

# INTERVENCIÓN DE LA ASOCIACIÓN VECINAL EN LA AUDIENCIA PÚBLICA

**18 de Mayo de 2009**

La Audiencia Pública, respetando la capacidad de decisión de los órganos de gobierno municipal democráticamente elegidos, es una forma de participación directa que posibilita el dialogo y abre expectativas de colaboración entre la ciudadanía y sus representantes políticos, y conlleva compromisos de obligada atención por parte del Ayuntamiento, de acuerdo con lo establecido en el artículo 190 del Reglamento orgánico del Ayuntamiento de Valladolid.

En virtud de dicho reglamento orgánico, la Asociación Vecinal Rondilla solicitó la convocatoria y celebración de una audiencia pública en el barrio de la Rondilla para debatir una propuesta de actuación y acuerdo municipal, consistente en **la modificación del expediente nº 36/2008 sobre el proyecto de redacción y ejecución de las obras de construcción de un puente sobre el río Pisuerga, entre las calles de la Peseta y la calle la Rábida, sustituyendo dicho proyecto por una pasarela peatonal con carril bici.**

Mediante decreto de Alcaldía se ha convocando la Audiencia pública para este día en el Salón de recepciones de la Casa Consistorial. La Audiencia Pública puede ser, si hay voluntad para ello, una buena base para impulsar actuaciones públicas y sociales que de forma eficaz y amplia, den soluciones a los problemas planteados. Al mismo tiempo, es una magnífica oportunidad para llevar a cabo un ejercicio de democracia participativa, escuchando a la ciudadanía que demanda de sus representantes políticos, que se tengan en cuenta sus peticiones y que se les informe y se dialogue, llegando a acuerdos, en un tema de especial trascendencia para el barrio y la ciudad.

Si nos atenemos únicamente a la letra del artículo 189.1 de dicho reglamento orgánico, el Ayuntamiento ha elegido el lugar que ha considerado más idóneo para la celebración de esta Audiencia, según se establece en el mismo. Pero si tuviera la sensibilidad adecuada y en cuenta los intereses de la ciudadanía, habría concedido la petición de los vecinos y vecinas del barrio de la Rondilla organizados en la Asociación Vecinal, de que su celebración se llevara a cabo en un lugar apropiado de nuestro barrio.

El objetivo que nos planteamos con esta petición es claro: **hacer partícipes al conjunto de los vecinos y vecinas del barrio, de un debate con nuestro alcalde y su equipo de gobierno, en torno a lo que va a suponer la construcción del nuevo puente.**

Pero no se ha querido ir al barrio a explicarnos las razones que tienen para llevar a cabo esta infraestructura.

Consideramos que los representantes políticos tienen que estar al servicio de la ciudadanía y que los vecinos y vecinas tienen el derecho de plantear todas aquellas cuestiones que les afectan y los políticos la obligación de informar y atenderlas, sin menoscabo de que es el que ostenta el gobierno el que tiene la responsabilidad democrática de gobernar. Pero lamentablemente no se ha querido ir allí donde se solicitaba su presencia y somos la ciudadanía los que tenemos que venir a donde están los políticos a demandar un derecho que es nuestro.

La razón que se nos da para la no celebración de esta audiencia en el barrio es que se trata de un tema de ciudad y que por ello el mejor lugar es el Ayuntamiento, que es la casa de todos. De acuerdo en que la Casa consistorial es la casa de todos o por lo menos debería de serlo. Pero si convenimos que los diferentes edificios y dependencias municipales son una prolongación de la casa consistorial, deberíamos concluir que los centros cívicos, en general, y el de Rondilla, en particular son también la casa consistorial y por ende la casa de todos. Por lo tanto consideramos que el Centro cívico Rondilla es un lugar idóneo y, como la Rondilla también forma parte de la ciudad, esta audiencia pública se debería haber celebrado allí por ser, además, el lugar más cercano a las personas que la han solicitado. RECORDAMOS QUE LA AUDIENCIA PÚBLICA HA SIDO SOLICITADA POR LA ASOCIACIÓN VECINAL DEL BARRIO.

