificación de PGOU aprobado inicialmente, es establecer la ordenación general y detallada de los suelos liberados por el soterramiento de las vías Madrid - Irún y el traslado de las actividades ferroviarias al exterior del núcleo urbano. No es, por tanto, objeto del presente documento determinar el plan económico financiero de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, sino determinar la “programación, valoración y financiación de sus objetivos y propuestas, en especial en cuanto a la ejecución de los sistemas generales y demás dotaciones urbanísticas públicas” (artículo 116 del RUCyL).

Sobre el incremento del precio de la venta de los productos inmobiliarios, el propio estudio económico financiero establece que los precios aportados se basan en: *“la tasación encargada por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad a una empresa externa al Equipo Redactor”*. Dicha empresa elaboró su propio estudio de mercado, difiriendo en las cuantías mencionadas por la alegación, con respecto a los precios que aportó el estudio de mercado realizado por el equipo redactor. No obstante, y como se señala más adelante, dichos precios se encuentran dentro de los márgenes estudiados. Acerca de la valoración del 10%, es cierto que la materialización se realizará preferentemente en viviendas de protección, pero en orden a la equitativa distribución del aprovechamiento, éste se debe homogenizar. Será el correspondiente expediente de reparto de cargas y beneficios el que determine la valoración definitiva y los coeficientes de homogenización a aplicar. El dato aportado en el estudio económico financiero es orientativo de cara a mostrar la viabilidad económica y, por ello, se realiza mediante la hipótesis de que el Ayuntamiento participa de todos los usos lucrativos. Con respecto a la valoración de actividades susceptibles de concesión (aparcamientos, por ejemplo), debido a la incertidumbre sobre su puesta en gestión, se ha optado por una valoración prudente y no se ha contemplado esta posibilidad.

Sobre el tamaño de las parcelas edificables, cabe señalar que el equipo redactor incluirá en el artículo: Tipología de Manzana de la normativa, unos condicionantes aplicables a la tipología de manzana que mantiene su tamaño actual, para la segregación de la parcela hasta un máximo de cuatro unidades

edificatorias siempre que se cumplan las siguientes condiciones: Las medianerías deberán tener tratamiento de fachada; Será necesario un proyecto conjunto de espacios comunes y garajes; No se permitirá vallado en el interior del espacio libre privado; No será obligatoria la redacción de Estudio de Detalle para el cumplimiento de este punto. Por último, en lo que respecta a la figura elegida para el desarrollo de los suelos (Modificación de PGOU con ordenación detallada), han ponderado más otros criterios, como la consideración global del ámbito de actuación. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

20.1. Viabilidad económica de la operación.

(Se da la misma respuesta que a la alegación anterior).

Responde a lo que se plantea: Más o menos.

Argumenta la respuesta: No.

23.15 Mayor financiación de las Administraciones públicas: Local, Regional, Estatal y Europea (IBI y emisión de deuda pública).

La gestión de la denominada “transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid” (“Operación ferroviaria” en el actual PGOU) es desarrollada por la sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003. Dicha transformación incluye diversas acciones encaminadas a establecer una nueva ordenación en el ámbito definido en el Convenio firmado por las Administraciones que conforman Valladolid Alta Velocidad 2003 (B.O.E. nº 129, de 30 de mayo de 2003). El objeto del documento de Modificación de PGOU aprobado inicialmente, es establecer la ordenación general y detallada de los suelos liberados por el soterramiento de las vías Madrid - Irún y el traslado de las actividades ferroviarias al exterior del núcleo urbano. **No es, por tanto, objeto del presente documento determinar el plan económico financiero de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, sino determinar la “programación, valoración y financiación de sus objetivos y propuestas, en especial en cuanto a la ejecución de los sistemas generales y demás dotaciones urbanísticas públicas” (artículo 116 del RUCyL). El Informe de Sostenibilidad Económica sí incluye las posibles afecciones que, sobre las diferentes haciendas públicas (Local, Autonómica y Estatal), pudieran incidir desde la perspectiva económica y en el marco del Convenio citado.**

Por otro lado, en dicho convenio, se establecía un plan de obras necesarias para la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, que se financiaría mediante las plusvalías que pudieran surgir de los terrenos liberados del uso ferroviario y las aportaciones de las administraciones públicas firmantes del convenio. Por tanto, la financiación de la operación no es exclusiva con cargo a las plusvalías urbanísticas, aunque sí en su gran mayoría. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Repite los textos de la memoria.

26.2. Más compromiso de financiación institucional, Justa y Estado que garanticen el primer objetivo del proyecto como es el soterramiento de las vías.

Ésta es una cuestión que **excede del alcance propio de la Modificación** de un Plan General. No obstante, se señala que existe un compromiso suscrito en el Convenio de fecha 6 de noviembre de 2002 entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE y GIF (actual

Así responde Rogers

ADIF) para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid. En dicho convenio (B.O.E. nº 129, de 30 de mayo de 2003), se establecía un plan de obras necesarias para la transformación de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid, que se financiaría mediante las plusvalías que pudieran surgir de los terrenos liberados al ferrocarril y las aportaciones de las administraciones públicas firmantes del convenio. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Repite lo que ya se dice en la Memoria.

5. Alegaciones que reclaman mayor participación

Se alega a esta cuestión en los escritos nº 4, 17, 23 y 25. Se argumenta en cada uno de ellos de forma diferente, pero se les responde con el mismo texto. Qué más da.

4.9 Mayor participación por parte de la ciudadanía en el proceso de desarrollo de la ciudad y del ámbito.

Los términos en los que debe desarrollarse el proceso de participación pública en la tramitación de una Modificación de Plan General, como es la que nos ocupa, vienen regulados en el artículo 52 de la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León y en el artículo 155 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León. En ellos se establece la obligatoriedad de un período de información pública de duración de un mes para facilitar la presentación de informes, alegaciones, alternativas y sugerencias, y que se celebra una vez aprobado inicialmente el documento urbanístico. El período de información pública de éste último ha sido desarrollado del 30 de junio al 5 de septiembre del 2008; es decir, ha tenido una duración de tres meses, mayor de la obligatoria, para favorecer la participación, ya que coincidió con los meses estivales. Dicha participación ha dado lugar a las alegaciones y sugerencias que ahora se están respondiendo.

No es cierto. Han leído la ley demasiado deprisa. El artículo 52 citado decía: “La duración mínima del periodo será de un mes, y la máxima de tres meses”. Mínima uno, máximo tres. Dependiendo de la importancia del proyecto se decidirá el plazo; de manera que la ley no Establecía la obligatoriedad de un período de información pública de duración de un mes”, sino de uno a tres. En el artículo 156 del Reglamento de Urbanismo (que también debe cumplirse) se insistía: “El período de información pública debe tener una duración entre uno y tres meses, entendiéndose en defecto de indicación expresa en el acuerdo que el plazo señalado es de un mes”. De manera que no se ha hecho otra cosa que cumplir la ley. No más. Y además en verano, como ellos mismos señalan.

Sigamos con la respuesta de Rogers: Por otra parte, el Ayuntamiento ha desarrollado una campaña para dar a conocer entre los ciudadanos el alcance de la Modificación en la configuración de la ciudad, que ha incluido una exposición organizada por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 en una carpa instalada en la Acera de Recoletos, sesiones en los barrios y distribución de un folleto descriptivo. Esta iniciativa del Ayuntamiento de Valladolid ha pretendido facilitar información de primera mano respecto a lo que conlleva tal Modificación, tanto a los vecinos como a distintos colectivos sociales, en una política de proximidad y transparencia, habida cuenta de la magnitud de los cambios previstos a raíz de la eliminación de las vías y de la recuperación urbana de los mencionados espacios. Por lo tanto, se propone desestimar esta subalegación.

¿Es esta la respuesta a una alegación por parte de un equipo técnico, hablando de “una política de proximidad y transparencia”?

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: No.

17.1 Objetivos y figura urbanística. Que se opte por la figura de la Revisión del Plan, en vez de por la de Modificación y que se facilite la participación ciudadana.

(Se da la misma respuesta que en 4.9)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

23.0 Falta de participación en el proyecto y debate social.

(Se da la misma respuesta que en 4.9)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

25.0 Consideraciones previas, escasez de participación pública.

(Se da la misma respuesta que en 4.9)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

6. Alegaciones sobre el plan de etapas previsto

Se alega a la distribución en etapas en los escritos nº 12, 23 y 26. Aunque en cada uno de ellos se dicen cosas diferentes, se les contesta a todos por igual. Se desestiman todas las alegaciones a esta cuestión.

12.2 Que se modifique el programa de urbanización y edificación prevista, de modo que la etapa correspondiente a la urbanización del corredor norte se realice en segundo lugar.

Las etapas definidas en el documento aprobado inicialmente responden, principalmente, a la necesidad de adecuarse a la ejecución de las obras ferroviarias (nueva variante Este, nuevos Talleres y construcción de la nueva Estación y soterramiento de la traza ferroviaria). Los plazos definidos por la Modificación se basan en los últimos proyectos redactados por los responsables de las infraestructuras ferroviarias, y contemplan tanto las tramitaciones de los diferentes documentos como la ejecución de las obras, en su caso. Además de los plazos temporales, se han establecido una serie de etapas y unidades que se adapten a los criterios establecidos por la legislación urbanística vigente en cuanto a delimitación y equilibrio económico, así como por la funcionalidad de los ámbitos a desarrollar. Se considera que las etapas definidas se adaptan a los objetivos propuestos por la modificación y se ajustan a las determinaciones legales establecidas, sin perjuicio de que se reajusten en el nuevo documento. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

O dicho de otra forma: se ha hecho muy bien, tenemos mucha experiencia y no hay nada que discutir, ni cambiar, ni dar explicaciones complementarias. ¿Para qué se pedirá que participe la gente?

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. No se entra en el asunto.

23.13 Modificación del Plan de Etapas, adelantar la ejecución del corredor Norte a la etapa 2.

(Se da la misma respuesta que a la alegación 12.2)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

26.10. Modificar el programa de urbanización y edificación previsto, iniciando la etapa 5ª correspondiente a la urbanización del corredor norte a continuación de la etapa 2.

(Se da la misma respuesta que a la alegación 12.2)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

7. Alegaciones que proponen una mayor extensión del soterramiento

La extensión del soterramiento se ha propuesto nada menos que en 9 escritos: 3, 4, 5, 13, 15, 19, 21, 25 y 26. La respuesta que se ha dado es jurídica (“no entraba en el encargo”) y política; pero en ningún caso se han visto argumentos técnicos sobre la conveniencia o no de ampliar el soterramiento. A todos se les despacha con el mismo texto, aunque ofreciesen argumentos o enfoques diferentes.

3.1 Que se propongan soluciones alternativas para la supresión definitiva de la barrera que supone el tren en el barrio de Covaresa.

En el Convenio suscrito por el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE y GIF (actual ADIF) con fecha 6 de noviembre de 2002 (B.O.E. nº 129, de 30 de mayo de 2003) se decidió cuáles iban a ser las áreas de la ciudad implicadas en el soterramiento del actual trazado de la ferrovía. El Estudio Informativo del proyecto de acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana, aprobado técnicamente en el año 2002 por la Secretaría de Estado de Infraestructuras, decidió la opción de un soterramiento mediano - corto (de aproximadamente 5 km. entre túnel y transiciones) bajo el corredor existente para la línea de alta velocidad (sólo para viajeros) y una variante por el este para la línea ordinaria especializada en mercancías.

Por otra parte, en diciembre del 2005 la Dirección General de Ferrocarriles aprobó provisionalmente otros Estudios Informativos Complementarios, en los que se han concretado los soterramientos del Pinar de Antequera y de la ciudad de Valladolid. En la redacción de la Modificación del PGOU para su aprobación inicial han sido propuestas, para su soterramiento, únicamente las áreas aprobadas acordadas en el Convenio del 2003 y de acuerdo a los proyectos ferroviarios presentados hasta la fecha. Asimismo en la Modificación que se está tramitando actualmente se mantiene, con los necesarios ajustes derivados de los Informes Municipales y Sectoriales correspondientes, la delimitación del Ámbito aprobada inicialmente y el Sector definido. Por lo tanto, se propone desestimar esta subalegación.

Se trata de información. No hay un solo argumento urbanístico en el que se diga que sería preferible una u otra solución, que técnicamente es o no viable, etc. Ni siquiera, que se modifique la ordenación de Argales, por ejemplo, en previsión de que en el futuro pudiera ampliarse el soterramiento. Nada, vacío.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: No.

4.12 Soterrar el ferrocarril en Parque Alameda, Covaresa y Paula López.

(Se da la misma respuesta que en 3.1)

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: No.

5.4 Prolongamiento del soterramiento hasta la Ronda Exterior y que exista permeabilidad en la zona Sur, cosiéndose los barrios Paula López, Covaresa y Parque Arturo León.

(Se da la misma respuesta que en 3.1)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

13.3.1 Que se resuelva el efecto barrera que produce el ferrocarril en el nuevo barrio de Argales y que se plantee la necesidad de ampliar la longitud del soterramiento.

(Se da la misma respuesta que en 3.1)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

15.7 El soterramiento del tren a su paso por el nuevo barrio de Argales, así como la reducción de la densidad de viviendas en este barrio.

(Se da la misma respuesta que en 3.1)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

19.3 Ampliar el soterramiento.

(Se da la misma respuesta que en 3.1)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

21.1.6. Prolongación del soterramiento.

(Se da la misma respuesta que en 3.1)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

25.1. Integración Ferroviaria: prolongación del soterramiento y ejecución mediante tuneladora.

(Se da la misma respuesta que en 3.1)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

26.11. Eliminación de la barrera del ferrocarril en la zona sur de la ciudad.

(Se da la misma respuesta que en 3.1)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

8. Alegaciones relativas a las posibles afecciones del Plan Rogers en los barrios colindantes

A pesar de la preocupación de los vecinos por atender a los efectos del soterramiento en las áreas próximos, el Equipo Redactor contesta negativamente a todas las alegaciones presentadas en este sentido. Absolutamente todas. Empezaremos con las alegaciones **generales** sobre esta cuestión: escritos nº 18 y 23.

18.1.2 La indefinición de usos, fragmentaciones y dimensión local impide mejorar los barrios del entorno.

Primeramente comentar **que el proyecto es coherente con los CRITERIOS SEGUIDOS EN LA ADAPTACIÓN Y PRINCIPALES DETERMINACIONES RESULTANTES** de la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana vigente (apartado 3.4.2. Equipamientos). El hecho de que **no se asignen destinos concretos** obedece a que la actuación se encuentra en fase de establecimiento **de ordenación detallada que se limita a definir la calificación urbanística** que caracteriza a determinados espacios como de equipamientos, pero sin establecer el destino último de la dotación que en un futuro pueda implantarse en dichos espacios. En ese sentido es preciso apuntar que tal y como se señala en la propia alegación, **la concreción del destino último contribuiría a afianzar el compromiso político, pero trasciende de la vertiente urbanística** y del alcance de un instrumento de planeamiento. Según todo lo anterior, se **desestima** lo alegado.

No es cierto. Aunque no lo exija la ley, es perfectamente posible definir destinos en esta fase. Y el proyecto que se somete a exposición pública no es meramente técnico: está aprobado por el Ayuntamiento, y desde ese momento tiene un alcance político. La política urbanística no “trasciende de la vertiente urbanística”.

Responde a lo que se plantea: Parcialmente. Alude a la indefinición de usos, pero no a las otras cuestiones.

Argumenta la respuesta: De forma incompleta. Pues no expone criterios técnicos.

18.3 Integración de la propuesta urbana con los barrios existentes.

Según se explica en el documento de estrategias del proyecto y en el apartado 3.3 Objetivos concretos de la actuación de la Memoria Vinculante: “La propuesta tiene como objetivo generar una nueva estructura urbana para Valladolid, utilizando los terrenos liberados por la recolocación de la línea ferroviaria a cota inferior y la reubicación de los talleres y otras industrias relacionadas con el ferrocarril en la periferia del casco urbano, para crear un nuevo sistema urbano de espacios abiertos, trayectos de acceso y equipamientos urbanos que redefinirán la estructura del centro de la ciudad. Y utilizando este marco, se planifica también la creación de nuevos barrios en los terrenos liberados.

Los objetivos principales son:

- Reconectar la trama urbana fracturada por la línea ferroviaria
- Crear una estructura urbana reforzada para el conjunto de la ciudad

- Reconectar la ciudad histórica con sus alrededores
- Crear un sistema de transporte integral apropiado a la escala de la nueva Valladolid.
- Contribuir a la creación de una ciudad más sostenible con una red de espacios abiertos
- Reorientar las dos mitades de la ciudad para que se miren mutuamente
- Fortalecer los Barrios existentes
- Crear nuevos Barrios”

El alegante comenta la necesidad de integración de la propuesta urbana con los barrios existentes. El equipo redactor ha hecho especial hincapié en esta relación entre la trama urbana existente y la antigua, tal y como se puede comprobar en el apartado 5.2 Los nuevos Barrios donde queda reflejado que la morfología de estos nuevos barrios está relacionada con la trama urbana existente que los rodea. En el caso de Talleres es un entorno urbano consolidado y compacto que influye decisivamente en su ordenación (apartado de la memoria vinculante 5.2.1 Talleres centrales). Sin embargo en Ariza el entorno está disgregado lo cual también explica la forma urbana adoptada (apartados 5.2.2 La Esperanza y el Parque de Ariza y 5.2.2.2. Forma urbana, de la memoria vinculante). La propuesta de Argales intenta dar respuesta a los fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano en el que se encuentra (apartado 5.2.3.Argales de la memoria vinculante) Respecto al mayor número de conexiones en el Barrio de Belén, se han tenido en cuenta los informes municipales y se ha mejorado la comunicación a través de la Avenida del Valle Esqueva. La conexión planteada con el sector los santos - pilarica no es posible en la medida en que dicho sector no se diseña viario transversal al corredor en el tramo referido. Por tanto, queda **desestimada** la alegación presentada.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Se limita a repetir lo que aparece en la Memoria. Se supone que todo eso ya lo habrá leído el alegante. No aporta ninguna explicación complementaria.

23.4 Necesidad de tener en cuenta el entorno urbano: integración de barrios, variedad de usos y cohesión social.

Entre otras consideraciones se afirma en la alegación que el proyecto no interactúa con los barrios que atraviesa, que lo que se nos presenta son pastillas sin ninguna cohesión con lo construido, y que es necesario que haya un diálogo constructivo entre lo viejo y lo nuevo. Sin embargo frente a estas sintéticas y por momentos categóricas afirmaciones es posible encontrar a lo largo y ancho del documento de la Modificación numerosos y extensos argumentos justificativos de la ordenación urbana planteada y contradictorios con la misma. Buena parte de los mismos se hallan en la Memoria Vinculante de la modificación y en el documento Informe de Estrategias de Diseño, y vienen respaldados por un completo y exhaustivo análisis-diagnóstico previo sintetizado tanto en este último documento como en la Memoria Informativa. De estos dos últimos documentos Mención especial merecen en relación con lo alegado:

El capítulo 3. (ANÁLISIS URBANO) de la Memoria Informativa, y dentro de él los apartados 3.2; 3.3 y 3.5 titulados respectivamente Análisis de equipamientos y zonas de actividad: Centralidad; Estudio de la densidad urbana y Estudio de los bordes de la operación. La sección 3. (CORREDOR) del Informe de Estrategias de Diseño y, dentro de él los apartados 3.1 (Nuevos Usos para el Corredor- Una secuencia de hitos urbanos; Tejiendo la estructura urbana- A mayor escala); 3.5 (Nuevos Usos para el Corredor- Reorientando los barrios al paseo; Proteger la permeabilidad del Corredor - Definiendo una estrategia de accesos) y RESUMEN (Una cadena de nuevos espacios y focos de actividad). La sección 4. NUEVOS BARRIOS en su integridad. Se dice que

"Este proyecto serviría igual para Valladolid que para Singapur, ya que no tiene en cuenta la idiosincrasia de la ciudad. Lo que se nos presenta son pastillas sin ninguna cohesión con lo construido". Frente a estas afirmaciones, y sin perjuicio de argumentos y consideraciones que pudieran hacerse sobre el relevante papel que se da en la Modificación al espacio público (vial y espacios libres) como elemento articulador (cohesionador) de lo edificado, cabe destacar cómo en el apartado 4-3 del Informe de Estrategias de Diseño se va justificando, para cada una de las zonas del ámbito, la motivación de las formas edificatorias elegidas, precisamente a partir de los condicionantes del entorno y del análisis de la ciudad, cuestiones ambas a las que se busca dar una respuesta adecuada en la ordenación propuesta, mediante la integración de las nuevas edificaciones en su entorno urbano.

En relación con lo anterior se dice que *"es necesario que haya un diálogo constructivo entre lo viejo y lo nuevo"*, como si tal diálogo no se hubiera planteado en la modificación. Sin embargo este diálogo si ha sido tenido en cuenta por los redactores del proyecto de un modo especial tal y como se puede leer en el apartado 4-4 del Informe de Estrategias de Diseño, precisamente titulado "CUATRO NUEVOS BARRIOS - INTEGRANDO LO NUEVO CON LO ANTIGUO", en el que se expresa lo siguiente: *"Con el estudio de las estructuras existentes se han encontrado un número de edificios de interés histórico. Pero para conservar su valor y su relevancia no pueden ser solamente restaurados como monumentos congelados. Deben encontrar un nuevo uso, un nuevo propósito - usos adecuados a su ubicación, forma y características."* *"Las propuestas hacen un llamamiento a la incorporación significativa de una selección de edificios claves dentro de la nueva estructura urbana, cada uno con nuevos usos tanto para la ciudad como para el barrio".*

(Es evidente que no valoran otra cosa que los edificios catalogados. Ellos mismos lo dicen. Ni siquiera parecen haber entendido el sentido de la alegación, reduciéndolo a la catalogación de edificios).

Con las salvedades y acotaciones hechas en el "Informe sobre aspectos de planeamiento relativos a la modificación del PGOU con ordenación detallada de la red ferroviaria central de Valladolid" de fecha 15 de abril del 2008, todo ello se ve reflejado en la ordenación propuesta en la modificación, y de un modo más concreto en su catálogo de bienes protegidos o en el capítulo 5 de la Memoria Vinculante, en el que en la misma descripción de los nuevos barrios se hace referencia explícita al singular papel que han de jugar en ellos los edificios actualmente existentes y que la modificación propone conservar e integrar en los nuevos tejidos urbanos creados. El equipo redactor del proyecto en el apartado 3.3. Objetivos concretos de la actuación enumera y explica las estrategias seguidas en el proyecto según las cuales se han tenido en cuenta y plasmado en los planos de ordenación los aspectos contemplados en la alegación. *"Las ideas que se describirán a continuación son un extracto del documento "Valladolid AVE: Informe de Estrategias de Diseño", que fue redactado en la etapa 2 de los trabajos del equipo redactor y que se anexa como documentación no vinculante a la presente Modificación de Plan General. La propuesta tiene como objetivo generar una nueva estructura urbana para Valladolid, utilizando los terrenos liberados por la recolocación de la línea ferroviaria a cota inferior y la reubicación de los talleres y otras industrias relacionadas con el ferrocarril en la periferia del casco urbano, para crear un nuevo sistema urbano de espacios abiertos, trayectos de acceso y equipamientos urbanos que redefinirán la estructura del centro de la ciudad. Y utilizando este marco, se planifica también la creación de nuevos barrios en los terrenos liberados.*

Los objetivos principales son: (los repiten)

Se afirma en la alegación, entre otras cosas, que el proyecto *"no tiene en cuenta lo que hay a su alrededor"*. Esta afirmación no es correcta, tal y como se

puede comprobar en el apartado 5.2 Los nuevos Barrios donde se plasma que la morfología de estos nuevos barrios está íntimamente relacionada con la trama urbana existente que los rodea. En el caso de Talleres es un entorno urbano consolidado y compacto que influye decisivamente en su ordenación (apartado de la memoria vinculante 5.2.1 Talleres centrales). Sin embargo en Ariza el entorno está disgregado lo cual también explica la forma urbana adoptada (apartados 5.2.2 La Esperanza y el Parque de Ariza y 5.2.2.2. Forma urbana, de la memoria vinculante). La propuesta de Argales intenta dar respuesta a los fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano en el que se encuentra (apartado 5.2.3. Argales de la memoria vinculante) Debido a todo lo anterior, se considera oportuno **desestimar** lo alegado.

De eso se trataría: cuáles son esos “fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano”, y por qué implican esa forma urbana.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Incluye párrafos de la memoria, sin entrar en la argumentación que solicita el alegante.

COVARESA, PAULA LÓPEZ Y PARQUE ALAMEDA

Se presentan alegaciones sobre el impacto en estos barrios en los escritos nº 3, 7, 8 y 15. En todas ellas la respuesta es del mismo tipo: excede del ámbito. Pero ese es precisamente el problema: que afecta a lo que excede del ámbito, sin considerarlo ni tratarlo.

3.2 Descartar el proyecto del túnel de la calle Anselmo Miguel Nieto y estudiar las comunicaciones entre los barrios mediante las rondas.

Respecto al túnel: Tal y como se ha expuesto en el punto 3.1, no se contempla la prolongación del soterramiento en el sur del ámbito. Respecto a las comunicaciones entre los barrios mediante rondas: Las cuestiones alegadas, porque se exceden de su alcance o porque se refieren a temas que se localizan fuera del ámbito, no son objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: No.

Argumenta la respuesta: No. Es evidente que el alegante conoce el ámbito de actuación. Precisamente alega porque no se han interesado por lo que puede suceder fuera de tal ámbito.

3.3 Replantar los jardines próximos a la vía en el paseo Lorenzo Arrazola para recuperar su aspecto anterior.

También en este caso, la solicitud **excede del alcance de la Modificación** que nos ocupa. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: No.

Argumenta la respuesta: No.

7.7 Prolongación de la solución en trinchera hasta pasar la zona de Argales, la de Covaresa e incluso hasta donde pueda crecer la ciudad a medio plazo.

(Se da la misma respuesta que en 3.1: “En el Convenio suscrito...”).

Responde a lo que se plantea: No.

Argumenta la respuesta: No.

8.1 Que las vías del tren pasen soterradas entre los barrios de Paula López y el futuro Argales.

(misma respuesta que en 3.1: “En el Convenio suscrito...”).

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: No.

8.2 La colocación de pantallas acústicas a lo largo de la c/ Treviño, en el barrio de Paula López.

Las cuestiones alegadas, porque se **exceden de su alcance o porque se refieren a temas que se localizan fuera del ámbito**, no son objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: No.
Argumenta la respuesta: No.

15.6 Construcción de un nuevo apeadero en la Zona Sur, frente al actual barrio de Covaresa.

También este punto se refiere a un tema que **se localiza fuera del ámbito y del alcance de la Modificación**, por lo que no es objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: No.
Argumenta la respuesta: No.

FAROLA

Se presentan alegaciones sobre el impacto en este barrio en el escrito nº 6.

6.1 El cambio de ubicación del pasillo verde a la altura del Barrio de la Farola para situarlo junto a las viviendas actuales.

El cambio de ubicación del pasillo verde a la altura del Barrio de la Farola para situarlo junto a las viviendas actuales. La solución adoptada en la Modificación **responde a los criterios considerados oportunos por el equipo redactor** tanto para el diseño del Corredor Sostenible Equipado propuesto (ubicación de las parcelas calificadas como ELV o CSE en la margen oriental del sector, tanto en el tramo de la Avda. de Irún (tramo objeto de la alegación), como en el comprendido entre C/ Guardería Y C/ Daniel del Olmo), como para la consecución de los objetivos de la Modificación en relación con el transporte y la movilidad o con los Espacios Verdes. **Estos criterios han sido descritos** en la Memoria Vinculante: 5.1 Descripción de la ordenación propuesta. Corredor Ferroviario. Entre estos criterios se encuentran los de mantener la continuidad tanto del espacio libre público propuesto como la del viario local existente. En este caso, como se describe en la Memoria Vinculante 5.1.3.1 Descripción de la ordenación propuesta - Corredor ferroviario - Tramo Sur - Estructura viaria, **la ubicación del corredor en el lado de las viviendas daría como resultado una excesiva fragmentación del espacio libre para permitir la circulación local, propuesta en “U”. Se considera que la distancia de las viviendas al corredor es reducida, por lo que el disfrute del corredor queda igualmente garantizado.** Por lo tanto, se propone **desestimar** este punto.

En este caso sí se presentan argumentos que contestan a lo requerido por el alegante.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: No.

6.2 Evitar que la calle del Sol sea utilizada como nuevo eje transversal de comunicación entre las zonas Este y Oeste de la ciudad.

La mencionada calle **no es un eje fundamental dentro de la propuesta**. Es un vial que mantendrá el carácter que tiene actualmente, el de tráfico local con circulación en sentido único. Presenta la característica de terminar en la Esperanza; por lo tanto **no tiene la necesaria continuidad con los grandes ejes**. Las relaciones de comunicación entre las zonas Este y Oeste están encomendadas al Camino de la Esperanza (hacia Arco de Ladrillo), y a la calle Hípica (hacia Paseo Zorrilla). Por lo tanto, **no procede** lo alegado en este punto, ya que se entiende que lo solicitado ha sido ya considerado.

También se argumenta en este caso.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: No.

ENTORNO DE ARGALES

Se presentan alegaciones sobre el impacto en este barrio en el escrito nº 13.

13.3.2 Mejora del futuro del entorno del nuevo barrio de Argales, y en particular del polígono.

Las cuestiones alegadas, debido a que exceden de su alcance o porque **se refieren a temas localizados fuera del ámbito**, no son objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: No. Se despacha sin entrar a analizar la cuestión, que evidentemente tiene que ver con el plan expuesto al público.

17.3.7 Mejorar la conectividad del nuevo barrio de Argales, limitada por la existencia de la Ronda Interior Sur y por mantener las vías del tren en superficie.

El barrio estará conectado con el polígono de Argales a través de dos accesos situados en el extremo Norte y en la zona Este (junto al colegio internacional) y dos pasarelas peatonales. Además, se ha propuesto un túnel que asimismo conecte el nuevo barrio de Argales con el existente de Paula López. **Así pues, se considera adecuadamente resuelta la accesibilidad** al futuro barrio. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: No. No se argumenta que sea ni adecuado ni suficiente. Es meramente descriptivo de lo que se propone.

BELÉN

Se presentan alegaciones sobre el impacto en este barrio en los escritos nº 18 y 27.

18.3.1 Integración de los bordes en el tramo Norte Mayor número de conexiones en el barrio de Belén.

Según se explica en el documento de estrategias del proyecto y en el apartado 3.3 Objetivos concretos de la actuación de la Memoria Vinculante: “La propuesta tiene como objetivo generar una nueva estructura urbana para Valladolid, utilizando los terrenos liberados por la recolocación de la línea ferroviaria a cota inferior y la reubicación de los talleres y otras industrias relacionadas con el ferrocarril en la periferia del casco urbano, para crear un nuevo sistema urbano de espacios abiertos, trayectos de acceso y equipamientos urbanos que redefinirán la estructura del centro de la ciudad. Y utilizando este marco, se planifica también la creación de nuevos barrios en los terrenos liberados.

Los objetivos principales son:

- Reconectar la trama urbana fracturada por la línea ferroviaria
- Crear una estructura urbana reforzada para el conjunto de la ciudad
- Reconectar la ciudad histórica con sus alrededores
- Crear un sistema de transporte integral apropiado a la escala de la nueva Valladolid.
- Contribuir a la creación de una ciudad más sostenible con una red de espacios abiertos
- Reorientar las dos mitades de la ciudad para que se miren mutuamente
- Fortalecer los Barrios existentes
- Crear nuevos Barrios”

El alegante comenta la necesidad de integración de la propuesta urbana con los barrios existentes. El equipo redactor ha hecho especial hincapié en esta relación entre la trama urbana existente y la antigua, tal y como se puede comprobar en el apartado 5.2 Los nuevos Barrios donde queda reflejado que la morfología de estos nuevos barrios está relacionada con la trama urbana existente que los rodea. En el caso de Talleres es un entorno urbano consolidado y compacto que influye decisivamente en su ordenación (apartado de la memoria vinculante 5.2.1 Talleres centrales). Sin embargo en Ariza el entorno está disgregado lo cual también explica la forma urbana adoptada (apartados 5.2.2 La Esperanza y el Parque de Ariza y 5.2.2.2. Forma urbana, de la memoria vinculante). La propuesta de Argales intenta dar respuesta a los fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano en el que se encuentra (apartado 5.2.3.Argales de la memoria vinculante) Respecto al mayor número de conexiones en el Barrio de Belén, se han tenido en cuenta los informes municipales y se ha mejorado la comunicación a través de la Avenida del Valle Esgueva. La conexión planteada con el sector los santos - pilarica no es posible en la medida en que dicho sector no se diseña viario transversal al corredor en el tramo referido. Por tanto, queda **desestimada** la alegación presentada.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí. No compartimos la respuesta, pero se da una respuesta.

