



Nº Expediente: 7/2008

Asunto: Traslado Acuerdo Plenario de fecha 5 de mayo 2009

Modo de Envío: A.R.L



Código 2611

Dña. SUSANA ORDÓÑEZ SÁNCHEZ Presidenta de la
Asociación Cultural Ciudad Sostenible ACCS
C/ Barbecho nº 27 Bajo Local 4
47014 VALLADOLID

Pongo en su conocimiento que el Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 5 de mayo de 2009, adoptó Acuerdo del siguiente tenor literal:

"Visto el expediente nº 7/2008, promovido por D. Antonio Cabado Rivera en rep/ Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A, relativo a modificación del PGOUVA de la Red Ferroviaria Central de Valladolid y atendido que:

I.- El Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 6 de mayo de 2008, acordó aprobar inicialmente la modificación citada que tiene por objeto establecer las determinaciones de ordenación general y detallada para el ámbito, el cual abarca una amplia zona de la ciudad en la margen izquierda del río Pisuerga, coincidente con el trazado de las líneas de ferrocarril Madrid-Irún (de trazado Norte-Sur) y Valladolid-Ariza a su paso por el casco urbano. Además del corredor que forman dichas líneas, el ámbito incluye distintos espacios ferroviarios - Estación Central Campo Grande, Estación de la Esperanza, Estación de mercancías Argales, Centro de Alta Tecnología de Vía (CATV), Redalsa-, la Estación de Autobuses, distintas parcelas municipales y los laboratorios de Ebro Puvela, incorporados por su estratégica situación.

El objetivo principal de la presente Modificación es dotar de soporte legal a la reordenación urbana que se desea llevar a cabo en el área Ferroviaria Central de Valladolid. Se pretende modificar las determinaciones generales del PGOU actualmente vigente con respecto a este ámbito, así como establecer la ordenación detallada completa de todos los suelos inscritos en esta área, evitando la necesidad de formulación de un planeamiento de desarrollo posterior y facilitando la actividad de gestión urbanística.

La modificación presentada contenía la siguiente documentación: memoria vinculante, memoria informativa, normativa urbanística, catálogo, planos, informe de estrategias de diseño, informe de sostenibilidad económica y relación de propietarios; toda la documentación señalada de fecha marzo de 2008, se incorporó al expediente como **Anexo I**.

II.- Asimismo y con el ánimo de potenciar al máximo la participación pública, se acordó la apertura de un periodo de información pública por plazo de tres meses, llevando a cabo dicho trámite mediante la inserción de anuncios en prensa local, BOP, BOCyL.

III.- Durante el plazo de información pública se han presentado las siguientes alegaciones:

- Alegación nº 1: presentada por Dña. Blanca Mª Alonso Rodríguez, en representación de Vecinos de la calle San José 21.
- Alegación nº 2: presentada por D. Ángel Cruz Bayón Gozalo, en representación de la Federación de Asociaciones de Vecinos y Consumidores.



- Alegación nº 3: presentada por D. José Ramón González Maestro, en representación de ASOVECO, Asociación de Vecinos de Covaresa.
- Alegación nº 4: presentada por D. Pablo Andrés Gerbolés Sánchez.
- Alegación nº 5: presentada por D. Ángel M^a Cuevas Cuevas, en representación del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.
- Alegación nº 6: presentada por D. Manuel Espinilla García.
- Alegación nº 7: presentada por la Confederación Vallisoletana de Empresarios.
- Alegación nº 8: presentada por D. Francisco Antonio Lambas Cid, en representación de la Asociación de Vecinos Parque Alameda.
- Alegación nº 9: presentada por D. David Escudero Mancebo, en representación de la Asamblea Ciclista de Valladolid.
- Alegación nº 10: presentada por el Colegio Internacional de Valladolid.
- Alegación nº 11: presentada por D. Sabino Pedro Rodríguez Sáez, en representación de la Comunidad de Propietarios Plaza Ferroviarios 5.
- Alegación nº 12: presentada por D. José Antonio Sanz Zapatera, en representación de Asociación de Vecinos Pilarica.
- Alegación nº 13: presentada por D. José Rolando Álvarez, en representación de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Valladolid.
- Alegación nº 14: presentada por D. Alejandro García Pellitero, en representación de AVADECO.
- Alegación nº 15: presentada por D. Luis Miguel Gómez Miguel, en representación de CCOO de Castilla y León.
- Alegación nº 16: presentada por D. Afrodísio Díez Cuellar y otros.
- Alegación nº 17: presentada por Dña. Susana Ordóñez Sánchez, en representación de Asociación Cultural Ciudad Sostenible.
- Alegación nº 18: presentada por el Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla y León.
- Alegación nº 19: presentada por D. Miguel Ortega Monedero.
- Alegación nº 20: presentada por D. Eleuterio Gordaliza, en representación de ASPRIVA, Asociación de Promotoras Inmobiliarias de Valladolid.
- Alegación nº 21: presentada por D. José M^a Fraile Galán.
- Alegación nº 22: presentada por D. Luis Miguel Gómez Miguel, en representación de CCOO Castilla y León (completa alegaciones a las presentadas el 4/9/2008).
- Alegación nº 23: presentada por D. Alfonso Sánchez de Castro, en representación del Grupo Municipal Izquierda Unida/Los Verdes.
- Alegación nº 24: presentada por D. Javier Gutiérrez Hurtado, en representación de Ecologistas en Acción.
- Alegación nº 25: presentada por D. Oscar Puente Santiago, en representación del Grupo Municipal Socialista-PSOE.
- Alegación nº 26: presentada por D. Ángel Cruz Bayón Gozalo, en representación de Federación de Asociaciones de Vecinos y Consumidores de Valladolid.
- Alegación nº 27: presentada por D. Isaac Cortijo Prieto, en representación de Asociación de Vecinos 24 de diciembre-Barrio Belén.
- Alegación nº 28: presentada el 4/9/2008 por D. Pablo García Cubero.
- Alegación nº 29: presentada por D. Diego Nicolás y D. César Alejandro González Gatón.
- Alegación nº 30: presentada por D. César López Guadarrama.
- Alegación nº 31: presentada por D. Manuel Lázaro Herrero.
- Alegación nº 32: presentada por Dña. María Emilia Gil Moratinos.

IV.- Con fecha 15 de abril de 2009 tiene entrada en el Registro General del Ayuntamiento de Valladolid nueva documentación técnica de la modificación presentada por D. Antonio Cabado Rivera en rep/ Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A.