Por otro lado, nos hubiera gustado formar parte de la Mesa de esta Audiencia ya que como impulsores de la misma, al haberla solicitado, nos sentíamos legitimados para ello. La ordenación de la Audiencia debe ser consensuada cuando esta ha sido solicitada por una entidad ciudadana, tal y como se recoge en el Reglamento Orgánico. Esto hizo que se pidiera al Ayuntamiento, a través de la Concejala de Participación ciudadana, nuestra presencia en la misma, lo cual se nos ha denegado, como puede observarse. Una forma más de restar eficacia en la puesta en práctica de esta figura de participación directa de los vecinos y las vecinas en los asuntos Municipales, que afectan a su barrio o a la ciudad.

Y ahora ya centrándonos en el asunto objeto de esta Audiencia –la construcción del nuevo Puente-, señalamos lo siguiente:

La Asociación vecinal fue declarada de utilidad pública municipal el 2 de Mayo de 1980. Entre los derechos que confiere a estas entidades el mencionado reglamento orgánico, en su artículo 215 apartado c) está el de : “ **la consulta en los asuntos de competencia municipal que afecten a su objeto social y a su ámbito de actuación**”. A la fecha de hoy

esto no se ha producido. Desde el Ayuntamiento no se nos ha consultado ni pedido opinión sobre este tema de vital importancia para nuestro barrio en cuanto, como diré más adelante, afecta al parque Ribera de Castilla de una manera importante y al tráfico que soportamos en el barrio.

La Asociación Vecinal Rondilla no se opone a la construcción de ningún puente, pasarela o cualquier otra infraestructura que suponga una mejora de la comunicación entre las dos orillas del río Pisuerga y que integre al río dentro de la ciudad sin perder su carácter natural.

Como ya dijimos en nuestra intervención en el pleno de presupuestos del pasado mes de Diciembre, la idea que transmite la palabra puente es siempre positiva: **establece lazos de unión y comunicación entre dos partes distantes, ya sean personas, pueblos o culturas.** Tender puentes tiene este significado de relación; pero toda relación debe establecerse en virtud de unos principios y unas bases que permitan avanzar y resolver los problemas y dificultades planteados. La construcción de un puente, como el que nos ocupa, tiene que hacerse en base a esta filosofía. Hay que tener una perspectiva de ciudad amplia y la capacidad suficiente para discernir dónde es más necesario y conveniente para ser así más eficaz en la misión que tiene encomendada: **la comunicación.**

El puente sobre el río Pisuerga, en la calle La Rábida, no responde a estas consideraciones: no es conveniente ni necesario y no hace más eficaz la comunicación entre las dos orillas del Pisuerga y, por ende, entre los barrios de la Victoria, Puente Jardín y la Rondilla. Una comunicación que ya está asegurada mediante otros dos puentes ubicados, además, no muy lejos uno del otro: el Puente del Cabildo y el de la Condesa Eylo.

Este puente no es conveniente ya que rompe de manera irreversible un espacio consolidado como es el Parque Ribera de Castilla; parque que es fruto de la lucha vecinal, del esfuerzo de muchos vecinos y vecinas que en aquella época (década de los ochenta), vieron necesario dotar de este espacio a un barrio caracterizado por el ladrillo y el cemento. Tanto fue así que la choperera es fruto de la plantación y cuidado del árbol plantado por los mismos. Muchos de ellos conservan como oro en paño el diploma acreditativo de dicha plantación. Permítanme traer aquí el texto impreso en dicho diploma que resume perfectamente el sentir de los vecinos y vecinas de mi barrio. ***“Le han adoptado con la voluntad de seguir su vida, cuidado y defensa, en la esperanza de verlo crecer como árbol y como símbolo de su afán por un barrio más cordial y más vivo y en la confianza de que ellos o sus descendientes puedan gozar de su sombra y figura. Los vecinos, como los árboles, contados de uno en uno no son nada, pero unidos y solidarios son barrio y arboleda”***