27.2 Contemplar en la Modificación la avenida Valle de Esgueva como una vía local.

Esta vía será en el futuro la conexión natural con la calle Cuesta del Tomillo y con la carretera de Renedo. Se han estudiado los barrios nuevos y los antiguos incrementando los pasos perpendiculares al ferrocarril, dotándolos de este

modo de mayor accesibilidad en el sentido Este-Oeste. En concreto, en la Memoria Vinculante (apartado 6.1) se recoge lo siguiente: Para ello, se propone la construcción de un boulevard en superficie y se permite el cruce a nivel de todas las calles perpendiculares al mismo. Con esto se consigue conectar dos zonas de la ciudad que en la actualidad, únicamente disponen de dos puntos de unión en su tramo Norte. El aumento de las conexiones transversales redundará en una notable mejora de la congestión en algunas zonas como en la calle Labradores y en el Paseo de San Isidro. El tráfico que se concentraba en estos dos únicos puntos tiene ahora más alternativas para llegar o salir del centro de la ciudad. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

27.3 Evitar convertir la calle Nochevieja en un viario de uso intensivo.

En el caso de la plaza Aviador Gómez Barco y la calle Nochevieja, se considera necesaria su conexión con los viales al otro lado del corredor para permitir la correcta comunicación de los barrios situados a ambos lados del mismo. Consecuentemente, las calles de esta zona norte de la ciudad no tendrán otro uso que el de servir al tráfico local y por lo tanto no se convertirán en viario intensivo. Se pretende con la actuación modificar las pautas de movilidad, intentando reducir el uso del vehículo privado con una apuesta clara por el transporte público. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

9. Alegaciones relativas al Catálogo

Se ha alegado en los escritos 23, 25 y 26. Se rechaza todo.

23.12 Edificios catalogados: que la marquesina de la estación se reubique en su posición original.

Se afirma en la alegación que: *“la Marquesina se puede y debe quedar donde esta, es innecesario su traslado”*. Esta afirmación resulta, en principio, contradictoria con lo expresado en el Estudio de Impacto Ambiental incluido en el Estudio Informativo Complementario: Acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana. Actuación en el Pasillo Ferroviario (RESOLUCIÓN de 21 de julio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre dicho Estudio Informativo) en el que se indica, respecto a la Marquesina: *“Se desmontará antes de iniciar las obras y se repondrá en el lugar más conveniente”*.

Por tanto, la pasarela metálica y la marquesina podrán desmontarse para su traslado a otra ubicación según sea lo más conveniente para el desarrollo de estas áreas en las que se encuentran ubicadas. En el caso de la marquesina de la estación, su traslado favorecerá el cumplimiento de las necesidades funcionales del nuevo edificio. Así quedará reflejado en la actualización del Catálogo de bienes protegidos y yacimientos arqueológicos de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, donde, tanto marquesina como pasarela, tendrán un grado de protección PE protección de elementos, desarrollado específicamente para garantizar adecuadamente la preservación de los valores culturales de este y otros elementos, que puedan verse afectados por el desarrollo de las obras ferroviarias aprobadas, de modo coherente con sus propias características. Por tanto queda desestimada la alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Como se ve, no se argumenta por qué debe trasladarse la marquesina. Sólo se dice que su traslado “favorecerá el cumplimiento de las necesidades funcionales del nuevo edificio”. Es lo mismo que no decir nada. Pues es evidente que es mejor no tener ningún condicionante que tenerlo. Pero ¿es realmente necesario quitar la marquesina? ¿Por qué?

23.12.1 Edificios catalogados: el Depósito de Máquinas debe cuidarse su espacio circundante y ser de uso ciudadano.

Tal y como se puede leer en el apartado la memoria vinculante 5.2.1 Talleres Centrales 5.2.1.1 Actividades e identificación de los barrios: *“Además, se propone un gran equipamiento en el antiguo depósito de locomotoras, otro, en altura, en la propia prolongación del eje Recoletos, en un punto de máxima representatividad para el nuevo barrio. Tanto los grandes equipamientos propuestos, como la calle de prioridad peatonal y uso comercial, no sólo dotarán al nuevo barrio, sino también a los barrios vecinos, aprovechándose así la oportunidad de mejorar la situación en los barrios existentes a través de la nueva operación urbana, y desdibujando las fronteras sociales.”*

Por tanto, el depósito de máquinas, junto a otros elementos de interés histórico, se consideran piezas fundamentales en el nuevo barrio de talleres tal y como continúa explicando la memoria vinculante: *“La conservación de edificios preexistentes de la etapa industrial y ferroviaria en Valladolid que se destinarán a usos públicos para los barrios o la ciudad en general, permite aprovechar el significado formal que estas edificaciones aportan y pretende defender una relación justa entre pasado y futuro. Todos los edificios públicos propuestos - nuevos o “recuperados” se insertan en la red de espacios públicos general y polarizan los flujos urbanos.”*

Según los planos de ordenación de usos de plantas sobre rasante: Uso_05 y Uso_06 el antiguo depósito de máquinas tiene calificación de EQ (equipamiento) y su espacio circundante de ELP (espacio libre plaza) por tanto y debido a todo lo anterior, se considera que en la actuación ya se cumple lo alegado. De todos modos, el alcance del instrumento de la Modificación del PGOU, como corresponde al de un Plan General, no contempla la especificación del uso al que se destinan los suelos calificados como “uso equipamiento”. Es el Ayuntamiento quien, en una fase posterior, y en base las necesidades y disponibilidad encontradas, establecerá el destino de dichos suelos. Por tanto, se **desestima** lo alegado

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

25.5. Elementos catalogados. 25.5.1. Marquesina y pasarela, que sean reubicadas en su posición original

La pasarela metálica y la marquesina podrán desmontarse para su traslado a otra ubicación según sea lo más conveniente para el desarrollo de estas áreas en las que se encuentran ubicadas. En el caso de la marquesina de la estación, su traslado favorecerá el cumplimiento de las necesidades funcionales del nuevo edificio. Así quedará reflejado en la actualización del Catálogo de bienes protegidos y yacimientos arqueológicos de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, donde tanto marquesina como pasarela tendrán un grado de protección PE protección de elementos. Por tanto queda **desestimada** la alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. No argumenta, sólo describe.

26.3. Se definan los usos del patrimonio protegido y se reserve financiación de la operación de la venta de los suelos para su ejecución.

a. En relación a la definición de usos del patrimonio protegido: Los usos están definidos en la propuesta. Las determinaciones dadas resultan coherentes tanto desde el punto de vista patrimonial como del uso de equipamientos, y es conforme tanto con la Legislación Urbanística, en concreto, con el artículo 84 (CATALOGACIÓN) y el artículo 115 (CATÁLOGO) del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, como con la Normativa de Protección del Patrimonio, a la vista del informe emitido por la administración competente (Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León). Además se aprecia coherencia con los CRITERIOS SEGUIDOS EN LA ADAPTACIÓN Y PRINCIPALES DETERMINACIONES RESULTANTES de la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana vigente (apdo 3.4.2. Equipamientos 1) Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

b. En relación a la reserva de financiación de la operación de la venta de los suelos para su ejecución: Los propietarios de suelo, con la aprobación definitiva del proyecto de reparcelación, entregarán las parcelas destinadas a dotaciones

públicas al Ayuntamiento, quien posteriormente y en función de las necesidades detectadas en el ámbito de la actuación urbanística, acordará su cesión a las Administraciones Públicas que tengan la competencia sobre el tipo de equipamiento a ejecutar. La asunción de los costes de la implantación de los equipamientos corresponderá en su momento a la Administración Pública que los ejecute (ahora desconocido). Si se tratara de patrimonio de propiedad privada, corresponderá a los titulares de los bienes su conservación. En todo caso, no es objeto de este documento de planeamiento establecer las responsabilidades a este efecto. Por lo tanto, se propone desestimar esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

10. Alegaciones críticas con las densidades previstas en los nuevos barrios

Se discrepa de las densidades planteadas en los escritos nº 4, 15, 17, 18, 23, 24 y 26. Se desestiman todas.

4.5 La revisión de las densidades parciales de los nuevos barrios.

Las densidades de viviendas establecidas en el proyecto son inferiores a las máximas permitidas por la legislación urbanística, tal y como queda reflejado en el apartado 7.5 Densidad edificatoria de la memoria vinculante, se cumple en toda la actuación con los límites establecidos por el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (RUCyL), en su artículo. 86.3.a y por el 173 del PGOU: “El Índice de Edificabilidad Absoluta asciende a 0,9774 metro cuadrado construido por metro cuadrado de suelo, expresado sin ponderación alguna. Expresado por hectárea, equivale a 9.774 metros cuadrados construidos. Se respeta el límite de densidad de 10.000 metros cuadrados construidos por hectárea determinado por el artículo 86.2.c.1º del RUCyL. Descontando la superficie de sistemas generales, la superficie neta del Sector asciende a: $986.055 - 119.817 = 866.238$ (86,62ha). Por lo que la edificabilidad total equivale a: $866.238 \times 0,9774 = 846.661$ m²c, limitados a 846.661 m²c”

La citada Normativa no establece que el cálculo de la densidad de población en Suelo Urbano No Consolidado tenga que hacerse sobre ámbitos parciales internos al Sector, ni establece la necesidad de delimitar este tipo de ámbitos a tal efecto. Sin perjuicio de lo anterior, cabría añadir que las densidades parciales que puedan calcularse dependerán del ámbito de cálculo que se elija. En el apartado 7.7 densidad de población también se justifica el cumplimiento de la normativa:” El parque residencial mínimo asciende a 3.513 viviendas, distribuidas en el conjunto del Sector. Asimismo el parque máximo asciende a 5.972 viviendas. En relación con la superficie neta, la densidad de viviendas por hectárea asciende a:

- mínimo = $3.513 / 85,993 = 40,85$ viviendas/hectárea
- máximo = $5.972 / 85,993 = 69,45$ viviendas/hectárea

Por lo que se respetan el mínimo de 30 y el máximo de 70 determinados por el artículo 86.3.a.1º del RUCyL.” Además, en la tabla adjunta correspondiente a Parque Residencial del apartado 10.1 Características del sector de la memoria vinculante, se puede comprobar que no se superan las 70 viviendas /ha establecidas como densidad máxima en el artículo 86.3 del RUCyL y 173 del PGOU.

Parque Residencial *Normativa*
Nº máximo de viviendas 5.972 viv
Nº mínimo de viviendas 3.513 viv
Densidad máxima 69,45 viv/ha
Densidad mínima 40,85 viv/ha
Índice de integración social 30,08%

Todo lo anterior demuestra que las densidades aplicadas cumplen la normativa vigente pero, sin embargo, están siempre cercanas a la máxima permitida, esto

se debe a la aplicación del concepto de ciudad compacta, explicado en el apartado 3.2.1 Urbanismo y desarrollo sostenible de la memoria vinculante: “Más allá de las oportunidades sociales del modelo de la ciudad densa, ésta puede aportar mayores ventajas ecológicas. Las ciudades densas pueden diseñarse mediante una planificación integradora con el fin de aumentar el rendimiento energético, consumir menos recursos, producir menos polución, recuperar zonas de las ciudades cuyo uso ha quedado obsoleto y así evitar expandirse sobre el paisaje rural. Debido a estas razones se ha tratado de profundizar en la idea de “ciudad compacta” para Valladolid: una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapan, y donde las comunidades pueden integrarse en su vecindario.” Debido a todo lo anterior se decide **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. No entra a analizar las densidades propuestas en relación a la zona en que se encuentran los nuevos barrios, ya de por sí densificada. No tiene sentido hablar de ciudad compacta en abstracto.

15.4 Densidades parciales desproporcionadas y al margen de la ley

(Se da la misma respuesta que a 4.5)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

17.3 Las densidades parciales superan el límite, hay excesiva edificabilidad

(Se da la misma respuesta que a 4.5)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

23.9 Reducción de la densidad en los nuevos barrios, debe cumplirse el índice de 70 viviendas/hectárea que marca el PGOU.

(Se da la misma respuesta que a 4.5)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

24.3.2 Rebajar la edificabilidad hasta un máximo de 70 viv./Ha. en las cuatro grandes áreas donde se materializan los aprovechamientos lucrativos.

(Se da la misma respuesta que a 4.5)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

26.5. densidad desmesurada de viviendas ya que están en el límite máximo de 70 viv/ha.

(Se da la misma respuesta que a 4.5)

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

18.2 Densidad y usos 18.2.1 Equilibrar los valores de densidad y edificabilidad asignados a cada barrio y hacerlos directamente proporcionales a la asignación de equipamientos locales Transporte público eficiente y de calidad.

En ningún lugar del documento de la Memoria Vinculante de la Modificación se expresa, ni implícita ni explícitamente, que las decisiones tomadas por sus redactores sobre la densidad del sector y su distribución en el mismo respondan a planteamientos financieros, como parece indicar el alegante. Sin embargo, es posible encontrar a lo largo de la documentación de la modificación argumentos justificativos de lo adecuado de la opción adoptada en la misma respecto a la densidad (en la Memoria Vinculante en los apartados 3.3.4.4. - Densidad; 5.2.1. Talleres Centrales; 5.2.3.2. Configuración formal de Argales), resultando al respecto especialmente significativo en relación con ello:

- Lo expuesto en la página 13 de la Memoria Vinculante, al situar los objetivos de la actuación en el marco de la relación entre Urbanismo y desarrollo sostenible: - La consideración simultánea de sostenibilidad y densidad a la hora de plantear los objetivos en relación a los nuevos barrios en la Memoria Vinculante, entre los que se plantea expresamente la conveniencia de una "alta densidad en puntos muy estudiados, en base a criterios de diseño a nivel de ciudad". - El planteamiento expreso de la vinculación entre la sostenibilidad buscada y la forma urbana planteada (resultante entre otros parámetros de la densidad edificatoria propuesta) que se hace en el apartado 7.10 de la memoria vinculante: "En el ámbito de un instrumento de ordenación detallada la sostenibilidad se entiende de dos maneras. En primer lugar la sostenibilidad de la forma urbana, tratada en los capítulos 3 y 5 de la presente memoria. En segundo lugar la sostenibilidad de la arquitectura que va a permitir el plan de urbanismo."

En relación con lo alegado respecto a la densidad, cabe decir que, según el artículo 36 de la Ley de Urbanismo (Sostenibilidad y protección del medio ambiente), el planeamiento urbanístico tendrá como objetivo la mejora de la calidad de vida de la población mediante el control de la densidad humana y edificatoria, y a tal efecto se atenderá a los siguientes criterios y normas: (...) c) En los sectores de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable, el planeamiento no podrá contener determinaciones de las que resulte una densidad superior a 70 viviendas ó 10.000 metros cuadrados por hectárea, en los Municipios con población igual o superior a 20.000 habitantes.

Sin perjuicio de la actualización de los datos en el nuevo documento a presentar, a la hora de definir la superficie del Sector Neto, la densidad máxima de población del Sector establecida en la Modificación de 69,45 viviendas/hectárea (Apartado nº 7 de la Memoria Vinculante Relación de las determinaciones con carácter general) y calculada como el número máximo de viviendas edificables por cada hectárea del sector, excluyendo de la superficie del sector los terrenos reservados para sistemas generales, tal y como dispone el artículo 86.3.a del RUCyL, es inferior a la de 70 viviendas/hectárea establecida en el artículo 36 de la Ley de Urbanismo para la mejora de la calidad de vida de la población. Así se reconoce en la propia alegación. La citada Normativa no establece que el cálculo de la densidad de población en Suelo Urbano No Consolidado haya de hacerse sobre ámbitos parciales internos al Sector, ni establece la necesidad de delimitar este tipo de ámbitos a tal efecto. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Un planeamiento de esta envergadura debería justificar la propuesta planteada en cada zona, y sus implicaciones en los barrios colindantes. En ningún momento se explica por qué no es necesario analizarlo por zonas, ni se aportan justificaciones detalladas.

24.3. Que se reconsideren las edificabilidades y aprovechamientos adjudicados a cada zona del ámbito.

La alegación parece reivindicar un modelo basado en un patrón equidistributivo que trate cada área como un subsector autónomo. Sin embargo, el criterio que preside la ordenación urbanística de todo el ámbito responde a una concepción de ciudad amplia que considera el conjunto de necesidades, potencialidades y dotaciones del entorno urbano y del resto del sector del que forma parte. Por lo tanto, así es como deben leerse las propuestas, y por lo tanto, las edificabilidades y aprovechamientos adjudicados a cada zona. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Esto no es una justificación urbanística. Es una declaración de intenciones.

11. Alegaciones relativas al diseño de los nuevos barrios

En este capítulo se repite todo muchísimas veces. Si el lector tiene paciencia (hace falta mucha paciencia) podrá comprobar cómo se pegan los mismos párrafos de la memoria una y otra y otra vez. ¿Contestar al alegante, a lo que concretamente se dice?: muy pocas veces.

INTEGRACIÓN EN SU ENTORNO

4.11 El estudio de la integración del proyecto en su entorno urbano.

Según se explica en el documento de estrategias del proyecto y en el apartado 3.3 Objetivos concretos de la actuación de la Memoria Vinculante: “La propuesta tiene como objetivo generar una nueva estructura urbana para Valladolid, utilizando los terrenos liberados por la recolocación de la línea ferroviaria a cota inferior y la reubicación de los talleres y otras industrias relacionadas con el ferrocarril en la periferia del casco urbano, para crear un nuevo sistema urbano de espacios abiertos, trayectos de acceso y equipamientos urbanos que redefinirán la estructura del centro de la ciudad. Y utilizando este marco, se planifica también la creación de nuevos barrios en los terrenos liberados.

Los objetivos principales son: [y los enuncia]. Afirma el alegante que el diseño urbano que rodea el entorno de la actuación no ha sido tenido en cuenta, que “no hay una vinculación con el contexto de la ciudad ni con los bordes urbanos”. Esta afirmación no es correcta, tal y como se puede comprobar en el apartado 5.2 Los nuevos Barrios donde se plasma que la morfología de estos nuevos barrios está relacionada con la trama urbana existente que los rodea. En el caso de Talleres es un entorno urbano consolidado y compacto que influye decisivamente en su ordenación (apartado de la memoria vinculante 5.2.1 Talleres centrales). Sin embargo en Ariza el entorno está disgregado lo cual también explica la forma urbana adoptada (apartados 5.2.2 La Esperanza y el Parque de Ariza y 5.2.2.2. Forma urbana, de la memoria vinculante). La propuesta de Argales intenta dar respuesta a los fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano en el que se encuentra (apartado 5.2.3.Argales de la memoria vinculante) Por tanto, queda desestimada la alegación presentada.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Se limita a decir que sí se ha tenido en cuenta, y aporta un argumento global: “En Ariza el entorno está disgregado lo cual también explica la forma urbana adoptada”. ¿Ya está?

ARGALES

El diseño propuesto para Argales no le gusta a nadie. Eso es evidente. Sin embargo, de las 7 alegaciones que se han presentado específicas sobre esta zona, se han rechazado todas. No se ha admitido ni un solo cambio, ni un mínimo ajuste. Nada. Al parecer, el diseño planteado es perfecto. En concreto, y aparte de las críticas a la concepción general de la zona, se rechazan tres cosas: la elevada densidad de este ámbito, su deficiente accesibilidad y que no llegue el soterramiento (y que ni siquiera se diseñe pensando en que pudiera llegar en el futuro). La densidad se rechaza diciendo que cumple la ley y aludiendo en bruto a la teoría de la ciudad

compacta (qué vergüenza). Sobre la accesibilidad únicamente se dice que es correcta la que han planteado, describiéndola, pero sin entrar a analizarla. Y sobre el soterramiento, ni siquiera se plantea que sería deseable su extensión, sino que se limitan a cumplir el encargo. Los alegantes ya sabían cuál era el encargo. Para que les contestasen eso no habrían hecho ninguna alegación.

4.6 Replanteamiento de la ordenación del Nuevo Barrio de Argales: densidad, accesibilidad, soterramiento.

En relación a la densidad: La alegación parece reivindicar un modelo basado en un patrón equidistributivo de densidades y reservas que trate el área considerada como un subsector autónomo. Sin embargo, el criterio que preside la ordenación urbanística de todo el ámbito responde a una concepción de ciudad amplia, que considera el conjunto de necesidades, potencialidades y dotaciones del entorno urbano y del resto del sector del que forma parte. De hecho, en la Memoria Vinculante (punto 3.3.4.4. Densidad) se plantea expresamente la conveniencia de una “alta densidad en puntos muy estudiados, en base a criterios de diseño a nivel de ciudad”. Por lo tanto, así es como deben leerse las propuestas de superficies construidas y espacios libres.

En relación a los accesos al barrio: El barrio estará conectado con el polígono de Argales a través de dos accesos situados en el extremo Norte y en la zona Este (junto al colegio internacional) y dos pasarelas peatonales. Además, se ha propuesto un túnel que asimismo conecte el nuevo barrio de Argales con el existente de Paula López. Por lo tanto, se considera adecuadamente resuelta la accesibilidad al futuro barrio.

En relación al soterramiento: En el Convenio suscrito por el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE y GIF (actual ADIF) con fecha 6 de noviembre de 2002 (B.O.E. nº 129, de 30 de mayo de 2003) se decidió cuáles iban a ser las áreas de la ciudad implicadas en el soterramiento del actual trazado de la ferrocarril. El Estudio Informativo del proyecto de acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana, aprobado técnicamente en el año 2002 por la Secretaría de Estado de Infraestructuras, decidió la opción de un soterramiento mediano - corto (de aproximadamente 5 km. entre túnel y transiciones) bajo el corredor existente para la línea de alta velocidad (sólo para viajeros) y una variante por el este para la línea ordinaria especializada en mercancías. Por otra parte, en diciembre del 2005 la Dirección General de Ferrocarriles aprobó provisionalmente otros Estudios Informativos Complementarios, en los que se han concretado los soterramientos del Pinar de Antequera y de la ciudad de Valladolid. En la redacción de la Modificación del PGOU para su aprobación inicial han sido propuestas, para su soterramiento, únicamente las áreas aprobadas acordadas en el Convenio del 2003 y de acuerdo a los proyectos ferroviarios presentados hasta la fecha. Asimismo en la Modificación que se está tramitando actualmente se mantiene, con los necesarios ajustes derivados de los Informes Municipales y Sectoriales correspondientes, la delimitación del Ámbito aprobada inicialmente y el Sector definido. Por lo tanto, se propone desestimar esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Se limita a insistir en lo que han hecho, sin explicar por qué es mejor que lo que plantea el alegante. Este último indica que lo lógico es que, dado el tamaño de la zona de Argales planteada, cumplierse los estándares legales esa misma zona. El redactor no explica por qué es mejor que en esa zona se incumplan tales estándares.

17.3.6 La ordenación del Nuevo Barrio de Argales está fuera de lugar.

Consideran los alegantes que “la ordenación del Nuevo Barrio de Argales está fuera de lugar” el equipo redactor ha explicado ampliamente la ordenación de

Argales tal y como se puede leer a continuación. La propuesta que se ha hecho en Argales nace como consecuencia de los fuertes condicionantes existentes tal y como se explica en el **apartado 5.2.3 Argales de la Memoria Vinculante**: “La propuesta para Argales intenta dar respuesta a los fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano en el que se encuentra esta área: Su condición de vecindad con el trazado ferroviario previo a su soterramiento (en trinchera) Su división visual y física por el paso elevado de la ronda perimetral V-20 Su linde al Norte y al Este con el polígono industrial de Argales La desarticulación urbana generada por la tipología en bloque abierto disperso al otro lado de las vías del tren Su vecindad hacia el Sur con el Sistema General de Espacio Libre “Parque de Argales” (única condición positiva)” **En el apartado 5.2.3.1 Usos y Actividades**. Centro del barrio, se detalla la ordenación haciendo especial hincapié en las zonas verdes cuestionadas por el alegante: “El gran impacto urbano que producen los elementos de contorno y existencias que nos hemos encontrado y la dificultad de articular formalmente espacios urbanos de carácter residual, como el espacio originado alrededor del puente de la ronda, nos han llevado asentar sobre este punto como núcleo de fuerte actividad urbana, haciendo de los defectos, virtudes, y ubicando en esta zona un centro urbano con usos mixto de servicios de gran visibilidad desde la V-20.

Así, flanqueado por dos torres de oficinas, se crea una plaza pública debajo del viaducto -que gracias a su gálibo, sus características constructivas y su estado de conservación es un espacio más interesante que el que cabría esperar- que conecta ambas partes del nuevo barrio, de un modo similar al que en el Southbank de Londres, donde a través de espacios similares se logra dar continuidad a un paseo fluvial antes inexistente. Este núcleo urbano resuelve no sólo el aspecto simbólico, también puede actuar como motor urbanístico de la zona. Se produce una reconfiguración espacial que revaloriza la singularidad del puente, y que a su vez mejora las condiciones del entorno facilitando la inserción de bloques residenciales a ambos lados de la pastilla de Argales, protegidos del impacto del tráfico de la ronda por la presencia del núcleo terciario. Este centro es el núcleo de toda la intervención en Argales. En él confluyen todos los usos posibles: La gran zona verde lineal, paralela a las vías del tren Algunos de los nuevos equipamientos previstos en Argales, incluso dos propuestos en una edificación existente que se aconseja conservar Viviendas protegidas al Norte y viviendas libres al Sur Carril bici Zonas verdes La única conexión rodada posible entre ambos lados de la pastilla Argales La zona verde lineal, no es el único espacio público en Argales, es evidente que este espacio además, de cumplir con funciones de protección frente al ferrocarril, está en continuidad con el eje verde que define la propuesta. Pero existen otros espacios verdes (espacios libres plaza situados entre las dos franjas de edificios centrales) para el uso y disfrute por parte de los vecinos del barrio. Se **desestima** la alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Repite fragmentos de la memoria como un pagagayo, sin entrar en el fondo del asunto.

18.2.2 Mejorar los parámetros de Argales, redefiniendo la densidad y edificabilidad, para equilibrar su cualificación frente a otros barrios más favorecidos.

Esta alegación **ya ha sido parcialmente contestada en la anterior, 18.2.1** en lo referido a la relación entre densidad y criterios de planeamiento. **Las densidades de viviendas establecidas en el proyecto son inferiores a las máximas permitidas por la legislación urbanística**, tal y como queda reflejado en el apartado 7.5 Densidad edificatoria de la memoria vinculante, se cumple en toda la actuación con los límites establecidos por el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (RUCyL), en su artículo. 86.3.a y por el 173 del PGOU: “El Índice de Edificabilidad Absoluta asciende a 0,9774 m² construido por m² de suelo, expresado sin ponderación alguna. Expresado por hectárea, equivale a

9.774 metros cuadrados construidos. Se respeta el límite de densidad de 10.000 metros cuadrados por hectárea determinado por el artículo 86.2.c.1º del RUCyL. Descontando la superficie de sistemas generales, la superficie neta del Sector asciende a: $986.055 - 119.817 = 866.238$ (86,62ha) Por lo que la edificabilidad total equivale a: $866.238 \times 0,9774 = 846.661$ m²c, limitados a 846.661 m²c” La citada Normativa no establece que el cálculo de la densidad de población en Suelo Urbano No Consolidado tenga que hacerse sobre ámbitos parciales internos al Sector, ni establece la necesidad de delimitar este tipo de ámbitos a tal efecto.

Sin perjuicio de lo anterior, cabría añadir que las densidades parciales que puedan calcularse dependerán del ámbito de cálculo que se elija. En el apartado 7.7 densidad de población también se justifica el cumplimiento de la normativa:” El parque residencial mínimo asciende a 3.513 viviendas, distribuidas en el conjunto del Sector. Asimismo el parque máximo asciende a 5.972 viviendas. En relación con la superficie neta, la densidad de viviendas por hectárea asciende a: -mínimo = $3.513 / 85,993 = 40,85$ viviendas/hectárea - máximo = $5.972 / 85,993 = 69,45$ viviendas/hectárea. Por lo que se respetan el mínimo de 30 y el máximo de 70 determinados por el artículo 86.3.a.1º del RUCyL.” Además, en la tabla adjunta correspondiente a Parque Residencial del apartado 10.1 Características del sector de la memoria vinculante, se puede comprobar que no se superan las 70 viviendas /ha establecidas como densidad máxima en el artículo 86.3 del RUCyL y 173 del PGOU.

[incluye cuadro]

Todo lo anterior demuestra que las densidades aplicadas cumplen la normativa vigente pero, sin embargo, están siempre cercanas a la máxima permitida, esto se debe a la aplicación del concepto de ciudad compacta, explicado en el apartado 3.2.1 Urbanismo y desarrollo sostenible de la memoria vinculante: “Más allá de las oportunidades sociales del modelo de la ciudad densa, ésta puede aportar mayores ventajas ecológicas. Las ciudades densas pueden diseñarse mediante una planificación integradora con el fin de aumentar el rendimiento energético, consumir menos recursos, producir menos polución, recuperar zonas de las ciudades cuyo uso ha quedado obsoleto y así evitar expandirse sobre el paisaje rural. Debido a estas razones se ha tratado de profundizar en la idea de “ciudad compacta” para Valladolid: una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapan, y donde las comunidades pueden integrarse en su vecindario.” Debido a todo lo anterior se decide desestimar lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Reitera que se cumple la ley (aunque está por ver), y no argumenta por qué es mejor cargar la densidad en Argales.

21.2. Argales tiene un carácter aislado y una elevada densidad.

La propuesta que se ha hecho en Argales nace como consecuencia de la condición urbana de esa zona tal y como se explica en el apartado 5.2.3 Argales de la Memoria Vinculante: “La propuesta para Argales intenta dar respuesta a los fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano en el que se encuentra esta área: Su condición de vecindad con el trazado ferroviario previo a su soterramiento (en trinchera) Su división visual y física por el paso elevado de la ronda perimetral V-20 • Su linde al Norte y al Este con el polígono industrial de Argales La desarticulación urbana generada por la tipología en bloque abierto disperso al otro lado de las vías del tren Su vecindad hacia el Sur con el Sistema General de Espacio Libre “Parque de Argales” (única condición positiva)” Considera el alegante que Argales tiene un carácter aislado y unas densidades elevadas, Sin embargo, queda patente que esto no es, ni la intención ni el resultado final, puesto que los redactores del proyecto han expresado tanto en documentos gráficos (planos de condiciones

de la edificación CE0_01 y 02) y en numerosos puntos de la memoria vinculante aquí citados, que el nuevo barrio tiene densidades dentro de los límites marcados por la normativa.

Respecto a este último tema de las densidades y su relación con los criterios de planeamiento se ha respondido ya en la alegación 18.2.1. pero también se justifica en el apartado 7.5 Densidad edificatoria de la memoria vinculante se cumple en toda la actuación con los límites establecidos por el RUCyL: “El Índice de Edificabilidad Absoluta asciende a 0,9774 metro cuadrado construido por metro cuadrado de suelo, ... [etc.; lo repite]. Todo lo anterior demuestra que las densidades aplicadas cumplen la normativa vigente pero, sin embargo, están siempre cercanas a la máxima permitida, esto se debe a la aplicación del concepto de ciudad compacta, explicado en el apartado 3.2.1 Urbanismo y desarrollo sostenible de la memoria vinculante: “Más allá de las oportunidades sociales del modelo de la ciudad densa, ésta puede aportar mayores ventajas ecológicas. Las ciudades densas pueden diseñarse mediante una planificación integradora con el fin de aumentar el rendimiento energético, consumir menos recursos, producir menos polución, recuperar zonas de las ciudades cuyo uso ha quedado obsoleto y así evitar expandirse sobre el paisaje rural. Debido a estas razones se ha tratado de profundizar en la idea de “ciudad compacta” para Valladolid: una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapan, y donde las comunidades pueden integrarse en su vecindario.” Por lo tanto, se **desestima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

21.2.1 Críticas al espacio de Argales bajo el viaducto y junto a las vías.

La propuesta que se ha hecho en Argales nace como consecuencia de la condición urbana de esa zona tal y como se explica en el apartado 5.2.3 Argales de la memoria vinculante, adjunto en la alegación anterior 21.2 Además, En el apartado 5.2.3.1 Usos y Actividades. Centro del barrio, se detalla la ordenación haciendo especial hincapié en las zonas verdes cuestionadas por el alegante: “El gran impacto urbano que producen los elementos de contorno y existencias que nos hemos encontrado y la dificultad de articular formalmente espacios urbanos de carácter residual, como el espacio originado alrededor del puente de la ronda, nos han llevado asentar sobre este punto como núcleo de fuerte actividad urbana, haciendo de los defectos, virtudes, y ubicando en esta zona un centro urbano con usos mixto de servicios de gran visibilidad desde la V-20. Así, flanqueado por dos torres de oficinas, se crea una plaza pública debajo del viaducto -que gracias a su gálibo, sus características constructivas y su estado de conservación es un espacio más interesante que el que cabría esperar- que conecta ambas partes del nuevo barrio, de un modo similar al que en el Southbank de Londres, donde a través de espacios similares se logra dar continuidad a un paseo fluvial antes inexistente. Este núcleo urbano resuelve no sólo el aspecto simbólico, también puede actuar como motor urbanístico de la zona. Se produce una reconfiguración espacial que revaloriza la singularidad del puente, y que a su vez mejora las condiciones del entorno facilitando la inserción de bloques residenciales a ambos lados de la pastilla de Argales, protegidos del impacto del tráfico de la ronda por la presencia del núcleo terciario.