La documentación técnica presentada, se incorpora al expediente como **Anexo II** y está formada por:



-Modificación del PGOU con ordenación detallada y del PECH de Valladolid en la red ferroviaria central, compuesta a su vez por: Memoria Informativa, Memoria Vinculante, Normativa, Planos de Información, Planos de Ordenación, Catálogo de Bienes Protegidos y Yacimientos Arqueológicos, Estudio Económico, Resumen Ejecutivo, Anexo de Identificación de Propietarios, Informe de Sostenibilidad Económica y Estrategias de Diseño.

-Informe Propuesta de Contestación de Alegaciones.

-Estudio de Impacto Ambiental (EIA), que contiene el Estudio de Impacto Ambiental y Anexo 1: Estudio de Tráfico y Movilidad, Anexo 2: Estudio de Ruidos, Anexo 3: Estudio de Contaminación Atmosférica, Anexo 4: Estudio de Integración Paisajística, Anexo 5: Planos del EIA y Documento de Síntesis.

V.- Respecto a las alegaciones presentadas en el trámite de información pública, en la documentación presentada por parte de Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A, se incluye un "Informe propuesta de contestación a las alegaciones"; Examinado el mismo, con fecha 21 de abril de 2009 se ha emitido el correspondiente informe municipal, en el cual se concluye que resultan aceptables las respuestas a las alegaciones contenidas en el documento "Informe Propuesta de Contestación a las Alegaciones", con las siguientes consideraciones:

A).- Se aprecia que en los casos a continuación apuntados la propuesta estimatoria o desestimatoria final de la alegación (o subalegación, usando la terminología del informe) no se corresponde con el sentido o los argumentos expresados en las contestaciones y/o resulta incoherente con la de otras subalegaciones similares. Esto ocurriría en los siguientes puntos del INFORME:

-Subalegación 5.8; en la que en la medida en que tanto lo alegado sobre la conveniencia de mantener el Paso Inferior del Pº de San Isidro como la respuesta a ello dada tiene el mismo sentido que las de la subalegación 13.3.9 , la Propuesta de Resolución debería ser también la de estimar parcialmente lo alegado al respecto.

-Subalegación 20.1; en la que en la medida en que tanto lo alegado sobre el tamaño de las parcelas edificables como la respuesta a ello dada coinciden con la subalegación 7.5 , la Propuesta de Resolución debería ser también la de estimar parcialmente lo alegado al respecto.

-Subalegación 26.20; en la que en la medida en que lo alegado, sobre la calificación como espacios libres públicos (zonas verdes o plazas) de algunos que no cumplen las condiciones definidas en el RUCyL para tal tipo de espacios, ya quedo recogido (trasladándose incluso en el mismo la misma definición de la disposición adicional única del RUCYL que se cita en la alegación) en el informe municipal sobre aspectos de planeamiento referido en el acuerdo de aprobación inicial de la Modificación, la respuesta debería ser desestimatoria.

Consecuentemente con lo anterior debería corregirse también la Propuesta de Resolución de las Alegaciones a las que hacen referencia los anteriores puntos o subalegaciones.

B).- También se aprecia que en los casos siguientes la propuesta estimatoria o desestimatoria final de la alegación (o subalegación, usando la terminología del informe) no se corresponde con los contenidos del documento presentado, que resultan en relación con lo alegado más adecuados. Esto ocurriría en los siguientes puntos del INFORME:

Subalegación 7.18.6

Considerando lo dispuesto en el artículo 50 de la Normativa Urbanística, la PROPUESTA DE RESOLUCIÓN habría de ser desestimatoria, en contra de lo indicado en el punto 7.18.



C).- Respecto al resto de las contestaciones finales (de desestimar, o estimar en el sentido de los contenidos de las respuestas ofrecidas) propuestas a las alegaciones, parece razonable asumirlas en cuanto son adecuadamente motivadas y justificadas. No obstante lo anterior cabe observar que:

Se aprecia la existencia de algunos errores en los textos contenidos de las respuestas a las siguientes alegaciones o subalegaciones; 5.6 (la referencia hecha a la memoria vinculante y a un plan especial) 9.1; 13.3.11 (referencia errónea al informe municipal sobre aspectos de planeamiento) 17.7.1; 23.4.3 (referencia errónea la normativa del PGOU, en cuanto se cita la de aplicación en Suelo Urbanizable, cuando el Sector delimitado lo es de Suelo Urbano); 23.8 (la referencia la artículo 48 de la NORMATIVA URBANÍSTICA) 25.3.1 (la referencia a la existencia de edificios catalogados en la parcela EQPtc 01 referida en la alegación) 26.18 (desconexión entre los resúmenes de lo alegado y las contestaciones dadas)

Debe considerarse en todo caso que su trascendencia es mínima, en cuanto estos no afectan a la contestación final propuesta de estimar o desestimar las alegaciones formuladas, pues en bastantes de los casos citados, se trata de meros errores materiales cuando no de simples erratas.

Asimismo que en algunos casos no hay una correspondencia clara entre la numeración utilizada en el informe de propuesta de contestación y la de la propia alegación, como ocurre por ejemplo en el caso de la subalegación 13.3. Su trascendencia también puede considerarse mínima en cuanto más allá de la numeración, lo alegado, queda identificado con el correspondiente subtítulo, y con la explicación de los contenidos de la subalegación que se hace con carácter previo a su respuesta.

D).- Por último advertir que se aprecian discrepancias entre lo establecido en la propuesta de resolución final de las alegaciones (resumen de las subalegaciones que se decide estimar referidas por su número identificador) y la resolución que se adopta en los correspondientes apartados específicos dedicados a cada una de ellas, a lo largo del documento; En estos supuestos habrá que atender, en todo caso, a lo dispuesto en estas últimas.

VI. Respecto al trámite ambiental de esta modificación, cabe indicar que en el acuerdo adoptado por el Pleno el 6 de mayo de 2008 se estimó procedente remitir una copia de la presente modificación al órgano ambiental competente de la administración autonómica, al objeto de que se pronunciara sobre la necesidad o no de someterse a evaluación ambiental.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio, en informe de fecha 24 de octubre de 2008, se pronunció concluyendo, que el trámite ambiental al que debe someterse esta modificación, en su caso, es el trámite de evaluación de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 16 del Real Decreto Legislativo 1/2008 al tratarse de un supuesto de los recogidos en el Grupo 7 b) del Anexo II del mismo.