Y en ello estamos, siguiendo la filosofía y la letra de este diploma en la defensa de nuestro Parque, de nuestra chopera, del espacio arrebatado al ladrillo, donde hemos vivido, vivimos y viviremos múltiples experiencias con nuestros convecinos y amigos ya que es la única zona verde y de esparcimiento de la Rondilla, de uso disfrute no sólo de los vecinos y vecinas del barrio sino también de otras zonas de la ciudad. Parque que se asienta en un tramo de la orilla izquierda del río Pisuerga, donde todavía se puede apreciar sus características originales.

El conjunto formado por la ribera y el Parque es un verdadero lujo, un ejemplo de integración de una zona natural, en un espacio de recreo y esparcimiento, que permite olvidarse de la ciudad sin salir de ella. Es el único parque de la ciudad que no está rodeado de calles o carreteras con tráfico, lo cual le convierte en un lugar único en Valladolid, algo que nuestra ciudad realmente necesita y que debiera de conservar.

El río Pisuerga, símbolo de la ciudad, con unas riberas de incuestionable belleza, ha sufrido la presión del crecimiento de Valladolid. Algunas zonas naturales tan singulares como el área del palero están ya completamente urbanizadas y no son ya ni sombra de lo que fueron. En la Ribera de Castilla, el río todavía predomina sobre la ciudad. Se trata del último tramo donde el Pisuerga puede mostrar la clase de río de que disfrutamos.

El mantenimiento de este entorno, tal como está, nos ha llevado a iniciar una campaña de información y sensibilización entre nuestros vecinos y vecinas cuyo lema es: **“En defensa del Parque Ribera de Castilla. El Puente no es necesario”**.

Una de las actividades realizadas, dentro de esta campaña, ha sido la de recoger firmas para pedir al Ayuntamiento que retire su proyecto de construcción del puente y mantenga nuestra chopera. Hemos entregado ya 2.200 firmas y al finalizar esta intervención haremos entrega de otras 1.000. Son más de 3.000 razones para que el puente no se lleve a cabo.

Decimos que este puente no es necesario porque introduce más tráfico en un barrio ya saturado. El barrio de la Rondilla, en los años sesenta y setenta, experimenta un desarrollo urbanístico descontrolado con uno de los más altos niveles de densidad de viviendas de Valladolid. Estas viviendas estaban pensadas para albergar a familias trabajadoras que venían en busca de trabajo atraídos por la incipiente industria, sobre todo, la del automóvil. Poco podían imaginarse, nuestros regidores de aquellos años y aquellos vecinos, que este barrio llegaría a albergar tal cantidad de vehículos con los necesarios movimientos generados por los mismos.

Se planificaron y se permitieron calles con aceras estrechas y el reparto de los espacios de uso público lo destinaron al impetuoso avance del vehículo a motor con la consiguiente ocupación masiva, por estos, del escaso e insuficiente espacio disponible causando graves problemas de movilidad para los peatones y el tráfico rodado.

Ha sido este problema uno de los más sentidos por los vecinos del barrio y al que de una forma decidida y responsable, en la Asociación Vecinal Rondilla, le hemos dedicado muchos de nuestros esfuerzos: Por iniciativa de la Asociación impulsamos y promovimos una cooperativa para la construcción del primer aparcamiento para residentes que se hizo en el Barrio, en la Plaza de Alberto Fernández.

A la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, concerniente a la revisión de su programa de Actuación y a su adaptación al Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1992, en el periodo de exposición publica de noviembre de 1995, la Asociación Familiar de la Rondilla ya presentó alegaciones reiterando el rechazo a la previsión de construcción del puente sobre el río Pisuerga que nos ocupa hoy en esta audiencia, denominado como "Ribera de Castilla". Estas fueron las alegaciones que, después del tiempo transcurrido, 14 años, tienen hoy plena validez:

1/ Rompe irreversiblemente el necesario tratamiento unitario y continuado de la zona de uso deportivo del plan Parcial Ribera de Castilla y su conexión con el polideportivo, el complejo de Piragüismo y toda el área deportiva adyacente.