Este centro es el núcleo de toda la intervención en Argales. En él confluyen todos los usos posibles: La gran zona verde lineal, paralela a las vías del tren Algunos de los nuevos equipamientos previstos en Argales, incluso dos propuestos en una edificación existente que se aconseja conservar Viviendas protegidas al Norte y viviendas libres al Sur Carril bici Zonas verdes. La única conexión rodada posible entre ambos lados de la pastilla Argales La zona verde lineal, no es el único espacio público en Argales, es evidente que este espacio además de cumplir con funciones de protección frente al ferrocarril, está en

continuidad con el eje verde que define la propuesta y con el sistema general de espacio libre "parque de Argales", colindante con el sector en su zona suroeste, pero además, existen otros espacios verdes (espacios libres plaza situados entre las dos franjas de edificios centrales) que también son de vital importancia para el nuevo barrio. Por tanto, y según todo lo anterior, **queda desestimada la alegación.**

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

23.6 El nuevo Barrio de Argales nace ya con problemas estructurales y no debería construirse. Se proponen usos industriales y terciarios

La propuesta que se ha hecho en Argales nace como consecuencia de los fuertes condicionantes existentes tal y como se explica en el apartado 5.2.3 Argales de la Memoria Vinculante: "La propuesta para Argales intenta dar respuesta a los fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano en el que se encuentra esta área: Su condición de vecindad con el trazado ferroviario previo a su soterramiento (en trinchera) Su división visual y física por el paso elevado de la ronda perimetral V-20 Su linde al Norte y al Este con el polígono industrial de Argales La desarticulación urbana generada por la tipología en bloque abierto disperso al otro lado de las vías del tren Su vecindad hacia el Sur con el Sistema General de Espacio Libre "Parque de Argales" (única condición positiva)"

Considera el alegante que se cuestiona radicalmente la existencia de este barrio cuando en la memoria vinculante se señala lo anterior, lo cual, es una afirmación equivocada puesto que se habla de condicionantes, es decir, de elementos que se han tenido en cuenta para la ordenación propuesta. Dicha ordenación es fruto de todos esos condicionantes existentes y resuelve adecuadamente su influencia .Por tanto no se considera que la ordenación de Argales esté "fuera de lugar" tal y como se afirma en la alegación.

Respecto a la elevada densidad en Argales este tema ha sido ya contestado en las alegaciones 18.2.2 y 21.2. Sobre la falta de resolución de las conexiones, este tema ha sido ya tratado en las alegaciones 17.3.7 y 25.2.7 Acerca del hecho de que el barrio de Argales siga dividido y la posibilidad de ampliar el soterramiento, se pueden consultar las contestaciones a las alegaciones 4.6 y 18.3.6 Por tanto, y según todo lo anterior, queda **desestimada la alegación.**

Responde a lo que se plantea: Parcialmente.

Argumenta la respuesta: No. Se limita a discrepar con el alegante, sin razonarlo: "Dicha ordenación es fruto de todos esos condicionantes existentes y resuelve adecuadamente su influencia .Por tanto no se considera que la ordenación de Argales esté "fuera de lugar" tal y como se afirma en la alegación".

23.11.3 Reconsiderar los accesos al barrio de Argales

El barrio estará conectado con el polígono de Argales a través de dos accesos situados en el extremo Norte y en la zona Este (junto al colegio internacional) y dos pasarelas peatonales. Además, se ha propuesto un túnel que asimismo conecte el nuevo barrio de Argales con el existente de Paula López. Así pues, se considera adecuadamente resuelta la accesibilidad al futuro barrio. Por lo tanto, **se propone desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: No. Se plantean críticas a los accesos propuestos. De manera que no parece suficiente contestar enumerando los accesos previstos. Eso ya lo sabía el alegante, y precisamente por eso mismo alegaba.

25.2.6. Continuidad del viario de Argales al otro lado de las vías

El alegante demanda que se contemple la continuidad mencionada. Se señala que el barrio estará conectado con el polígono de Argales a través de dos accesos situados en el extremo Norte y en la zona Este (junto al colegio internacional) y dos pasarelas peatonales. Además, se ha propuesto un túnel que asimismo conecte el nuevo barrio de Argales con el existente de Paula López. Así pues, se considera adecuadamente resuelta la accesibilidad al futuro barrio. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: No. En absoluto. Plantea la continuidad de las vías y responde enumerando los accesos al barrio.

ARIZA

Se ha presentado una sola alegación, con un tema muy concreto. Se ha despachado de mala manera.

23.11.4 Que se considere la propuesta de Ariza como barrio sin coches y con aparcamientos disuasorios a la entrada

El barrio de Ariza está **vertebrado por una plataforma de transporte público que le dotará accesibilidad. Los nuevos desarrollos precisan de accesos rodados para acceder a los aparcamientos de residentes que se han previsto.** Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: No. Se plantea la posibilidad de un barrio sin coches y contesta hablando del transporte público, sin argumentar si interesaría o no un barrio sin coches. Sobre los aparcamientos disuasorios ni se analiza su posibilidad. Únicamente se dice que es necesario acceder a los que se han previsto. Parece una burla.

TALLERES

Este barrio tampoco ha tenido mucha suerte con la contestación a las alegaciones. Se han presentado 7 y se han rechazado todas. Unas aluden a los espacios verdes, otra al tratamiento de las calles, otra más a la resolución de un cruce, otras a la conectividad, la ordenación de volúmenes o ubicación de las viviendas protegidas. Da igual: todo está perfecto. Ni que decir tiene que la que sugiere que "área de negocios y alta densidad de viviendas, lo cual esconde un sentido de privatización" no tenía la menor oportunidad de ser respondida adecuadamente en ningún momento.

4.7 Replanteamiento de la ubicación de los nuevos espacios verdes y la altura de los edificios de protección pública de P.º Farnesio.

Con respecto a que **"no se dota de una gran zona verde** a barrios como Delicias y San Andrés" es necesario tener en cuenta que, aun considerando las salvedades indicadas en el "Informe sobre aspectos de planeamiento relativos a la Modificación del PGOU con Ordenación Detallada de la Red Ferroviaria Central de Valladolid" de fecha 15 de abril, del 2008 con los espacios libres públicos propuestos en la Modificación, **no sólo se da cumplimiento a lo dispuesto al respecto en la Legislación Urbanística para SUNC, sino que se supera ampliamente la reserva mínima que de tal tipo de espacios se exige en la misma.** Así, según consta en la Memoria Vinculante de la Modificación se destinan a espacios libres públicos 159.9114 m2, cuando la reserva mínima exigida sería de 96.836 m2. A estos espacios cabría añadir los más de 50.000

m2 del CORREDOR SOSTENIBLE EQUIPADO (en adelante CSE), que habrán de destinarse al uso Parque y Jardín.

La superficie unitaria mínima establecida en la legislación urbanística para las áreas destinadas a Espacios Libres Públicos Sectores con uso predominante residencial es de 500 m2, debiendo señalarse a tal efecto que en las zonas de los Talleres y del Corredor Centro, entre otras, existen parcelas de 2.407 m2, 16.896 m2 y 3405 m2 destinadas a Espacios Libres Públicos. A éstas cabría añadir las superficies de las parcelas del CSE colindantes a las zonas aludidas en la alegación, que habrán de destinarse al uso Parque y Jardín, y que según la Memoria Vinculante serán de al menos 3.491 m2, 2.696 m2 y 2.899 m2. En la documentación de la Modificación, partiendo de unos análisis como los expuestos en la Sección 1 del Documento "Informe de Estrategias de Diseño" se caracteriza el sistema de Espacios Libres propuesto, justificándose el por qué de la opción adoptada en su definición. Significativo es al respecto el apartado 3.3.1 de la Memoria Vinculante, relativo a la integración de los nuevos espacios libres propuestos en la ciudad existente:

"La red estratégica comprende una malla irregular que combina una amplia gama de tipos de parques y plazas en el centro de la ciudad, atados o unidos a espacios libres de gran escala situados en los bordes urbanos. La trama resultante integra una combinación rica de espacios de diferentes escalas y calidades." El nuevo barrio de Talleres está atravesado longitudinalmente por el corredor verde que tal y como ha quedado reflejado en numerosos puntos de la memoria vinculante entre otros el apartado 5.1. Corredor ferroviario, donde se afirma que "Contiene como mínimo una media de un 65% de su superficie de parques y jardines Por tanto el equipo redactor considera que los vecinos de las áreas colindantes pueden disfrutar de los espacios verdes del corredor además de los numerosos ELP (espacio libre plaza).

Sobre la altura de los edificios en Paseo Farnesio, en la memoria vinculante, apartado 5.2.1. Talleres Centrales, el equipo redactor explica las condiciones de partida y preexistencias que han condicionado la morfología del nuevo barrio: "Como primer acercamiento, la traza morfológica actual contenida por la situación de las vías y el muro perimetral que rodea todo el recinto de Talleres, nos condujo a reflexiones sobre la estructura formal que debía tener el barrio, resultando de nuestro análisis el deseo de configurar una pieza que mantuviera una clara lectura del perímetro y de su relación con el entorno" Y como consecuencia de lo anterior, las decisiones tomadas (apartado 5.2.1.2. Tejido Urbano de la memoria vinculante): "El parcelario propuesto resulta de la superposición de la estructura del barrio, la red formada por las singularidades y la estructura viaria. Principalmente el tejido residencial se configura a través de dos tipos de parcela: rectangulares y lineales. Las manzanas lineales son aquellas cuya formalización busca la configuración de ejes edificatorios, líneas de bloques que hacen de frente o de frontera formal. Se ubican principalmente en el frente del Paseo. Farnesio y en la fachada con la Plaza Sur."

Por tanto el equipo redactor considera que la decisión de situar bloques en altura en el Paseo Farnesio responde a condicionantes del lugar, características morfológicas de la trama urbana preexistente, y funciones de fachada-límite necesarias para entender el nuevo barrio. Debido a todo lo anterior se desestima lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Parcialmente.
Argumenta la respuesta: No.

17.3.5 Que se reduzca el número de calles rodadas en las que predomina el espacio destinado a tráfico frente al peatonal, se ensanchen las aceras, teniendo en cuenta la elevada densidad prevista.

17.3.5. Se solicita que se reduzca el número de calles rodadas en las que predomina el espacio destinado a tráfico frente al peatonal, se ensanchen las aceras, teniendo en cuenta la elevada densidad prevista. En el estudio de tráfico se justifica la necesidad de las secciones viarias previstas. Por tanto se decide desestimar lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Parcialmente.
Argumenta la respuesta: No.

5.6 Estudiar nuevamente la ordenación interior de los terrenos liberados: la posible continuidad del eje Avda. Segovia - Embajadores - Labradores y un nuevo diseño de los sentidos de circulación viarios.

5.6 Ordenación interior de los terrenos liberados: la posible continuidad del eje Avda. Segovia - Embajadores - Labradores y de la calle Puente Colgante hacia el vial abierto entre la estación y la Plaza Circular, nuevo diseño de los sentidos de circulación viarios y sentido de la marcha del transporte público. Respecto a la continuidad del eje Avda. Segovia hacia el centro urbano, ésta se produce mediante calles de sentido único Labradores y Panaderos. Se forma, a su paso por el nuevo corredor, un bucle que funciona como una gran glorieta que canaliza los movimientos en esta zona permitiendo mayor capacidad. En las proximidades del nuevo barrio de Talleres, se incorpora la conexión del Paseo San Vicente con la calle Embajadores a través de una de las parcelas de Talleres. Se da continuidad, de este modo, a la Avenida de Segovia en sentido salida de la ciudad.

Por ello, no procede lo alegado, en el sentido de que va en la misma línea que una de las prescripciones contenidas en el informe del Gabinete de Movilidad de fecha 11 de abril de 2008 asumido por el Pleno en sesión celebrada el día 6 de mayo de 2008, en la cual se aprobó inicialmente la Modificación.. En relación a la continuidad de la calle Puente Colgante, efectivamente se produce en la denominada Plaza Norte (al norte de la nueva estación), dando continuidad al corredor. Es en este lugar donde se inserta la plataforma reservada de transporte público que discurre por el corredor, que se pretende fomentar. Además, las conexiones a ambos lados de la estación se ven reforzadas por la calle Mikado, que da continuidad a un nuevo vial paralelo al Paseo Farnesio, y también por el nuevo túnel que conecta Arco de Ladrillo con este nuevo vial y con la calle Puente Colgante.

Respecto a los sentidos de circulación en el entorno de la estación: Estos se han diseñado con objeto de segregar los diferentes tráficos que convivirán en su entorno. Así, se han diseñado dos bucles viarios en las fachadas norte y sur de la estación. Como se describe en la Memoria Vinculante: 5.1.2 Tramo Central-Pastilla Intermodal, la solución adoptada tiene carácter no vinculante, pero se destaca que la intención ha sido la de mantener despejadas de rampas las fachadas representativas y eliminar los tráficos de la superficie lo antes posible, para garantizar que la imagen urbana de la estación sea lo más amable posible. Por otra parte, el diseño definitivo será determinado por el correspondiente Proyecto de Urbanización.

En relación a la propuesta del alegante sobre el diseño de las paradas del autobús en el corredor verde a la derecha del nuevo vial y no a la izquierda, como reflejan los planos, hay que decir que se ha rediseñado la plataforma reservada de transporte público ubicando las paradas en lugares que permitan la seguridad de los viajeros de transporte público y el del resto de vehículos. Sin perjuicio de que la solución adoptada en la Modificación respecto a la cuestión

planteada en la alegación responda, tanto a los criterios específicos de diseño del Corredor Sostenible Equipado propuesto, como a la consecución de los objetivos de la misma en relación con el transporte y la movilidad, y que tanto unos como otros queden justificados en el documento aprobado, debe indicarse que dicha solución se ha matizado ahora en la Memoria Vinculante, apartado 5.1: “Aclarar que, en el presente documento de modificación, no se proyecta de manera definitiva la composición de los viales, de igual modo que las intersecciones y paradas de autobús tampoco están diseñadas de manera vinculante, por lo que deberá ser realizado un plan especial en donde se defina pormenorizadamente cada una de las intersecciones del corredor con el viario transversal.” Por lo tanto, **se propone desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Parcialmente.
Argumenta la respuesta: No.

9.3 La conectividad del Barrio de las Delicias

Los alegantes proponen “ampliar los tramos de carril bici de tal manera que sean tangentes al barrio de las Delicias” Sin perjuicio de que la solución adoptada en la Modificación, respecto a la cuestión planteada en la alegación responda, tanto a los criterios de diseño propuestos de modo específico para la zona de Talleres Centrales (EN PG54 y ss MV : 5.2.1. Talleres Centrales) o de modo general para los espacios públicos, como a la consecución de los objetivos de la misma en relación con el transporte y la movilidad, y que tanto unos como otros, queden justificados en el documento aprobado, debe indicarse que dicha solución se plantea en la modificación como no vinculante de forma expresa, remitiéndose en la misma a su concreción final en el Proyecto de Urbanización.

Además según el artículo correspondiente a la **señalización del tráfico de la normativa**: 1. La señalización del tráfico se indica en el plano de Red Viaria. Incluye pasos de cebra, flechas de sentido de circulación, flechas de giro obligatorio, plataformas segregadas de transporte público, carriles de uso exclusivo (bicicleta, emergencias, mantenimiento, carga y descarga), aparcamientos para bicicletas. 2. Esta señalización es orientativa; será el correspondiente Proyecto de Urbanización el documento que defina las determinaciones finales sobre señalización. Debido a todo lo anteriormente expuesto **se decide desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Parcialmente.
Argumenta la respuesta: No.

17.3.2 La zona talleres-estación concentra un área de negocios y alta densidad de viviendas, lo cual esconde un sentido de privatización.

Respecto a la alta densidad de viviendas, esta cuestión ha sido ya contestada en la alegación 17.3 quedando patente que la actuación está dentro de los límites establecidos por la **normativa vigente**. Según se puede leer en la memoria vinculante, apartado 5.2.1 Talleres centrales.5.2.1.1 Actividades e identificación de los barrios: “La conservación de edificios preexistentes de la etapa industrial y ferroviaria en Valladolid que se destinarán a usos públicos para los barrios o la ciudad en general, permite aprovechar el significado formal que estas edificaciones aportan y pretende defender una relación justa entre pasado y futuro. Todos los edificios públicos propuestos -nuevos o “recuperados” se insertan en la red de espacios públicos general y polarizan los flujos urbanos. **El centro de Talleres Oeste se configura alrededor de tres edificios catalogados** -equipamientos- rodeados de una corona de pequeño comercio; desde ese punto, el paseo peatonal se bifurca, hacia Mikado y el antiguo depósito de locomotoras y Cuarteles. El centro de Talleres Este es una calle de preferencia peatonal y con carácter comercial, que incorpora una pequeña y tranquila plaza antes de fundirse con la trama de Delicias Este en

Pso. San Vicente y C/ Canterac. Además, se propone un gran equipamiento en el antiguo depósito de locomotoras, otro, en altura, en la propia prolongación del eje Recoletos, en un punto de máxima representatividad para el nuevo barrio. Tanto los grandes equipamientos propuestos, como la calle de prioridad peatonal y uso comercial, no sólo dotarán al nuevo barrio, sino también a los barrios vecinos, aprovechándose así la oportunidad de mejorar la situación en los barrios existentes a través de la nueva operación urbana, y desdibujando las fronteras sociales”

Como se ha indicado, los usos concentrados en el entorno de la estación y en los talleres responden a una zona de gran actividad y usos mixtos, ubicada junto a un gran nodo intermodal. Evidentemente, se produce una privatización de los suelos, pero es de señalar que actualmente la gran mayoría de estos terrenos se encuentran destinados a usos ferroviarios, y por lo tanto, son inaccesibles. La propuesta transforma estos suelos; y, además de las edificaciones, propone la creación de nuevas plazas (plazas norte y sur de la estación y plaza de los Lucernarios), la conformación de un nuevo frente edificado en el Paseo de Farnesio y, por supuesto, la creación de una nueva red de viario local dentro del barrio, además de los equipamientos precisos. Es decir, aumenta el espacio público y abierto y las dotaciones para el disfrute de la ciudadanía. Por tanto y debido a todo lo anterior se decide desestimar esta alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí; pero de forma torticera, engañosa y demagógica. Y lo saben. Si todo lo que puede decir es que con la nueva propuesta se “aumenta el espacio público y abierto y las dotaciones para el disfrute de la ciudadanía”, apaga y vámonos. Por supuesto: en la actuación más especulativa que pueda pensarse “se aumentaría el espacio público y abierto y las dotaciones para el disfrute de la ciudadanía”, pues la ley exige que se cedan determinadas reservas. Sólo faltaba.

21.5.6 Leve retranqueo de los bloques de paseo Farnesio.

La configuración formal del barrio de talleres queda ampliamente explicada en el apartado 5.2.1 Talleres Centrales de la memoria vinculante: “Como primer acercamiento, la traza morfológica actual contenida por la situación de las vías y el muro perimetral que rodea todo el recinto de talleres, nos condujo a reflexiones sobre la estructura formal que debía tener el barrio, resultando de nuestro análisis el deseo de configurar una pieza que mantuviera una clara lectura del perímetro y de su relación con el entorno.” Además en el apartado 5.2.1.2 Tejido urbano:” La configuración geométrica del barrio responde a la implantación de una retícula urbana regular que aloja, principalmente, usos residenciales y que se extiende sobre toda su área, matizándose con distintas configuraciones particulares: - debidas a los ejes peatonales urbanos y los espacios verdes urbanos; - debidas a las pre-existencias arquitectónicas; - introducidas en la retícula según criterios de relación y contacto con los barrios vecinos (buscando permeabilidad y continuidad) y la formación de plazas, o ensanchamientos en la vía pública. El parcelario propuesto resulta de la superposición de la estructura del barrio, la red formada por las singularidades y la estructura viaria. Principalmente el tejido residencial se configura a través de dos tipos de parcela: rectangulares y lineales. Las manzanas lineales son aquellas cuya formalización busca la configuración de ejes edificatorios, líneas de bloques que hacen de frente o de frontera formal. Se ubican principalmente en el frente del Pso. Farnesio y en la fachada con la Plaza Sur.” Quedan, por tanto, ampliamente justificadas las alineaciones propuestas en el Paseo Farnesio, y por tanto, se desestima lo alegado.

Responde a lo que se plantea: No.

Argumenta la respuesta: El alegante sugiere un leve retranqueo de los bloques, y se le contesta repitiendo lo que se ha hecho, pero sin argumentar que eso mismo que se ha hecho es preferible a lo que sugiere el alegante.

23.4.3 Las viviendas protegidas se concentran en el Paseo Farnesio

Según el artículo 200 del PGOU: cada plan parcial que desarrolle un sector habrá de reservar para viviendas con algún tipo de protección pública al menos un 20% del total de la edificabilidad dedicada a usos residenciales en el mismo. Además se repartirán proporcionalmente las parcelas destinadas a viviendas con algún tipo de protección entre las diferentes unidades de actuación que en su caso se establezcan para la gestión del plan parcial, de forma que se asegure la construcción simultánea de estas viviendas con el resto de la edificación. En consecuencia, con la normativa el equipo redactor ha efectuado un reparto proporcional de las viviendas protegidas en diferentes parcelas de los diferentes barrios teniendo en cuenta también el plan de etapas de la actuación. Por otro lado se alega que es el momento de crear dotaciones que den satisfacción a la población ya fijada en los barrios y a la futura; sobre esta alegación cabe decir que aun considerando las salvedades indicadas en el mencionado informe del 15 de abril del 2008, con los equipamientos propuestos en la Modificación se da cumplimiento a lo dispuesto al respecto en la Legislación Urbanística para los sistemas locales en Suelo Urbano No Consolidado.

Así, según consta en la Memoria Vinculante de la Modificación, se destinan a equipamientos 102.551 m², cuando la reserva mínima exigida sería de 96.836 m². A estos espacios cabría añadir los más de 4.000 m² del CSE, que habrán de destinarse a uso equipamientos; la distribución de los equipamientos referidos vendría respaldada y justificada en la Documentación por los análisis realizados al respecto en la Memoria Informativa y en el Informe de Estrategias de diseño, en los que se estudia la situación existente actualmente en el entorno del ámbito (ofertas y necesidades por zonas) de cara a dar respuesta con la ordenación propuesta a las necesidades presentes y futuras de la población. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Dice que “el equipo redactor ha efectuado un reparto proporcional de las viviendas protegidas en diferentes parcelas de los diferentes barrios teniendo en cuenta también el plan de etapas de la actuación”, pero no explica por qué han de concentrarse en el Paseo de Farnesio.

ZONAS VERDES Y PLAZAS DEL BARRIO DE DELICIAS-TALLERES

Hay 9 alegaciones específicas sobre estas cuestiones. Por un lado se solicita la creación de una gran zona verde, un parque propio del Barrio de las Delicias, que se situaría más o menos en la esquina de Farnesio-Segovia, o en sus proximidades, y que en alguna alegación se cuantifica en 5 has. Lo solicitan el Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León Este, el Grupo Municipal de Izquierda Unida, el Grupo Municipal Socialista, la Federación de Asociaciones de Vecinos Antonio Machado, P. Gerbolés y J. M. del Fraile.

Se trata de un ejemplo perfecto para comprobar el comportamiento del equipo redactor. Pues se trata de una demanda fácilmente asumible, que no implica más que modificaciones de diseño. Aquí no hay problemas de aprovechamiento ni ninguna otra implicación. Y sin embargo, se rechaza de plano. Sin argumentos, o con unas justificaciones ridículas.

- Desvían la atención, y contestan a lo que no se ha preguntado ni planteado. Se insiste, varias veces, en que se supera la reserva mínima que establece la legislación urbanística para esta clase de suelo: una cuestión que nadie ha discutido, pues lo que se pide es la creación de un

parque pensado para Delicias, no para cumplir los estándares mínimos que cualquier nueva actuación tiene que respetar, para cubrir sus propias necesidades de espacios libres.

- No dan argumentos ni razones, que sin embargo reclaman, sorprendentemente, a los alegantes. Se repiten una y otra vez descripciones de la propuesta aprobada, pero no justificaciones de por qué se ha hecho así. Dice, por ejemplo: "La red estratégica comprende una malla irregular que combina una amplia gama de tipos de parques y plazas en el centro de la ciudad, atados o unidos a espacios libres de gran escala situados en los bordes urbanos. La trama resultante integra una combinación rica de espacios de diferentes escalas y calidades." Vale; pero ¿por qué es preferible esa solución a la de crear "una rica combinación de espacios de diferentes escalas, en la que se incorpora un gran parque de 5 has. junto a Delicias, para cumplir una demanda histórica del barrio, que actuaría como un segundo Campo Grande en estos barrios"? ¿Por qué impide esa "rica combinación de espacios" que dicen haber creado que se formalice un parque en la zona Farnesio-Segovia? Necesitamos razones, no meras descripciones.

O también, cuando se señala: "Como primer acercamiento, la traza morfológica actual contenida por la situación de las vías y el muro perimetral que rodea todo el recinto de talleres, nos condujo a reflexiones sobre la estructura formal que debía tener el barrio, resultando de nuestro análisis el deseo de configurar una pieza que mantuviera una clara lectura del perímetro y de su relación con el entorno." Vuelve a describir lo que han hecho, pero no a justificar por qué no se puede incorporar lo que se pide, ese gran parque. De sus análisis, dicen, resultó "el deseo de configurar una pieza que mantuviera una clara lectura del perímetro". Pues precisamente lo que la alegación plantea es el deseo contrario que tienen los grupos alegantes, y presumiblemente aquéllos a quienes representan. Un deseo de que no se mantenga la clara lectura del perímetro, sino que se proponga una lectura diferente, que rompa con esa imagen de perímetro. Insistimos: ¿qué razón hay para no atender esta petición que no se base en los deseos del equipo redactor?

Lo más chocante es, sin duda, que es el propio equipo el que reclama a los alegantes que justifiquen lo que piden. Así cuando dicen, en la respuesta a la alegación firmada por Ángel Bayón: "Sin perjuicio de que no se aporten argumentos que justifiquen el por qué de la superficie de no menos 50.000 m2 propuesta, cabe apuntar..." Vivir para ver.

4.7 Replanteamiento de la ubicación de los nuevos espacios verdes y la altura de los edificios de protección pública de P.º Farnesio.

Con respecto a que "no se dota de una gran zona verde a barrios como Delicias y San Andrés" es necesario tener en cuenta que, aun considerando las salvedades indicadas en el "Informe sobre aspectos de planeamiento relativos a la Modificación del PGOU con Ordenación Detallada de la Red Ferroviaria Central de Valladolid" de fecha 15 de abril, del 2008 con los espacios libres públicos propuestos en la Modificación, no sólo se da cumplimiento a lo dispuesto al respecto en la Legislación Urbanística para SUNC, sino que se supera ampliamente la reserva mínima que de tal tipo de espacios se exige en la misma.

Así, según consta en la Memoria Vinculante de la Modificación se destinan a espacios libres públicos 159.9114 m2, cuando la reserva mínima exigida sería de 96.836 m2. A estos espacios cabría añadir los más de 50.000 m2 del CORREDOR SOSTENIBLE EQUIPADO (En adelante CSE), que habrán de destinarse al uso Parque y Jardín. La superficie unitaria mínima establecida en la legislación urbanística para las áreas destinadas a Espacios Libres Públicos Sectores con uso predominante residencial es de 500 m2, debiendo señalarse a tal efecto que en las zonas de los Talleres y del Corredor Centro, entre otras, existen parcelas de 2.407 m2, 16.896 m2 y 3405 m2 destinadas a Espacios Libres Públicos. A éstas cabría añadir las superficies de las parcelas del CSE colindantes a las zonas aludidas en la alegación, que habrán de destinarse al uso Parque y Jardín, y que según la Memoria Vinculante serán de al menos 3.491 m2, 2.696 m2 y 2.899 m2.

En la documentación de la Modificación, partiendo de unos análisis como los expuestos en la Sección 1 del Documento "Informe de Estrategias de Diseño" se caracteriza el sistema de Espacios Libres propuesto, justificándose el por qué de la opción adoptada en su definición. Significativo es al respecto el apartado 3.3.1 de la Memoria Vinculante, relativo a la integración de los nuevos espacios libres propuestos en la ciudad existente:

"La red estratégica comprende una malla irregular que combina una amplia gama de tipos de parques y plazas en el centro de la ciudad, atados o unidos a espacios libres de gran escala situados en los bordes urbanos. La trama resultante integra una combinación rica de espacios de diferentes escalas y calidades."

El nuevo barrio de Talleres está atravesado longitudinalmente por el corredor verde que tal y como ha quedado reflejado en numerosos puntos de la memoria vinculante entre otros el apartado 5.1. Corredor ferroviario, donde se afirma que "Contiene como mínimo una media de un 65% de su superficie de parques y jardines. Por tanto el equipo redactor considera que los vecinos de las áreas colindantes pueden disfrutar de los espacios verdes del corredor además de los numerosos ELP (espacio libre plaza).

Sobre la altura de los edificios en Paseo Farnesio, en la memoria vinculante, apartado 5.2.1. Talleres Centrales, el equipo redactor explica las condiciones de partida y preexistencias que han condicionado la morfología del nuevo barrio: "Como primer acercamiento, la traza morfológica actual contenida por la situación de las vías y el muro perimetral que rodea todo el recinto de Talleres, nos condujo a reflexiones sobre la estructura formal que debía tener el barrio, resultando de nuestro análisis el deseo de configurar una pieza que mantuviera una clara lectura del perímetro y de su relación con el entorno" Y como consecuencia de lo anterior, las decisiones tomadas (apartado 5.2.1.2. Tejido Urbano de la memoria vinculante):

"El parcelario propuesto resulta de la superposición de la estructura del barrio, la red formada por las singularidades y la estructura viaria. Principalmente el tejido residencial se configura a través de dos tipos de parcela: rectangulares y lineales. Las manzanas lineales son aquellas cuya formalización busca la configuración de ejes edificatorios, líneas de bloques que hacen de frente o de frontera formal. Se ubican principalmente en el frente del Paseo. Farnesio y en la fachada con la Plaza Sur." Por tanto el equipo redactor considera que la decisión de situar bloques en altura en el Paseo Farnesio responde a condicionantes del lugar, características morfológicas de la trama urbana preexistente, y funciones de fachada-límite necesarias para entender el nuevo barrio. Debido a todo lo anterior se **desestima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

18.3.2 La espina dorsal verde se interrumpe en la estación.

El Corredor Verde es continuo y sobre esto se hace especial hincapié en diversos puntos de la memoria vinculante entre los que destacamos: Apartado 3.3.1. Objetivos en relación a los espacios verdes: "Este espacio lineal, que recorrerá la ciudad por entero de Norte a Sur será el primero de una serie de elementos que definirán una nueva estructura urbana en Valladolid: una espina dorsal, un elemento estructurante sobre el cual los varios elementos que componen la propuesta se organizan y articulan." Apartado 5.1 Corredor ferroviario: "La condición de eje articulador nos permite comunicar a lo largo de todo su recorrido lo que se han considerado polos estratégicos de la ciudad. Estos polos se sitúan tanto en el centro de la ciudad como en su periferia: centro histórico, intercambiadores de transporte, nueva estación de tren, grandes zonas residenciales de la periferia y Universidad. Por este motivo, la

propuesta consolida la importancia del corredor como eje de transportes en todo su recorrido.”

El Corredor Verde no se interrumpe en la zona de la estación, continúa a través de ella y pasa bajo el arco de ladrillo tal y como se explica en el apartado 5.1.2.1 Configuración formal: “Sobre este flujo, y atravesando el Arco de Ladrillo discurre el eje verde con transporte público, carril bici y prioridad peatonal que direccionalmente configura un estratégico acceso a la estación de ferrocarril / Vialia.” También la continuidad del corredor en la zona intermodal queda reflejada en los planos de red viaria modelización no vinculante RVo_01 Por lo tanto, y debido a todo lo anterior, se **desestima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

18.3.3 Las plazas Norte y Sur, tienen unas proporciones que no pueden calificarse de plazas. La zona verde o de plaza no cumple con lo exigido por el Reglamento de Planeamiento.

En el apartado 5.1.2.1. Configuración formal de la memoria vinculante, se analiza cada uno de los espacios públicos abiertos (que pueden denominarse también plazas): “Plaza Norte: de aproximadamente 450 m de largo y 60 m de ancho, la Plaza Norte, es el espacio público articulador de la pastilla intermodal por su lado Centro Ciudad. De acceso peatonal inmejorable, por su punto central, a través de la prolongación de la Acera de Recoletos, distribuye, hacia el Noreste, a los viajeros de autobús y hacia el Sudoeste, a los de ferrocarril. Además de permitir el acceso a través de los diferentes medios de transporte considerados en la propuesta, también cose el resto de usos terciarios de la pastilla intermodal en su lado Noroeste y configura un espacio público de marcado carácter urbano y representativo. Es por ello que se define como una Unidad de Proyecto (ver serie planos UEP).”

“Plaza Sur: de aproximadamente 600 m de largo y 40 m de ancho, la Plaza Sur (situada al Sudeste del trazado ferroviario), es un espacio público compartido entre el área de accesos y salidas de la estación y su área de negocios adyacente y la nueva gran área residencial desarrollado al Sudoeste. Tiene carácter de eje comercial en ambos lados y de distribuidor de flujos para los accesos a la estación ferroviaria desde el Sur. Su conexión con el centro de la ciudad está garantizada a través de la prolongación -peatonal- de la acera de Recoletos. La plaza es atravesada transversalmente desde el Sudeste por los peatones que se dirigen al vestíbulo de la estación y a su centro comercial Vialia.”