Una vez delimitado el procedimiento, la normativa a tener en cuenta para la tramitación del Estudio de Impacto Ambiental es la prevista en el 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 (en adelante R.D.L 1/2008), y el Decreto 209/1995, de 5 de octubre por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de Castilla y León , en relación con la Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León.

Por lo tanto la primera fase del procedimiento vendría dada por la solicitud de pronunciamiento sobre la necesidad de sometimiento o no a evaluación de impacto ambiental y la presentación de documento ambiental con el contenido del mencionado artículo 16 del R.D.L 1/2008.



Presentado el correspondiente documento ambiental por D. Antonio Cabado Rivera, en rep/Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003, con fecha 7 de noviembre de 2008, se realizó la solicitud al Servicio Territorial de Medio Ambiente por parte del Ayuntamiento con fecha 10 de noviembre de 2008.

Realizado el preceptivo trámite de consultas previas, con fecha 11 de febrero de 2009 el Servicio Territorial de Medio Ambiente comunicó la decisión motivada de sometimiento; y la determinación del contenido y alcance del estudio de impacto ambiental.

Una vez elaborado el Estudio de Impacto Ambiental e incorporado a la documentación de la modificación (que consta en el expediente como Anexo II), de conformidad con el art.9 del R.D.L 1/2008 el órgano sustantivo, en este caso el Ayuntamiento de Valladolid, deberá realizar el correspondiente trámite de información pública y de consulta a las Administraciones Públicas afectadas y las personas interesadas.

El trámite de información pública se desarrollará durante un plazo de 30 días, conjuntamente con la Modificación y durante el citado periodo todos los interesados podrán presentar cuantas alegaciones observaciones estimen pertinentes en relación con la Modificación y el Estudio de Impacto Ambiental;

De acuerdo con lo previsto en el art.9.3 del R.D.L 1/2008, se consultará a todas las administraciones públicas que hubieran sido previamente consultadas por el Servicio Territorial de Medio Ambiente, para que en el plazo de 30 días puedan remitir a este Ayuntamiento todas las observaciones y alegaciones que estimen oportunas.

VII. Con fecha 18 de septiembre de 2008 se publica en el BOCyL la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo que modifica la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León. Los objetivos generales de esta ley son: actualizar algunos de sus contenidos, así como de adaptarse a la legislación básica del Estado en materia de suelo, tal y como se recoge en su exposición de motivos.

La modificación del PGOUVA de la Red Ferroviaria Central de Valladolid pretende adaptarse a los cambios legislativos que se han producido con posterioridad a su aprobación inicial, con la finalidad de cumplir los objetivos de actualización y de adaptación a la legislación estatal. No obstante, desde un punto de vista técnico, La ley 4/2008 introduce determinadas novedades en la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla y León, que conllevan cambios no sustanciales en el instrumento de planeamiento que se está tramitando. Estos cambios quedan reflejados en la documentación que será sometida a exposición pública.(Anexo II).

VIII. La documentación presentada para aprobación inicial e incorporada al expediente como Anexo I, fue objeto de una serie de informes municipales que sin perjuicio de su carácter favorable, recogían una serie de observaciones y/o prescripciones técnicas que según lo acordado por el Pleno la sesión de 6 de mayo de 2008, debían ser subsanadas por el promotor de la presente modificación.

En la documentación presentada para su sometimiento a un nuevo periodo de información pública(Anexo II), la Memoria Vinculante ahora presentada dedica un apartado específico titulado 2.1. Modificaciones derivadas de los informes municipales, en el que se responde, también sintéticamente, a las observaciones hechas en ellos.

Coherentemente con dicho apartado la documentación presentada incorpora las modificaciones correspondientes, sin perjuicio de las consideraciones que se realicen al respecto en el informe del Técnico en Políticas Urbanísticas de la Secretaría Ejecutiva del Área de Planificación, Infraestructuras y Movilidad de fecha 21 de abril de 2009 .



IX. Así mismo, con carácter previo a la aprobación inicial de la Modificación del PGOU de la Red Ferroviaria Central de Valladolid, de acuerdo con lo establecido en los artículos 52.4 de la LUCyL y 153 del RUCyL se solicitaron los correspondientes informes sectoriales.

Constan en el expediente los siguientes informes sectoriales:

Informe de la Comisión de Patrimonio Cultural .
Informe de la Subdelegación de Defensa en Valladolid.
Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en CyL Occidental
Informe de ADIF
Informe de la Subdelegación Gobierno
Informe de la Confederación Hidrográfica del Duero
Informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente
Informe del Servicio Territorial de Fomento

X.- Con fecha 21 de abril de 2009 se ha emitido informe, por el técnico en políticas urbanísticas y técnico economista de la Secretaría Ejecutiva del Área de Planificación, Infraestructuras y Movilidad en los aspectos relativos al informe de Sostenibilidad Económica.

XI.- Con fecha 21 de abril de 2009 se han emitido informes, por el Ingeniero de Caminos municipal y por el Técnico en Políticas Urbanísticas de la Secretaría Ejecutiva del Área de Planificación, Infraestructuras y Movilidad.

XII.- Sin perjuicio de su carácter favorable todos los informes municipales señalados en los apartados anteriores, recogen una serie de observaciones y/o prescripciones técnicas que deberán ser subsanados por el promotor de la presente modificación.

XIII.- En lo relativo a la Modificación del PECH, vista la documentación presentada se ha emitido informe técnico municipal, en el que se establece lo siguiente:

“1. Dentro del ámbito de la Modificación existe una zona (pequeña tanto en relación con la superficie total de dicho ámbito como en relación con la del ámbito del Plan Especial del Casco Histórico de Valladolid) en la que resulta de aplicación dicho Plan Especial. La ordenación urbanística de dicha zona quedaba definida en el documento aprobado inicialmente, integrándose de modo coherente con la del resto del espacio ordenado y en continuidad con el mismo, dado que constituye un parte central, por posición, y esencial, por motivos funcionales, del ámbito de la modificación. Está integración respondería además a razones similares a las que hacen que determinaciones del PECH se integren en el PGOU, que asume así sus contenidos.

2. Coherentemente con lo antes expresado dentro del documento presentado para aprobación inicial, se realizaban asimismo referencias al PECH y a determinaciones del mismo, si bien de un modo demasiado impreciso y en ocasiones incompleto o erróneo.

3. La documentación ahora presentada sin embargo recoge expresamente en su título la Modificación del PECH, dedicándose apartados específicos a la misma, tanto en su Memoria Vinculante, como en el Catálogo de Bienes Protegidos y Yacimientos Arqueológicos, e incluyéndose en la Normativa Urbanística referencias expresas a la normativa del PECH. Además la delimitación del ámbito del PECH está expresamente identificada tanto en los planos de ordenación propuesta, como en los planos de información (06 PGOU vigente y 07



edificaciones catalogadas) expresivos de la ordenación vigente, quedando así reflejados los cambios que se operan sobre esta.

