



DOÑA MARGARITA GARCÍA ÁLVAREZ, con D.N.I. número xxxxxxxx en representación de **LA FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES VECINALES DE VALLADOLID “ANTONIO MACHADO”**, con domicilio a efecto de notificaciones en c/ Vega nº 18, 47004 Valladolid, en relación al trámite de consulta pública previa sobre la derogación de la ordenanza municipal para establecer determinados carriles bicis y carriles bus taxi, publicada en el tablón oficial del ayuntamiento de Valladolid de 19 de junio de 2023 realiza las siguientes

SUGERENCIAS:

Sugerencia primera

La ordenanza que se pretende derogar tiene un objetivo claro: reforzar un modelo de movilidad que reduzca la contaminación atmosférica, que mejore el servicio del transporte público y que incentive de la movilidad peatonal y otros modos no contaminantes. La propuesta que se somete a consulta previa es la derogación de la misma sin ninguna alternativa.

Analizamos brevemente la Ordenanza que se pretende eliminar. Tiene la siguiente estructura y contenidos:

- Título 1 IMPLANTACIÓN DE CARRILES BUS – TAXI

Tiene por objeto el implantar carriles exclusivos de uso por el transporte públicos (BUS), y otros servicios públicos de transporte como los taxis.

Se trata de tramos de una longitud importante (casi 4.000 m) por los que discurren un gran número de líneas de autobuses de la ciudad. La habilitación de carriles exclusivo son una apuesta por la mejora del servicio de transporte público en dos aspectos claves para su mejora:

- en la mejora de los tiempos comerciales al reducir su tiempo y mejorar su velocidad media (hay datos fehacientes de AUVASA que así lo manifiestan).
- en garantizar el cumplimiento de los horarios y apostar por la reducción de los tiempos de frecuencia de paso.

Por lo tanto, la anulación de esos carriles exclusivos va a tener **un impacto muy negativo en el servicio de transporte público para decenas de miles de viajeros a diario.**

De igual forma, el impacto sobre la fluidez de tránsito de los taxis va a ser semejante, suponiendo asimismo un claro empeoramiento del servicio que prestan, y que actualmente transcurre por vías que al día de hoy priman su tránsito fluido y mejor servicio.

EI TITULO II IMPLANTACIÓN DE CARRILES BICI

Este título establece la propuesta de dos carriles bici segregados de doble dirección: el que ocupa el Paseo Isabel la católica y el que ocupa la Avenida Gijón.



Se trata de tramos lineales de 2.500 m de longitud que conforman ejes fundamentales en el sistema ciclista, y que han incentivado y reforzado la bicicleta como modo de movilidad de a diario, orientada su funcionalidad y seguridad como modo de transporte y no un uso orientado al ocio.

Teniendo en cuenta las limitaciones de velocidad en vías urbanas de un solo carril, el tránsito ciclista no supone apenas reducción de la misma, al contrario, la extensión pacífica de una velocidad adecuada mejora el cumplimiento de la legislación vigente y la reducción de la peligrosidad del tráfico motorizado.

Su eliminación supone una ruptura de efectos inmediatos muy negativos sobre el sistema ciclista y el uso de la bicicleta en condiciones de seguridad.

Conclusiones

La supresión completa de la ordenanza, sin estudios previos ni análisis que avalen o garanticen las mejoras que supone, y sin un análisis de las alternativas posibles, no tiene sustento ninguno. Por todo ello, al no garantizar el interés público que debe primar la acción de la administración, se trata de es una actuación arbitraria, negativa y de graves consecuencias.

Asimismo, no hay motivo ninguno para defender la urgencia que defienda su ejecución inmediata. La falta de estudios sobre sus efectos y análisis de alternativas reales y, en su caso, la ejecución de las mismas hace que su derogación sea totalmente inapropiada y muy negativa para los intereses globales de la ciudadanía que se expresan por el servicio público de transporte y por la mejora ambiental y reducción de la contaminación atmosférica.

En síntesis

- 1.- La eliminación de los carriles exclusivos bus taxi supone un perjuicio para el transporte público que afectará muy negativamente a miles de ciudadanos y que no se entiende bajo ningún criterio técnico ni científico y que no está respaldado por ningún estudio de sobre su conveniencia y objetivos.
- 2.- La eliminación de los carriles exclusivos de ciclistas suponen un paso contrario al despliegue de incentivo del uso de las bicis como modo de transporte individual ligero que ocupa poco espacio y saludable que está claramente en crecimiento, Ese modo de movilidad supone una mejora en la calidad de vida y en la salud de la ciudadanía por ser no contaminante y por incentivar la salud de sus usuarios.