Se considera por tanto que para referirse a estos espacios públicos abiertos puede ser usada la palabra plaza, cuya definición en el diccionario de la Real academia de la lengua incluye las siguientes acepciones: 1. f. Lugar ancho y espacioso dentro de un poblado, al que suelen afluir varias calles. 2. f. Aquel donde se venden los mantenimientos y se tiene el trato común de los vecinos, y donde se celebran las ferias, los mercados y fiestas públicas. 3. f. Espacio, sitio o lugar. Por tanto, se **desestima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

21.1.2. En el tramo central queda interrumpido por la estación.

El Corredor Verde es continuo y sobre esto se hace especial hincapié en diversos puntos de la memoria vinculante entre los que destacamos: Apartado 3.3.1. Objetivos en relación a los espacios verdes: “Este espacio lineal, que recorrerá la ciudad por entero de Norte a Sur será el primero de una serie de elementos que definirán una nueva estructura urbana en Valladolid: una espina

dorsal, un elemento estructurante sobre el cual los varios elementos que componen la propuesta se organizan y articulan.” Apartado 5.1 Corredor ferroviario: “La condición de eje articulador nos permite comunicar a lo largo de todo su recorrido lo que se han considerado polos estratégicos de la ciudad. Estos polos se sitúan tanto en el centro de la ciudad como en su periferia: centro histórico, intercambiadores de transporte, nueva estación de tren, grandes zonas residenciales de la periferia y Universidad. Por este motivo, la propuesta consolida la importancia del corredor como eje de transportes en todo su recorrido.”

El Corredor Verde no se interrumpe en la zona de la estación, continúa a través de ella y pasa bajo el arco de ladrillo tal y como se explica en el apartado 5.1.2.1 Configuración formal: “Sobre este flujo, y atravesando el Arco de Ladrillo discurre el eje verde con transporte público, carril bici y prioridad peatonal que direccionalmente configura un estratégico acceso a la estación de ferrocarril / Vialia.” También la continuidad del corredor en la zona intermodal queda reflejada en los planos de red viaria modelización no vinculante RVo_01 Por lo tanto, y debido a todo lo anterior, se **desestima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

21.1.3. La plaza Norte no debe ser considerada plaza. La plaza sur no debe denominarse plaza.

En el apartado 5.1.2.1. Configuración formal de la memoria vinculante, se analiza cada uno de los espacios públicos abiertos (que pueden denominarse también plazas): “Plaza Norte: de aproximadamente 450 m de largo y 60 m de ancho, la Plaza Norte, es el espacio público articulador de la pastilla intermodal por su lado Centro Ciudad. De acceso peatonal inmejorable, por su punto central, a través de la prolongación de la Acera de Recoletos, distribuye, hacia el Noreste, a los viajeros de autobús y hacia el Sudoeste, a los de ferrocarril. Además de permitir el acceso a través de los diferentes medios de transporte considerados en la propuesta, también cose el resto de usos terciarios de la pastilla intermodal en su lado Noroeste y configura un espacio público de marcado carácter urbano y representativo. Es por ello que se define como una Unidad de Proyecto (ver serie planos UEP).”

“Plaza Sur: de aproximadamente 600 m de largo y 40 m de ancho, la Plaza Sur (situada al Sudeste del trazado ferroviario), es un espacio público compartido entre el área de accesos y salidas de la estación y su área de negocios adyacente y la nueva gran área residencial desarrollado al Sudoeste. Tiene carácter de eje comercial en ambos lados y de distribuidor de flujos para los accesos a la estación ferroviaria desde el Sur. Su conexión con el centro de la ciudad está garantizada a través de la prolongación -peatonal- de la acera de Recoletos. La plaza es atravesada transversalmente desde el Sudeste por los peatones que se dirigen al vestíbulo de la estación y a su centro comercial Vialia.”

Se considera por tanto que para referirse a estos espacios públicos abiertos puede ser usada la palabra plaza, cuya definición en el diccionario de la Real academia de la lengua incluye las siguientes acepciones: 1. f. Lugar ancho y espacioso dentro de un poblado, al que suelen afluir varias calles. 2. f. Aquel donde se venden los mantenimientos y se tiene el trato común de los vecinos, y donde se celebran las ferias, los mercados y fiestas públicas. 3. f. Espacio, sitio o lugar. Por tanto, se **desestima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

21.5.5 Cambio de situación de edificio en segovia/farnesio, convertirlo en espacio verde.

La configuración formal del barrio de talleres queda ampliamente explicada en el apartado 5.2.1 Talleres Centrales de la memoria vinculante: "Como primer acercamiento, la traza morfológica actual contenida por la situación de las vías y el muro perimetral que rodea todo el recinto de talleres, nos condujo a reflexiones sobre la estructura formal que debía tener el barrio, resultando de nuestro análisis el deseo de configurar una pieza que mantuviera una clara lectura del perímetro y de su relación con el entorno." Además en el apartado 5.2.1.2 Tejido urbano:" La configuración geométrica del barrio responde a la implantación de una retícula urbana regular que aloja, principalmente, usos residenciales y que se extiende sobre toda su área, matizándose con distintas configuraciones particulares:

- debidas a los ejes peatonales urbanos y los espacios verdes urbanos
- debidas a las pre-existencias arquitectónicas
- introducidas en la retícula según criterios de relación y contacto con los barrios vecinos (buscando permeabilidad y continuidad) y la formación de plazas, o ensanchamientos en la vía pública.

El parcelario propuesto resulta de la superposición de la estructura del barrio, la red formada por las singularidades y la estructura viaria. Principalmente el tejido residencial se configura a través de dos tipos de parcela: rectangulares y lineales. Las manzanas lineales son aquellas cuya formalización busca la configuración de ejes edificatorios, líneas de bloques que hacen de frente o de frontera formal. Se ubican principalmente en el frente del Pso. Farnesio y en la fachada con la Plaza Sur." Quedan, por tanto, ampliamente justificadas las alineaciones propuestas en el Paseo Farnesio, y por tanto, se **desestima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

23.5 Barrio Zona Talleres: propuesta de zona verde a lo largo de todo el Paseo de Farnesio.

El alegante considera que la Modificación no da soluciones a los problemas de ausencia de zonas verdes. Sobre ello cabe indicar lo siguiente: Aun considerando las salvedades indicadas en el Informe del 15 de abril del 2008, con los espacios libres públicos propuestos en la Modificación no solo se da cumplimiento a lo dispuesto al respecto en la Legislación Urbanística para los sistemas locales en suelo urbano no consolidado sino que se supera ampliamente la reserva mínima que de tal tipo de espacios se exige en la misma. Así según consta en la Memoria Vinculante de la Modificación se destinan a espacios libres públicos 159.9114 m², cuando la reserva mínima exigida sería de 96.836 m². A estos espacios cabría añadir los más de 50.000 m² del corredor sostenible equipado (en adelante CSE), que según dicha Memoria habrán de destinarse la uso Parque y Jardín, si bien no se consideran parte de las dotaciones que exige el Reglamento de Urbanismo.

- Frente la aserción formulada sobre "la ausencia de zonas verdes" En la documentación de la Modificación, partiendo de unos análisis como los expuestos en la Sección 1 del Documento "Informe de Estrategias de Diseño" se caracteriza el sistema de Espacios Libres propuesto, justificándose el por qué de la opción adoptada en su definición. Significativo es al respecto el apartado 3.3.1 de la Memoria Vinculante, relativo a la integración de los nuevos espacios libres propuestos con los ya existentes en la ciudad, para configurar un sistema en red para tal tipo de espacios: "La red estratégica comprende una malla irregular que combina una amplia gama de tipos de parques y plazas en el centro de la ciudad, atados o unidos a espacios libres de gran escala

situados en los bordes urbanos. La trama resultante integra una combinación rica de espacios de diferentes escalas y calidades."

Proponen los alegantes "una zona verde de entre 30 y 40 m de ancho a lo largo de todo el paseo Farnesio (entre la avenida de Segovia y la calle Santa Fe) que consiga un buen tránsito entre las dos zonas y consiguiéndose así una frontera amable donde el tránsito peatonal y las zonas de ocio sean su característica principal" El equipo redactor considera que esta propuesta va en contra de la estrategia seguida para la configuración del nuevo barrio reflejada en el apartado 5.2.1.2. Tejido Urbano: "La configuración geométrica del barrio responde a la implantación de una retícula urbana regular que aloja, principalmente, usos residenciales y que se extiende sobre toda su área, matizándose con distintas configuraciones particulares:

- debidas a los ejes peatonales urbanos y los espacios verdes urbanos
- debidas a las pre-existencias arquitectónicas
- introducidas en la retícula según criterios de relación y contacto con los barrios vecinos (buscando permeabilidad y continuidad) y la formación de plazas, o ensanchamientos en la vía pública. "

Uno de los objetivos fundamentales de estos nuevos barrios es la búsqueda de permeabilidad y continuidad entre las estructuras nuevas y las antiguas y, una zona verde como la propuesta, tendría un efecto de barrera, de frontera, entre el nuevo barrio y la ciudad existente. En el apartado 5.2.1.3. Estructura Viaria de la memoria vinculante se destaca de nuevo la idea de continuidad:"La ordenación de esta zona responde a la conexión con el tejido urbano del barrio de Delicias, para lo que se ha proyectado una trama ortogonal que atraviesa las calles que definen su perímetro - Paseo Farnesio y Calle Segovia - y garantiza la continuidad desde los barrios colindantes. (...) Este bucle viario, de nueva construcción, libera al Paseo Farnesio de gran parte de su tráfico actual"

EL paseo Farnesio mantiene un área verde (ver planos de ordenación de usos plantas sobre rasante Uso_05, 06 y 07) calificada como VC verde. El eje peatonal y de ocio que demandan los alegantes ya existe en la nueva ordenación, (la prolongación de recoletos) tal y como se describe en el apartado 5.2.1.1. Actividades e identificación de los barrios de la memoria vinculante: "Este espacio, con una geometría cuasi-rectangular, sufre una división formal importante por medio de la prolongación del eje Recoletos. Es el principal eje peatonal de la ciudad, que podría decirse que comienza en la Plaza Mayor -o incluso en la Plaza de Poniente- y recorre la Calle Santiago, la acera Recoletos y en la actualidad muere en la estación de tren.

Este eje radial forma parte de la estructura global de los espacios públicos de la ciudad y nos permite la fácil inserción del nuevo barrio en el marco global de la ciudad. Así, esta directriz se integra en la ordenación del nuevo barrio como un eje potente, de uso exclusivamente peatonal, lo ancla con el centro y se desmembra en el otro extremo, dando una conexión peatonal fuerte del centro con barrios ya consolidadas: Delicias Este, Delicias Sur y el nuevo desarrollo de Cuarteles." Por todo lo anterior se decide **desestimar** lo alegado

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

25.3.1. Un gran parque para Delicias y el Nuevo Barrio de talleres

El nuevo barrio de talleres está atravesado longitudinalmente por el corredor verde que tal y como ha quedado reflejado en numerosos puntos de la memoria vinculante entre otros el apartado 5.1. Corredor ferroviario, donde se afirma que "Contiene como mínimo una media de un 65% de su superficie de parques y jardines." Por tanto el equipo redactor considera que los vecinos de la zona pueden disfrutar de los espacios verdes del corredor además de los numerosos ELP (espacio libre plaza) que no tienen por qué convertirse en "plazas

pavimentadas con pocas zonas verdes” Ya que, según el documento de normativa urbanística de la modificación del PGOU de Valladolid, en el artículo correspondiente a los espacios libres -plazas (ELP) dice:

o Uso determinante: Recreo, Ocio y Expansión, en el 80 % de su superficie.
o Y dentro de los Usos compatibles: está incluido el de” Parque y jardín”
o Por tanto queda contemplada la posibilidad de su uso como zona verde
o No obstante, el diseño final de estas plazas no es objeto de esta modificación, sino de los futuros proyectos de urbanización que se desarrollarán en fases posteriores.

Respecto a la nave que ocupa la parcela EQPtc 01, el alegante comenta que no está catalogada, por lo que esta parcela podría ser dedicada zona verde, tal y como se solicita. Conviene señalar que la nave existente tiene su fachada catalogada con categoría P4, por lo que, dado que esta parcela está destinada a equipamiento privado, su ordenación deberá ser compatible con el edificio existente. Añadir además que, en el caso de que se cambiara el uso de la parcela destinada a equipamiento, a zona verde, se produciría una merma de la dotación de espacios destinados a usos de equipamientos en el barrio de Talleres. Por tanto y debido a todo lo anterior se decide **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

26.7. Se construya un parque de no menos de 50.000m² al servicio de los barrios que históricamente han soportado la presencia de los talleres ferroviarios, como Delicias, Canterac, Labradores San Andrés.

Con respecto a esta cuestión, es necesario tener en cuenta que, aun considerando las salvedades indicadas en el "Informe sobre aspectos de planeamiento relativos a la MODIFICACIÓN DEL PGOU CON ORDENACIÓN DETALLADA DE LA RED FERROVIARIA CENTRAL DE VALLADOLID" de fecha 15 de abril, con los espacios libres públicos propuestos en la Modificación, no solo se da cumplimiento a lo dispuesto al respecto en la Legislación Urbanística para Suelo Urbano No Consolidado, sino que se supera ampliamente la reserva mínima que de tal tipo de espacios se exige en la misma. Así según consta en la Memoria Vinculante de la Modificación se destinan a espacios libres públicos 159.9114 m², cuando la reserva mínima exigida sería de 96.836 m². A estos espacios cabría añadir los más de 50.000 m² del CORREDOR SOSTENIBLE EQUIPADO (En adelante CSE), que habrán de destinarse al uso Parque y Jardín.

Sin perjuicio de que no se aporten argumentos que justifiquen el por qué de la superficie de no menos 50.000 m² propuesta, cabe apuntar que la superficie unitaria mínima establecida en la legislación urbanística para las áreas destinada a Espacios Libres Públicos Sectores con uso predominante residencial es de 500 m², debiendo señalarse a tal efecto que en la zonas de los Talleres y del Corredor Centro, entre otras, existen parcelas de 2.407 m², 16.896 m² y 3405 m² destinadas a Espacios Libres Públicos. A éstas cabría añadir las superficies de las parcelas del CSE colindantes a las zonas aludidas en la alegación, que habrán de destinarse al uso Parque y Jardín, y que según la Memoria Vinculante serán de al menos 3.491 m², 2.696 m² y 2.899 m².

En la documentación de la Modificación, partiendo de unos análisis como los expuestos en la Sección 1 del Documento "Informe de Estrategias de Diseño" se caracteriza el sistema de Espacios Libres propuesto, justificándose el por qué de la opción adoptada en su definición. Significativo es al respecto el apartado 3.3.1 de la Memoria Vinculante, relativo a la integración de los nuevos espacios libres propuestos en la ciudad existente: "La red estratégica comprende una malla irregular que combina una amplia gama de tipos de parques y plazas en el centro de la ciudad, atados o unidos a espacios libres de

gran escala situados en los bordes urbanos. La trama resultante integra una combinación rica de espacios de diferentes escalas y calidades." El nuevo barrio de talleres está atravesado longitudinalmente por el corredor verde que, tal y como ha quedado reflejado en numerosos puntos de la memoria vinculante, entre otros el apartado 5.1. Corredor ferroviario, donde se afirma que "Contiene como mínimo una media de un 65% de su superficie de parques y jardines" Por tanto, el equipo redactor considera que los vecinos de la zona pueden disfrutar de los espacios verdes del corredor además de los numerosos ELP (espacio libre plaza). Por lo expuesto se **desestima** la alegación presentada.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

TALLERES RECOLETOS

Este barrio tampoco ha tenido mucha suerte con la contestación a las alegaciones. Se han presentado 7

17.3.4 No es adecuada la resolución del final del eje Recoletos, que muere en el paseo Farnesio.

La continuidad del Paseo de Recoletos queda reflejada en los planos de Red viaria y modelización no vinculante RVo_01, donde se aprecia que el llamado Eje Recoletos se prolonga a través de la zona intermodal, atravesando diferentes ELP (espacio libre plaza) : Plaza Norte, plaza de los Lucernarios, y plaza Sur para continuar su trazado pasando por delante de las naves de montaje 1 y 2 y hasta bifurcarse en la nueva vía paralela y anterior al Paseo Farnesio En el apartado 5.1.2.1. Configuración formal de la memoria vinculante, se menciona cómo atraviesa este eje dichos espacios públicos: "Plaza Norte: de acceso peatonal inmejorable, por su punto central, a través de la prolongación de la Acera de Recoletos, distribuye, hacia el Noreste, a los viajeros de autobús y hacia el Sudoeste, a los de ferrocarril. Además de permitir el acceso a través de los diferentes medios de transporte considerados en la propuesta, también cose el resto de usos terciarios de la pastilla intermodal en su lado Noroeste y configura un espacio público de marcado carácter urbano y representativo. Es por ello que se define como una Unidad de Proyecto (ver serie planos UEP)."

"Plaza Sur: su conexión con el centro de la ciudad está garantizada a través de la prolongación -peatonal- de la acera de Recoletos." Debido a todo lo anterior no es correcto afirmar que el eje Recoletos muere en el paseo Farnesio sino que se bifurca y prolonga longitudinalmente por el barrio de Talleres hasta enlazar, por el este, con el paseo San Vicente y calle del Trabajo y por el oeste con la nueva vía al sur del depósito de máquinas (prolongación de la calle Mikado). Por tanto se decide desestimar lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

21.3 Se solicita la prolongación de la acera de Recoletos.

La continuidad del Paseo de Recoletos queda reflejada en los planos de Red viaria y modelización no vinculante RVo_01 donde se aprecia que el llamado Eje Recoletos se prolonga a través de la zona intermodal, atravesando diferentes ELP (espacio libre Plaza) (Plaza Norte, Plaza de los Lucernarios, y plaza Sur para continuar su trazado pasando por delante de las naves de montaje 1 y 2 y hasta bifurcarse en la nueva vía paralela y anterior al Paseo Farnesio En el apartado 5.1.2.1. Configuración formal de la memoria vinculante, se menciona cómo atraviesa este eje dichos espacios públicos:

“Plaza Norte: de acceso peatonal inmejorable, por su punto central, a través de la prolongación de la Acera de Recoletos, distribuye, hacia el Noreste, a los viajeros de autobús y hacia el Sudoeste, a los de ferrocarril. Además de permitir el acceso a través de los diferentes medios de transporte considerados en la propuesta, también cose el resto de usos terciarios de la pastilla intermodal en su lado Noroeste y configura un espacio público de marcado carácter urbano y representativo. Es por ello que se define como una Unidad de Proyecto (ver serie planos UEP).” “Plaza Sur: su conexión con el centro de la ciudad está garantizada a través de la prolongación -peatonal- de la acera de Recoletos.” El Paseo de Recoletos, por tanto, se bifurca y prolonga longitudinalmente por el barrio de Talleres hasta enlazar por el este con el paseo San Vicente y calle del Trabajo y por el oeste con la nueva al sur del depósito de máquinas (prolongación de la calle Mikado) por ello no se considera oportuno, tal y como propone el alegante, continuar el paseo de Recoletos en la misma dirección, puesto que sólo sería posible un pequeño tramo hasta el paseo Farnesio Por tanto se decide desestimar lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

26.9. Prolongar la acera Recoletos con idéntico criterio de diseño y mobiliario hasta su encuentro con la calle Embajadores.

La continuidad del Paseo de Recoletos queda reflejada en los planos de Red viaria y modelización no vinculante RVo_01 donde se aprecia que el llamado Eje Recoletos se prolonga a través de la zona intermodal, atravesando diferentes ELP (espacio libre Plaza) (Plaza Norte, Plaza de los Lucernarios, y plaza Sur para continuar su trazado pasando por delante de las naves de montaje 1 y 2 y hasta bifurcarse en la nueva vía paralela y anterior al Paseo Farnesio En el apartado 5.1.2.1. Configuración formal de la memoria vinculante, se menciona cómo atraviesa este eje dichos espacios públicos: “Plaza Norte: de acceso peatonal inmejorable, por su punto central, a través de la prolongación de la Acera de Recoletos, distribuye, hacia el Noreste, a los viajeros de autobús y hacia el Sudoeste, a los de ferrocarril. Además de permitir el acceso a través de los diferentes medios de transporte considerados en la propuesta, también cose el resto de usos terciarios de la pastilla intermodal en su lado Noroeste y configura un espacio público de marcado carácter urbano y representativo. Es por ello que se define como una Unidad de Proyecto (ver serie planos UEP).”

“Plaza Sur: su conexión con el centro de la ciudad está garantizada a través de la prolongación -peatonal- de la acera de Recoletos.” El equipo redactor opina que, según la ordenación propuesta, la nueva prolongación del Paseo de Recoletos cumple su cometido de conexión de la ciudad existente con el nuevo barrio de Talleres, donde además se bifurca longitudinalmente y enlaza por el este con el paseo San Vicente y calle del Trabajo y por el oeste con la nueva al sur del depósito de máquinas (prolongación de la calle Mikado). Por ello no es necesaria su prolongación , además de que sólo sería posible hacerlo en el pequeño tramo hasta la intersección con el Paseo Farnesio puesto que la prolongación hasta la calle Embajadores supondría un tratamiento diferenciado en un tramo del paseo Farnesio, cuestión que va en contra con el nuevo carácter que le ha sido otorgado a este paseo. Por tanto se decide desestimar lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

ESTACIÓN AUTOBUSES

Este barrio tampoco ha tenido mucha suerte con la contestación a las alegaciones. Se han presentado 7

1.1. La reserva de suelo en el solar de la Antigua Estación de Autobuses para la posible instalación de ascensores en el exterior de los edificios existentes en la calle San José.

INFORME: En el Ayuntamiento hay constancia de las dificultades existentes para la instalación de ascensores en los edificios de esta calle debido a la escasa anchura de ésta. Asimismo se considera fundamental proporcionar a estos edificios las condiciones de accesibilidad, por lo que el Ayuntamiento considera oportuno facilitar el espacio necesario para acometer las obras dirigidas a obtener esta accesibilidad. Por otra parte, el principio de accesibilidad de los espacios y dependencias de uso público se recoge en una variada normativa, de la que puede ser principal exponente la Ley 3/1998, de 24 de junio, de accesibilidad y supresión de barreras de Castilla y León; en particular en sus artículos 3, 19 y 20. Dicha norma y su desarrollo en el Decreto 217/2001, de 30 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y supresión de barreras, son de obligado cumplimiento.

En consecuencia, se incorporan al texto del documento las determinaciones precisas en el sentido de lo expresado por la alegante; en la ficha de la parcela P_EQes01 (andenes de la actual estación de autobuses), en el epígrafe de "Determinaciones Particulares", se añadirá una referencia explícita a la compatibilidad de la presencia de ascensores en la zona de paso, quedando como sigue: "Determinaciones Particulares: Se deberá respetar el espacio libre de paso entre la calle Gabilondo y el ELPUP de la parcela RlesOI. Sobre ese espacio, que tendrá a estos efectos la consideración de viario público, puede autorizar el Ayuntamiento la instalación de ascensores para el acceso a los edificios de vivienda colindantes, en los términos previstos en el Reglamento Municipal de Instalación de Ascensores en Edificios Existentes." Por lo tanto, se propone estimar esta alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

17.3.1 La colocación de una pieza de gran altura en una zona congestionada (actual estación de autobuses) es incoherente

Según consta en la memoria vinculante, apartado 5.2.4. Antigua estación de autobuses, 5.2.4.1 Configuración fomal: "El solar de la antigua estación de autobuses se reconfigura como dos solares separados por una zona verde y un vial. El interior de manzana se reserva a un equipamiento y en la esquina de Arco de Ladrillo y Puente Colgante - por su situación estratégica como cruce de ejes urbanos - se ubicará un edificio-hito en altura, de uso principalmente residencial. Las condiciones de edificación: alineación obligatoria y altura de coronación máxima quedan definidos en el plano de Ordenación detallada." Los alegantes consideran "incoherente" la existencia de un edificio-hito en la parcela en cuestión, con el argumento de que es una zona de gran congestión. El equipo redactor en el párrafo adjunto anteriormente de la memoria vinculante justifica el por qué de un edificio residencial en altura, puesto que es este un punto estratégico de la ciudad, la intersección de vías importantes, además en el apartado 5.2. Los nuevos barrios de la memoria vinculante se dice "Las relaciones lineales y estructurales se acompañan de la utilización de hitos que en torno a los ejes principales: Carretera de Madrid, Recoletos y corredor y se formalizan en edificios en altura o edificios significativos o monumentos. Estos hitos actúan como marcas que necesariamente señalizan la existencia y la relación de los nuevos desarrollos con el marco de la ciudad actual y los

valores históricos y establecen nuevas relaciones espaciales y visuales en una ciudad asentada sobre un territorio principalmente plano.

De esta manera la estrategia de hitos y torres funciona como un tejido de líneas y puntos relevantes que fortalecen relaciones, re-establecen conexiones y ponen de relieve nuevas conexiones así como articulan conexiones futuras. Este tejido se organiza a través de una red definida por el eje del corredor ferroviario y ejes radiales que articulan centro histórico y periferias.” La zona puede que ahora esté congestionada pero tras la actuación el tráfico mejorará notablemente tal y como queda reflejado el Apartado 5.1.2. Tramo central pastilla intermodal. 5.1.5.2 Configuración de la memoria vinculante “La Avenida de Madrid, gracias a la construcción de un nuevo túnel, perderá gran parte de su tráfico de paso en cota urbana, sirve de vínculo pacífico del entorno del Arco de Ladrillo hacia el Norte con el nuevo equipamiento de la estación de autobuses y con Campo Grande, García Morato y -hacia el Sur- con la Avenida de Madrid” Por tanto y debido a todo lo anterior se desestima la alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

21.4 No macizar el solar de la actual estación de autobuses, debe generarse un espacio libre a su servicio.

En el plano de ordenación de condiciones de la edificación Ceo_05 se puede comprobar que el solar de la estación de autobuses no está colmatado como manifiesta el alegante puesto que lo que se indica son áreas de movimiento de los equipamientos y edificios residenciales previstos. Además en el apartado 5.2.4 Antigua estación de autobuses se explica y justifica su configuración formal: “El solar de la antigua estación de autobuses se reconfigura como dos solares separados por una zona verde y un vial. El interior de manzana se reserva a un equipamiento público y en la esquina de Arco de Ladrillo y Puente Colgante - por su situación estratégica como cruce de ejes urbanos se ubicará un edificio-hito en altura, de uso principalmente residencial. Las condiciones de edificación: alineación obligatoria y altura de coronación máxima quedan definidos en el plano de Ordenación detallada.” Por lo tanto, y debido a todo lo anterior, se desestima lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

21.5.4 Aumento del espacio libre en la parcela de la actual estación de autobuses.

Según consta en la memoria vinculante, apartado 5.2.4. Antigua estación de autobuses, 5.2.4.1 Configuración formal: “El solar de la antigua estación de autobuses se reconfigura como dos solares separados por una zona verde y un vial. El interior de manzana se reserva a un equipamiento y en la esquina de Arco de Ladrillo y Puente Colgante - por su situación estratégica como cruce de ejes urbanos -se ubicará un edificio-hito en altura, de uso principalmente residencial. Las condiciones de edificación: alineación obligatoria y altura de coronación máxima quedan definidos en el plano de Ordenación detallada.” El quipo redactor estima acertada la alegación en este punto, por lo que se revisarán las condiciones de edificación en esta área considerando las observaciones realizadas. Por tanto, queda estimada esta alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

12. Alegaciones sobre movilidad y viario

Se han presentado 32 alegaciones sobre la solución del plan a la organización viaria. Una reclama un mayor estudio. Otras siete se refieren al sistema viario y movilidad, en su conjunto. Siete alegaciones más se centran en los túneles. Once en los viales exteriores al ámbito. Tres en el tranvía y otras tres en las bicis. En total, se estiman cinco, y otra parcialmente. Se desestiman 26. Puede decirse que se mantiene íntegramente lo propuesto en el documento aprobado inicialmente, sin cambios. Las cinco alegaciones que se estiman aluden a la necesidad de hacer un estudio más amplio, cumpliendo lo que se exige desde los informes sectoriales, pero en ningún caso se plantean ni la más mínima corrección de lo aprobado.

4.10 El estudio en profundidad de la movilidad futura en el ámbito.

Estudio en profundidad de la movilidad futura en el ámbito, ya que la incorporación de 5.000 nuevas viviendas podría tener repercusiones ambientales negativas. La propuesta del equipo redactor apuesta claramente por una movilidad sostenible, lo que supone un cambio en las pautas que la ciudad ha seguido a este respecto hasta el momento. Ésta se sostiene en un diseño urbano que prima el transporte público, el uso de la bicicleta y la movilidad peatonal. En relación al transporte público, la propuesta incluye una plataforma reservada a lo largo del corredor equipado sostenible, que será utilizada por los autobuses urbanos y los metropolitanos, con base en el nuevo nodo intermodal, donde se ubica una nueva estación de autobuses. Esta plataforma es compatible con otros sistemas de transporte sostenible, como el tranvía. El mismo corredor da preferencia a los peatones y permite recorrer de forma continua la secuencia de espacios verdes y equipamientos. Asimismo se amplía decisivamente la red de carriles bici.

Por otra parte, previamente a la elaboración de la propuesta de ordenación recogida en la Modificación, se realizó el Estudio del Impacto que ésta producía sobre el transporte y la movilidad. Este estudio se resumía en el punto 6 de la Memoria Vinculante del Proyecto y se desarrollaba de forma exhaustiva en el Anexo 8: Estudio de Tráfico y Movilidad, que no se incluyó en la documentación presentada para la aprobación inicial de la Modificación. El GMU analizó este estudio de tráfico en el Informe elaborado el 11 de abril de 2008. En él se declaraba que no existen inconvenientes para la aprobación inicial de la Modificación, siempre y cuando se subsanen algunos aspectos señalados; por lo tanto, la valoración que se hizo del estudio de tráfico fue, en su conjunto, positiva. En cualquier caso, en el Estudio de Impacto Ambiental que se incorporará a los documentos, se incluirá un nuevo estudio del impacto de la propuesta sobre el transporte y movilidad. Por lo tanto, se propone desestimar esta subalegación en el sentido de que se continuará estudiando este tema, pero se entiende que lo solicitado ya había sido realizado en la modificación.

Responde a lo que se plantea: Sí. De forma retórica (diciendo lo sostenible que es la propuesta, etc.).

Argumenta la respuesta: No. El alegante pide un estudio más amplio y nadie le contesta por qué el que hay es suficientemente bueno. Más aún: se dice que hay un trabajo más amplio en el Anexo 8, que no salió a exposición. Por lo que reclama al alegante que tenga fe en el equipo redactor.

GENERALES

Siete alegaciones, de las que se rechazan cinco y se estiman dos: precisamente las que reclaman mayor estudio del tema. Como quiera que deberá presentarse un nuevo estudio de impacto, por exigencia de los informes sectoriales, estiman esas alegaciones. No por sus propios argumentos, sino por exigencias externas.

15.5 Área intermodal: resolución del posible conflicto de movilidad rodada, así como potenciar el transporte público, a pie y facilitar el desplazamiento a personas con dificultades para la movilidad.

En la Memoria Vinculante de la Modificación del PGOU aprobada inicialmente se expresaba la firme convicción del equipo redactor por la apuesta por el transporte público en la ciudad; y la preferencia respecto al automóvil, de los medios de transporte públicos y ligeros. Asimismo está de acuerdo en apoyar los desplazamientos a pie y en facilitar la movilidad a las personas que presenten dificultades para desplazarse. La creación de una nueva plataforma reservada y la creación de un nuevo nodo intermodal, permitirá reducir los desplazamientos al centro. Se entiende que la propuesta recoge estas intenciones. Por lo tanto, se propone **estimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: No. El alegante señala, por ejemplo: “sistemas de pacificación de tráfico, zonas 30 o incluso plantear barrios sin coches, son propuestas que entendemos que se deberían contemplar en los nuevos desarrollos y que no se ha hecho” (página 4 de su alegación). A nada de eso se responde.

Argumenta la respuesta: No hay una sola argumentación. Eso sí, se habla de convicciones e intenciones. Pero con eso no basta.

9.4.1 La jerarquización de las vías para establecer prioridades entre los diferentes modos de transporte.

Estos puntos han sido respondidos anteriormente. En la memoria vinculante se han descrito los criterios propuestos para las cuestiones de diseño urbano y movilidad, aquí implicados. Algunas de estas cuestiones cuentan con sus respectivas propuestas recogidas en el documento para su aprobación inicial (como el tema de la convivencia entre peatones y ciclistas o el de la ubicación del puesto de alquiler de bicicletas). Aún así, es de señalar que las soluciones no son vinculantes, y por lo tanto se definirán completamente en los futuros Proyectos de Urbanización. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: No. Plantea una jerarquización y se le contesta genéricamente, sin hacer alusión alguna al tema concreto.

Argumenta la respuesta: No.

Podría haberse asumido, sin modificaciones sustanciales del proyecto: Sí.

Qué ajustes implicarían esa aceptación: Revisar el sistema viario conforme a unas pautas explícitas de jerarquía.