4. Además los objetivos que han propiciado estos cambios, la justificación de su conveniencia, y la descripción de la ordenación propuesta para la parte del Sector afectada por el PECH, son tratados en los diversos apartados de la Memoria Vinculante en los que se abordan cada una de dichas cuestiones, bien de modo general para el ámbito ordenado (nuevo Sector definido) bien de modo específico para la zona del mismo (Tramo Central del Corredor y Nuevo Barrio de Talleres). Esto parece lógico en la medida en la que se está estableciendo la ordenación integral de un espacio, en el que la zona incluida dentro del ámbito de aplicación del PECH representa solo una parte, que no puede entenderse de forma independiente del resto, (ni espacial, ni funcionalmente) del mismo modo que no puede entenderse la ordenación urbanística del casco histórico de Valladolid al margen de la del resto de la ciudad.

5. Considerando lo anterior cabe afirmar que la documentación presentada es adecuada para el fin que se pretende, resultando, en líneas generales y con las salvedades señaladas en este informe, completa tanto desde el punto de vista formal como en lo relativo a sus contenidos, en la medida en que se desarrolla la ordenación propuesta, y se aportan documentos, gráficos y escritos, explicativos y justificativos de la misma

En sus aspectos materiales, se aprecia asimismo la adecuación, en líneas generales, del documento al marco normativo vigente en materia de urbanismo, quedando debidamente justificada la motivación y conveniencia de la Modificación de la ordenación planteada para el conjunto del ámbito, y del interés público de la misma en la Memoria vinculante (en adelante referida como Memoria).

Análoga consideración cabe realizar respecto la coherencia de la modificación tanto con los objetivos que persigue el ordenamiento general del municipio, recogidos en el PGOU vigente, como con los principios orientadores de la actividad urbanística pública definidos en el art. 4 de la Ley de Urbanismo (en adelante LUCYL) o con los objetivos que para el planeamiento general marca el art. 81 de su Reglamento (en adelante RUCYL). Esto es así en cuanto los objetivos que se explicitan de modo expreso en la memoria apuntan en la misma dirección que los antes referidos, pero sobre todo porque estos se ven concretados en la ordenación establecida y en la descripción detallada de sus motivaciones.

6. Sin perjuicio de lo anterior, en relación con el cumplimiento de la normativa urbanística, y con la propia coherencia y corrección del documento. cabe realizar las siguientes observaciones:

6.1 Entre las relativas a aspectos a desarrollar o justificar en el documento

Según el Artículo 169 del RUCYL se deberá proceder a la justificación pormenorizada de las determinaciones del instrumento modificado que se alteran. En este sentido sin perjuicio de lo expresado en el apartados 3.4 y 3.5 anteriores, desde un punto de vista formal convendría individualizar adecuadamente en el documento las cuestiones en ellos referidas a efectos de facilitar su identificación.

En relación con ello deberían ser objeto de una atención especial (mayor desarrollo o justificación) las siguientes cuestiones:

- a. La regulación de las condiciones edificatorias. Pues si bien, considerando el art. 148 de la Normativa del PGOU y los artículos 48 y 86 de la Normativa Urbanística de la Modificación estas quedarían establecidas mediante esta última y los planos de ordenación, considerando que el PECH cuenta con su propio desarrollo normativo, a efectos formales habría de clarificarse expresamente la relación de la Modificación con éste, tal y como se hace, por ejemplo, en el Art. 28 de la Normativa Urbanística.
- b. Los aptdos. 9.5 de la Memoria, y 1.4.3.2 y 3; 1.5.2.3 y 5 del Catálogo.



6.2 Entre las relativas a la existencia de algunos errores, cabe destacar lo siguientes:

- a. En el Catálogo: Textos o fotos descontextualizados, errores en las fichas referencias a P4 y NP/RPG (en el nivel de protección de Estación del Norte) o referencias a la ADAPTACIÓN A LA LEY 5/99 en el encabezado de las fichas del PECH.
- b. En la Memoria los existentes en el aptdo. 9.5 Cuadro comparativo de las determinaciones modificada.

Sin perjuicio de que muchos de los errores referidos puedan ser más bien simples erratas, habrá de revisarse la documentación y proceder a su corrección.

6.3 Entre las relativas a la existencia de imprecisiones

Algunas determinaciones establecidas en la Modificación resultan confusas e imprecisas. A pesar de que en bastantes casos estas pudieran llegar a ser clarificadas a partir de la consideración del conjunto de la documentación, parece conveniente revisar la misma y proceder a su perfeccionamiento, de modo que no haya lugar a equívocos. Cabe destacar al respecto:

- a. La redacción del artículo 29 de la n.u. (Ampliación del alcance de la protección de elementos del espacio urbano: ámbito de la Modificación del PECH) debería clarificarse, pues a diferencia de la del art. 28 resulta imprecisa cuando no errónea. Similar consideración cabe hacer sobre la parte final del aptdo. 1.3. del Catálogo.
- b. El aptdo 10.2 de la MV, relativo a los edificios fuera de ordenación.
- c. Que en el apartado 1.5 del Catálogo, así como en la mv (cap. 10 y 9.5) debería clarificarse la relación entre las determinaciones del PECH y las del PGOU, conforme a lo dispuesto en el art. 148 de la Normativa del PGOU.

6.4 Entre las relativas a las contradicciones e incoherencias internas del documento

Algunas partes de la documentación no parecen demasiado coherentes con la ordenación planteada en el resto de la misma, llegando a resultar en ocasiones contradictorias con ella. Así ocurre, por ejemplo, con el aptdo. 2.2.3 de la MV si se considera en relación con el Catálogo. A pesar de que en bastantes casos esas contradicciones pudieran llegar a ser resueltas mediante la correspondiente interpretación, a efectos de conseguir una mayor claridad en el documento, sería conveniente revisar el mismo y proceder a su perfeccionamiento, de modo que queden ya resueltas las previsiones antinómicas e incoherencias actualmente existentes.