Por todo ello solicitamos:

- La paralización de la derogación de la ordenanza señalada.
- El análisis técnico de los efectos negativos que tienen su eliminación sobre el transporte público.
- El análisis científico del efecto negativo que puede tener al incrementar el tránsito motorizado y el incremento de la contaminación atmosférica y sus efectos negativos sobre la salud de la ciudadanía.



ANEXO





Las líneas ordinarias afectadas son las líneas 1, 2, 3, 4, 6, 8, 24 que han sumado en enero de 2023 900.000 viajeros, lo que suponen 30.000 viajeros al día (solamente en líneas ordinarias)

| Líneas | 2023 | % | 2022 | % | Dif. | % Var. |
|----------------|------------------|---------------|------------------|---------------|----------------|---------------|
| 1 | 334.072 | 17,1% | 256.958 | 17,2% | 77.114 | 30,01% |
| 2 | 234.499 | 12,0% | 177.324 | 11,9% | 57.175 | 32,24% |
| 3 | 111.584 | 5,7% | 90.613 | 6,1% | 20.971 | 23,14% |
| 4 | 23.021 | 1,2% | 17.051 | 1,1% | 5.970 | 35,01% |
| 5 | 74.291 | 3,8% | 67.329 | 4,5% | 6.962 | 10,34% |
| 6 | 190.291 | 9,8% | 138.956 | 9,3% | 51.335 | 36,94% |
| 7 | 149.530 | 7,7% | 110.075 | 7,4% | 39.455 | 35,84% |
| 8 | 161.635 | 8,3% | 129.811 | 8,7% | 31.824 | 24,52% |
| 9 | 150.331 | 7,7% | 105.677 | 7,1% | 44.654 | 42,26% |
| 10 | 3.532 | 0,2% | 2.830 | 0,2% | 702 | 24,81% |
| 13 | 2.463 | 0,1% | 3.234 | 0,2% | -771 | -23,84% |
| 14 | 5.867 | 0,3% | 4.003 | 0,3% | 1.864 | 46,57% |
| 16 | 5.034 | 0,3% | 4.005 | 0,3% | 1.029 | 25,69% |
| 17 | 2.826 | 0,1% | 2.835 | 0,2% | -9 | -0,32% |
| 18 | 53.052 | 2,7% | 36.202 | 2,4% | 16.850 | 46,54% |
| 19 | 46.140 | 2,4% | 37.509 | 2,5% | 8.631 | 23,01% |
| C | 316.650 | 16,2% | 240.736 | 16,1% | 75.914 | 31,53% |
| 23 | 798 | 0,0% | | | 798 | 100,00% |
| 24 | 8.452 | 0,4% | 6.973 | 0,5% | 1.479 | 21,21% |
| 26 | 927 | 0,0% | 985 | 0,1% | -58 | -5,89% |
| 33 | | | 4.172 | 0,3% | -4.172 | -100,00% |
| H | 17.203 | 0,9% | 12.249 | 0,8% | 4.954 | 40,44% |
| Matinal | 2.032 | 0,1% | 2.092 | 0,1% | -60 | -2,87% |
| Polígono | 3.838 | 0,2% | 3.892 | 0,3% | -54 | -1,39% |
| Búho | 10.068 | 0,5% | 5.631 | 0,4% | 4.437 | 78,80% |
| Fútbol | 4.351 | 0,2% | 4.784 | 0,3% | -433 | -9,05% |
| Otros | 6.037 | 0,3% | 4.237 | 0,3% | 1.800 | 42,48% |
| Personal | 1.793 | 0,1% | 1.645 | 0,1% | 148 | 9,00% |
| Antiguas | | | | | | |
| Ajuste | 30.249 | 1,6% | 21.464 | 1,4% | 8.785 | 40,93% |
| TOTALES | 1.950.566 | 100,0% | 1.493.272 | 100,0% | 457.294 | 30,62% |

SUGERENCIA SEGUNDA

El pasado 28 de mayo el actual alcalde de Valladolid Jesús Julio Carnero en su condición de Candidato a la alcaldía por el Partido Popular firmó el Pacto por la participación de la ciudadanía en el gobierno de la ciudad de Valladolid con la Federación Vecinal Antonio Machado, pacto conocido como “Carta Ciudadana”.