17.3.6 Debe reconsiderarse la reducción de la banda de protección de las infraestructuras ferroviarias de 50 a 20m.

Según el artículo 25 del Reglamento Sector Ferroviario, como regla general, la línea de dominio público se sitúa a 8 metros de la plataforma, medida desde la arista exterior de explanación. Según el artículo 26 del Reglamento Sector Ferroviario, la zona de protección se sitúa a 70 metros de dichas aristas. Según el artículo 34.2 del Reglamento Sector Ferroviario La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros de la arista exterior más próxima a la plataforma. Existe la posibilidad de que el Ministerio de Fomento habilite unas distancias interiores, hasta el valor de 5 metros para el dominio público (artículo. 27.2 RSF), 8 metros

para la protección (artículo. 27.2 RSF) y 20 metros o incluso menos para la línea de límite de edificación (artículo. 34.4 RSF). Pero la competencia corresponde al Ministerio de Fomento, sin perjuicio de que el planeamiento establezca las determinaciones oportunas para conciliarse con esa determinación ministerial. No obstante, solamente la zona edificable de la parcela OHAG01 estaría aparentemente dentro de la línea de 50 metros, quedando fuera de ella todas las posibles edificaciones residenciales. Por tanto, y según todo lo anterior, queda **desestimada** la alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

21.1. Corredor y sus deficiencias: Incumplimiento respecto a la conexión con el Centro.

Según la memoria vinculante en su apartado 5.1 Corredor ferroviario: “El corredor ferroviario se ha concebido como el hilo conductor de toda la propuesta ya que la desaparición de las vías y el consecuente crecimiento del área de centralidad de la ciudad lo han consolidado como eje articulador a escala urbana. Invertir la situación existente de esta franja de terreno que ha sido durante la presencia del ferrocarril una frontera dentro de la ciudad y un “fondo de saco” donde el espacio urbano se fractura sin continuidad es uno de los principales objetivos de esta propuesta. La condición de eje articulador nos permite comunicar a lo largo de todo su recorrido lo que se han considerado polos estratégicos de la ciudad. Estos polos se sitúan tanto en el centro de la ciudad como en su periferia: centro histórico, intercambiadores de transporte, nueva estación de tren, grandes zonas residenciales de la periferia y Universidad. Por este motivo, la propuesta consolida la importancia del corredor como eje de transportes en todo su recorrido. (...) Los principales medios de transporte a lo largo del corredor son el autobús y la bicicleta a lo largo de un “Bulevar” que combina la existencia de espacios públicos, zonas verdes, líneas de transporte, dotaciones y equipamientos e hitos urbanos en un entorno vegetal y natural en la medida de lo posible. Nace así un eje verde, que de la misma manera que articula comunicaciones rodadas de ámbito global en la ciudad configura una red de espacios verdes que conecta los pequeños espacios verdes existentes en el interior de la ciudad consolidada con los abundantes recursos naturales existentes en el exterior de la ciudad como parques metropolitanos, reservas rurales, líneas de agua, afluentes y ríos, pinares... (...) Por todos estos motivos el nuevo eje lineal se configura como el nexo de unión y elemento articulador de las operaciones de reconexión urbana que son el objetivo principal del proyecto.” El equipo redactor considera que en el proyecto se cumplen todas estas premisas reflejadas en la memoria vinculante por lo que sí se crea una espina dorsal verde y estructurante, y como consecuencia de todo esto se decide **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Pues la verdad es que no. Simplemente le colocan al alegante unos cuantos párrafos de la memoria, sin argumentar sobre sus críticas o propuestas.

Argumenta la respuesta: No.

21.1.5. El corredor Sur tiene menos superficie verde que el resto.

Como ya ha sido comentado en este documento en varias ocasiones, el corredor sostenible equipado es el hilo conductor de toda la propuesta y como eje articulador que es, nos permite comunicar a lo largo de todo su recorrido los puntos estratégicos de la ciudad, es evidente que su sección se va adaptando a las características y configuración de las distintas áreas atravesadas tal y como queda reflejado en la memoria vinculante: 5.1.3 Tramo Sur, 5.1.3.1 Estructura Viaria “El tramo Sur del corredor presenta una estructura viaria diferente a la del tramo Norte debido a que las condiciones espaciales son distintas. La

configuración urbana no es, en este tramo, de frentes de edificios, sino, en general, de traseras y testeros de edificios de relativamente reciente construcción. También existe gran cantidad de edificaciones exentas y se carece en este tramo, en general, de percepción de calle.

La circulación se articula también mediante conexiones principales de cruce - transversales al corredor- y viales de tráfico local -paralelos al mismo. Estos viales posibilitan el acceso a cada uno de los inmuebles con frente al corredor, cuando los hay, pero son de de sección controlada (un solo carril por sentido, o incluso ninguno en algunos tramos) y configuran circulaciones "en U" en un único sentido, evitando que el corredor tome importancia como arteria para el tráfico privado. El carril de autobuses discurre por el exterior de este sistema de tráfico "en U", es decir, hacia el centro del corredor, y tiene continuidad en ambos sentidos desde Argales hasta Arco de Ladrillo. Lo mismo sucede con el carril para bicicletas que, como ha sido comentado anteriormente, conecta los tramos de carril para bicicletas existentes actualmente con el nuevo que discurre a lo largo del corredor. Junto al vial de tráfico local se sitúa un carril discontinuo de aparcamiento en línea con espacios reservados para carga y descarga, y 3 nuevos aparcamientos subterráneos, de fácil acceso, paralelos a la traza del túnel ferroviario a los que se accede desde estos viales de tráfico local." Es evidente, y así se refleja en las secciones del corredor de los planos de ordenación S_01, que la franja verde tiene un ancho variable en función de las dimensiones del espacio liberado y de las condiciones urbanas de la zona, y así sucede en el tramo Sur. Por lo tanto se decide **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Más de lo mismo. Trozos de la memoria y un comentario contundente: "Es evidente..."

Argumenta la respuesta: No.

Tono: Desabrido.

23.10 Necesidad de un nuevo estudio de tráfico actualizado, propuestas de movilidad.

En el Estudio de Impacto Ambiental que se incorporará a los documentos para la aprobación provisional de la Modificación **se incluirá un nuevo estudio** del impacto de la propuesta sobre el transporte y movilidad. Por lo tanto, se propone **estimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Si.

Argumenta la respuesta: No, pero al estimarla, parece que ya no es necesario.

Observaciones: La estimación deriva de lo requerido en informes sectoriales.

24.3.1 Reexaminar lo relativo movilidad, como la posible implantación del tranvía, la eliminación de túneles y la mejora de las conexiones entre barrios.

En el punto 6 de la Memoria Vinculante del Proyecto se resumía el Estudio del Impacto de la propuesta de ordenación sobre el transporte y la movilidad; dicho estudio **se desarrollaba de forma exhaustiva en el Anexo 8:** Estudio de Tráfico y Movilidad, que no se incluyó en la documentación presentada para la aprobación inicial de la Modificación. El Gabinete de Movilidad Urbana analizó este estudio de tráfico, tanto en el Informe elaborado el 28 de septiembre de 2007, como en el Informe elaborado el 11 de abril de 2008. En cualquier caso, en el Estudio de Impacto Ambiental que se incorporará a los documentos para la aprobación provisional de la Modificación, se incluirá un nuevo estudio del impacto de la propuesta sobre el transporte y movilidad. Por lo tanto, se propone **estimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: No. Simplemente echa balones fuera, diciendo que hay estudios muy buenos pero que lamentablemente no se han expuesto al

público, y que se harán otros también muy buenos. Esto no es serio, aunque estiman la alegación.

Argumenta la respuesta: No.

Observaciones: La estimación deriva de lo requerido en informes sectoriales.

TÚNELES Y PASOS A DESNIVEL

Siete alegaciones tratan de los túneles y enlaces previstos. Se desestiman todas, excepto ña 13.3.3, que se estima parcialmente.

3.2 Descartar el proyecto del túnel de la calle Anselmo Miguel Nieto y estudiar las comunicaciones entre los barrios mediante las rondas.

Respecto al túnel: Tal y como se ha expuesto en el punto 3.1, no se contempla la prolongación del soterramiento en el sur del ámbito. Respecto a las comunicaciones entre los barrios mediante rondas: Las cuestiones alegadas, porque se exceden de su alcance o porque se refieren a temas que se localizan fuera del ámbito, no son objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: No.

Argumenta la respuesta: No.

5.8 Eliminación de los pasos inferiores bajo el actual ferrocarril.

En el documentado presentado para la aprobación inicial se proponía la eliminación de todos los pasos inferiores, que se sustituirían por cruces a nivel. Entre ellos se encontraba el túnel de San Isidro; pero se señalaba que la decisión estaba en función de la consideración que los servicios municipales hicieran sobre la oportunidad de realizarlo, y que podría ser finalmente la de mantener el mencionado túnel. Los estudios realizados con posterioridad han señalado que es conveniente mantenerlo y así viene reflejado en el nuevo documento. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Porque la pregunta es: ¿por qué es conveniente?

13.3.3 Mejora de la conectividad a lo largo de la calle Daniel del Olmo.

Mejora de la conectividad a lo largo de la calle Daniel del Olmo, repensando los nodos en los cruces con el Corredor Sostenible (comienzo tramo sur) y con el Parque Lineal de Ariza (nodo calle Arca Real) y garantizando la mejor continuidad posible. Sin perjuicio de que la solución adoptada en la Modificación respecto a la cuestión planteada en la alegación, responda a la consecución de los objetivos de la misma en relación con el transporte y la movilidad, justificados en el documento aprobado, respecto a lo alegado cabe expresar lo siguiente: El Informe del GMU del Ayuntamiento considerado en el acuerdo de aprobación inicial de la Modificación al referirse a la Ordenación del Corredor, entendido éste del modo global utilizado en el Documento de Estrategias de Diseño se dice: “La ordenación de la circulación por los nuevos viales se establecerá en los respectivos proyectos de urbanización, en función de las características de las intersecciones y la ordenación y características del entorno no pudiendo estar condicionada a priori la ordenación del tráfico.” De lo anterior puede concluirse que la ordenación propuesta en la Modificación, matizada con las observaciones formuladas en los informes técnicos municipales referidas en el acuerdo de aprobación inicial de la misma, permitiría la mejora de la conectividad y la resolución de la conexión transversal planteada en la alegación. Esto conforme a lo informado por el GMU, y considerando las condiciones de uso definidas la Modificación se harían de un modo último en los Proyecto de Urbanización correspondientes. En el caso

concreto planteado, la propuesta para el cruce de la calle Daniel del Olmo con Arca Real no se modifica, es decir, será un cruce a nivel pero semaforizado. Por lo tanto, se propone **estimar parcialmente** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sólo en parte. Se dice que “la propuesta para el cruce de la calle Daniel del Olmo con Arca Real no se modifica, es decir, será un cruce a nivel pero semaforizado”. ¿Por qué esa es la mejor solución, a juicio del equipo redactor. No se sabe.

13.3.4 Reconsideración de la conectividad desde las calles García Morato y Puente Colgante hacia el Corredor Sostenible por el frente de las estaciones.

Se solicita que se reconsidere la conectividad desde las calles García Morato y Puente Colgante hacia el Corredor Sostenible por el frente de las estaciones. Las conexiones de García Morato y Puente Colgante con el frente de la estación (norte) están diseñadas para la llegada de taxis y vehículos relacionados con la estación, es decir, vehículos coche conductor y vehículos coche acompañante o Kiss & Ride. En esta zona se integra la plataforma reservada de transporte público con absoluta prioridad en el acceso a la estación por la zona norte. En cambio, es en la Plaza Sur donde se resuelve la conectividad entre los tramos sur y el norte del Corredor Sostenible, mediante circulaciones sobre rasante y a través del túnel del Arco de Ladrillo. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

13.3.5 Que se replantee el cruce del Esgueva.

Se solicita que se replantee el cruce del Esgueva. En respuesta a lo alegado, son válidas las consideraciones realizadas en el punto 13.3.3., que concluyen con la remisión a los futuros Proyectos de Urbanización para la definición de la ordenación del tráfico. Por otra parte, la cuestión planteada ha sido ya sintéticamente recogida en los Informes Municipales considerados en el Acuerdo de Aprobación Inicial de la Modificación. En el caso concreto del cruce mencionado, la nueva propuesta plantea un nuevo puente sobre el Esgueva con un solo carril en sentido norte-sur, que resuelva localmente el cruce sobre el río. Por lo tanto, se propone **desestima** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: En parte. Se dice que “la nueva propuesta plantea un nuevo puente sobre el Esgueva con un solo carril en sentido norte-sur, que resuelva localmente el cruce sobre el río”. ¿Por qué esa es la mejor solución, a juicio del equipo redactor. No se sabe.

21.1.4. Se cuestiona el túnel de Arco de ladrillo.

El túnel diseñado responde a las necesidades futuras de Valladolid y su nueva área de centralidad alrededor de la nueva estación intermodal. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: No. La respuesta es una broma.

Argumenta la respuesta: No. No. Decir que el túnel responde a las necesidades futuras de Valladolid, sin más, es una falta de respeto al alegante.

Tono: Displaciente.

25.2.2. Reestudiar la solución del túnel de Mikado.

El túnel bajo la calle Mikado responde a las necesidades futuras de la ciudad teniendo en cuenta la nueva área de centralidad de Valladolid, donde se integra un gran nodo intermodal. Este ramal soterrado forma parte de una solución que permite realizar un túnel bajo Arco de Ladrillo y conectar con la calle Puente Colgante. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: No. Ni se considera la posibilidad de reestudiar la solución del túnel.

Argumenta la respuesta: Respecto a las necesidades futuras, ya se han comentado en el punto anterior. Aunque aquí se añade un párrafo que lo aclara todo: "Este ramal soterrado forma parte de una solución que permite realizar un túnel bajo Arco de Ladrillo y conectar con la calle Puente Colgante". Lo dicho: no responde a lo que se plantea ni lo argumenta.

Tono: Displicente.

VIALES EXTERIORES. RODADO

Se suscitan muchas dudas sobre la forma en que se resuelven las implicaciones del viario proyectado sobre la movilidad general de la ciudad. De las 11 alegaciones presentadas sólo se estima una, en el sentido de que, obligados por los informes sectoriales, deberán reestudiar el impacto sobre el transporte.

5.1 Que se dote a la ciudad de un vial Norte que "descargue" el Paseo Zorrilla.

En la actuación se prima la movilidad peatonal y el transporte público sobre el transporte rodado privado, así como el uso y disfrute de los espacios liberados por parte de los ciudadanos. Con estos criterios y los resultados desprendidos de la modelización realizada del tráfico, no se considera necesario abrir al tráfico privado el corredor liberado, como se describe en el punto 5.1 Corredor Sostenible Equipado - Estructura Viaria de la Memoria Vinculante. Se considera necesario que el corredor verde disponga de una calzada con dos carriles por sentido para el vehículo privado en su tramo central (entre los paseos de San Isidro y Arco de Ladrillo), no así en el resto de su trazado como ya se puso de manifiesto en el Informe elaborado por el GMU el 28 de septiembre de 2007: "El convertir todo el corredor ferroviario en una arteria de gran capacidad podría incentivar el uso del vehículo privado, por ello hay que dar un tratamiento distinto a cada uno de los tramos de que se dispone. Es necesaria una vía de dos carriles por sentido para el vehículo privado entre el paseo de San Isidro y el paseo del Arco de Ladrillo para canalizar los incrementos de la intensidad de vehículos que, inevitablemente, se producirán a corto y medio plazo con las actuaciones urbanísticas previstas con el soterramiento del ferrocarril."

En la alegación presentada también se plantea la construcción de un túnel con cuatro carriles, dos en cada sentido en el paseo del Arco de Ladrillo y García Morato bajo la calle Puente Colgante, el cruce que forma el paseo Arco de Ladrillo con la calle García Morato y con prolongación hasta sobrepasar el paseo de Zorrilla; en relación con esta cuestión: la construcción de un túnel con cuatro carriles en el tramo bajo la calle Puente Colgante y el cruce que forman el paseo Arco de Ladrillo y la calle García Morato debe ir acompañado de un carril en superficie en el lado de los números impares de la calle García Morato, y de dos carriles en el lado del Hospital Militar. Además de los carriles para el tráfico rodado habría que construir aceras de dimensiones suficientes para absorber el previsible tráfico peatonal que se desarrollará entre la zona de las Estaciones y el paseo Zorrilla. A la vista de lo expuesto, es evidente que la calle García Morato no tiene la anchura suficiente para la construcción del túnel en doble sentido. La misma consideración se puede realizar para la salida en dirección a la avenida de Madrid en la proximidad del Paseo de Farnesio, pero en este caso habría que añadir la falta de un tramo con la longitud adecuada

para que se produzca el trenzado de los vehículos que circulan por el túnel con los vehículos que circulan por el carril en superficie antes de llegar a la línea de parada del cruce, regulado por semáforos, que forman el Paseo Arco de Ladrillo con el Paseo de Farnesio. La construcción del túnel en el tramo de la calle García Morato comprendido entre el Paseo de Zorrilla y la calle Francisco Suárez excede del ámbito de la presente modificación del PGOU. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

5.1.1 Estudio de la conexión viaria entre el este y oeste (ampliando por ejemplo el túnel Arco Ladrillo - García Morato de dos carriles a cuatro y prolongándose hasta Paseo Zorrilla).

La propuesta plantea la conexión entre este y oeste a través de varios puntos del corredor. Por ello, los dos ejes mencionados por el alegante para la absorción de este tráfico verán disminuido su flujo, ya que éste será redistribuido por diversas vías. Por otra parte, el túnel planteado posee dos carriles en un único sentido (además de las incorporaciones previstas); el otro sentido viario se resuelve sobre rasante (con otros dos carriles). Los datos obtenidos del estudio de tráfico avalan la suficiencia de la sección del viario propuesto. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Escuetamente.

5.1.2 Mantenimiento de la continuidad de los viales paralelos al Corredor Verde.

Como queda reflejado en el apartado. 5.1 de la Memoria Vinculante: Descripción de la ordenación propuesta - Corredor ferroviario, el corredor verde no servirá a la movilidad de largo recorrido, sino al tráfico local, eminentemente residencial, de cada una de las zonas que atraviesa. Por ello se han evitado las conexiones rápidas. No obstante, se ha dado continuidad a los viales en aquellos puntos sensibles que adolecen en la actualidad de accesibilidad reducida, como es el caso del cruce del Esgueva. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí, escuetamente.

5.3 Creación de un vial norte-sur por el actual trazado del ferrocarril en su tramo soterrado.

Esta respuesta coincide en gran medida con la dada en el punto 5.1.3, en la que se indica que a lo largo del corredor se ha creado un vial para transporte privado de norte a sur que debe servir para el tráfico local y que además resuelve también algunas carencias de conectividad norte-sur. Pero en cualquier caso, este vial no está diseñado para tráfico de largo recorrido. No obstante, se señala que en el tramo central del corredor (entre la Calle San Isidro y la nueva Estación) se dispondrá de un viario de mayor capacidad. Por lo tanto, se propone **estimar parcialmente esta subalegación**, en el sentido de la creación de un vial norte-sur, aunque éste no tendrá el carácter de conexión rápida, como parece solicitar el alegante. Prolongación del soterramiento hasta la Ronda Exterior y que exista permeabilidad en la zona Sur, cosiéndose los barrios Paula López, Covaresa y Parque Arturo León.

En el Convenio suscrito por el Ministerio de Fomento, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Valladolid, RENFE y GIF (actual ADIF) con fecha 6 de noviembre de 2002 (B.O.E. nº 129, de 30 de mayo de 2003) se decidió cuáles iban a ser las áreas de la ciudad implicadas en el soterramiento del actual trazado de la ferrovía. El Estudio Informativo del proyecto de acondicionamiento de la Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su integración urbana, aprobado técnicamente en el año 2002 por la Secretaría de Estado de Infraestructuras, decidió la opción de un soterramiento mediano - corto (de aproximadamente 5 km. entre túnel y transiciones) bajo el corredor existente para la línea de alta velocidad (sólo para viajeros) y una variante por el este para la línea ordinaria especializada en mercancías.

Por otra parte, en diciembre del 2005 la Dirección General de Ferrocarriles aprobó provisionalmente otros Estudios Informativos Complementarios, en los que se han concretado los soterramientos del Pinar de Antequera y de la ciudad de Valladolid. En la redacción de la Modificación del PGOU para su aprobación inicial han sido propuestas, para su soterramiento, únicamente las áreas aprobadas acordadas en el Convenio del 2003 y de acuerdo a los proyectos ferroviarios presentados hasta la fecha. Asimismo en la Modificación que se está tramitando actualmente se mantiene, con los necesarios ajustes derivados de los Informes Municipales y Sectoriales correspondientes, la delimitación del Ámbito aprobada inicialmente y el Sector definido. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

13.3.6 Que se rediseñe la rotonda de S. Agustín.

Las cuestiones alegadas, debido a que **exceden de su alcance o porque se refieren a temas localizados fuera del ámbito**, no son objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

14.4 Resolución de los accesos al centro comercial.

Los accesos al futuro centro comercial **han sido ya ampliamente estudiados**. Se han planteado **varias posibilidades de acceso** al aparcamiento desde el viario próximo al centro comercial debido a la limitación que supone las pantallas del soterramiento. Éstas condicionan la ubicación de los aparcamientos y, por tanto, sus accesos. Se han propuesto varias opciones de accesos en García Morato, Puente Colgante, Duque de Zaragoza y en el nuevo vial en el frente sur de la estación, siendo **todas ellas no vinculantes**. En cualquier caso, en el Estudio de Impacto Ambiental que se incorporará al nuevo documento, se incluirá un nuevo estudio del impacto de la propuesta sobre el transporte y movilidad. Por lo tanto, se propone **estimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Lo traslada a la resolución del Estudio, de manera que lo deja pendiente.

23.11.2 Trasladar los nuevos flujos previstos para Paseo Farnesio y Avenida Segovia a otras calles menos saturadas.

Para el Gabinete de movilidad urbana era fundamental este tema, por lo que en su momento consideró necesario que el corredor verde dispusiera, excepcionalmente, de una calzada con dos carriles por sentido para el vehículo privado en su tramo central (entre los paseos de San Isidro y Arco de Ladrillo),

este diseño ha sido incluido en la propuesta. Además, se ha diseñado un nuevo túnel paralelo a Paseo Farnesio, que alivia dicha avenida facilitando los movimientos en esta zona. Igualmente se ha incorporado un nuevo vial que permite conectar Paseo San Vicente con la calle Embajadores, a sentido único. Por lo tanto, en la medida en que lo alegado ya quedó recogido en el informe del Gabinete de Movilidad Urbana del Ayuntamiento, referido en el Acuerdo de aprobación inicial de la Modificación, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

25.2.3. Mejorar las conexiones entre los nuevos barrios y los viejos (Delicias). Continuidad entre algunas vías..

Se han estudiado los barrios nuevos y los antiguos incrementando los pasos perpendiculares al ferrocarril, dotándolos de este modo de mayor accesibilidad en el sentido Este-Oeste. En concreto, en la Memoria Vinculante (apartado 6.1) se recoge lo siguiente: “Para ello, se propone la construcción de un bulevar en superficie y se permite el cruce a nivel de todas las calles perpendiculares al mismo. Con esto se consigue conectar dos zonas de la ciudad que en la actualidad, únicamente disponen de dos puntos de unión en su tramo Norte. El aumento de las conexiones transversales redundará en una notable mejora de la congestión en algunas zonas como en la calle Labradores y en el Paseo de San Isidro. El tráfico que se concentraba en estos dos únicos puntos tiene ahora más alternativas para llegar o salir del centro de la ciudad. El alegante comenta: “hay un exceso de replantear la ordenación del viario sin tener en cuenta el tejido urbano”. El equipo redactor precisamente, ha hecho especial hincapié en la relación entre la trama urbana existente y la antigua, tal y como se puede comprobar en el apartado 5.2 Los nuevos Barrios donde queda reflejado que la morfología de estos nuevos barrios está relacionada con el tejido urbano existente que los rodea. En el caso de Talleres, es un entorno urbano consolidado y compacto que influye decisivamente en su ordenación (ver apartado de la memoria vinculante 5.2.1 Talleres centrales) La continuidad del Paseo de Recoletos queda reflejada en los planos de Red viaria y modelización no vinculante RVo_01 donde se aprecia que el llamado Eje Recoletos se prolonga a través de la zona intermodal, atravesando diferentes ELP (espacio libre Plaza): Plaza Norte, Plaza de los Lucernarios, y plaza Sur para continuar su trazado pasando por delante de las naves de montaje 1 y 2 y hasta bifurcarse en la nueva vía paralela y anterior al Paseo Farnesio. En el apartado 5.1.2.1. Configuración formal de la memoria vinculante, se menciona cómo atraviesa este eje dichos espacios públicos:

“Plaza Norte: de acceso peatonal inmejorable, por su punto central, a través de la prolongación de la Acera de Recoletos, distribuye, hacia el Noreste, a los viajeros de autobús y hacia el Sudoeste, a los de ferrocarril. Además de permitir el acceso a través de los diferentes medios de transporte considerados en la propuesta, también cose el resto de usos terciarios de la pastilla intermodal en su lado Noroeste y configura un espacio público de marcado carácter urbano y representativo. Es por ello que se define como una Unidad de Proyecto (ver serie planos UEP).” “Plaza Sur: su conexión con el centro de la ciudad está garantizada a través de la prolongación -peatonal- de la acera de Recoletos.”

El equipo redactor opina que, según la ordenación propuesta, la nueva prolongación del Paseo de Recoletos cumple su cometido de conexión de la ciudad existente con el nuevo barrio de Talleres, donde además se bifurca longitudinalmente y enlaza por el este con el paseo San Vicente y calle del Trabajo y por el oeste con la nueva vía al sur del depósito de máquinas (prolongación de la calle Mikado). No es correcta, según lo anteriormente descrito, la apreciación del alegante que afirma que la solución adoptada “quizá responda a la pretensión de prolongar el eje Recoletos hasta el Paseo Farnesio” puesto que lo que se pretende es conectar dicho eje con los barrios

existentes en el este y oeste de talleres y no rematarlo, tal y como se cita en la alegación, en el entorno de las estaciones y de los edificios emblemáticos.

Respecto a la conexión con el paseo de San Vicente, ya estaba planteada en el informe del GMU, referido en el acuerdo de aprobación inicial. En dicho informe también se hacían referencias al diseño del paseo de Farnesio (accesos al nuevo barrio, interrupciones de la mediana) y a las intersecciones entre los nuevos viales y la calle Embajadores y la avenida de Segovia que debían ser resueltos adecuadamente. Todos estos puntos han sido tenidos cuenta y se introducirán en la revisión de la modificación. Acerca de los comentarios de los alegantes sobre el barrio de Argales que se ha ordenado "sin tener en cuenta lo que hay en el entorno", conviene referirse de nuevo al apartado 5.2 Los nuevos Barrios donde se explica cómo la propuesta de Argales intenta dar respuesta a los fuertes condicionantes específicos derivados del contexto urbano en el que se encuentra, por lo que la afirmación de la alegación no es correcta. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Más o menos. En algunos casos aludiendo al informe de Tráfico (que no formaba parte del proyecto aprobado inicialmente, por cierto), y en otros incorporando opiniones ("el equipo redactor opina...").

25.2.4. Descargar Avda. Farnesio de tráfico local

Se ha considerado que es preferible liberar de tráfico de paso o atraído por la Estación Intermodal, lo cual hace imprescindible que el nuevo barrio de Talleres, aunque se cuenta con otras vías de acceso, aporte necesariamente tráfico local al Paseo de Farnesio. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí, escuetamente.

Argumenta la respuesta: No exactamente: "se ha considerado preferible..." no puede decirse que sea un argumento.

23.11.3 Reconsiderar los accesos al barrio de Argales

El barrio estará conectado con el polígono de Argales a través de dos accesos situados en el extremo Norte y en la zona Este (junto al colegio internacional) y dos pasarelas peatonales. Además, se ha propuesto un túnel que asimismo conecte el nuevo barrio de Argales con el existente de Paula López. Así pues, se considera adecuadamente resuelta la accesibilidad al futuro barrio. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No, en absoluto. El "así pues" constituye un giro retórico interesantísimo, pero en este contexto no vale para argumentar la propuesta. Se limitan a repetir los accesos que han propuesto, y a decir que "así pues" está bien hecho. Pero precisamente contra esos accesos se planteaba la alegación. Así pues, está mal contestada.

25.2.6. Continuidad del viario de Argales al otro lado de las vías

El alegante demanda que se contemple la continuidad mencionada. Se señala que el barrio estará conectado con el polígono de Argales a través de dos accesos situados en el extremo Norte y en la zona Este (junto al colegio internacional) y dos pasarelas peatonales. Además, se ha propuesto un túnel que asimismo conecte el nuevo barrio de Argales con el existente de Paula López. Así pues, se considera adecuadamente resuelta la accesibilidad al futuro barrio. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí, como en el caso anterior.

Argumenta la respuesta: Lo mismo que antes, también. Así pues, también está mal respondida.

VIALES EXTERIORES. BICIS

Evidentemente, el diseño de los carriles bici se ha hecho con desgana. O eso parece, a la vista de cómo responden a las alegaciones presentadas, que lo que pretenden es reforzar su funcionalidad.

9.1 Que se consideren las cinco propuestas presentadas en favor de la continuidad del carril bici y de posibles conexiones con los carriles bici de: Covaresa, Esgueva, Ronda Sur, Las Delicias, Campus Miguel Delibes.

Sin perjuicio de que la solución adoptada en la Modificación respecto a la cuestión planteada en la alegación responda, tanto a los criterios específicos de diseño del Corredor Sostenible Equipado propuesto, como a la consecución de los objetivos de la misma en relación con el transporte y la movilidad, y que tanto unos como otros, queden justificados en el documento aprobado, debe indicarse que dicha solución se plantea en la Modificación como no vinculante de forma expresa, remitiéndose en la misma a su concreción final en el Proyecto de Urbanización. En concreto, en la Memoria Vinculante: 5.1 Descripción de la ordenación propuesta - El Corredor Sostenible Equipado (CSE), se dice: Contiene el carril bici para que el trazado sea libre y pueda determinarse durante el proyecto de urbanización. En relación con lo alegado, la propuesta plantea una red ciclista en el ámbito. Ésta puede verse modificada o ampliada, como indicado anteriormente, precisamente por su carácter no vinculante; y así sucede con los aspectos relacionados con la red, como lo son sus conexiones con las redes externas al ámbito. Cabe señalar que respecto a las conexiones con el Barrio de Argales en zona fuera del ámbito, no es posible realizarlas en la situación actual, debido a la existencia de las naves y de las vías del tren. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí, aunque de forma genérica. No le habría pasado nada por comentar la propuesta del alegante concretamente.

Argumenta la respuesta: Más o menos.

9.4.4 Segregar la bicicleta en los viales de gran capacidad.

Estos puntos han sido respondidos anteriormente. En la memoria vinculante se han descrito los criterios propuestos para las cuestiones de diseño urbano y movilidad, aquí implicados. Algunos de estas cuestiones cuentan con sus respectivas propuestas recogidas en el documento para su aprobación inicial (como el tema de la convivencia entre peatones y ciclistas o el de la ubicación del puesto de alquiler de bicicletas). Aún así, es de señalar que las soluciones no son vinculantes, y por lo tanto se definirán completamente en los futuros Proyectos de Urbanización. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: No. Se escuda en que las propuestas no son vinculantes, pero precisamente lo que se le reclama es que lo sean. Y no responde.

Argumenta la respuesta: No.

9.4.5 Considerar el carril bici como vía segregada dentro de la calzada.

(Se da idéntica respuesta que en el punto anterior)

Responde a lo que se plantea: No.

Argumenta la respuesta: No.

TRANVÍA

Ni una sola palabra del equipo redactor sobre el asunto. Da la impresión de que no quieren incomodar a los patronos, aunque los alegantes esperaban algún pronunciamiento técnico sobre los temas planteados. Vana esperanza.

24.3.1 Reexaminar lo relativo movilidad, como la posible implantación del tranvía, la eliminación de túneles y la mejora de las conexiones entre barrios.

En el punto 6 de la Memoria Vinculante del Proyecto se resumía el Estudio del Impacto de la propuesta de ordenación sobre el transporte y la movilidad; dicho estudio se desarrollaba de forma exhaustiva en el Anexo 8: Estudio de Tráfico y Movilidad, que no se incluyó en la documentación presentada para la aprobación inicial de la Modificación. El Gabinete de Movilidad Urbana analizó este estudio de tráfico, tanto en el Informe elaborado el 28 de septiembre de 2007, como en el Informe elaborado el 11 de abril de 2008. En cualquier caso, en el Estudio de Impacto Ambiental que se incorporará a los documentos para la aprobación provisional de la Modificación, se incluirá un nuevo estudio del impacto de la propuesta sobre el transporte y movilidad. Por lo tanto, se propone **estimar** esta subalegación.

Responde a lo que se le plantea: No. Basta comprobar que no se habla ni del tranvía, ni de los túneles ni de las conexiones. La alegación plantea cambios en la ordenación y en la respuesta únicamente se habla de estudios.

Argumenta la respuesta: No.

25.2.1. Considerar el implantar el tranvía como transporte público en las líneas Madrid - Irún y Valladolid - Ariza.

En la Modificación del PGOU aprobada inicialmente se expresaba la firme convicción del equipo redactor por la apuesta por el transporte público en la ciudad; y la preferencia respecto al coche, de los medios de transporte públicos y ligeros. Asimismo se enunciaba que los principales medios de transporte a lo largo del corredor serían el autobús y la bicicleta. Se entendía reflejar la deseada convivencia entre los diferentes medios de transporte públicos y ligeros, y en ningún momento excluir otros de estas características no mencionados, como es el tranvía. Existen actualmente diversos sistemas de movilidad que se adaptan a las necesidades y particularidades de cada ciudad. A este respecto, el carril propuesto reservado al transporte público podría acoger cualquiera de los medios de transporte colectivo que se considere conveniente. No obstante, no es objeto de la Modificación definir el sistema de transporte público a adoptar en la ciudad. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Realmente no dice nada en absoluto sobre lo que plantea el alegante.

Argumenta la respuesta: Nada.