En cualquier caso y partiendo por un lado del hecho de que, conforme a lo expuesto en el apartado 3.3 a 3.5 del presente informe, la valoración de la Modificación deba ser positiva, entendiendo que la existencia de los errores, imprecisiones y demás deficiencias señaladas, no son tanto un defecto importante del mismo, sino un problema inherente a cualquier instrumento de planeamiento de la complejidad y el calado del que nos ocupa, y por otro tomando en consideración que a juicio del técnico informante, los aspectos señalados no comprometen el modelo de ordenación adoptado, no comportarían nota de sustancialidad y son susceptibles de subsanarse con posterioridad, conjuntamente con las cuestiones que eventualmente pudieran suscitarse como consecuencia de la emisión de otros informes y/o de alegaciones formuladas durante la información pública del documento, desde el punto de vista urbanístico se informa favorablemente la Modificación del PECH propuesta con las prescripciones señaladas”.

Respecto a la modificación en sus aspectos referentes al PECH resulta de aplicación el art.164 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León que establece “ los instrumentos de planeamiento de desarrollo pueden tramitarse y aprobarse de forma conjunta con el instrumento de planeamiento general. No obstante cuando el órgano competente para la



aprobación definitiva sea diferente , la aprobación definitiva del instrumento de planeamiento de desarrollo debe ser posterior a la publicación del acuerdo correspondiente al instrumento de planeamiento general.

Se han solicitado los informes preceptivos , regulados en el art.153 del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León en lo que a la modificación del PECH se refiere.

XIV.- De conformidad con lo establecido en el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley del suelo consta en el expediente la siguiente documentación :

- a) Informe de Sostenibilidad Económica, dando cumplimiento a lo dispuesto en el art.15.4 del Real Decreto Legislativo 2/2008.
- b) Relación de propietarios afectados de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del nuevo art.70 ter de la Ley 7/85 ,Reguladora de las Bases de Régimen Local, donde se señala ". *Cuando una alteración de la ordenación urbanística, que no se efectúe en el marco de un ejercicio pleno de la potestad de ordenación, incremente la edificabilidad o la densidad o modifique los usos del suelo, deberá hacerse constar en el expediente la identidad de todos los propietarios o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas durante los cinco años anteriores a su iniciación, según conste en el registro o instrumento utilizado a efectos de notificaciones a los interesados de conformidad con la legislación en la materia.*"

XV.- La modificación del planeamiento es una potestad discrecional de la Corporación y se ajustará al procedimiento establecido para su primera aprobación (art.58.3 de la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla y León y art.169.4 de su reglamento) que es el regulado en los artículos 52 y siguientes de la Ley y 153 y siguientes del Reglamento.

Si bien los cambios introducidos en la Modificación derivados: de los informes municipales y sectoriales; de la adaptación de la Modificación a la Ley 4/2008, de 15 de septiembre, de Medidas sobre Urbanismo y Suelo que modifica la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León; y de las alegaciones presentadas durante la exposición pública, no pueden calificarse de cambios sustanciales, a fin de otorgar una mayor participación pública y seguridad jurídica se considera conveniente la apertura de un nuevo periodo de información pública, al amparo de lo establecido en los artículos 52.5 de la LUCyL y el 158 del RUCyL.

XVI.- Consta en el expediente informe de Secretaría General, de acuerdo con lo establecido en los artículos 122.5 e) 2º y 123.2 de la Ley 7/85, de 2 de abril, Bases del Régimen Local.

XVII.- Es competencia del Pleno Municipal la adopción del presente acuerdo de (art.123 de la Ley de Bases de Régimen Local) , el cual que deberá adoptarse por mayoría absoluta del número legal de miembros de la Corporación.



Por lo expuesto, **EL AYUNTAMIENTO EN PLENO ACUERDA:**

PRIMERO.- Aprobar inicialmente la modificación del PECH en la Red Ferroviaria Central de Valladolid, promovida por D. Antonio Cabado Rivera en rep/ Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A, conforme a la documentación incorporada al expediente dentro del Anexo II, con las prescripciones recogidas en el informe técnico municipal.

SEGUNDO.- Ordenar la apertura de un periodo de información pública por plazo de **30 días** que se desarrollará según lo dispuesto en los artículos 52 y 142 de la Ley 5/99 de Urbanismo de Castilla y León; en el art. 9.1 y 9.2 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.

La información pública se realizará sobre la siguiente documentación:

Expediente administrativo nº 7/2008.

Documentación técnica incorporada al expediente como Anexo I (aprobación inicial) y que está formada por: memoria vinculante, memoria informativa, normativa urbanística, catálogo, planos, informe de estrategias de diseño, informe de sostenibilidad económica y relación de propietarios.

Documentación técnica incorporada al expediente como Anexo II y que está formada por:

-Modificación del PGOU con ordenación detallada y del PECH de Valladolid en la red ferroviaria central, compuesta a su vez por: Memoria Informativa, Memoria Vinculante, Normativa, Planos de Información, Planos de Ordenación, Catálogo de Bienes Protegidos y Yacimientos Arqueológicos Estudio Económico Resumen Ejecutivo, Anexo de Identificación de Propietarios, Informe de Sostenibilidad Económica y Estrategias de Diseño.

-Informe Propuesta de Contestación de Alegaciones.

-Estudio de Impacto Ambiental (EIA), que contiene el Estudio de Impacto Ambiental y Anexo 1: Estudio de Tráfico y Movilidad, Anexo 2: Estudio de Ruidos, Anexo 3: Estudio de Contaminación Atmosférica, Anexo 4: Estudio de Integración Paisajística, Anexo 5: Planos del EIA y Documento de Síntesis.

TERCERO.- Aceptar el "Informe Propuesta de Contestación de Alegaciones" presentado por D. Antonio Cabado Rivera, en rep/ Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A, con las prescripciones recogidas en el Informe Municipal; Y desestimar y estimar, las alegaciones presentadas en el periodo de exposición pública en los términos que resultan de los informes aludidos.

CUARTO.- Dar traslado del contenido íntegro de los informes técnicos obrantes en el expediente, a D. Antonio Cabado Rivera en rep/ Sociedad Valladolid Alta Velocidad 2003 S.A, al objeto de que se subsanen las prescripciones señaladas por los técnicos municipales, con carácter previo a la aprobación provisional.

QUINTO.- Remitir a las Administraciones Públicas afectadas que hubieran sido previamente consultadas el Estudio de Impacto Ambiental, de conformidad con lo dispuesto en el art.9.3 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.



Lo que comunico a Vd. para su conocimiento y efectos, significándole que por ser el presente Acuerdo de trámite, no es susceptible de recursos.