2/ Agrava hasta extremos absolutamente inasimilables el actual problema de circulación rodada, aportando nuevos e intensos movimientos de vehículos en todo el sector de influencia del puente, ya congestionado.

3/ Aporta un muy negativo impacto medioambiental a toda su zona de influencia y , en especial, a la desembocadura de la Esgueva y la ribera del río Pisuerga, rompiendo la continuidad y la conexión natural de los parques Ribera de Castilla y Soto de Medinilla.

4/ Dificulta los accesos a los equipamientos deportivos de toda la zona, campo de fútbol, piscina cubierta, polideportivo Rondilla y piscina de verano, complejo de piragüismo, e instalaciones polideportivas al aire libre, anexas.

5/ Provoca inseguridad grave en los numerosos usuarios de todas las edades de la Chopera del Parque Ribera de Castilla y de los equipamientos deportivos, todos ellos adyacentes al viario de prolongación del puente.

6/ El ruido y la contaminación atmosférica daña el sosiego y la paz que aporta al vecindario el parque Ribera de Castilla."

La respuesta a estas alegaciones por parte del gobierno municipal popular fue, por un lado, la de introducir otra reserva para un nuevo puente entre los barrios de la Rondilla y la Victoria a la altura de la calle Tirso de Molina, el actual condesa Eylo y, por otro, mantener la previsión para el puente de “Ribera de Castilla.”

La construcción del puente en Tirso de Molina la considerábamos una decisión negativa pues incidiría sobre un espacio altamente densificado en población y número de viviendas y que promovía el acceso al barrio de más vehículos, con certeza ajenos al mismo, para luego toparse con una estructura de calles e intensidad de tráfico irracional.

Las urbanizaciones de Tirso de Molina y Paseo del Renacimiento, los tratamientos de las conexiones con el parque de las Moreras y la ribera del Pisuegra tras el seminario, enlazando con el Parque Ribera de Castilla y la propuesta de nuestros convecinos del barrio de la Victoria que demandaban una comunicación rápida con los servicios de urgencias de los centros hospitalarios reivindicando la construcción de un puente que enlazara las dos orillas, hizo que adoptáramos la propuesta de no oponernos a su construcción

Las malas expectativas antes expuestas fueron confirmadas por un estudio sobre el tráfico en la Rondilla realizado por los alumnos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad de Valladolid; en un apartado específico relativo al **“estudio de la situación del tráfico después de la apertura del puente”**, en sus conclusiones finales manifiestan que **“la apertura del puente de Condesa Eylo, si bien mejoraba el tráfico en el centro de Valladolid, hace empeorar el tráfico en la Rondilla, afectando sobre todo al cruce de Cardenal Torquemada con Tirso de Molina, bastante saturado debido al gran aumento de las incorporaciones de vehículos”**. Como consecuencia de ello, según el citado estudio, se había aumentado el tráfico un 32 % en la calle Cardenal Torquemada y un 44% en la calle Cardenal Cisneros. Siendo evidente que una parte importante del nuevo tráfico es de paso, con un aporte innecesario de ruidos, humos y desazón a los habitantes de las calles del barrio.

En el Concejo Abierto que se celebró en el barrio de la Rondilla el 28 de diciembre de 1995, presidido por el Alcalde Javier León de la Riva, éste manifestaba en relación al tráfico rodado, **“probablemente los problemas de tráfico y aparcamiento son uno de los problemas más serios, y de más difícil solución que tiene la Rondilla, no tenemos la varita mágica para solucionar el problema del tráfico y los aparcamientos”**. En el mismo concejo abierto el Alcalde reconocía que **“el parque Ribera de Castilla, es uno de los mejores parques que tiene Valladolid”**.