26.8. Se considere implantar el tranvía como transporte público en la superficie liberada.

En la Modificación del PGOU... (sigue lo mismo que en la alegación anterior) ... que se considerara conveniente. No obstante, no es objeto de la Modificación definir el sistema de transporte público a adoptar en la ciudad. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Así responde Rogers

Responde a lo que se plantea: Le contesta exactamente lo mismo que al anterior, aunque aquél se refería a la vía de Ariza y éste al tranvía en la ciudad. Da igual, al fin y al cabo era paja.
Argumenta la respuesta: No.

13. Alegaciones sobre la normativa de los espacios públicos, y aspectos conexos

CORREDOR VERDE

El corredor verde ha tenido muy buena aceptación, en general. Las 5 alegaciones que se han presentado pretendían precisamente su consolidación, su defensa, su extensión. Pero al parecer todo se ha hecho perfectamente. No cabe ninguna mejora de ningún tipo. Ni matiz alguno. Las 5 alegaciones se han rechazado por completo.

21.5.2 Espina verde como gran bulevar.

El equipo redactor considera que el corredor verde ha sido proyectado para cumplir las funciones que se enumeran en el apartado 5.1 Corredor Ferroviario de la memoria vinculante y así sucede: "El Corredor Sostenible Equipado (CSE): Consiste en espacios de uso público destinados al y disfrute de peatones y ciclistas. Contiene el carril bici para que el trazado sea libre y pueda determinarse durante el proyecto de urbanización. Contiene el carril bus (carril de transporte sostenible) así como las paradas de autobús para que su trazado sea libre y pueda determinarse durante el proyecto de urbanización. Contiene una media de un 5% de su superficie de usos compatibles que incluyen deportivo, espectáculo, reunión y hostelería, entre otros, cuyo tamaño y ubicación final se determinará en el proyecto de urbanización. La superficie dedicada a usos compatibles podrá trasvasarse entre parcelas de la misma Unidad de Proyecto. En el Corredor Norte eso supone casi 3.500m² para dotaciones. Es compatible con la ubicación de las diferentes infraestructuras en el bajo rasante. Es compatible con el uso viario y comunicación, por lo tanto hace posible los ajustes necesarios de viario en el momento de la urbanización. Es un espacio de cesión al Ayuntamiento, y su urbanización se considerará carga urbanística de la actuación, incluso la de las áreas destinadas a usos compatibles, hasta el momento en que se determine su uso definitivo. Contiene como mínimo una media de un 65% de su superficie de parques y jardines. En el Corredor Norte eso supone más de 43.500m²". Y por tanto **se desestima** lo alegado.

Argumenta la respuesta: No. Se limita a describir la propuesta contenida en el documento aprobado inicialmente, sin explicar sus ventajas o inconvenientes en relación a la propuesta del alegante.

23.11 Es necesario un Plan especial para el Corredor Verde en el norte para subsanar deficiencias.

No se considera pertinente la redacción de algún instrumento de planificación posterior al de la Modificación que nos ocupa, ya que, conforme a la legislación urbanística vigente, una Modificación del PGOU con Ordenación Detallada incluye ya las determinaciones de diseño pormenorizado. Los ajustes necesarios se realizarán a través de los correspondientes Proyectos de Urbanización. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Argumenta la respuesta: Si.

23.11.5 Garantizar que se mantienen los espacios libres y zonas verdes del corredor.

Como ya se ha comentado anteriormente, el corredor sostenible equipado es el hilo conductor de toda la propuesta y como eje articulador que es, nos permite comunicar a lo largo de todo su recorrido los puntos estratégicos de la ciudad. En el apartado 5.1. Corredor ferroviario, se define el Corredor sostenible equipado: "El carácter "verde" del corredor es parte intrínseca de la propuesta, y así debe recogerse en la presente Modificación Puntual del PGOU. Sin embargo, el corredor no tiene todavía, a día de hoy, todos los condicionantes de partida definidos" y entre los enumerados está: "El uso de cada uno de los equipamientos y su ubicación concreta. Continúa en la memoria vinculante diciendo: "Así, se define en la presente Modificación Puntual del PGOU un nuevo uso pormenorizado, el de Corredor Sostenible Equipado, con las siguientes características: (enumeramos solamente las que se ven afectadas por la alegación). Consiste en espacios de uso público destinados al y disfrute de peatones y ciclistas. Contiene una media de un 5% de su superficie de usos compatibles que incluyen deportivo, espectáculo, reunión y hostelería, entre otros, cuyo tamaño y ubicación final se determinará en el proyecto de urbanización. La superficie dedicada a usos compatibles podrá trasvasarse entre parcelas de la misma Unidad de Proyecto. En el Corredor Norte eso supone casi 3.500m² para dotaciones. Es un espacio de cesión al Ayuntamiento, y su urbanización se considerará carga urbanística de la actuación, incluso la de las áreas destinadas a usos compatibles, hasta el momento en que se determine su uso definitivo. Contiene como mínimo una media de un 65% de su superficie de parques y jardines. En el Corredor Norte eso supone más de 43.500m². Respecto al tramo Norte del Corredor, en el apartado 5.1.1.3 Corredor Sostenible equipado se muestra la tabla con las superficies de equipamientos y las de espacios verdes mínimos de cesión de cada una de las parcelas CSE (Corredor Sostenible Equipado): (se describe, tramo Norte y tramo Sur). Por tanto y según todo lo anterior se considera que está garantizada la existencia de espacios verdes y zonas libres dentro del CSE con lo cual se **desestima** lo alegado.

Argumenta la respuesta: No, ciertamente. En ningún momento explica por qué está "garantizada" la propuesta que se plantea en el Plan. Si bien es cierto que en la alegación tampoco se daban argumentos para apoyar su solicitud de "garantizar su planeamiento".

23.11.6 No incrementar en el corredor el número de carriles para el tráfico privado.

Esta propuesta no es compatible con las necesidades de conectividad en la zona, ya que se considera necesario que el corredor verde disponga de una calzada con dos carriles por sentido para el vehículo privado en su tramo central (entre los paseo de San Isidro y Arco de Ladrillo) como ya se puso de manifiesto en el Informe elaborado por el Gabinete de Movilidad Urbana el 28 de septiembre de 2007: "El convertir todo el corredor ferroviario en una arteria de gran capacidad podría incentivar el uso del vehículo privado, por ello hay que dar un tratamiento distinto a cada uno de los tramos de que se dispone. Es necesario un nuevo viario capaz de canalizar los flujos circulatorios actuales entre el paseo de San Isidro y el paseo del Arco de Ladrillo, que en el momento actual se desarrollan a través de las calles Nicolás Salmerón, Panaderos, plaza de España, Recondo, Estación, paseo San Vicente, Andalucía, plaza Circular y paseo de Farnesio. Sin la creación de un itinerario alternativo al de las calles Nicolás Salmerón-Dos de Mayo no se podrán acometer actuaciones en estas vías de la zona centro, encaminadas a mejorar la movilidad de la ciudad. Es necesario una vía de dos carriles por sentido para el vehículo privado entre el paseo de San Isidro y el paseo del Arco de Ladrillo para canalizar los incrementos de la intensidad de vehículos que, inevitablemente, se producirán a corto y medio plazo con las actuaciones urbanísticas previstas con el

soterramiento del ferrocarril. El incremento de capacidad afectaría a las vías de conexión entre el paseo de San Isidro y el paseo del Arco de Ladrillo y en ningún caso a estas dos últimas vías, con lo que difícilmente se generarían tráficos adicionales externos que no tengan relación con los usos previstos en los terrenos liberados por el soterramiento del ferrocarril." Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Argumenta la respuesta: Sí, desde luego.

24.3.5 Que se reduzcan los usos compatibles en el corredor verde; se limite el aparcamiento al 25% en bajo rasante, y viario y comunicación al 5%.

En la Modificación se han previsto estos porcentajes de usos compatibles en orden a garantizar la movilidad peatonal, rodada y de transporte, manteniendo su principal carácter de corredor sostenible equipado. Dicha compatibilidad de usos se permite en orden a obtener una flexibilidad en la distribución futura de los usos. En cualquier caso, entendemos que el uso principal es el de espacio verde de uso y disfrute público, de acuerdo a lo expresado en la Memoria Vinculante: "El corredor funciona como un bulevar verde continuo, con un carril en cada dirección para transporte público. El paso de transporte privado se intenta minimizar, dando servicio al tráfico local y evitando el tráfico de paso. Así se evita que el corredor se convierta en una vía rápida de circulación de gran intensidad." Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Argumenta la respuesta: No, en absoluto. Reitera lo dicho en la Memoria, sin explicar por qué debe hacerse así. Se han previsto esos porcentajes con tal o cual objetivo, y la compatibilidad "se permite en orden a obtener una flexibilidad". Raro: "en orden a obtener una flexibilidad". Vaya frase. Una expresión muy rara, que no contesta a lo que se planteaba. En la alegación se hablaba concretamente del artículo 33 de la Normativa, del uso de "garaje y estacionamiento bajo rasante" y del de "viario y comunicación". En la respuesta ni se mencionan esos usos. Pero las cosas empeoran aún más si se tiene en cuenta la respuesta a la alegación 7.9.

OTRAS ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES

28.1. Áreas de convivencia y encuentro: elementos dotacionales

Solicita el alegante "atractivos necesarios, áreas de convivencia y encuentro mediante elementos dotacionales para que quienes no van a habitar en esos espacios recuperados tengan un aliciente o estímulo para ir a esa nueva zona". De acuerdo a los contenidos del propio documento es coherente, a nivel de planeamiento general, la reserva de sistemas generales y locales de equipamientos en la cuantía legalmente exigible. En el apartado 5.1. Corredor ferroviario, se define el Corredor sostenible equipado: "El carácter "verde" del corredor es parte intrínseca de la propuesta, y así debe recogerse en la presente Modificación del PGOU. Sin embargo, el corredor no tiene todavía, a día de hoy, todos los condicionantes de partida definidos" y entre los enumerados está: (repite el fragmento de la Memoria incluido en la respuesta a la alegación 23.11.5).

Es el ayuntamiento quien establecerá el destino de las áreas destinadas a equipamiento. Tal y como se indica en el apartado 3.3.3.2 Dotación de la memoria vinculante: "Los usos definitivos dependerán de las necesidades y de las aportaciones de las comunidades afectadas". Sin embargo, el equipo redactor ha efectuado una previsión de reservas de dotaciones que se determina e implementa para el ámbito completo del sector **cumpliendo parámetros legales de reserva mínima obligatoria**, previendo espacios libres y equipamientos en función de un criterio de diseño de ciudad justificado en un

diagnóstico previo de ofertas y necesidades por zonas, tal y como se expresa en la memoria.

Por lo tanto, el deseable equilibrio de dotaciones, viene dado por su adecuación a las necesidades presentes y futuras de la población. El hecho de que no se asignen destinos concretos obedece a que la actuación se encuentra en fase de establecimiento de ordenación detallada, que se limita a definir la calificación urbanística que caracteriza a determinados espacios como de equipamientos, pero sin establecer el destino último de la dotación que en un futuro pueda implantarse en dichos espacios. Además el artículo 31.2 de las DOTVAENT define el Área de Nueva Centralidad Regional, de desarrollo prioritario, sobre los terrenos de RENFE y Ariza y el Paseo del Arco de Ladrillo: en el corazón de la ciudad, integrando actividades económicas, equipamientos de escala regional y viviendas en conexión con los corredores de desarrollo. La ordenación cumple dicho artículo puesto que se incluyen en el proyecto las dos estaciones, que constituyen dos equipamientos de carácter regional. El sistema general de la estación de autobuses incluye un edificio principal, con una ocupación máxima del 100% del área de movimiento, definida en los plano de ordenación, y una altura máxima de 40 metros sobre rasante. En él tendrían cabida otros usos, como dotacional o equipamiento, perfectamente compatibles con el principal. Se considera entonces que la actuación ya cumple con los aspectos alegados en la medida que le corresponde como Modificación del PGOU. Por tanto y debido a todo lo anterior se decide **desestimar** lo alegado.

Argumenta la respuesta: Sí. Se limita a decir que cumple la ley, sin argumentar si considera preferible para la buena ordenación definir o no definir ahora el destino de los equipamientos, pero no puede decirse que deje de responder al alegante.

25.2.5. Zona verde entre Panaderos y Labradores

Comentan los alegantes que “la zona verde entre las calles Panaderos y Labradores debería conformarse no como una isla rodeada de viario sino como un espacio verde adosado a los edificios de la actual avenida de Segovia para hacerlo más utilizable”. El equipo redactor del proyecto considera que esta observación perjudica los objetivos perseguidos en el barrio de talleres tal y como se explica en el apartado 5.2.1.3. Estructura Viaria: “La ordenación de esta zona responde a la conexión con el tejido urbano del barrio de Delicias, para lo que se ha proyectado una trama ortogonal que atraviesa las calles que definen su perímetro - Paseo Farnesio y Calle Segovia - y garantiza la continuidad desde los barrios colindantes. La retícula del viario conforma una red heterogénea y caracterizada que se adapta a las necesidades particulares de los distintos espacios. Así, los accesos y salidas de la pastilla intermodal en su lado se solucionan a través de la plaza Sur en la que se desarrolla un bucle con acceso y dispersión directo desde / a: Arco de Ladrillo a través de la calle Mikado y del túnel bajo ella. Delicias y a San Isidro. Este bucle viario, de nueva construcción, libera al Paseo Farnesio de gran parte de su tráfico actual. El acceso al nuevo barrio de Talleres Centrales (principalmente residencial y de equipamientos) se soluciona en parte a través de la calle Mikado -en superficie- pero principalmente a través del paseo Farnesio, desde del que se permiten varios giros a la izquierda ahora que se ha visto liberado de gran parte de su tráfico de paso”. Como queda patente en los esquemas adjuntos, las calles que rodean la zona verde a la que se refiere la alegación tienen un papel importante en la estructura viaria del nuevo barrio y sobre todo en la conexión de este con la ciudad existente, no sólo a través del corredor sino también a través de las calles Panaderos y Labradores. Por todo lo anterior **se desestima** lo alegado.

Argumenta la respuesta: De alguna manera, sí. Pero con una desgana evidente. Da la impresión de que no tiene el menor interés por explicar adecuadamente lo que expone. Pues dice que “esta observación perjudica los objetivos perseguidos”, ya que “la ordenación de esta zona responde a la

conexión con el tejido urbano del barrio de las Delicias, para lo que se ha proyectado una trama ortogonal (...). La retícula del viario conforma una red heterogénea, etc.” Luego se habla de un bucle que libera a Farnesio de parte de su tráfico actual, de varios giros a la izquierda, y que las calles a que se refiere la alegación son muy importantes. ¿Alguien lo entiende? (Nota: los alegantes de la nº 25 cuentan con técnicos especializados y no plantean ocurrencias).

APARCAMIENTOS

7.9 Que se replanteen las condiciones para ubicar aparcamientos bajo rasante y se permita su ubicación sobre rasante. Asimismo, prever la ubicación de aparcamientos disuasorios.

El estudio para ubicar aparcamientos bajo rasante ya se ha efectuado, considerando los diversos usuarios posibles: residentes, visitantes, etc. Como consecuencia de este estudio se han representado en la documentación del proyecto las ubicaciones que, compatibles con el resto de infraestructuras subterráneas, se consideran óptimas. Se considera que la propuesta de ubicación de los aparcamientos es válida. De todos modos, para dotar de mayor flexibilidad a la ubicación de nuevos aparcamientos se reflejará en la normativa la compatibilidad de estos aparcamientos con los usos de viario y comunicaciones y con los espacios libres de carácter público. Por otra parte, no se considera adecuado permitir la construcción de aparcamientos sobre rasante. Por lo tanto, se propone **estimar parcialmente** este punto.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. A la primera parte dice que “se considera la propuesta válida”, sin más. Y a la segunda, que “no se considera adecuado”. ¿Argumentos? Ninguno. La estimación parcial, por tanto, se hace sin argumentar su necesidad o conveniencia por ningún lado.

9.2 Respecto a los aparcamientos para bicicletas.

Esta alegación **ha quedado contestada en la 9.1** pero se añade que además, según el artículo correspondiente a la señalización del tráfico de la normativa: 1. La señalización del tráfico se indica en el plano de Red Viaria. Incluye pasos de cebra, flechas de sentido de circulación, flechas de giro obligatorio, plataformas segregadas de transporte público, carriles de uso exclusivo (bicicleta, emergencias, mantenimiento, carga y descarga), aparcamientos para bicicletas. 2. Esta señalización es orientativa; será el correspondiente Proyecto de Urbanización el documento que defina las determinaciones finales sobre señalización. Como consecuencia de lo expuesto, **se desestima** la alegación presentada y las subalegaciones 9.2.1, 9.2.2, 9.2.3

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No parece.

Tono: Resulta bastante evidente que la Asamblea Ciclista no atrae la atención de los redactores. Basta observar cómo se despachan sus alegaciones.

9.2.1 Determinar la ubicación de los aparcamientos en la documentación gráfica

Se ha respondido en la alegación 9.2

Responde a lo que se plantea: Sí, aproximadamente.

Argumenta la respuesta: No.

9.2.2 Incluir en la memoria los diferentes tipos de aparcamientos según las necesidades

Se ha respondido en la alegación 9.2

Responde a lo que se plantea: No.
Argumenta la respuesta: No.

9.2.3 Contemplar la ubicación de aparcamientos en lugares estratégicos que concentran afluencia de público.

Se ha respondido en la alegación 9.2

Responde a lo que se plantea: No.
Argumenta la respuesta: No.

25.3.6. Aparcamientos en CSE

Que la ubicación de los aparcamientos en el Corredor Sostenible se remita a Estudios de Detalle. A partir de los estudios previos realizados se ha propuesto la ubicación para los nuevos aparcamientos considerada más apropiada. Puesto que en el documento de Modificación presentado se incorpora la ordenación detallada, no se considera necesario la adopción de instrumentos de planeamiento posteriores (como estudios de detalle) que deban completar las determinaciones de ordenación detallada. Aun así, existe flexibilidad para la elección de su localización definitiva, que podrá variar de acuerdo a lo previsto en la Normativa vigente, siempre que se justifique la conveniencia, se demuestre su viabilidad técnica y se respeten los estándares urbanísticos. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

23.11.1 Cualificación de los aparcamientos del corredor como de residentes para no atraer más tráfico.

Considerando lo dispuesto en la ORDEN FOM/1689/2008, de 22 de septiembre, por la que se aprueba definitivamente la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid para su actualización, armonización y ajuste a la planificación sectorial y a las condiciones de usos en materia de movilidad urbana, respecto a los aparcamientos en el espacio público, se señala que no es objeto de este documento de planeamiento establecer la tipología del aparcamiento en cuanto a su condición de rotación o de residentes.

El equipo redactor **está de acuerdo con lo expresado en la alegación:** la gran parte de los aparcamientos del área deben ser para residentes. Por otra parte, se debe considerar que, además del uso residencial, existirán en la zona nuevos usos asociados, que precisarán de aparcamientos de rotación, y así se ha contemplado. No obstante, tal y como se ha indicado al principio, no es objeto del documento presentado. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Es uno de los poquísimos casos en los que el equipo redactor se pronuncia: “está de acuerdo con lo expresado en la alegación”.

31.1. La construcción de un parking en los terrenos de los actuales talleres de RENFE.

A partir de los estudios previos realizados se ha propuesto la ubicación para los nuevos aparcamientos considerada más apropiada. Debido a la incompatibilidad con algunas de las infraestructuras subterráneas se han localizado de manera muy concreta las ubicaciones de aparcamientos soterrados. Aun así, existe flexibilidad para la elección de su localización definitiva, que podrá variar, de acuerdo a lo previsto en la Normativa vigente, siempre que se justifique la conveniencia, se demuestre su viabilidad técnica y se respeten los estándares urbanísticos. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No exactamente. Dice que es difícil localizar los aparcamientos y que se ha hecho lo mejor posible. Pero no argumenta nada en concreto sobre lo que propone el alegante.

BICIS

9.4.2 La señalización de los carriles bici.

9.4.3 Integrar la bicicleta a la calzada en las calles más pequeñas e irregulares.

9.4.6 Facilitar el acceso de la bicicleta en combinación con los medios públicos a las zonas más inaccesibles o alejadas.

9.4.7 Incluir un centro de alquiler de bicicletas.

Las alegaciones 9.4.1 a 9.4.8 se contestan conjuntamente con el siguiente párrafo: Estos puntos han sido respondidos anteriormente. En la memoria vinculante se han descrito los criterios propuestos para las cuestiones de diseño urbano y movilidad, aquí implicados. Algunos de estas cuestiones cuentan con sus respectivas propuestas recogidas en el documento para su aprobación inicial (como el tema de la convivencia entre peatones y ciclistas o el de la ubicación del puesto de alquiler de bicicletas). Aún así, es de señalar que las soluciones no son vinculantes, y por lo tanto se definirán completamente en los futuros Proyectos de Urbanización. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: No. Y parece una falta de respeto responder de esta forma.

Argumenta la respuesta: No.

Tono: Desabrido.

Podría haberse asumido, sin modificaciones sustanciales del proyecto: Sí.

INFRAESTRUCTURAS

Este es posiblemente el apartado en que se tratan mejor las alegaciones planteadas (la mayoría). Se responde a lo que se dice de forma clara, expresa y comprensible. Y se argumenta adecuadamente.

5.7 Resolución de una serie de cuestiones relacionadas con las infraestructuras hidráulicas.

La alegación hace referencia a una serie de cuestiones relacionadas con las infraestructuras hidráulicas, a las cuales se contesta de forma diferenciada.

5.7.1. Uso de técnicas de infiltración y evaporación para reducir los aportes de agua de lluvia: Solicita el alegante la prescripción de técnicas de reducción de la escorrentía urbana en las parcelas del Sector delimitado por la Modificación. **Aún reconociendo la bondad del objetivo buscado,** es necesario precisar que las cerca de 100 Ha que comprende la Modificación **no sufren un aumento del coeficiente de escorrentía tan importante:** gran parte de las mismas están constituidas ya hoy por superficies plenamente urbanizadas y edificadas, como el ámbito del Taller Central de Reparaciones, que consiste en un elevado porcentaje de su superficie en cubiertas inclinadas y campos de hormigón, con coeficiente de escorrentía cercano a la unidad; y gran parte de la superficie afectada se urbanizará de forma blanda: espacios libres, corredor ferroviario, con un bajo coeficiente de escorrentía. **No siendo el problema, por tanto, tan grave; y afectando a una superficie tan limitada de la Ciudad, no se estima conveniente gravar las edificaciones de este ámbito con otra obligación a mayores que, aunque sea en pequeña medida, encarecerá o dificultará su construcción.** Son estas medidas cuya adopción es más conveniente que se estudie e implemente a escala Ciudad que a escala barrio, puesto que de esta forma su efectividad sería mucho mayor y no se crearían agravios comparativos entre unos ámbitos y otros. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

5.7.2. Aprovechamiento de las aguas de lluvia para riego urbano: **En la misma línea que en el punto anterior,** solicita el alegante la prescripción del aprovechamiento de las aguas de escorrentía para riego urbano. En primer lugar, las aguas de escorrentía urbana no son aguas limpias, sino que arrastran una importante carga contaminante producto de su paso por una atmósfera y unas superficies cargadas de polución; en segundo lugar, su aporte es tan disperso en el tiempo y el espacio que la recolección de una cantidad apreciable de agua que garantice el riego de una superficie relevante de zona verde implicaría unas infraestructuras importantes, y, por tanto, caras de construir y de mantener. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

5.7.3. Respecto a que el **diseño del colector** previsto deba dibujarse en su totalidad y no esté condicionado por el desarrollo del suelo en el interior de los terrenos liberados. El alegante solicita **que la solución de saneamiento que se adopte se defina correctamente y con mayor precisión** y que la definición abarque la totalidad de las cuencas vertientes a la misma, con independencia del agente que deba hacerse cargo de su financiación, sin limitarse al ámbito de la Modificación urbanística. **Lo solicitado en este punto coincide, en parecidos términos, con lo informado por el Servicio de Obras con fecha 11 de abril de 2008 sobre el texto de la Modificación presentado para aprobación inicial. Ya que el citado informe está expresamente asumido** en el acto de aprobación inicial del documento, e incluido en el expediente sometido a información pública, **se entiende que la alegación ya no procede,** por estar lo solicitado ya asumido en el documento. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

5.7.4. Respecto a que se deba **volver a estudiar la solución de saneamiento en el caso de "depresión" del ferrocarril en trinchera.** Alega el Colegio que, si se

decidiera alargar el soterramiento o bien ampliar su soterramiento mediante una trinchera, debería estudiarse de nuevo la solución al saneamiento, y la ubicación de los tanques de tormentas y aliviaderos. Lo alegado es totalmente cierto, y debe decirse que evidente: puesto que el saneamiento ha de cruzar el soterramiento aguas abajo del mismo, si se alargara el trazado de ferrocarril soterrado, la solución prevista ya no sería válida, siendo necesario el estudio de otra solución. Pero la decisión de una posible ampliación del soterramiento en el extremo sur del ámbito no se contempla en este documento; y consecuentemente, esta cuestión no es de aplicación. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

5.7.5. Afirma el Colegio alegante que en la Modificación propuesta no se da solución al **saneamiento del nuevo Barrio de Argales**. En el documento presentado para aprobación inicial se plantea emplear el colector de la Ronda Interior Sur para desaguar este Barrio, justificando que tiene capacidad suficiente para ello. Esta suficiencia viene avalada por estudios realizados por el explotador del Servicio Municipal desde el año 2000. Es de señalar que, por un error de impresión, esta solución no fue representada en los respectivos planos, pero como se dice, sí estaba prevista. Por otra parte, en el informe del Servicio de Obras de fecha 11 de abril de 2008 sobre el texto de la Modificación presentado para aprobación inicial se aporta otra posible solución, también viable y posiblemente técnicamente mejor, puesto que mejora el tratamiento de los rebosamientos por tormenta de las aportaciones de este ámbito. Ya que el citado informe está expresamente asumido en el acto de aprobación inicial del documento, e incluido en el expediente sometido a información pública, se entiende que esta solución está también asumida en el documento. Así pues, la alegación planteada parte de premisas incorrectas. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

7.8 La definición de un túnel de instalaciones que permita albergar en él las demandas actuales y futuras de redes de servicios y se incluya en la propuesta la automatización urbana.

7.8.1. Túnel de servicios: El artículo 137.2 de las Normas del vigente PGOU, en el que se dice: “Toda nueva urbanización deberá estudiar la conveniencia de instalar galerías compartidas para alojar diferentes servicios”, obliga en la fase de planeamiento de desarrollo de cada actuación de urbanización a estudiar la conveniencia o no de estas implantaciones. El equipo redactor ha realizado estos estudios previamente a la redacción del documento de Modificación del PGOU para su aprobación inicial. Las conclusiones de estos estudios han resultado negativas respecto de la conveniencia de incluir dichas galerías en la urbanización del Corredor. En ellos se constata que la utilización de galerías para la distribución de los servicios supone un esfuerzo de inversión muy superior a la convencional, así como un mantenimiento y una gestión compleja de la instalación, ofreciendo por el contrario la ventaja de una simplificación de los trabajos de conservación, sustitución y ampliación de esas instalaciones. Por lo tanto, se debe valorar en profundidad la conveniencia o no de esta infraestructura.

7.8.2. Recogida neumática automatizada de residuos: En abril del 2007, y por lo tanto, anteriormente al documento de aprobación inicial de la Modificación, se elaboró un estudio de viabilidad de un sistema de recogida automatizada de residuos para la propuesta de la Modificación, resultando desfavorable la implantación de este servicio por diversas razones, entre otras la complejidad que conlleva la implantación por primera vez en una ciudad de este sistema, que requiere un esfuerzo inicial muy importante en cuanto a la dotación de la infraestructura necesaria: central de recogida de basura, separador rotativo y compactador de basura, contenedores, camiones adaptados, etc., y que resulta

especialmente onerosa en este caso. Por otra parte, el informe del Servicio de Obras de fecha 11 de abril de 2008 realizado sobre el texto de la Modificación presentado para aprobación inicial, recoge en el punto titulado «Recogida de basuras» este mismo asunto, en el que se impone la contenerización soterrada. Ya que el citado informe está expresamente asumido en el acto de aprobación inicial del documento, e incluido en el expediente sometido a información pública, se entiende que la alegación ya no procede, por estar lo solicitado ya asumido en el documento.

7.8.3. Calefacción urbana centralizada: Para que la calefacción urbana centralizada fuera económicamente viable se debería asociar a algún proceso de cogeneración energética, y todo ello implicaría la asunción por parte de la Administración Municipal de un servicio nuevo, caro y complejo, y de imprescindible externalización. Este servicio urbano resulta de dudosa aplicabilidad en esta latitud, como demuestra el hecho de que ninguna empresa del sector se haya interesado por esta alternativa, ya que es muy posible que las economías por mejora de rendimiento obtenibles en una gran instalación de calefacción a escala barrio frente a las muchas instalaciones pequeñas individuales o comunitarias no compensen los costes del servicio y las pérdidas energéticas por transporte del fluido. Así pues se considera inviable lo solicitado. Por lo tanto, se propone **desestimar** este punto.

7.8.4. Redes de comunicaciones: Entre las instalaciones de servicios urbanos reclamadas por el alegante figuran las redes de comunicaciones avanzadas: sistemas electrónicos de control de emergencias, automatización de servicios urbanos... Estas instalaciones ya se ejecutan y emplean de manera ordinaria en esta ciudad, en la medida en que su aplicación es viable: centralización del control de tráfico y semaforización, telecontrol de las redes de abastecimiento de agua y saneamiento, control del alumbrado mediante doble nivel... Así pues se considera ya asumido lo solicitado. Por lo tanto, se propone **desestimar** este punto.

7.8.5. Red de alcantarillado separativa: Este controvertido asunto ya fue tratado y analizado con gran profundidad en el año 2000, en un informe del Servicio de Obras de 27 páginas y 22 de tablas anejas, con el fin de determinar el sentido en el que se debía modificar el artículo 247 de PGOU entonces vigente (actual 348). En este estudio se concluyó: «Por el mayor peso de las razones anteriormente mencionadas a favor del sistema unitario, se recomienda modificar el artículo 247 de las Normas del vigente Plan General, en el sentido de adoptar como único sistema de saneamiento el unitario, dotado de los elementos necesarios y convenientes para el control de la contaminación por alivios de la red. Estos elementos deben ser diseñados según la norma ATV-128 y consistirán en aliviaderos, tanques de tormentas de primer lavado, tanques de tormentas decantadores, tanques de tormentas mixtos o colectores con almacenamiento diseñados para ejercer las funciones anteriores.» Llegando, por tanto, a la redacción actualmente vigente del artículo 348 de las Normas del PGOU, que adopta (salvo justificación técnica en contrario en algún caso particular) la recogida unitaria de las aguas negras y de lluvia como solución más conveniente para el saneamiento, por motivos económicos, ambientales, de explotación y de construcción. Así pues se considera económica, ambiental y técnicamente inconveniente lo solicitado. Por lo tanto, se propone **desestimar** este punto.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

20.5. Falta de garantía de establecimiento y suministro de energía eléctrica.

Sí existen previsiones para el suministro de energía eléctrica en baja tensión en la ordenación prevista. Tal y como obliga el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, se ha concertada entre el Ayuntamiento de Valladolid y una de

las empresas distribuidoras de energía eléctrica que operan en la Ciudad (Iberdrola, S. A. U.), el suministro de dicho servicio a los nuevos barrios. La solución prevista es la construcción de una nueva STR (subestación de transformación de 45 a 13 KV) en una parcela de equipamiento público del APE Azucarera Santa Victoria. Esta subestación no está aún ejecutada, pero este hecho es intrascendente a efectos de planeamiento. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

28.3.1 Iluminación técnica y ornamental

Las cuestiones alegadas, debido a que **exceden de su alcance o porque se refieren a temas localizados fuera del ámbito**, no son objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: No. Se limita a expresar que “excede de su alcance o queda fuera del ámbito”. Ni siquiera concreta si excede o queda fuera.

Argumenta la respuesta: No.

CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL

5.5 Que se replantee el sistema de construcción de este túnel

El sistema de construcción del túnel más adecuado **vendrá definido en el correspondiente Proyecto de Ejecución** del mismo. No es objeto de la Modificación definir estos aspectos. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Simplemente dice que se definirá más adelante.

7.6 La eliminación del artículo 51 de la Normativa Urbanística y que se traslade al equipo redactor y a la empresa adjudicataria del soterramiento del ferrocarril, la responsabilidad de que las obras no afecten a la edificación del entorno en cuanto a ruido y vibraciones.

Debido a la presencia cercana del ferrocarril, el referido artículo recuerda las condiciones de obtención de las correspondientes licencias (de edificación en este caso): se obtendrán previa comprobación del cumplimiento de la normativa de aplicación, **en materia de ruido y vibraciones**. Por su parte, el equipo redactor del proyecto de soterramiento y la empresa ejecutora de dicho proyecto, **deberán cumplir con la normativa que les aplique sobre esta materia**. El objetivo es garantizar que los ciudadanos residentes en las inmediaciones del ferrocarril no sufran perturbaciones por causa de esta infraestructura, de acuerdo a la legislación vigente en la materia. Por lo tanto, se propone desestimar este punto.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. No dice nada: “El equipo redactor del proyecto de soterramiento y la empresa ejecutora de dicho proyecto, deberán cumplir con la normativa que les aplique sobre esta materia”. Por supuesto. ¿Y?

14. Alegaciones sobre las normas y ordenanzas de la edificación y de los usos

En este capítulo se incluyen temas de diseño urbano (como la discusión sobre el diseño de la fachada del nuevo corredor), y otros temas normativos sobre edificación y usos.