Valladolid, 11 de mayo de 2009

EL VICESECRETARIO GENERAL



Rafael Salgado Gimeno



ANEXO

ALEGACIÓN Nº 17

FECHA: 04/09/2008

ALEGANTE: Dña. Susana Ordóñez Sánchez en representación de la Asociación Cultural Ciudad Sostenible

SOLICITA:

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.

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

17.3 Las densidades parciales superan el límite, hay excesiva edificabilidad

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

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

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

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

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.

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

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.

17.3.8 Critican que el objetivo de las actuaciones sea ganar edificabilidad lucrativa, proponiendo edificios en altura como hitos.

Demandan una concepción más pública y sostenible

17.4 No se considera la mezcla y diversidad de usos. Se refuerza la elitización del núcleo central. Peligra la necesaria cohesión social

17.5 Equipamiento comercial. Que se reconsidere la oportunidad de construir dos nuevos centros comerciales cercanos (Vialia y Cicova) y su repercusión sobre la movilidad.

17.6 Defectos bioclimáticos .En Ariza y Argales los edificios están orientados E-O, no es eficiente energéticamente y se podría evitar.

17.7 Financiación y Estudio Económico Financiero.

17.7.1 Aspectos generales. Opina sobre el Acuerdo entre D. Javier León de la Riva y D. Fco. Javier Álvarez Cascos: se institucionaliza que esta infraestructura la pague la ciudad, trato desfavorable frente a otros casos y fomenta irresponsabilidad en el gasto de las administraciones.

Observaciones a este acuerdo:

1. Institucionaliza el pago del soterramiento por la ciudad.

2. Fomenta la irresponsabilidad en el gasto de las administraciones.

3. Quedan excluidos los terrenos privados del pago de la infraestructura.

4. Se fomenta la densificación del tejido.

5. La financiación provocará una subida del precio de la vivienda



6. Que se considere que Vialia, construyendo una gran superficie comercial, consume aprovechamiento.
7. No admisión de la atribución de aprovechamiento a Vialia.
8. Que no se acepte que el 10% del aprovechamiento público se utilice para generar plusvalías y no pase a ser patrimonio público.
9. Reconsideración de la previsión de Vialia como compensación por la cesión de terrenos por parte de Adif, dado que el polígono ferroviario se situará sobre los terrenos cedidos por el Ayuntamiento.
10. Que el soterramiento del Pinar no se financie a través de las plusvalías urbanísticas.

17.7.2 Aspectos específicos:

1. Beneficio económico y su destino.
2. Considerar como valor de repercusión del suelo para residencia VPO el de 200€ / m² y se reconsidere el de la vivienda privada.
3. Faltan estudios serios de mercado.
4. Reconsideración de la oportunidad del centro Vialia.
5. Mayor aportación económica por parte de la Junta de Castilla y León.
6. Especificación de los recursos financieros considerados en el Estudio Económico.
7. Consideración de la posibilidad de firmar un Convenio de financiación con el Ministerio en relación a las viviendas protegidas, como se da en otras ciudades.

INFORME:

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.

Respecto a la figura de planeamiento:

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 de la normativa. 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.

Respecto a la participación pública:

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.

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.

17.2 Reconsideración del ámbito de actuación.

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 86.1.b) del RUCyL.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

17.3 Las densidades parciales superan el límite, hay excesiva edificabilidad.

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 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:

$$986.055 - 119.817 = 866.238 \text{ (86,62ha)}$$

Por lo que la edificabilidad total equivale a:

$$866.238 \times 0,9774 = 846.661 \text{ m}^2\text{c, limitados a } 846.661 \text{ m}^2\text{c}''$$

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 máxima	70
Densidad mínima	40,85 viv/ha	Densidad mínima	30
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.

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 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."

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 señalan 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.

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.

17.3.3 El centro Comercial Vialía 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.

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.

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.

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.

También 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.

Por tanto, y según todo lo anterior, queda **desestimada** la alegación.

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.

17.3.8 Critican que el objetivo de las actuaciones sea ganar edificabilidad lucrativa, proponiendo edificios en altura como hitos.

Demandan una concepción más pública y sostenible.

Con respecto a los edificios en altura el equipo redactor ha explicado en el apartado 5.2. Los nuevos barrios, de la memoria vinculante lo siguiente:

"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 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."

Respecto a una "concepción más pública y sostenible de la nueva ciudad" el equipo redactor en el documento de estrategias del proyecto y en el capítulo 3 de la memoria vinculante, especialmente en el apartado 3.3.



Objetivos concretos de la actuación, explican y argumentan ampliamente el por qué de las decisiones tomadas en la actuación y las conclusiones son precisamente las contrarias a las que comentan los alegantes, "creación de una ciudad más sostenible con una red de espacios abiertos" y respecto al corredor: "El espacio que queda vacante se aprovecha para crear un parque lineal, un espacio verde de escala y naturaleza acorde con el S. XXI. Este nuevo espacio libre público es el elemento central de la propuesta."

Por tanto y debido a todo lo anterior se **desestima** la alegación.

17.4 No se considera la mezcla y diversidad de usos. Se refuerza la elitización del núcleo central. Peligra la necesaria cohesión social.

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 coherente 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,

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 lo 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.

17.5 Equipamiento comercial. Que se reconsidere la oportunidad de construir dos nuevos centros comerciales cercanos (Vialia y Cicova) y su repercusión sobre la movilidad.

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, la 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 concreto 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.

Así pues, depende del administrador de estas infraestructuras ferroviarias (ADIF), determinar cuáles son en cada caso las mencionadas tareas y actividades complementarias, que la Modificación ha recogido.

Sobre la repercusión del centro Vialia sobre la movilidad, se hace referencia al punto 17.3.3

Por lo tanto, se propone **estimar** esta subalegación en lo referente a su influencia en las cuestiones de movilidad.

17.6 Defectos bioclimáticos. En Ariza y Argales los edificios están orientados E-O, no es eficiente energéticamente y se podría evitar.

La ordenación y configuración de los barrios de Ariza Y Argales ha sido ampliamente explicada en los apartados 5.2.2 La esperanza y el Parque de Ariza y 5.2.3 Argales de la memoria vinculante.

Respecto a Ariza en el apartado 5.2.2.2 Forma Urbana dice: "El nuevo barrio de la Esperanza, consecuentemente, se han resuelto a modo de parque-espina verde -salpicada de pequeños equipamientos- de la que "cuelgan" los edificios de viviendas, aprovechando la oportunidad para establecer un fuerte diálogo entre la naturaleza y los usos residenciales.