A continuación, se transcriben los puntos del pacto en los que la derogación de la ordenanza implica un incumplimiento de lo pactado:



1 PRIORIDAD ESTRATÉGICA PLANIFICACIÓN URBANA SOSTENIBLE: ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO.

1.8 Promover un equilibrio espacial de todos los medios de desplazamiento, peatonal y rodado, bicicleta y motorizado, asignándose a este último la superficie de uso mínima imprescindible. Regulando los elementos de movilidad personal.

3 VALLADOLID SOSTENIBLE Y RESILIENTE: Prevenir y reducir los efectos del cambio climático y mejorar la resiliencia

3.1. Desarrollar actuaciones para que la calidad del aire de la ciudad mejore. Exigir que el crecimiento de la ciudad y su actividad económica sean respetuosos con el medio ambiente. Primar contrataciones públicas municipales respetuosas con el medio ambiente y creadoras de empleo laboral estable

5 PRIORIDAD ESTRATÉGICA MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLE: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible

5.1. Reforzar las medidas para disminuir la intensidad media diaria de la movilidad de los vehículos privados en la ciudad, especialmente en el centro urbano. Como medida transitoria, facilitar el cambio a la movilidad eléctrica, instalando más puntos de recarga en los barrios y aparcamientos disuasorios.

5.2 Seguir incrementando la velocidad comercial de los autobuses urbanos, mejora de las frecuencias y creación de nuevos carriles preferenciales exclusivos para bus, taxi y bici. Incrementar la franja horaria del servicio de los autobuses urbanos. Dar protección a colectivos con dificultades de movilidad; revisar los criterios de concesión para acceder al bonobús social

5.3 Potenciar medios de transporte colectivo en desplazamientos laborales o a centros educativos.

5.4. Impulsar el uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie. Ampliar la red de carriles bici, garantizando su continuidad

En esta sugerencia hemos incluido los puntos firmados por el grupo municipal mayoritario en el equipo de gobierno que serían incumplidos de derogar la ordenanza, por lo que esta Federación solicita se sea respetuoso con la firmado y no se derogue la Ordenanza en vigor.

SUGERENCIA TERCERA

Como ejemplo concreto, téngase en cuenta esta sugerencia con información detallada, que justifica que la eliminación del carril bici en Isabel la Católica no garantiza una mayor fluidez del tráfico a motor en la zona de su influencia.

PENSAR ANTES DE DESHACER



Dada la intención del nuevo equipo de gobierno del ayuntamiento de Valladolid de "**eliminar el carril bici de Isabel la Católica**", sustituyéndolo por un vial para posibilitar un mayor flujo de vehículos, la Federación Vecinal Antonio Machado, manifiesta su desacuerdo en base al siguiente estudio

Es evidente que por el hecho de crear más carriles no se consigue una mayor fluidez del tráfico rodado, siempre que exista un cuello de botella que lo impida. Y eso es lo que sucede en el cruce de Isabel la Católica con Doctrinos.

En ese punto, existe una zona semaforizada para regular el tráfico peatonal y de vehículos, tanto los que circulan por ambos sentidos por Isabel la Católica como los que se incorporan desde Doctrinos o desde o hacia el puente, sin obviar el tránsito peatonal cruzando todos los viales citados.

Para regular esta situación cada una de las fases dispone de 140 segundos, siendo los técnicos municipales quienes han considerado idóneo repartir los tiempos del mejor modo posible para dar servicio tanto a peatones como a los vehículos.

Y lo decidieron del siguiente modo: Siendo 140 segundos el total de la fase, 35 se concedieron con semáforo en verde al tráfico rodado que circula por Isabel la Católica en sentido sur.

El diseño actual cuenta, antes de llegar al punto semafórico en cuestión, con dos viales de una longitud aproximada de 80 m. capaces de albergar un máximo de 12 vehículos por vial.