ALINEACIONES Y RETRANQUEOS, ELEMENTOS DE DISEÑO URBANO

16.3 Equidistribución del retranqueo frontal de 11,5 m aplicado sólo a las parcelas pares de la calle.

La alegación planteada solicita **que se reconsidere**, a través de una modificación del PGOU de Valladolid, **la situación urbanística de diversos terrenos situados en la calle Picos de Europa**, dentro de una actuación que, por iniciativa, situación y planteamiento, **resulta totalmente ajena a la operación ferroviaria**. Por tanto **se desestima** la alegación presentada.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí. Aquí sí que estamos de acuerdo. Se trata de algo que no tiene nada que ver con el proyecto aprobado.

27.1 Resolver estéticamente la fachada al nuevo Corredor.

Las cuestiones alegadas, debido a que exceden de su alcance o porque se refieren a temas localizados fuera del ámbito, no son objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone desestimar lo alegado.

Responde a lo que se plantea: No. Suelta una vez más la cantinela: “exceden de su alcance o se refieren a temas localizados fuera de su ámbito”. No responde a lo que se plantea. ¿Está tan claro que no tiene que considerarse en la propuesta?

Argumenta la respuesta: No.

EDIFICIOS ALTOS

19.2 Aumentar la densidad edificatoria en altura.

Las **alturas propuestas** para la nueva edificación han sido determinadas teniendo en cuenta diversos factores: **en primer lugar, la definición de un paisaje y una imagen urbanos coherentes con el carácter de la ciudad de Valladolid y de la nueva actuación**, la edificabilidad que la ley permite y las tipologías edificatorias existentes en el entorno. Se considera que la propuesta realizada según los condicionantes expuestos anteriormente es la adecuada y no se estima conveniente aumentar la altura de las edificaciones. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Simplemente dicen que lo que han hecho está muy bien. (Posiblemente los redactores no tengan abuela).

23.8 No deberían construirse edificios en altura, son más sostenibles hitos de otro tipo, sin cambiar la fisonomía de la ciudad.

Los alegantes cuestionan un cambio de fisonomía de la ciudad mediante edificios en altura considerados hitos cuando ya existen otros en la ciudad. El equipo redactor ha explicado ampliamente en la memoria vinculante cuáles son las estrategias seguidas en la creación de los nuevos barrios. En el apartado 5.2. Los nuevos barrios “Las relaciones lineales y estructurales se acompañan de la utilización de hitos que en torno a los ejes principales: Carretera de Madrid, Recoletos y corredor y se formalizan en edificios en altura o edificios significativos o monumentos. Estos hitos actúan como marcas que necesariamente señalizan la existencia y la relación de los nuevos desarrollos con el marco de la ciudad actual y los valores históricos y establecen nuevas relaciones espaciales y visuales en una ciudad asentada sobre un territorio principalmente plano. De esta manera la estrategia de hitos y torres funciona como un tejido de líneas y puntos relevantes que fortalecen relaciones, reestablecen conexiones y ponen de relieve nuevas conexiones así como articulan conexiones futuras. Este tejido se organiza a través de una red definida por el eje del corredor ferroviario y ejes radiales que articulan centro histórico y periferias.” Con este texto queda claro que el equipo redactor no está considerando “la altura como referente de un hito” son hitos también los monumentos u otros edificios significativos (por ejemplo, los edificios históricos, que serán recuperados como equipamientos públicos, como el depósito de máquinas entre otros).

Respecto al incumplimiento del artículo 133: Condiciones de la edificación del PGOU, que hace referencia a la relación alto-ancho, y que cita el alegante. Éste artículo es una regulación de carácter genérico y que se aplica a instrumentos de planeamiento de desarrollo (este no es, exactamente, el caso), que en el ámbito concreto de la modificación del PGOU propuesta, se sustituye por unas condiciones específicas las cuales responden a los condicionantes de un espacio urbano concreto, como es el ordenado en la Modificación, además de a los criterios y objetivos de la ordenación propuesta para él. Todos ellos quedan justificados en la Memoria de la Modificación que responde a todos estos temas enumerados anteriormente y no a planteamientos genéricos, como los del citado artículo 133, que por genéricos pueden resultar, en ocasiones, poco ajustados tanto a los condicionantes precitados, como a la respuesta que estos exigen. Sin embargo, según el artículo 48: Otras determinaciones sobre altura, (capítulo 2, Condiciones genéricas de la edificación) del documento de normativa urbanística adjunto a la modificación: 1. La altura en metros de la fachada sobre la alineación oficial, incluyendo el eventual peto de la terraza superior, no puede superar la altura máxima definida en la documentación gráfica. Dicha altura máxima, podrá sobrepasarse en el caso de que el volumen se retranquee y se cumplan las restantes condiciones sobre la altura máxima. 2. El número máximo de áticos permitidos es dos, que deben estar incluidos en la envolvente definida por la superficie piramidal, formada por planos trazados a cuarenta y cinco grados (45º), desde los bordes del último forjado Por tanto, la ordenación cumple con la normativa vigente. Por tanto se desestima la alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí, parcialmente, sorprendentemente. Respecto a los edificios altos se centra en un solo aspecto: que si son o no son hitos (galgos o podencos). Pero la alegación parece que iba por otro lado que se ha eludido en la respuesta. Y sobre el artículo 133 no dejamos de sorprendernos cómo se contesta: este plan puede hacer lo que quiera. No es ni un plan de desarrollo ni un plan general ni un plan parcial ni un estudio de detalle ni nada. Qué bien.

25.3.2. Alturas de los edificios en Paseo de Farnesio

Sobre la altura de los edificios en Paseo Farnesio, en la memoria vinculante, apartado 5.2.1. Talleres Centrales, el equipo redactor explica las condiciones de partida y preexistencias que han condicionado la morfología del nuevo barrio: “Como primer acercamiento, la traza morfológica actual contenida por la situación de las vías y el muro perimetral que rodea todo el recinto de Talleres, nos condujo a reflexiones sobre la estructura formal que debía tener el barrio, resultando de nuestro análisis el deseo de configurar una pieza que mantuviera una clara lectura del perímetro y de su relación con el entorno” Y como consecuencia de lo anterior, las decisiones tomadas (apartado 5.2.1.2. Tejido Urbano de la memoria vinculante): “El parcelario propuesto resulta de la superposición de la estructura del barrio, la red formada por las singularidades y la estructura viaria. Principalmente el tejido residencial se configura a través de dos tipos de parcela: rectangulares y lineales. Las manzanas lineales son aquellas cuya formalización busca la configuración de ejes edificatorios, líneas de bloques que hacen de frente o de frontera formal. Se ubican principalmente en el frente del Paseo. Farnesio y en la fachada con la Plaza Sur.” Por tanto el equipo redactor considera que la decisión de situar bloques en altura en el Paseo Farnesio responde a condicionantes del lugar, características morfológicas de la trama urbana preexistente, y funciones de fachada-límite necesarias para entender el nuevo barrio. Debido a todo lo anterior se desestima lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

25.3.3. Viabilidad de edificios en altura para vivienda protegida

Se considera que la valoración económica de la construcción de viviendas protegidas de diversas tipologías no es propiamente el objeto de la modificación del PGOU. No obstante, existen ejemplos actuales de viviendas con protección pública en altura como el Edificio Mirador, en el barrio de Sanchinarro (Madrid) del estudio MVRDV y Blanca Lleó. Las cuestiones alegadas, debido a que exceden de su alcance, no son objeto de la presente Modificación. Por lo tanto, se propone desestimar lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí. Aunque la pregunta es: ¿hay algo que sea “propiamente el objeto de la modificación del PGOU”?

Argumenta la respuesta: No. Se limita a decir que “existen ejemplos”. Porque citar el edificio Mirador, más que una justificación es un sarcasmo.

PONDERACIÓN, VARIEDAD, MEZCLA DE USOS

Seis alegaciones (o “subalegaciones”) en este campo. Se refieren a algunos aspectos fundamentales (mezcla de usos, elitización), y otros instrumentales. Respecto a los primeros, se desestiman todas las alegaciones.

18.2.3 Repasar y justificar los valores de ponderación de forma más pormenorizada.

De acuerdo a lo establecido en la legislación urbanística vigente, los coeficientes de ponderación deben guardar relación con la rentabilidad económica de los usos ponderados, con unos límites entre el 0,50 y el 2,00 (artículo 102 RUCyL). En el documento presentado dicha relación se establece en base al valor de repercusión del suelo de cada uno de los usos a ponderar. La fijación del valor de repercusión de la vivienda protegida no ofrece mayor dificultad puesto que se obtiene por un procedimiento regulado de acuerdo con la normativa autonómica vigente, que en el municipio de Valladolid

perteneciente al ámbito municipal Iº grupo B (coeficiente de 2,08) y con un Precio Básico Nacional de 758,00 €/m2.útil determina un precio máximo en venta estimado de 1573,77 €/m2.e, y por tanto un valor residual para cada m2 de edificabilidad consumida de $1573,77 \text{ €/m2.e} \times 0,25 = 393,44 \text{ €/m2.e}$. (en el Estudio Económico se parte de un valor genérico de 300,00 €/m2.e).

Evidentemente, el valor de repercusión residual medio para la vivienda libre en la actuación que se contempla en el propio Estudio Económico, cifrado de media en 1650,00 €/m2.e, es muy superior al doble del valor de repercusión de la vivienda protegida, lo cual no resulta en absoluto contradictorio con los coeficientes planteados para ambos usos ya que operan los límites del artículo 102 del RUCyL que impedirían adoptar un coeficiente de ponderación inferior a 0,50 para la vivienda protegida. Por lo tanto, los coeficientes de ponderación residenciales son urbanísticamente coherentes.

Para los usos terciarios y de equipamiento privado, en el Estudio Económico se fijan valores de referencia que varían de 830,00 €/m2.e para el dotacional privado, 1100,00 €/m2.e para el comercial y restauración y 1450,00 €/m2 para el hostelero) Tales valores consignados en el Estudio Económico permiten concluir que el coeficiente de ponderación de 0,50, fijado para el equipamiento privado, también resulta coherente. En cualquier caso, y sin perjuicio de los ajustes precisos, se procederá a la compleción material del documento, en orden a incorporar una justificación específica sobre los coeficientes de ponderación adoptados. Por lo tanto, se propone estimar parcialmente esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí; especialmente cuando se dice que se incorporará una justificación específica de los coeficientes adoptados.

20.2.1 Índice de variedad de usos.

El alegante propone que se reconsidere el índice de variedad de usos propuesto, que es ampliamente superior al establecido en el Reglamento. Asimismo afirma que la distribución de usos no parece responder a ningún criterio establecido. La propuesta tiene como objetivo redefinir la estructura de algunas áreas del centro de la ciudad de Valladolid utilizando los terrenos liberados para crear nuevos barrios y un nuevo sistema urbano de espacios abiertos, trayectos de acceso y equipamientos urbanos. El criterio de ordenación para estas zonas ha sido el de favorecer los usos mixtos, ya que se tratará de un área no especializada, previsiblemente multifuncional y de gran vitalidad, lo que se entiende como un carácter muy positivo. En la Memoria Informativa se ha ilustrado un análisis realizado sobre este aspecto, a partir del cual se ha obtenido un índice de usos óptimos, que ha sido el aplicado. Así pues, la asignación de usos se realiza en función de los criterios expresados anteriormente. Por lo tanto, se propone desestimar esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Más o menos. Aunque realmente no contesta al alegante, sino que dice (como tantas veces) que lo han hecho muy bien, sin aportar nuevos argumentos a lo que figura en la Memoria.

23.4.1 No se considera la mezcla de usos

Plantean los alegantes también, que el proyecto apenas considera la mezcla de usos y diversidad; cabe apuntar con respecto a esta cuestión que según el artículo 38 de la LUCYL "el planeamiento procurará la mezcla equilibrada de grupos sociales, usos y actividades" y a tal efecto "fijará un índice de variedad urbana en los sectores de suelo urbano no consolidado consistente en una reserva para usos no predominantes". Complementariamente según el artículo 86.2.d del RUCyL, para cada sector de suelo urbano no consolidado, el Plan

General debe fijar, como parámetro de ordenación general un índice de variedad de uso, que expresa el porcentaje de aprovechamiento del sector que debe destinarse a usos compatibles con el predominante, entre los cuales puede incluirse la edificación de viviendas con protección pública. Este índice debe ser igual o superior al 10%.

Según el Apartado nº 7. (RELACIÓN DE LAS DETERMINACIONES CON CARÁCTER GENERAL) de la Memoria Vinculante entre las Determinaciones de Ordenación General se establece para el sector un índice de Variedad urbana del 25,94%. Por otra parte en el Apartado nº 10.1. (Características del sector) de dicha Memoria se cifra el índice de variedad de uso en un 51%. Sin perjuicio de las contradicciones e imprecisiones existentes en el documento aprobado, señaladas en el "Informe sobre aspectos de planeamiento relativos a la MODIFICACIÓN DEL PGOU CON ORDENACIÓN DETALLADA DE LA RED FERROVIARIA CENTRAL DE VALLADOLID" de fecha 15 de abril, a la hora de definir usos e intensidades de lo mismos (ordenación detallada), los índices reflejados en al Memoria Vinculante de la Modificación son coherentes con lo exigido en la Legislación Urbanística.

La normativa citada no establece que para el cálculo del índice de variedad de uso en suelo urbano no consolidado (SUNC) deban delimitarse ámbitos parciales dentro del sector. Respecto a este punto en el apartado de la memoria vinculante 3.3.4 Objetivos en relación a los nuevos barrios, 3.3.4.3. Mezcla de usos, se dice lo siguiente: "Mezcla de vivienda protegida y vivienda libre para promocionar la variedad social. Se plantea que un 30% de las nuevas viviendas con algún grado de protección. No existencia de uso comercial en parcela exclusiva en el centro urbano, para fomentar el pequeño comercio tradicional, la diversidad comercial y diferenciarse de la oferta del entorno En general, dispersión de los usos no residenciales en base a criterios de diseño a nivel ciudad o barrio." Los redactores del proyecto consideran que estos tres objetivos han sido cumplidos en la actuación, por lo que consideran oportuno desestimar lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Es una respuesta burocrática. Es evidente (y el equipo redactor lo sabe) que la alegación no pretendía ponerse a hacer números. La cuestión es de fondo: ¿es esa la idea de mezcla de usos que se considera más adecuada? Y no se responde nada. Como tantas veces, se limitan a repetir la memoria y decir que cumplen la ley.

23.4.2 Refuerzo de la elitización del núcleo central de la ciudad

También se alega la existencia de una elitización del núcleo central de la ciudad que haría peligrar la necesaria cohesión social. Al respecto, cabe decir que la opción adoptada en la Modificación es la de establecer entre las Determinaciones de Ordenación General un índice de integración social, o porcentaje de la edificabilidad residencial del sector que debe destinarse a la construcción de viviendas con protección pública, del 30,08%. Así consta en los Apartados nº 7. (RELACIÓN DE LAS DETERMINACIONES CON CARÁCTER GENERAL) y nº 10.1. (Características del sector) de la Memoria Vinculante. Sin perjuicio de las imprecisiones existentes en el documento aprobado a la hora de definir usos e intensidades de los mismos (ordenación detallada) ya referidas, el índice de integración social del 30,08% establecido en la Modificación es coherente con el fijado en la Legislación Urbanística para la reserva destinada a viviendas con protección pública.

La actuación cumple con la normativa vigente tal y como queda reflejado en la memoria vinculante, apartado 7.8 Integración social:" El porcentaje de edificabilidad residencial dedicada a vivienda protegida asciende al 30,08% del total. Además esta alegación ha quedado contestada en la anterior (23.4.1) mediante los apartados de la memoria vinculante 3.3.4 Objetivos en relación a

los nuevos barrios, 3.3.4.3. Mezcla de usos. Los redactores del proyecto consideran que todos los objetivos han sido cumplidos en la actuación, por lo que consideran oportuno **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí. Al menos habla de lo que se dice en la alegación.

Argumenta la respuesta: No. Traer a colación el índice de integración social de la ley (que es prácticamente imposible no cumplir) parece una broma. ¿Eso es todo lo que tienen que decir?

20.2. Determinaciones de los usos

20.2.1 Índice de variedad de usos. El alegante propone que se reconsidere el índice de variedad de usos propuesto, que es ampliamente superior al establecido en el Reglamento. Asimismo afirma que la distribución de usos no parece responder a ningún criterio establecido. La propuesta tiene como objetivo redefinir la estructura de algunas áreas del centro de la ciudad de Valladolid utilizando los terrenos liberados para crear nuevos barrios y un nuevo sistema urbano de espacios abiertos, trayectos de acceso y equipamientos urbanos. El criterio de ordenación para estas zonas ha sido el de favorecer los usos mixtos, ya que se tratará de un área no especializada, previsiblemente multifuncional y de gran vitalidad, lo que se entiende como un carácter muy positivo. En la Memoria Informativa se ha ilustrado un análisis realizado sobre este aspecto, a partir del cual se ha obtenido un índice de usos óptimos, que ha sido el aplicado. Así pues, la asignación de usos se realiza en función de los criterios expresados anteriormente. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

20.2.2 Discrepancias entre los datos de valoración de la memoria informativa y el estudio económico y justificación de la cercanía entre Vialia y Cicova. El alegante solicita que se justifiquen las discrepancias entre los datos de valoración de la memoria informativa y el estudio económico y que se tenga en cuenta la cercanía entre las superficies comerciales (Vialia y Cicova) para la estimación del precio de venta de éstas. El Estudio Económico Financiero (EEF) fija un valor de repercusión de suelo para la vivienda libre único de 1.650 €/m².e., lo que supondría unos precios de venta unitarios entorno a los 4.200 €/m².construido equivalentes a 5.400 €/m².útil. Para los locales comerciales los precios podrían alcanzar según el EEF los 6.500/7.000 €/m²., con una repercusión de suelo de 1.100 €/m².e., lo que supone una contradicción que la repercusión de suelo de los locales comerciales con precios de venta superiores a los de las viviendas tengan una repercusión mas baja.

El valor mínimo de repercusión de suelo unitario obtenido por el método residual estático de los precios de venta de la vivienda libre en la zona centro (ámbito del Casco Histórico y zonas adyacentes de buena localización) facilitados por el Colegio Oficial de Agentes de la Propiedad Inmobiliaria (COAPI) al Ayuntamiento de Valladolid es de algo mas de 1.600 €/m².e., alcanzando un máximo superior a los 2.200 €/m².e.(datos de 2007) con unos precios unitarios que oscilan entre los 5.400 y 6.800 €/m² útil (4.300 y 5.400 €/m².e.), es decir que el valor fijado en el EEF se corresponde con el valor mínimo del centro, existiendo un margen de 600 €/m².e. respecto de las mejores localizaciones residenciales de la ciudad.

Si admitimos que el ámbito de la actuación comprende localizaciones de alta calidad (zona Estaciones) y de calidades media alta (zona Argales), teniendo en cuenta que Sectores de la zona sur, mas alejados del centro como Covaresa, El Peral, Paula López, etc. de calidad media, al alcanzado valores de suelo máximos entorno a los 1.200 €/m².e., creemos que el valor de repercusión medio de suelo para el ámbito del Proyecto fijado en 1.650 e./m².e. en el EEF es aceptable, teniendo siempre presente la complejidad del Proyecto y su duración, que hará que se vea afectado por periodos de gran actividad y

crecimiento del sector inmobiliario con otros de ralentización, como está ocurriendo en este momento, pero que sin duda son coyunturales y el Proyecto se debe de enfocar desde una perspectiva que lo tenga en cuenta.

Respecto a los locales comerciales, se ha fijado un precio máximo de los mismos para las mejores localizaciones, que correspondería a un valor de repercusión de suelo superior a los 1.100 €/m².e. Este valor se debe de entender como valor medio de suelo en uso comercial, aplicándose en el EEF a toda la edificabilidad comercial, sin distinguir localizaciones a la hora de calcular los ingresos por venta de las parcelas. En el cálculo de este valor se ha tenido asimismo en consideración la cercanía de la superficie comercial propuesta a la de CICOVA, que previsiblemente disminuirá el precio de ambas debido a la gran oferta de superficie. Por lo tanto, se propone desestimar esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Parcialmente. La alegación 20.2.1 se contesta de forma sumaria, sin ofrecer argumentos, sino repitiendo párrafos de la memoria. En la alegación 20.2.2 se argumenta la respuesta.

VIVIENDA

Sólo tres alegaciones sobre la vivienda en el plan.

20.3. Productos propuestos residenciales: viviendas para jóvenes

La alegación propone incorporar dentro de las 1800 viviendas con algún régimen de protección, la tipología de vivienda joven contemplada por la Junta de Castilla y León debido a las características de superficie y cómputo de densidad, si bien, de un modo diverso, esta observación ya fue realizada en el informe municipal sobre aspectos de planeamiento, referido en el acuerdo de aprobación inicial. El equipo redactor está de acuerdo con el alegante y considera conveniente la incorporación de este tipo de viviendas dentro del porcentaje de las protegidas, teniendo en cuenta además el artículo 86.4 del RUCyL para el cálculo de las densidades. Además en el nuevo Reglamento de Urbanismo de Castilla y León se añadirá un artículo 86 bis, titulado "Densidad en suelo urbano no consolidado y urbanizable", cuyo apartado 4 dirá: "Exclusivamente a efectos del cálculo de las densidades máxima y mínima de población, el planeamiento que establezca la ordenación detallada puede contar como una vivienda, dos de superficie útil entre 50 y 70 metros cuadrados y calificadas como "vivienda joven" por la Consejería de Fomento.

El número de las "viviendas jóvenes" no puede superar el 40 por ciento del total de las viviendas resultantes en el sector." El nuevo reglamento fija entonces un máximo del 40% de viviendas para jóvenes dentro de las viviendas protegidas sin fijar un mínimo determinado. La vivienda joven en la ordenación podría llegar al 80% de la vivienda protegida en el caso de que se adoptara este límite máximo dado para toda la vivienda protegida prevista. En consecuencia con la normativa urbanística vigente, el equipo redactor efectuará un reparto proporcional de las viviendas protegidas en diferentes parcelas de los diferentes barrios, teniendo en cuenta también el plan de etapas de la actuación. En el nuevo documento de modificación serán incluidos los porcentajes correspondientes a vivienda joven de cada una de las parcelas asignadas a vivienda protegida. Por todo lo anterior queda estimado lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

23.7 El 50 % de las viviendas construidas deberían ser de protección

La opción adoptada al respecto en la MODIFICACIÓN DEL PGOU CON ORDENACIÓN DETALLADA DE LA RED FERROVIARIA CENTRAL DE VALLADOLID es, en todo caso, coherente con lo exigido en la Legislación Urbanística y el Plan General de ordenación Urbana de Valladolid sobre la reserva para viviendas con protección pública. Además, no se está impidiendo que viviendas reservadas para protección pública sean para alquiler. La actuación plantea unos porcentajes de vivienda protegida acordes con la normativa vigente, no es “el 30% porque es la cifra que encaja en las cuentas” tal y como manifiestan los alegantes. Según el anteproyecto de decreto por el que se modifica el Reglamento de Urbanismo de Castilla y León, el artículo 87, introduce ciertos cambios, reservando para la construcción de viviendas con protección pública del 30 al 80 por ciento de la edificabilidad residencial de cada sector de suelo urbano no consolidado y urbanizable.

De forma excepcional el plan general podrá reducir la reserva a un porcentaje inferior, mínimo del 10 por ciento, en determinados sectores de suelo urbano no consolidado siempre que se justifique en el cumplimiento de los objetivos municipales en materia de vivienda y en las circunstancias del municipio y del sector. En el caso de sectores de suelo urbanizable también podrá reducirse con un mínimo del 20 por ciento. Además la aplicación de lo previsto en este apartado exigirá la justificación del respeto al principio de cohesión social. La actuación cumple con la normativa vigente y también con la futura modificación del Reglamento, tal y como queda reflejado en la memoria vinculante, apartado 7.8 Integración social:” El porcentaje de edificabilidad residencial dedicada a vivienda protegida asciende al 30,08% del total. Además, en los cuadros adjuntos correspondientes a Parque Residencial y Ponderación: usos lucrativos del apartado 10.1 Características del sector de la Memoria Vinculante quedan reflejados los datos antes mencionados, sin perjuicio de su posterior revisión:

Parque Residencial Normativa
Nº máximo de viviendas 5.972 viv
Nº mínimo de viviendas 3.513 viv
Densidad máxima 69,45 viv/ha
Densidad
máxima 70
Densidad mínima 40,85 viv/ha Densidad mínima 30
Índice de integración social 30,08%

Ponderación: Usos lucrativos
Residencial Libre 438.450 1,0 438.450 m² ponderados
Residencial Protegido 188.600 0,5 94.300 m² ponderados
Oficina y hotelero 143.500 0,5 71.750 m² ponderados
Comercio, Restauración, Dotacional 53.140 0,5 26.570 m² ponderados
Equipamiento Privado 23.000 0,5 11.500 m² ponderados
Edificabilidad lucrativa total 846.690 642.570 m² ponderados

Por lo tanto queda **desestimado** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Iba todo bien hasta el “por lo tanto” del final. Porque en la alegación se reclama un 50%, y en el proyecto se propone un 30,08%. Evidentemente, es mucho más que lo que exige la ley (un 30%): podría haberse planteado un 30,07%, o incluso un 30,06%.

26.4. Que el 50% de las viviendas que se pretendan construir se acojan a las modalidades de protección pública, incluidas viviendas para alquiler.

La opción adoptada al respecto en la MODIFICACIÓN DEL PGOU CON ORDENACIÓN DETALLADA DE LA RED FERROVIARIA CENTRAL DE VALLADOLID es, en todo caso, coherente con lo exigido en la Legislación

Urbanística sobre la reserva para viviendas con protección pública, concretamente con el artículo 38 de la Ley de Urbanismo de Castilla y León y el artículo 87 del Reglamento; Además no se está impidiendo que viviendas reservadas para protección pública sean para alquiler. La actuación cumple con la normativa vigente tal y como queda reflejado en la memoria vinculante, apartado 7.8 Integración social.” El porcentaje de edificabilidad residencial dedicada a vivienda protegida asciende al 30,08% del total.

Además, en los cuadros adjuntos correspondientes a Parque Residencial y Ponderación: usos lucrativos del apartado 10.1 Características del sector de la memoria vinculante quedan reflejados los datos antes mencionados, sin perjuicio de su posterior revisión: (se repiten los datos de la alegación anterior). Por lo tanto (también se repite el “por lo tanto”) queda **desestimado** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

ORDENANZAS

En este capítulo han de considerarse once alegaciones. De ellas sólo una queda desestimada, mientras que el resto se estiman total o parcialmente. Se trata de un caso excepcional. Las alegaciones se refieren a los materiales, doble fachada, soportales, bajos comerciales, tamaño de parcelas, tamaño de los locales, accesos a los edificios y “criterios de sostenibilidad”. Corresponden todas las alegaciones a sólo tres escritos: de la CVE (6 alegaciones, todas estimadas); del Grupo Municipal Socialista (4 alegaciones, 3 de ellas estimadas); y de Avadeco (1 alegación, estimada).

7.1 Ecología de los materiales de construcción

El equipo redactor considera interesante la propuesta de incluir en el capítulo de criterios de sostenibilidad “la valoración positiva del bajo consumo energético y el uso de energías renovables en el proceso de elaboración, transporte y puesta en obra y de la retención de CO2 a largo plazo”. **El incentivar de cara a las empresas constructoras**, la obtención del certificado ISO 14001 del sello europeo de vivienda pasiva, tal y como solicitan los alegantes, **no es objeto de esta modificación** del PGOU. Por tanto **se estima parcialmente** lo alegado y se incluirán en la memoria vinculante los criterios propuestos respecto al uso de materiales.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

7.2 Cambios en los tratamientos de las maderas utilizadas

Atendiendo a la **indeterminación jurídica** que se observa en el artículo correspondiente de la normativa urbanística **se considera que puede estimarse lo alegado**, eliminando del artículo la expresión: “y sin tratamientos artificiales”; De forma que la redacción del citado artículo quede como sigue: “Se utilizarán maderas producidas de forma sostenible. En las carpinterías deberá constar el certificado de origen, al objeto de acreditar su procedencia de explotaciones sostenibles”. Por lo expuesto, **estima** la subalegación presentada.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No.

7.3 Orientación y ventilación de las viviendas. Cambio del límite de 50 m2 a 90 m2.

La argumentación expuesta en la alegación resulta parcialmente asumible en la medida en que la obligación de dotar de doble fachada a toda vivienda de superficie superior a 50 m² útiles, determinaría que en la práctica únicamente podrían contar con fachada única los apartamentos de un dormitorio. En todo caso la supresión de la obligatoriedad hasta una superficie útil de 90 m² como se reivindica en la alegación, supondría que la práctica totalidad de las viviendas que se construyeran en el ámbito estarían exentas de dicho requisito, con la consiguiente merma en condiciones de habitabilidad, sobre todo en las viviendas de mayor tamaño. En ese sentido y dado que tipológicamente es posible adoptar disposiciones satisfactorias para viviendas de dos dormitorios apoyadas sobre un plano único de fachada, se estima que la exigencia de doble fachada debería mantenerse para viviendas con superficie útil superior a 75 m² útiles o que cuenten con tres o más dormitorios, por lo que se propone matizar el apartado de la normativa en ese sentido. Por lo tanto, se estima parcialmente lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

7.4 Permisión de soportales comerciales

Soportales comerciales. La taxativa prohibición que se recoge en la normativa de edificación, propuesta para el ámbito, no puede ser entendida como accidental, antes al contrario, la claridad del enunciado recogido en la normativa contrasta con lo genérico de la fundamentación realizada en la alegación respecto a la conveniencia de no prohibir el uso de los soportales. Sin entrar a valorar el resultado formal y funcional que ofrecen la mayoría de los soportales realizados en las zonas de reciente urbanización, parece poco fundamentada la necesidad de modificar o eliminar esa determinación recogida en la normativa urbanística aprobada inicialmente. En cualquier caso, debe recordarse que esa es una determinación de ordenación detallada que podría llegar a ser reconsiderada, en algún ámbito concreto en el que puedan especificarse unas condiciones de diseño concretas, mediante estudio de detalle, por lo que cabría efectuar una referencia normativa en este sentido. A la vista de lo expuesto se propone estimar parcialmente lo alegado en el sentido de mantener la prohibición de soportales, pero posibilitando que dicha prohibición sea, en su caso, reconsiderada para ámbitos concretos a través de un Estudio de Detalle, matizando al efecto el apartado 1 del artículo correspondiente de la normativa, que quedaría redactado como sigue: "No se admiten soportales, salvo que se prevean en un Estudio de Detalle específico que habrá de tramitarse al efecto".

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí (aunque poco convincente, la verdad).

7.5 Modificaciones en el tamaño de las parcelas edificables

El equipo redactor incluirá en el artículo: Tipología de Manzana de la normativa, unos condicionantes para la segregación de la parcela hasta un máximo de cuatro unidades edificatorias siempre que se cumplan las siguientes condiciones: Las medianerías deberán tener tratamiento de fachada; Será necesario un proyecto conjunto de espacios comunes y garajes; No se permitirá vallado en el interior del espacio libre privado; No será obligatoria la redacción de Estudio de Detalle para el cumplimiento de este punto. Estos condicionantes serán sólo aplicables a la tipología de manzana que mantiene su tamaño actual, por tanto se estima parcialmente la alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Acepta en parte la alegación, pero no dice por qué lo hace.

7.11 Debe permitirse el máximo aprovechamiento de bajos comerciales y no potenciar soluciones incompatibles con el uso tradicional de locales.

Respecto a lo alegado, cabe señalar que, si la finalidad de la ordenación es conseguir que no existan locales sin actividad, parece que lo más conveniente es eliminar las restricciones de superficie para la implantación de usos compatibles. Por lo expuesto, procede **estimar** lo alegado suprimiendo la limitación de los 500m² de los artículos correspondientes de la Normativa Urbanística.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

14.6 Ampliación del límite del tamaño de local comercial de 500m² a 1500 m².

Respecto a lo alegado cabe señalar que, si la finalidad de la ordenación es conseguir que no existan locales sin actividad, parece que lo más conveniente es eliminar las restricciones de superficie para la implantación de usos compatibles. Por lo expuesto, procede **estimar** lo alegado suprimiendo la limitación de los 500 m² de los artículos correspondientes de la Normativa Urbanística. (Es la misma respuesta que en el caso anterior, como se ve). Por lo tanto, se propone **estimar parcialmente** esta alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

25.3.7. Uso comercial, aumento de la superficie máxima.

Respecto a lo alegado cabe señalar que, si la finalidad de la ordenación es conseguir que no existan locales sin actividad, parece que lo más conveniente es eliminar las restricciones de superficie para la implantación de usos compatibles. Por lo expuesto, procede **estimar** lo alegado suprimiendo la limitación de los 500 m² de los artículos correspondientes de la Normativa Urbanística.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí.

25.3.9. Criterios de sostenibilidad

Consideran los alegantes necesario **revisar el cumplimiento del correspondiente a los criterios de sostenibilidad de la normativa** que afirman puede estar condicionado por el planeamiento. En principio, **el equipo redactor considera que la actuación cumple con la normativa** y el artículo referente a soleamiento y orientación ha sido tenido en cuenta a la hora de plantear una tipología u otra **pero no obstante se hará una revisión del proyecto** por si pudieran existir interferencias. Por todo lo anterior **se estima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.
Argumenta la respuesta: Sí. En este caso, aunque el equipo considera que no tienen razón los alegantes, se compromete a revisar lo hecho.