El estudio del contexto urbano y sub-urbano de esta zona nos condujo a pensar en el bloque abierto, lineal, como tipología adecuada, para buscar el máximo grado de integración entre las piezas y el verde y además solucionar conexiones transversales que le dieran permeabilidad peatonal y visual Este-Oeste.

(..) En cuanto a la densidad y altura propuestas, se resuelve en un gradiente en función de la cercanía al centro y crecimiento de la consolidación urbana. De esta manera las edificaciones alcanzan su altura máxima al Norte de la zona, en el contacto con el corredor sostenible, y van perdiendo altura gradualmente hasta llegar a la desaparición de la edificación y el dominio del parque.

Las condiciones de edificación son las que se detallan en los planos correspondientes, e incluyen alineaciones obligatorias que desdibujarán los límites de los espacios públicos e introducirán colchones de espacio verde privado, alturas máximas en correspondencia con la gradación ciudad -campo y la caracterización de los frentes de parcela con obligación de situar en ellos accesos peatonales o accesos rodados."

Respecto al nuevo Barrio de Argales y siempre según la memoria vinculantes en el apartado 5.2.3.2. Tipología edificatoria se dice "Se proponen dos tipologías edificatorias al margen de las torres de oficinas: el bloque lineal y la



manzana cerrada -o cuadrada, si nos atenemos a la definición de las condiciones de edificación definidas anteriormente para la zona de Talleres y que también son de aplicación aquí.

En el borde Oeste, se desarrolla una edificación de bloque abierto orientado a modo de peine en escorzo, siguiendo en parte el trazado de las originarias vías del tren, y de altura variable en cada parcela y también a lo largo de la misma, con una base de hasta 12 metros de altura para usos comerciales a lo largo de todo el bulevar. La disposición de los bloques desdibuja la linealidad de la imponente fachada, y permite visiones transversales."

Por tanto quedan ampliamente justificadas las decisiones de ordenación tomadas y se decide **desestimar** la alegación.

17.7 Financiación y estudio económico.

17.7.1 Aspectos generales. Opinión sobre el Acuerdo entre D. Javier León de la Riva y D. Fco. Javier Álvarez Cascos y observaciones.

Respecto a las cuestiones que se formulan sobre la "operación ferroviaria"

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 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, sin incluir el Pinar de Antequera, por no formar parte del ámbito de esta Modificación (ni en su límite físico ni en su alcance como carga de urbanización).

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 (ni de las administraciones que la conforman), 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 Reglamento de Urbanismo de Castilla y León). 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.

No es objeto de la Modificación de planeamiento establecer el marco de la financiación de la infraestructura ferroviaria, ya que se encuentra regulado por un Convenio anterior a la presente Modificación.

Respecto a las cuestiones relativas al centro comercial Vialia:

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) está prevista en la propia Ley 39/2003, del Sector Ferroviario. 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 asociado (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.

Existen multitud de precedentes en nuestro país en los que se han articulado los procedimientos e instrumentos para compatibilizar estos usos y actividades. En este sentido, no es trasladable la experiencia resultante de la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León de 31 de marzo de 2005 que declara la nulidad del Plan Especial de Reforma Interior, Estudio de Detalle y licencia subsiguiente del espacio "Vialia" en la Estación de Ferrocarriles de Salamanca, pues se basa en la incorrección de utilizar un PERI para realizar una propuesta de ordenación que por afectar a determinaciones de ordenación general debió hacerse mediante una Modificación de Planeamiento, bajo otro procedimiento y bajo otra autoridad aprobatoria.

Este instrumento de planeamiento no articula ningún mecanismo de compensación. El establecimiento o no del Centro Comercial "Vialia" sólo podrá promoverse desde la perspectiva de la gestión de sus recursos patrimoniales por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, y dentro de las facultades que le otorga la legislación del sector ferroviario, que por ser legislación estatal sectorial, prevalecen sobre la legislación autonómica urbanística y sobre las potestades municipales.



Cuestión distinta será que el planeamiento articule, en el delimitado ámbito de sus competencias, los parámetros que puede regular sobre la futura instalación de dicho centro comercial.

Relativas al destino del 10% municipal:

La cuestión que se plantea se reconduce a si el 10 % del aprovechamiento urbanístico de cesión o el resultado de la monetización de dicho 10 % puede utilizarse para sufragar los gastos ocasionados por el soterramiento de la línea ferroviaria.

Durante las últimas décadas ha existido una tensión constante entre las interpretaciones extensivas y las interpretaciones restrictivas sobre el destino de los bienes del Patrimonio Municipal del Suelo. Esta tensión se vio agravada por la STC 61/1997 o quizás con más precisión, con la tendencia de la legislación autonómica a interpretar con laxitud su capacidad para regular determinados aspectos del régimen del Patrimonio Municipal del Suelo.

No es preciso en este momento analizar con detalles las polémicas doctrinales y jurisprudenciales en dicha materia, sino dar constancia del hecho de que dichas polémicas se superan con la entrada en vigor de la Ley 8/2007, de suelo y del posterior Texto Refundido aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008.

Así pues, dando por supuesto que el 10 % del aprovechamiento forma parte del Patrimonio Municipal del Suelo (cuestión esta también discutida en su momento pero que regula el artículo 124.1.d.4º LUCyL), el artículo 39.1 del TRLS/08 prevé el destino de los bienes de dicho Patrimonio a usos de interés social, según lo que dispongan los instrumentos de ordenación urbanística, y de acuerdo con lo previsto en la legislación específica en la materia, esto es, la urbanística autonómica.

Precisamente la Ley de Urbanismo de Castilla y León regula el destino de los bienes incorporados al Patrimonio Municipal del Suelo en el artículo 125.1. Allí se considera como destino lícito del PMS tanto la ejecución de dotaciones urbanísticas públicas, incluidos los sistemas generales (letra c), como la ejecución del planeamiento (letra d).

Por tanto no existe vulneración de la legalidad en la operación propuesta. Vulneración que, en todo caso, sólo podría predicarse de los actos concretos de enajenación o de los compromisos de destino del PMS establecidos en el convenio inter-administrativo original del año 2002, pero no del instrumento de planeamiento urbanístico.

Por lo tanto, se **desestima** esta subalegación.

17.7.2 Aspectos específicos.

1. Beneficio económico y su destino.

Como se ha indicado anteriormente, no es objeto de esta Modificación de planeamiento establecer el marco de la financiación de la infraestructura ferroviaria, ya que se encuentra regulado por un Convenio anterior a la presente Modificación. Por ello, tanto en el estudio económico financiero como en el Informe de Sostenibilidad Económica, no se incluye como cargas de urbanización ninguno de los túneles ferroviarios previstos. No se trata, por tanto, de un error por omisión.