La construcción de un nuevo puente con la entrada de más vehículos en un barrio saturado y en el que no se ha modificado las estructuras viarias ¿será la solución a nuestros problemas de tráfico y aparcamiento y, con ello, mejorará el Parque?. Creemos rotundamente que no.

El 2 de enero de 1996 se celebró una Audiencia Pública (esta vez en el Barrio de la Rondilla) en la que solicitamos que se realizara un estudio de los problemas relacionados con el tráfico y el aparcamiento en el barrio. Como resultado de dicha Audiencia se creó, por acuerdo de la Comisión Informativa de Urbanismo y Trafico del Ayuntamiento de Valladolid de fecha 10 de octubre de 1996, una “**Comisión de estudio del tráfico y aparcamiento del barrio de la Rondilla.**” Uno de los puntos del orden del día de la citada Comisión, celebrada el día 10 de Marzo de 1997, incluía el “**Puente sobre el río Pisuerga**” y se proponían tres opciones **1.- opción Rondilla de Santa Teresa. 2.- opción Tirso de Molina y 3.- opción Portillo de Balboa-Polideportivo.**

En la reunión de dicha Comisión, celebrada el 16 de junio de 1997, y presidida por el entonces Concejal Delegado de Urbanismo del Ayuntamiento y representante del grupo popular, D. Alberto Gutiérrez Alberca, e integrada por representantes de los grupos municipales de la oposición, colectivos sociales y técnicos municipales, se trató en el 2º punto del orden del día “el estudio de alternativas de ubicación del **nuevo puente** sobre el río Pisuerga.” Entendimos que la solución acordada, la construcción del puente de Condesa Eylo, **eliminaba y desestimaba el resto de las opciones para el presente y para el futuro, siendo innecesario nuevos puentes entre los del Cabildo y Puente Mayor.**

Por último, el puente no es conveniente ni necesario debido al alto coste de esta actuación municipal, 18 millones de euros, tres veces y media más que lo que costó el puente de la Condesa Eylo. Alguna explicación se nos tiene que dar a la ciudadanía de porque, en época de crisis, nuestra Administración Municipal se gaste esos 18 millones de euros para construir un puente que no ha sido pedido por nadie; que va a la nada, a espacios con muy poca densidad de población, donde los suelos, en la margen derecha del río, están catalogados en el PGOU como **naves para almacenaje**. Existen otros problemas más graves en la ciudad a los que se debería atender con más urgencia.

Nos sorprende que se mantenga esta partida cuando, en el pleno de este mismo mes de mayo, se ha aprobado un recorte presupuestario que, afecta a partidas esenciales para el bienestar social de las personas de Valladolid; eliminándose, asimismo, una partida para la construcción de un aparcamiento en Amor de Dios que si es conveniente, necesario y urgente para el barrio. Proponemos que se dedique la partida destinada al puente a mantener

dichas partidas ya que, en tiempos de crisis, hay que garantizar lo básico y no lo accesorio como es el puente.

Finalmente, terminamos esta primera intervención diciendo que: por las razones anteriormente expuestas, la Asociación Vecinal Rondilla considera necesario que se tenga en cuenta la propuesta de actuación que presentamos en la solicitud de la convocatoria, para que con seriedad, detenimiento, visión de futuro y participación ciudadana, se aporten las soluciones que se precisen de ordenación urbana, de ordenación de tráfico, de inversión pública y de promoción de la iniciativa social y fomento de una cultura ciudadana

## TEXTO DE LA SEGUNDA INTERVENCIÓN EN LA AUDIENCIA PÚBLICA

18 DE Mayo de 2009-

**Nosotros proponemos que el Puente sea sustituido por una pasarela peatonal que incluya carril bici ¿Por qué? . Por varias razones:**