Se ha comprobado que en el tiempo que está en verde el semáforo, 35 segundos, el número de vehículos que logran pasar son un máximo de 26 y un mínimo de 22. Máximo, cuando los vehículos son ligeros y circulan hacia San Ildefonso, y mínimo cuando alguno del carril derecho gira hacia el puente, reteniendo a todos los que estén en ese vial.

De todo lo anterior se deduce que mientras no se modifique la regulación semafórica, dando al semáforo más tiempo en verde, nada conseguiremos con eliminar el actual carril bici por mucho que se cree un segundo vial en todo el recorrido.

En conclusión, con los datos ofrecidos queda demostrado que eliminar el carril bici de Isabel la Católica no va a lograr una mayor fluidez en el tráfico rodado. Por otro lado, sustituirlo por otro a lo largo de la ribera del Pisuerga no es una alternativa, porque una cosa es un carril bici para paseo y recreo y otra cuando se usa como modo de desplazamiento, para acudir al trabajo, estudio o para hacer gestiones.

Es más, si se hacen desaparecer este y otros carriles bici, los ciclistas seguirán usando para desplazarse los viales existentes, lo cual repercutirá negativamente en su seguridad. El uso de la bici es imparable y cada vez va a más. El Ayuntamiento está en la obligación a dar seguridad a este medio de transporte, aunque sea en detrimento del espacio ocupado del vehículo privado.

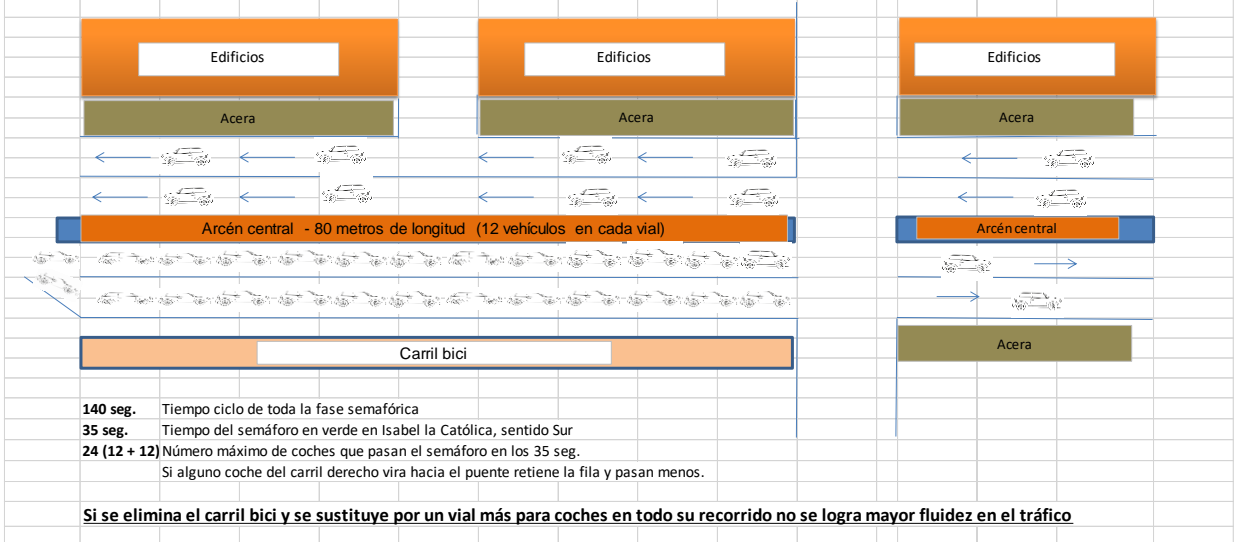


Estudio de la fluidez del tráfico rodado en Isabel la Católica en el supuesto de sustituir el carril bici por un segundo vial en todo su recorrido

El gráfico da muestra del número de vehículos máximo que acogen los dos viales en su último tramo (12 + 12)

In situ se ha comprobado que en los 35 seg. solo logran pasar el semáforo los 24 coches retenidos en el tramo de los dos viales.

Por lo tanto otro carril para coches en todo el recorrido no implicaría un mayor flujo de coches mientras exista ese cuello de botella.



Se SOLICITA que:

Sean tenidas en cuenta las sugerencias presentadas

Valladolid a 30 de junio de 2023

Fdo : Margarita García Álvarez
Presidenta de la Federación

Ilmo Sr Alcalde del Ayuntamiento de Valladolid