La conclusión del estudio económico financiero, incluye la cifra estimada de los retornos esperados de la venta de parcelas por la sociedad Valladolid Alta



Velocidad 2003. Cuestión fuera de la Modificación, es que esos retornos deberán ser destinados a los fines del Convenio citado.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

2. Que se considere como valor de repercusión del suelo para residencia VPO el de 200€/ m² y se reconsidere el de la vivienda privada.

Se debe precisar que el precio fijado para la Vivienda Protegida (Residencial Protegida) en 300 €/m².e, es sustancialmente inferior al real, ya que con el Precio Básico Nacional Vigente (RD 14/2008, de 11 de enero) y la inclusión de Valladolid capital en el grupo B de ámbito territorial de precios máximos, el valor unitario de repercusión de suelo en la vivienda protegida de Precio General, ascendería a 393 €/m².e y de la Vivienda Joven a 482 €/m².e., obtenidos de aplicar el porcentaje de repercusión de suelo establecido en la normativa para obtener los valores de suelo en estas promociones que es del 25%.

Normativa aplicable:

1) Estatal: RD 801/2005 de 1 de julio, por el que se aprueba el Plan Estatal 2005-2008, para favorecer el acceso de los ciudadanos a la vivienda (estatal) y el. Resolución de 9 de enero de 2007 (BOE 10 de enero) por el que se fija un nuevo precio básico nacional. RD 14/2008, de 11 de enero, por el que se modifica el RD 801/2005. Orden VIV/945/2008, de 31 de marzo, por la que se declaran los ámbitos territoriales de precio máximo.

2) Autonómica: Decreto 52/2002, de 27 de marzo, de desarrollo y aplicación del Plan Director de Vivienda y Suelo de Castilla y León 2002-2009. Decreto 64/2006, de 14 de septiembre, por el que se modifica el D 52/2002. Orden FOM/785/2008, de 16 de mayo, por la que se establecen los ámbitos municipales y los coeficientes para la determinación de los precios máximos de venta, adjudicación y de referencia para alquiler en Castilla y León.

Vivienda tipo de Precio General: 90 m² útiles (110 m² cons.) y 33 m² de anejos.
Precio básico nacional: 758 €/m² útil.
Coeficiente ámbito municipal AM1º: 2,08
Coeficiente anejos: 0,6
Repercusión máxima del suelo: 25%

$$\text{Valor R. suelo} = \frac{758 \times 2,08 \times (90+33 \times 0,6)}{110} \times 0,25 = 393,44 \text{ €/ m}^2\text{.e.}$$

Vivienda Joven: Supuesto de 50 m² útiles (62,50 m² c.) y 30 m² de anejos.
Precio básico nacional: 758 €/m² útil.
Coeficiente ámbito municipal am1º: 2,34
Coeficiente anejos: 0,6
Repercusión máxima del suelo: 25%

$$\text{Valor R. suelo} = \frac{758 \times 2,34 \times (50+30 \times 0,6)}{62,50} \times 0,25 = 482,45 \text{ €/m}^2\text{.e.}$$



El valor de repercusión de suelo medio, para el supuesto de promocionar el 75% a vivienda de Precio General y el 25% a Vivienda Joven, ascendería a 415, resultando una diferencia de 115 €/m².e (casi un 40%). Esto supondrá un incremento importante en la valoración de ingresos, en concreto 188.600 m².e x 115 €/m².e = 21,69 m. de euros.

Respecto de las repercusiones del suelo en la vivienda libre, es difícil que éstas bajen del 30%, en los últimos años la repercusión del suelo en el precio de venta de la vivienda libre ha llegado a superar el 50%.

El precio de venta de la vivienda libre lo fija el mercado, la repercusión del suelo será la que los promotores estén dispuestos a pagar como coste de suelo, siempre que se ajuste a los precios de venta de las viviendas.

Es de considerar también el factor temporal: la entera operación propuesta en la Modificación durará al menos 15 años. Los terrenos se liberarán poco a poco, por lo que se hará una oferta paulatina de vivienda, adaptada a una demanda también continua.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

3. Falta de estudios serios de mercado.

Se han realizado diversos estudios de mercado y financieros lo largo del proceso que se lleva a cabo con la propuesta que recoge esta Modificación. La Memoria Informativa de la Modificación incluye tanto estudios sobre socioeconomía y potencial de crecimiento de la ciudad de Valladolid, como varios capítulos que analizan los distintos sectores inmobiliarios: residencial, locales comerciales, oficinas, suelo industrial y sector hotelero (evolución reciente del mercado, características del parque de viviendas, actividad constructiva, oferta y demanda, precios, etc.)

Además, la Modificación cuenta con un Estudio Económico y Financiero. El contenido de éste responde a las determinaciones del Reglamento De Urbanismo De Castilla Y León (Decreto 22/2004, de 29 de enero):

"El estudio económico del Plan General de Ordenación Urbana debe recoger sus determinaciones escritas sobre 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, y además:

a) Cuando en los sectores de suelo urbano no consolidado y suelo urbanizable se incluyan sistemas generales de forma genérica, el estudio económico debe señalar las previsiones y prioridades para su distribución y concreción. ..."

Así pues, se considera que existen suficientes estudios de mercado en relación a la propuesta.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

4. Se solicita que reconsidere la oportunidad del centro Vialia.

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, la 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.

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) está prevista en la propia Ley 39/2003, del Sector Ferroviario. 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.

5. Se solicita que se plantee una mayor aportación económica por parte de la Junta de Castilla y León.

Se alega que la financiación de la Nueva Estación de Autobuses por la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid se limita a la aportación de los terrenos donde se ubica la actual, sin aportación de efectivo. Esto no es así ya que, según 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 acordó en cláusula séptima la aportación de 15 millones de euros por la Junta de Castilla y León.

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

6. Se insta a que se especifiquen los recursos financieros considerados en el Estudio Económico.

De acuerdo a lo indicado anteriormente, el objeto de la Modificación, 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 (ni de las administraciones que la conforman).

Por lo tanto, se propone **desestimar** esta subalegación.

7. Se solicita que se considere la posibilidad de firmar un Convenio de financiación con el Ministerio en relación a las viviendas protegidas, como se da en otras ciudades.

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.

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

Por lo tanto, se propone **estimar parcialmente** esta alegación en su punto 17.3.3. y 17.5, de acuerdo a lo expresado anteriormente