1.- En el año 2002, la Asociación Familiar de la Rondilla presentó, en el periodo de alegaciones a la modificación del Plan General de Ordenación Urbana la siguiente alegación: **“Debe considerarse en el PGOU la construcción de pasarelas peatonales sobre el río Pisuerga a la altura de: 1- Prolongación de la Plaza Alberto Fernández, 2- Prolongación de la calle la Niña.”**

**2.- No se justifica la necesidad, ni se conoce demanda de ciudadanos que hayan solicitado este puente.**

El informe del Jefe del Gabinete de Movilidad Urbana para dar validez al puente, lo fundamenta en los desarrollos urbanísticos de las Áreas Homogéneas 1, 11 y 12 y el Sector 5 previstos en el Plan General de Ordenación Urbana, consideramos, y así fueron alegados en la revisión antes citada, que estos desarrollos están basados en una innecesaria e irracional extensión de la ciudad.

No existen población ni demanda de transporte generada por estas Áreas Homogéneas o del sector 5. No nos consta que existan muchos vecinos que habiten esos espacios y necesiten comunicarse con el otro lado de la ciudad.

En todo caso, sí existe una demanda de construcción de pasarelas y una fuerte sensibilización de los vecinos de la Rondilla ya que la construcción de dicho puente rompería la continuidad del paseo peatonal del parque Ribera de Castilla.



**3.- No existe un estudio de tráfico que lo justifique ( o al menos no lo conocemos), “ni la necesidad de aliviar el trafico rodado” del puente de la Condesa Eylo o los puentes del Cabildo.**

La construcción del puente sobre la calle Tirso de Molina (Condesa Eylo) se justificó y argumentó desde el Ayuntamiento en base al objetivo de “aliviar el tráfico rodado que soportaban los puentes Mayor y Regueral”.

En la propuesta de construcción de este nuevo puente no se ha planteado su necesidad basada o relacionada con otros puentes.

La conveniencia o no, de la construcción del puente sobre la que emite informe el Jefe de Gabinete de Movilidad Urbana, no está motivada. En el informe de dicho gabinete se limita a transcribir lo que sobre dicha actuación ya viene reflejado en los documentos del Plan General de Ordenación Urbana ( PGOU) o el Plan de Movilidad (Pimuva), no existiendo un estudio de movilidad que justifique la construcción del nuevo puente.

Pero lo que es más incompresible es que la conclusión final del Jefe de Gabinete de Movilidad Urbana sea “**considerar beneficiosa para el sistema general de movilidad y la accesibilidad en los distintos modos de transporte, la construcción de un puente sobre el cauce del río Pisuerga**”. Nos preguntamos ¿de qué movilidad habla? ¿A quien beneficia la construcción del puente? ¿Se ha emitido este informe teniendo en cuenta los criterios del Plan Municipal de Movilidad – PIMUVA?

**4.- La Pasarela peatonal encajaría mejor con los Principios del Plan General de Movilidad –PIMUVA-** en donde queda justificada mejor esta actuación, que la construcción del nuevo puente. Así se define en su artículo cuarto:

– El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad en unas condiciones adecuadas y seguras, con el mínimo impacto ambiental posible.

– El impulso de una movilidad sostenible.

– Potenciar la implicación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y los bienes

–Contribuir al fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio

– El fomento e incentivación del transporte público colectivo y de otros sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie.

**5.- Con la Pasarela peatonal estaríamos aplicando correctamente los principios, objetivos, actuaciones y programas de la AGENDA LOCAL 21.**

Marca como objetivo general dicha Agenda: **“Racionalizar la movilidad con vehículos privados en la ciudad y mejorar las condiciones de movilidad en modos alternativos al vehículo privado”**. Y como objetivo específico. **“ Fomentar el desplazamiento a pie en la ciudad y reducir el uso del vehículo privado”**. Y como primera medida la recuperación del espacio urbano para el peatón.