25.3.10. Artículo 74.1 obligación de césped

Según la normativa sobre las Condiciones de diseño de los espacios libres y jardines el correspondiente artículo considera que: "La superficie de los jardines colectivos de las manzanas se tratará, al menos en un 50% de su extensión, con superficies no pavimentadas, de tipo vegetal o con recubrimientos de **grava**

o albero.” Asunto que el alegante no considera oportuno debido que la “grava o el albero pueden tener inercias térmicas similares a las del pavimento (...) y no se consigue la moderación de temperaturas extremas”. El equipo redactor considera que la obligación de césped en el caso de superficies no pavimentadas no es la más adecuada y por ello queda abierto este artículo permitiendo que las superficies no pavimentadas sean de “tipo vegetal o con recubrimientos de grava o albero”. La obligación de césped va en contra de los criterios de sostenibilidad del proyecto debido al mantenimiento del mismo que provoca el clima de Valladolid, se deben plantar especies vegetales autóctonas para reducir gastos de mantenimiento. Por todo lo anterior **se desestima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

25.3.8. Condicionantes urbanísticos, futura enajenación del suelo

Comenta el alegante que los edificios en altura concentran edificabilidad, y esto puede limitar la posibilidad de acceder al suelo por parte de algunas empresas. También comenta que es necesario matizar los condicionantes de acceso a garajes y edificios (que se producen por calles distintas) para que sea posible fragmentar las manzanas en lotes distintos de cara a los concursos de enajenación del suelo. El equipo redactor ya ha expuesto en numerosos puntos de este documento las razones por las que se considera necesario colocar edificios en altura en determinadas áreas de la actuación, las razones que da el alegante no son suficientes como para plantearse cambios en este sentido. Sin embargo, respecto a los accesos a garajes y edificios, se estudiará la inclusión en la normativa de condiciones para regular la segregación o subdivisión de las parcelas definidas (cuestión ya indicada en el informe sobre aspectos de planeamiento referido en el acuerdo de aprobación inicial) resolviendo adecuadamente los accesos a garajes. Por todo lo anterior **se estima parcialmente** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No muy claramente: “el equipo redactor considera (...) que las razones que da el alegante no son suficientes”. ¿Ya está? ¿No se podrían discutir esas razones y comprobar la suficiencia o insuficiencia?

15. Alegaciones sobre equipamientos y espacios de centralidad

VIALIA

Seis alegaciones sobre el centro comercial previsto. En general son críticos con la propuesta, que se propone reducir o limitar.

14.1 Limitar la superficie permitida del uso comercial en el Sistema General Ferroviario Estación, para situarla en torno a los 7.000 m2.

El artículo 7 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, establece que: Artículo 7.1 Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias. Por lo tanto, las mencionada Ley prevalece sobre los Planes Generales, como sucede con las normativas reguladoras de otras infraestructuras estatales y autonómicas, tales como carreteras, puertos, aeropuertos, defensa, centros penitenciarios, etc.

En la propia Ley 39/2003, del Sector Ferroviario, está prevista la existencia de usos compatibles de carácter industrial, comercial o de servicios en las zonas correspondientes al Sistema General Ferroviario (ya sea infraestructura ferroviaria, ya sea zona de servicio ferroviaria). Esta norma obliga en primer término, a que el planeamiento califique estos ámbitos como Sistemas Generales (sin perjuicio de que su naturaleza no es la del Sistema General Urbanístico en sentido estricto, sino la de como infraestructura supramunicipal), para acto seguido establecer que “dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios cuya localización esté justificada por su relación con aquéllas” (artículo 9 LSF y 20.1.g RSF, entre otros). Este documento concreta esos usos compatibles al establecer un límite máximo de hasta el 50 % de la superficie construida sin que puedan superarse, en ningún caso, los 25.000 m2 de superficie bruta de usos asociados (SBA).

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

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí, pero de forma muy poco convincente. ¿Quiere decir que en los usos que no son ferroviarios, funcionalmente ferroviarios, Adif tiene barra libre? No se lo cree nadie. Ni siquiera Adif.

14.2 Que la implantación del centro comercial VIALIA se ajuste a lo previsto en el Plan Sectorial de Equipamiento Comercial de Castilla y León.

Las consideraciones del punto anterior son válidas también para éste. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. No es lo mismo. Lo que se reclama en esta alegación no es lo mismo que lo que se pide en la anterior. ¿Tampoco hay que cumplir la Ley de Equipamientos Comerciales de Castilla y León?

14.3 Que el centro comercial VIALIA se excluya del sistema general ferroviario o bien se limite su uso a los viajeros acreditados de la estación.

Como expuesto anteriormente, mediante el instrumento de la Modificación del PGOU no es posible variar la calificación de los terrenos ocupados por usos ferroviarios de interés general (de acuerdo a la Ley 39/2003); cuanto menos, definir las condiciones para su utilización. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Con las limitaciones que hemos señalado antes.

17.3.3 El centro Comercial Vialia es un elemento negativo puesto que atrae demasiado tráfico.

Previamente a la elaboración de la propuesta de ordenación recogida en la Modificación, se realizó el **Estudio del Impacto** que ésta producía sobre el transporte y la movilidad. Este estudio se resumía en el punto 6 de la Memoria Vinculante del Proyecto y se desarrollaba de forma exhaustiva en el Anexo 8: Estudio de Tráfico y Movilidad, que no se incluyó en la documentación presentada para la aprobación inicial de la Modificación. El **GMU** analizó este estudio de tráfico en el Informe elaborado el 11 de abril de 2008. En él se declaraba **que no existen inconvenientes para la aprobación inicial de la Modificación, siempre y cuando se subsanen algunos aspectos señalados**; por lo tanto, la valoración que se hizo del estudio de tráfico fue, en su conjunto, positiva. En cualquier caso, en el Estudio de Impacto Ambiental que se incorporará al nuevo documento, se incluirá un nuevo estudio del impacto de la propuesta sobre el transporte y movilidad. Por lo tanto, se propone **estimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí, aunque lo remite a un estudio posterior.

20.2.2 Discrepancias entre los datos de valoración de la memoria informativa y el estudio económico y justificación de la cercanía entre Vialia y Cicova

El alegante solicita **que se justifiquen las discrepancias entre los datos de valoración de la memoria informativa y el estudio económico y que se tenga en cuenta la cercanía entre las superficies comerciales (Vialia y Cicova) para la estimación del precio de venta de éstas.** (Ver comentarios y respuesta en alegación 20.2.2).

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí.

23.14 Reducir el centro comercial VIALIA de la Estación a 10.000 m².

(Se da la misma contestación que a la alegación 14.1). Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí, pero de forma poco convincente.

24.3.3 Reducir la superficie comercial asignada a Vialia.

(Más de lo mismo). Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí, pero de forma poco convincente.

EQUIPAMIENTOS SINGULARES

Se han presentado nueve alegaciones sobre este tema. Por lo general se reclama mayor ambición en su definición, y mayor concreción. Se han desestimado todas.

18.1. Equipamientos 18.1.1 Incremento de sus superficies, consideraciones cuantitativas y cualitativas.

En la alegación se señala que la distribución de equipamientos, no se ha considerado con suficiente atención ni desde el punto de vista cuantitativo ni desde el punto de vista cualitativo. Al respecto cabe señalar que la previsión de reservas de dotaciones se determina e implementa para el ámbito completo del sector cumpliendo parámetros legales de reserva mínima obligatoria, previendo espacios libres y equipamientos en función de un criterio de diseño de ciudad justificado en un diagnóstico previo de ofertas y necesidades por zonas, tal y como se expresa en la memoria. Por lo tanto el deseable equilibrio de dotaciones viene dado por su adecuación a las necesidades presentes y futuras de la población.

Respecto a la distribución de equipamientos en el sector conviene referirse a lo expuesto en el apartado 8.3.2 Equipamientos de la memoria vinculante: “Conforme al artículo 105 del RUCyL, la reserva de suelo para equipamientos asciende a 15 m²s por cada 100 m² de edificabilidad ponderada. Aplicado a la edificabilidad del sector, la reserva mínima asciende a: $(624.570 / 100) \times 15 = 96.386$ m²s. La propuesta de ordenación destina 102.551 m²s a usos dotacionales, por lo que se cumple la reserva mínima. De este total, 79.551 m²s son de titularidad pública. Esta superficie representa el 78% del total, superando ampliamente el 50% que exige el artículo 105. Por otra parte, los 23.000 m² privados no se computan en suelo sino en edificabilidad. Esta excepción se ampara en la posibilidad que otorga el mismo artículo del RUCyL de ceder parte de la reserva en superficie construida.” Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Se limita a repetir la memoria y expresar que cumple la ley.

18.1.3 Generar nuevos equipamientos de rango general.

En la alegación se señala que es “necesario generar equipamientos de rango general y relevantes para la ciudad por su activo como centralidad provincial, regional e incluso internacional”. El artículo. 31.2 de las DOTVAENT define el Área de Nueva Centralidad Regional, de desarrollo prioritario, sobre los

terrenos de RENFE y Ariza y el Paseo del Arco de Ladrillo: en el corazón de la ciudad, integrando actividades económicas, equipamientos de escala regional y viviendas en conexión con los corredores de desarrollo. La ordenación cumple dicho artículo puesto que se incluyen en el proyecto las dos estaciones, que constituyen dos equipamientos de carácter regional. El sistema general de la estación de autobuses incluye un edificio principal, con una ocupación máxima del 100% del área de movimiento, definida en los plano de ordenación, y una altura máxima de 40 metros sobre rasante. En él tendrían cabida otros usos, como dotacional o equipamiento, perfectamente compatibles con una dotación de rango general tal y como solicita el alegante. Según todo lo anterior, se **desestima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Si todos los equipamientos de rango general que se plantean son las estaciones ferroviarias y de autobuses, es indudable que no se cumple lo previsto en las Dotvaent. Pero además no se contesta a lo planteado en la alegación, que iba más allá del cumplimiento burocrático de las normas.

19.1 Aprovechar el Proyecto para la ejecución de grandes equipamientos culturales, oficiales, etc.

La Modificación es coherente con los CRITERIOS SEGUIDOS EN LA ADAPTACIÓN Y PRINCIPALES DETERMINACIONES RESULTANTES de la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana vigente (apartado 3.4.2. Equipamientos) El proyecto prevé numerosas parcelas para equipamientos, tanto públicos como privados, que están reflejadas en las fichas de ordenación además de los contemplados dentro del corredor sostenible equipado. Acerca del uso de los equipamientos previstos, tal y como se indica en el apartado 3.3.3.2 Dotación de la memoria vinculante: "Los usos definitivos dependerán de las necesidades y de las aportaciones de las comunidades afectadas". Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Se da una respuesta que es una tautología. No se definen los usos porque en el proyecto se dice que no se definen los usos.

21.1.1. Falta de equipamientos en el corredor norte entendidos como hitos.

Como ya se ha comentado anteriormente, el corredor sostenible equipado es el hilo conductor de toda la propuesta y como eje articulador que es, nos permite comunicar a lo largo de todo su recorrido los puntos estratégicos de la ciudad. En el apartado 5.1. Corredor ferroviario, se define el Corredor sostenible equipado: "El carácter "verde" del corredor es parte intrínseca de la propuesta, y así debe recogerse en la presente Modificación del PGOU. Sin embargo, el corredor no tiene todavía, a día de hoy, todos los condicionantes de partida definidos" y entre los enumerados está: "El uso de cada uno de los equipamientos y su ubicación concreta Continúa en la memoria vinculante diciendo: "Así, se define en la presente Modificación del PGOU un nuevo uso pormenorizado, el de Corredor Sostenible Equipado, con las siguientes características: (enumeramos solamente la que se ve afectada por la alegación): Contiene una media de un 5% de su superficie de usos compatibles que incluyen deportivo, espectáculo, reunión y hostelería, entre otros, cuyo tamaño y ubicación final se determinará en el proyecto de urbanización. La superficie dedicada a usos compatibles podrá trasvasarse entre parcelas de la misma Unidad de Proyecto. En el Corredor Norte eso supone casi 3.500m2 para dotaciones Respecto al tramo Norte del Corredor, en el apartado 5.1.1.3 Corredor Sostenible equipado se muestra la tabla con las superficies de equipamientos y las de espacios verdes mínimos de cesión de cada una de las parcelas CSE (Corredor Sostenible Equipado): (incluye tabla).

De la lectura de todo lo anterior podemos concluir que el CSE responde a un uso "pormenorizado" "corredor sostenible equipado". Las diferentes parcelas serán diseñadas mediante un proyecto de urbanización posterior, respetando siempre las condiciones establecidas en cada una de las fichas del corredor (áreas de movimiento, estimación de superficies...); por tanto sí se establecen ciertos límites y condiciones para estos equipamientos. El hecho de que estos equipamientos sean considerados o no hitos no es relevante puesto que el corredor sostenible equipado ya es un hito de por sí en la ciudad, por lo que no necesita otros hitos menores para adquirir mayor importancia o protagonismo dentro de la trama urbana. Por lo tanto, queda **desestimado** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. No argumenta respecto a lo que plantea el alegante, sino que se monta su propia historia.

28.1. Áreas de convivencia y encuentro: elementos dotacionales

Solicita el alegante "atractivos necesarios, áreas de convivencia y encuentro mediante elementos dotacionales para que quienes no van a habitar en esos espacios recuperados tengan un aliciente o estímulo para ir a esa nueva zona". De acuerdo a los contenidos del propio documento es coherente, a nivel de planeamiento general, la reserva de sistemas generales y locales de equipamientos en la cuantía legalmente exigible. En el apartado 5.1. Corredor ferroviario, (y desde aquí se inserta la misma contestación que en la alegación anterior) ...supone casi 3.500m² para dotaciones.

Es un espacio de cesión al Ayuntamiento, y su urbanización se considerará carga urbanística de la actuación, incluso la de las áreas destinadas a usos compatibles, hasta el momento en que se determine su uso definitivo. Contiene como mínimo una media de un 65% de su superficie de parques y jardines. En el Corredor Norte eso supone más de 43.500m² Es el ayuntamiento quien establecerá el destino de las áreas destinadas a equipamiento. Tal y como se indica en el apartado 3.3.3.2 Dotación de la memoria vinculante: "Los usos definitivos dependerán de las necesidades y de las aportaciones de las comunidades afectadas". Sin embargo, el equipo redactor ha efectuado una previsión de reservas de dotaciones que se determina e implementa para el ámbito completo del sector cumpliendo parámetros legales de reserva mínima obligatoria, previendo espacios libres y equipamientos en función de un criterio de diseño de ciudad justificado en un diagnóstico previo de ofertas y necesidades por zonas, tal y como se expresa en la memoria.

Por lo tanto, el deseable equilibrio de dotaciones, viene dado por su adecuación a las necesidades presentes y futuras de la población. El hecho de que no se asignen destinos concretos obedece a que la actuación se encuentra en fase de establecimiento de ordenación detallada, que se limita a definir la calificación urbanística que caracteriza a determinados espacios como de equipamientos, pero sin establecer el destino último de la dotación que en un futuro pueda implantarse en dichos espacios (...). El artículo. 31.2 de las DOTVAENT define el Área de Nueva Centralidad Regional, de desarrollo prioritario, sobre los terrenos de RENFE y Ariza y el Paseo del Arco de Ladrillo: en el corazón de la ciudad, integrando actividades económicas, equipamientos de escala regional y viviendas en conexión con los corredores de desarrollo.

La ordenación cumple dicho artículo puesto que se incluyen en el proyecto las dos estaciones, que constituyen dos equipamientos de carácter regional. El sistema general de la estación de autobuses incluye un edificio principal, con una ocupación máxima del 100% del área de movimiento, definida en los plano de ordenación, y una altura máxima de 40 metros sobre rasante. En él tendrían cabida otros usos, como dotacional o equipamiento, perfectamente compatibles con el principal. Se considera entonces que la actuación ya cumple con los

aspectos alegados en la medida que le corresponde como Modificación del PGOU. Por tanto y debido a todo lo anterior se decide **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No hemos visto la alegación presentada; pero la contestación es un refrito de fragmentos de la memoria difícilmente comprensible.

28.2. Dotaciones de uso para todos los ciudadanos.

Esta alegación **ha sido ya contestada en la anterior**, 28.1. Por lo tanto, se propone **desestimar** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Habrá que hacer el mismo comentario que a la anterior.

28.3. Nuevo polideportivo multiuso con aparcamiento subterráneo.

El equipo redactor ya ha contestado a otras alegaciones que se refieren al tema de los equipamientos. Tal y como se ha explicado en otras alegaciones (18.1.1 y 2, 25.3.4) es el ayuntamiento quien establecerá el destino de las áreas destinadas a equipamientos.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. El alegante habla de un polideportivo multiuso que ni se menciona en la respuesta.

28.4. Dotaciones culturales y sociales para todos.

Ha sido contestada en la alegación 28.2. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. El alegante habla de dotaciones culturales y sociales que ni se mencionan en la respuesta.

25.3.5. Depósito de locomotoras: gran equipamiento

Comenta el alegante que es conveniente pensar en **algún uso de rango regional que garantice la rehabilitación del depósito de locomotoras**. Tal y como se puede leer en el apartado la memoria vinculante 5.2.1 Talleres Centrales 5.2.1.1 Actividades e identificación de los barrios:” Además, se propone un gran equipamiento en el antiguo depósito de locomotoras, **otro, en altura, en la propia prolongación del eje Recoletos**, en un punto de máxima representatividad para el nuevo barrio. Tanto los grandes equipamientos propuestos, como la calle de prioridad peatonal y uso comercial, no sólo dotarán al nuevo barrio, sino también a los barrios vecinos, aprovechándose así la oportunidad de mejorar la situación en los barrios existentes a través de la nueva operación urbana, y desdibujando las fronteras sociales. “

Por tanto, el depósito de máquinas, junto a otros elementos de interés histórico, **se consideran piezas fundamentales en el nuevo barrio** de talleres tal y como continúa explicando la memoria vinculante: “La conservación de edificios preexistentes de la etapa industrial y ferroviaria en Valladolid que se destinarán **a usos públicos para los barrios o la ciudad en general**, permite aprovechar el significado formal que estas edificaciones aportan y pretende defender una relación justa entre pasado y futuro. Todos los edificios públicos propuestos -nuevos o "recuperados" se insertan en la red de espacios públicos general y polarizan los flujos urbanos.” Según los planos de ordenación de usos de

plantas sobre rasante: Uso_05 y Uso_06 el antiguo depósito de máquinas tiene calificación de EQ (equipamiento) y su espacio circundante de ELP (espacio libre plaza) por tanto y debido a todo lo anterior, se considera que en la actuación ya se cumple lo alegado. Por tanto, se **desestima** lo alegado

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí. El redactor habla y habla con textos de la memoria, pero no responde claramente a lo que se dice en la alegación. Sólo queda claro cuando señala que desestima la alegación.

NUEVA ESTACIÓN

21.5.1 Restringir la ocupación y edificabilidad de la nueva estación,

(Sorpréndanse: vuelve a plantearse, idéntica, la argumentación presentada como respuesta a la alegación 14.1). Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. No es posible entender que el artículo 7 de la Ley 39/2003 es el bálsamo de Fierabrás, que vale para todo, que nos da hecho medio plan.

EQUIPAMIENTOS DE PROXIMIDAD

25.3.4. Equipamientos de proximidad en las parcelas reservadas

El alcance del instrumento de la Modificación del PGOU, no contempla la especificación del uso al que se destinan los suelos calificados como "uso equipamiento". Es el Ayuntamiento quien, en una fase posterior, y en base las necesidades y disponibilidad encontradas, establecerá el destino de dichos suelos. Por tanto se **desestima** lo alegado.

Responde a lo que se plantea: Sí, aproximadamente.

Argumenta la respuesta: No. No basta con decir que el Ayuntamiento decidirá. Coméntese si interesa o no, en qué casos y por qué.

SISTEMAS GENERALES

18.1.4 Justificar o compensar la reducción de los Sistemas Generales respecto al estándar urbano del PGOU actual.

Existe cierta incongruencia en la alegación planteada dado que si se pone en duda el carácter de Equipamiento de la Estación del Norte en la nueva delimitación propuesta, tendría que mantenerse lo mismo con respecto al espacio EQ 51/109 que corresponde a la Estación del Norte en la delimitación que como Sistema General hace el vigente Plan General. Por otro lado hay que tener en cuenta que la determinación como Sistema General de Equipamientos de la Estación del Norte y todos los terrenos y espacios destinados al tránsito y uso ferroviario colindantes es una decisión que se deriva de lo previsto en la legislación reguladora del Sector Ferroviario. Así, el artículo 7 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, reproduciendo el esquema de la anterior normativa reguladora, establece que: Artículo 7.1 Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que

formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General como sistema general ferroviario o equivalente y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

No estamos ante una categorización como Sistema General originada en la voluntad del municipio, sino en una imposición legal (que se reitera con el mismo modelo en otro tipo de normativa reguladora de infraestructuras estatales y autonómicas, tales como carreteras, puertos, aeropuertos, defensa, centros penitenciarios, etc.) en relación con una infraestructura o equipamiento supramunicipal. La denominación Equipamiento en este caso se usó por los redactores del PGOU 2004, por entender que no existía la posibilidad de incorporar el término Sistema General Ferroviario de acuerdo con la legislación de Castilla y León, según se comprueba en el artículo 83 del Reglamento de Urbanismo. Si bien podría discutirse si no hubiera sido más adecuada la categorización de este espacio en el PGOU como Sistema General Viario; o incluso si se debería haber distinguido entre la estación y la zona de servicio por un lado, y la línea ferroviaria por otro, lo cierto es que se ha cumplido con una obligación impuesta por la legislación sectorial estatal.

Es ya pacífica la doctrina urbanística y jurisprudencial que distingue entre los sistemas generales (dotaciones urbanísticas públicas al servicio de toda la población) y las infraestructuras supramunicipales que se instalan en el territorio y que deben ser recogidas obligatoriamente por los instrumentos de planeamiento. Esta distinción afecta a todos los niveles, incluidas las valoraciones de los suelos afectados por las mismas. Así pues, la realidad fáctica es que se produce una minoración de la superficie destinada a la infraestructura supramunicipal ferroviaria en superficie, denominada en el PGOU vigente EQ 51/109, precisamente como consecuencia del soterramiento de la línea ferroviaria que forma parte de dicha infraestructura. Lo que es el objetivo global del documento. En definitiva, se produce un ajuste de la delimitación de la infraestructura supramunicipal como consecuencia del proyecto que se realiza. Y por tanto, no se puede decir que haya una minoración del Sistema General de Equipamientos. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí, sí. Aunque tiene un aspecto muy sospechoso. En definitiva se dice que efectivamente se reduce la superficie, pero que no importa mucho, porque en realidad se trata de "infraestructura supramunicipal", porque el plan general no se dio cuenta y lo llamó equipamientos, pero quería decir sistema general viario, o estación, o zona de servicios, o algo así. Oscuro, desde luego.

16. Otras alegaciones

24.3.4 Garantizar la cohesión social.

Respecto a este punto en el apartado de la memoria vinculante 3.3.4 Objetivos en relación a los nuevos barrios, 3.3.4.3. Mezcla de usos, se dice lo siguiente: “Mezcla de vivienda protegida y vivienda libre para promocionar la variedad social. Se plantea que un 30% de las nuevas viviendas con algún grado de protección. No existencia de uso comercial en parcela exclusiva en el centro urbano, para fomentar el pequeño comercio tradicional, la diversidad comercial y diferenciarse de la oferta del entorno. En general, dispersión de los usos no residenciales en base a criterios de diseño a nivel ciudad o barrio” Los redactores del proyecto consideran que estos tres objetivos han sido cumplidos en la actuación, por lo que consideran oportuno desestimar lo alegado. Los alegantes critican además que toda la vivienda protegida se encuentra en Argales, lo cual no es correcto y se ha justificado ya en alegaciones anteriores (20.3 y 23.4.3.) Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No, en absoluto. “Los redactores consideran que los objetivos se han cumplido”, dicen por un lado. Y “se ha justificado en alegaciones anteriores”, por otro. De manera que no se le responde al alegante, no se le argumenta nada.

32.1. Reversión de fincas expropiadas por incumplimiento del fin de la expropiación.

Del análisis del documento urbanístico, no se detecta afección a ningún bien o derecho de titularidad privada que deba ser objeto de valoración para su previsión dentro del Estudio Económico - Financiero, sin perjuicio de los derechos que correspondan a cada particular para la mejor salvaguarda de sus derechos. En todo caso, la alegación se rechaza en cuanto la pretensión no tiene encaje en este expediente, sin perjuicio de que pudiera ser planteada en su momento por otros cauces. Por lo tanto, se propone **desestimar** esta alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: Sí, escuetamente.

10.1 La modificación del plan urbanístico propuesto en lo que afecta a la parcela 107 del polígono de Argales que prevé la demolición del Colegio internacional de Valladolid.

10.1 La ordenación propuesta en la modificación no es compatible con la conservación del Colegio Internacional. Las operaciones efectuadas en esta zona son fruto de las decisiones tomadas por el promotor del proyecto. Por lo tanto se **desestima** la alegación.

Responde a lo que se plantea: Sí.

Argumenta la respuesta: No. Vuelven a echarse balones fuera. Esta vez se dice: ha sido “el promotor del proyecto”, sin que se conozca la opinión del equipo redactor sobre la oportunidad de mantener las instalaciones existentes o integrarlas en el proyecto. Nuevamente mudo.

17. Conclusión: No perder esta oportunidad

Ante la nueva exposición del Plan Rogers, se denuncian las clamorosas insuficiencias del proceso de participación que se ha llevado hasta ahora y se reclama su impulso para el nuevo periodo. A la vista de la documentación presentada, de la "Propuesta de contestación de alegaciones", se denuncia lo siguiente:

Resumen crítico

1º. La participación ha sido escasísima (sólo 32 escritos de alegaciones, de las que más de la mitad corresponden a entidades y asociaciones). Un fracaso sin paliativos. Ha sido muy poco apoyada desde el Ayuntamiento. No basta con carpas y folletos divulgativos: debe promoverse el debate y la argumentación, y tener sensibilidad y receptividad ante las propuestas de ciudadanos y asociaciones.

2º. El Equipo Técnico redactor, encabezado por el Sr. Rogers, ha vuelto a fallar a los ciudadanos. Es evidente que no empatiza con las propuestas de los distintos grupos y colectivos, y que no está abierto a recoger las sugerencias planteadas. De las 271 alegaciones presentadas en 32 escritos, se han estimado, total o parcialmente, sólo 48, y desestimado 223 ocasiones. Si descontamos los dos escritos de la Confederación Vallisoletana de Empresarios y de la Cámara de Comercio e Industria (que se llevan entre los dos 25 "estimaciones"), queda un escueto 10,6% de alegaciones estimadas (total o parcialmente). Un porcentaje bajísimo. En el documento de "Propuesta de contestación de alegaciones" se dan respuestas que podría haber hecho el Ayuntamiento, pero no el equipo redactor, que debería ser escrupuloso en el contenido técnico y no cubrir las decisiones políticas, que deberían quedar explícitas como tales.

3º. Un porcentaje importante de las alegaciones presentadas no ha obtenido respuesta. De hecho, en el documento oficial señalado ("Propuesta de contestación...") más del 20% de las alegaciones se deben considerar incluidas en ese grupo. Pero de las que sí son respondidas, aproximadamente la mitad no contienen una mínima argumentación que justifique la decisión adoptada (o propuesta).

4º. Tras un periodo de alegaciones debe haber argumentos urbanísticos y decisiones políticas. Las dos cosas, y claramente delimitadas ambas. Pero lo que se nos ofrece es un mix en el que las decisiones políticas se presentan como técnicas, y las técnicas como políticas. Veamos un ejemplo de cómo contestan los señores Vidal, Rogers y Cabado (los firmantes del documento) a las alegaciones sobre la participación planteada:

"El Ayuntamiento ha desarrollado una campaña para dar a conocer entre los ciudadanos el alcance de la Modificación en la configuración de la ciudad, que ha incluido una exposición organizada por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 en una carpa instalada en la Acera de Recoletos, sesiones en los barrios y distribución de un folleto descriptivo. Esta iniciativa del Ayuntamiento de Valladolid ha pretendido facilitar información de primera mano respecto a lo que conlleva tal Modificación, tanto a los vecinos como a distintos colectivos sociales, en una política de proximidad y transparencia, habida cuenta de la magnitud de los cambios previstos a raíz de la eliminación de las vías y de la recuperación urbana de los mencionados espacios. Por lo tanto, se propone desestimar esta subalegación".

¿Es esta la respuesta a una alegación por parte de un equipo técnico, hablando de "una política de proximidad y transparencia"? Y lo mismo puede decirse en las respuestas sobre financiación o sobre la extensión del soterramiento, por ejemplo.

5º. El tono general es desabrido. Una muestra nos la ofrece las contestaciones al alegante nº 21. Este firmante estudió la propuesta y planteó quince correcciones que consideraba mejoras: sobre el corredor verde; la propuesta de equipamientos sobre él que debían ser “entendidos como hitos”; la denominación y consideración de las plazas Norte y Sur; el aislamiento del nuevo barrio de Argales; el espacio formado bajo el viaducto; la prolongación de Recoletos; la reserva de espacio libre en la actual estación de autobuses; el tratamiento de la espina verde como un gran bulevar; la modificación del tratamiento de la esquina Segovia/Farnesio; y alguna más. Se le contesta en el Informe de forma desabrida. Por ejemplo, así: “El túnel diseñado responde a las necesidades futuras de Valladolid y su nueva área de centralidad alrededor de la nueva estación intermodal. Por lo tanto, se propone desestimar esta subalegación”. Sin más.

En otros casos, se incluye en la respuesta un fragmento de la memoria del plan donde no se argumenta nada frente a las consideraciones del alegante, sino que sirve para despacharle haciendo un poco de bullo en la contestación. Y en otros más, con un desplante: “Para referirse a estos espacios públicos abiertos puede ser usada la palabra plaza, cuya definición en el diccionario de la Real academia de la lengua incluye las siguientes acepciones: 1ª. Lugar ancho y espacioso dentro de un poblado, al que suelen afluir varias calles. 2ª. Aquel donde se venden los mantenimientos y se tiene el trato común de los vecinos, y donde se celebran las ferias, los mercados y fiestas públicas. 3ª. Espacio, sitio o lugar. Por tanto, se desestima lo alegado”. Ni siquiera se le dice a qué acepción se refieren los redactores: ¿la 1ª, la 2ª, la 3ª? ¿Tanto trabajo les costaba dejar de llamar plaza a lo que evidentemente no lo es, y dar la razón al alegante? Sólo era una palabra, pero ni siquiera eso nos concede el Sr. Rogers.

6º. La Dirección Política parece despreciar la colaboración ciudadana. Es evidente que no se valora este proceso, como queda patente en el tratamiento que se hace de él en la Memoria. El resumen que se hace es aún más breve que el de cualquier otro informe sectorial o consultivo (el resumen lo hace el equipo redactor, pero lo acepta la dirección). De todo el conjunto de alegaciones, que no se contempla agregada y sistemáticamente en ningún lugar de la memoria, sólo se dice lo siguiente (Memoria Vinculante):

2.3. Modificaciones derivadas del proceso de información pública (alegaciones del público en general). Tras la información pública habida del documento aprobado inicialmente se estudiaron las 32 alegaciones presentadas, y se propusieron las correcciones necesarias de las deficiencias detectadas en el documento, así como recoger las sugerencias estimadas. Todo ello figura con detalle en el Informe de Alegaciones que conforma un documento sistematizado, en el que se resume y numera cada alegación. La contestación se ha realizado individualizadamente recogiendo los motivos de su aceptación o rechazo.

No es admisible una síntesis como ésta, donde ni siquiera aparecen los temas tratados y los cambios derivados de la participación, si es que los ha habido.

7º. Algunos temas han sido objeto de un amplio rechazo, y se han fundamentado extensamente en los distintos escritos de alegación. Y sin embargo se han rechazado todos. Únicamente se han aceptado asuntos menores, aparte del estudio ambiental, obligados por las instituciones responsables. Entre ellos: sobre financiación, extensión del soterramiento, diseño de etapas, afecciones a barrios colindantes, densidades planteadas, financiación prevista, y muchos más.

Qué se espera de un proceso de alegaciones

De un proceso de alegaciones se espera que queden mejor explicadas las decisiones, de manera que se consiga una mayor integración de la gente con el proyecto. Se espera la incorporación al proyecto de otros puntos de vista, expresados en las alegaciones, cuando sea posible. Y en cualquier caso, ser mucho más didácticos y esforzarse en las explicaciones. Y hacer cambios, por pequeños que sean, para integrarlo más en la realidad social. Cambios en los que se refleje la gente que ha escrito.

Qué se propone ahora

En primer lugar, repetir las alegaciones presentadas en el proceso anterior, y reclamar respuestas técnicas y claras. **Presentar una nueva alegación de síntesis con los aspectos que no han quedado explicados o argumentados.**

En segundo lugar, estimular la participación. Ampliar los debates y conseguir mayor presencia vecinal en los escritos. Reclamamos que en el nuevo periodo, que debería ampliarse, no se convierta de nuevo en un mero trámite. Que se convoquen mesas de trabajo y se diseñe un proceso de participación activo, en el que se fomente el debate. Para evitar que se convierta, como hasta ahora apunta peligrosamente, en una oportunidad perdida para la ciudad.

Valladolid, 25 de mayo de 2009