Para la aplicación de esta medida se proponen en la Agenda Local 21 las siguientes actuaciones:

- En el período 2008-2011 se proseguirá la política de ampliación de espacios peatonales y de coexistencia, con un tratamiento adecuado a ese fin (con plantación de arbolado, eliminación de barreras, inclusión de bancos y fuentes de agua potable); reduciendo proporcionalmente la superficie destinada al vehículo privado.

- Antes del final de 2009 se contará con un esquema jerarquizado de la red peatonal, delimitando vías con alta densidad peatonal, zonas y recorridos de prioridad peatonal, etc., como orientación para la elaboración de los sucesivos proyectos de ampliación de aceras y plantación de arbolado en calles existentes.

En el programa 2 referido a la **“Planificación Urbana y edificación sostenible”** se tiene como objetivo general **“proseguir con la incorporación de criterios de sostenibilidad en los procesos municipales de planificación urbana...”**, como medida primera **“ampliar la inclusión de criterios medioambientales y de sostenibilidad en los instrumentos de ordenación urbana”** y como objetivo específico: **“favorecer una ordenación pormenorizada y eficiente, con criterios medioambientales”**.

Para la aplicación de esta medida se propone, entre otras, la siguiente actuación: **“Dar prioridad al diseño de la red peatonal y de espacios libres como elemento principal de la ordenación urbana, ampliando las superficies establecidas legalmente y cuidando sus condiciones ambientales”**

**6.- Posibles efectos negativos del tráfico de vehículos que atraería el puente propuesto sobre un “Área Urbanizada existente”.**

Consideramos que es importante tener en cuenta lo que nos instruye el Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad de Valladolid del PIMUVA cuando dice que: **“Sin menospreciar el automóvil, que sigue jugando un papel decisivo como impulsor de la**

**actividad económica, se puede afirmar que el tráfico y la presencia masiva de coches provocan problemas de todo tipo a las ciudades”:**

### **1.- Contaminación atmosférica.**

No existe estudio de tráfico que nos indique cuantos vehículos podrían pasar en ambas direcciones del puente. Si por el puente llegaran a pasar, según cálculos estimativos y comparados con los vehículos que pasan por el puente de Tirso de Molina (Condesa Eylo), aproximadamente unos 10.000 coches al día y si cada coche puede emitir, aproximadamente, 300 gr./Km. de CO<sub>2</sub>, en los 100 metros del nuevo puente los 10.000 coches nos aportarían unos 300 kilos diarios de contaminación, 11 toneladas al año, en una zona que actualmente está libre de contaminación.

### **2.-Impacto sonoro.**

Según el estudio de ruidos realizado para el Ayuntamiento de Valladolid por la empresa Audiotec para la elaboración del mapa de ruidos de la ciudad, los niveles sonoros en dB(a) reflejados en el estudio de la calle Tirso de Molina, con entrada y salidas de vehículos del puente Condesa Eylo, es entre 70-75 dB(a) de media al día. Por ello, podemos suponer que con el nuevo puente, las personas que ahora disfrutan del sosiego y tranquilidad de la chopera, se verán agredidos por el ruido de los automóviles que pasen.

### **3.- Impacto sobre las instalaciones deportivas.**

La contaminación atmosférica y acústica antes expuesta, tendría un grave efecto sobre las personas y sobre todo para los niños que practican el deporte de manera habitual en los campos de fútbol “Ribera de Castilla”, degradando las condiciones ambientales actuales.

El disfrute de la piscina de verano quedaría muy afectado, también por el paso de vehículos de forma continua con el nuevo uso de la calle la Rábida.

El complejo de piragüismo “Narciso Suárez”, en el que se invirtieron más de 125 millones de las antiguas pesetas, siendo un ejemplo del apoyo al deporte del Ayuntamiento de Valladolid y cuya ubicación fue elegida por su fácil acceso al río Pisuerga, puede quedar estrangulado y sin zonas de recepción y aparcamientos de vehículos para el transporte de piraguas, necesarias para poder desarrollar competiciones.

Posible alternativa a la página 6