



Concejalía de Tráfico y Movilidad Ayuntamiento de Valladolid

Dña Margarita García Álvarez, mayor de edad, con DNI xxxxxxxx y con domicilio a efectos de notificación en la calle Vega 18, representando a la Federación de Asociaciones Vecinales y de Consumidores de Valladolid "Antonio Machado", con CIF G47035076, en relación a la aprobación inicial por el Pleno de la Corporación el 26 de julio de 2023 de la derogación parcial y modificación de la "**Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles de uso restringido en la ciudad de Valladolid**" (BOPVA del 8 de agosto de 2023), y dentro del plazo concedido al efecto, formula las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.

Las infraestructuras desarrolladas mediante la citada ordenanza han permitido reducir el volumen de tráfico de la ciudad y aumentar el uso de medios más sostenibles como el autobús (+2% con respecto a 2019 según AUVASA) o la bicicleta (+32% con respecto a 2022 según los datos de los aforadores del propio Ayuntamiento), mientras que se ha reducido con respecto a 2019 un 8% los desplazamientos en vehículo privado (según los datos de los aforadores del propio Ayuntamiento). De manera paralela se ha producido un aumento de la velocidad comercial de los autobuses urbanos.

Como dato informativo, el aforador situado en el carril-bici del Paseo de Isabel la Católica ha consolidado valores diarios por encima de las 1.000 bicicletas y VMP (todo esto en un punto muy concreto del vial).

SEGUNDA.

La ampliación del viario para el vehículo privado que implicaría la derogación de esta Ordenanza tendrá múltiples consecuencias negativas para la ciudad y sus habitantes. Entre los problemas que se generarían, destacan los siguientes:

1. Incremento de la congestión de tráfico: numerosos estudios demuestran que incrementar el número de carriles para el tráfico privado no es efectivo para aliviar la congestión, ya que incentiva el uso del automóvil y provoca un círculo vicioso de mayor tráfico. En este sentido, nos gustaría citar algunas referencias que respaldan nuestra postura. Según un informe publicado por el Instituto de Política de Transporte y Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), las ciudades que invierten en infraestructura ciclista y de transporte público eficiente logran reducir la congestión del tráfico e incrementar los beneficios económicos del comercio local y de proximidad. Asimismo,



experiencias en otras ciudades (París, Londres, Ámsterdam, Pontevedra, etc.) demuestran que promover el uso del transporte público y de la bicicleta, en lugar de fomentar el uso del automóvil, es la estrategia más eficiente y sostenible para abordar el problema del tráfico.

2. Mayor riesgo para los usuarios vulnerables: la colocación de un carril-bus/taxi o carril-bici, en detrimento de un carril para tráfico motorizado privado, en el Paseo Isabel la Católica y en la Avenida Gijón las ha convertido en zona 30, considerándose determinante en la seguridad en el caso de producirse algún siniestro vial, especialmente si existen peatones involucrados. Múltiples estudios demuestran que, en caso de atropello a 30 km/h, los daños son mucho menos lesivos que en caso de un atropello a 50 km/h.

3. Incremento de los problemas de salud y deterioro de la calidad del aire: el fomento del uso de la bicicleta y el transporte público no solo contribuye a la mejora de la movilidad, sino también a la reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad del aire en nuestra ciudad. En esta línea, un estudio publicado en la revista Preventive Medicine concluye que la expansión de las redes ciclistas en ciudades europeas se asocia con beneficios económicos y de salud.

4. Incremento del tiempo de respuesta de los vehículos de emergencia: los vehículos de emergencia, como son las ambulancias, los bomberos o la policía, que aprovechan estas infraestructuras de uso exclusivo para el transporte público verán disminuida su capacidad de atravesar el tráfico aumentando su tiempo de intervención en caso de urgencia.

TERCERA.

La derogación parcial y modificación de la ordenanza supondrá un grave retroceso en los avances logrados en materia de movilidad sostenible en nuestra ciudad. La infraestructura ciclista y los carriles bus-taxi regulados por esta Ordenanza representan un componente fundamental para garantizar la seguridad vial, promover la movilidad activa y fomentar el uso del transporte público. Este retroceso afectará en mayor medida a los usuarios que utilizan con frecuencia estas infraestructuras y estos medios de transporte.

Resulta evidente que el objetivo de la derogación no es un modelo de convivencia entre los diferentes modos de movilidad. Ni mejora la movilidad peatonal ni la movilidad en transporte público colectivo. El propio informe solicitado al Centro de Movilidad Urbana afirma: *...siendo más ineficiente el carril de uso restringido que el carril bus-taxi, si lo que se pretende es favorecer la circulación del transporte colectivo.* La conclusión es que resulta objetiva y técnicamente apreciado por el Centro Municipal de Movilidad Urbana que la ordenanza aprobada inicialmente, eliminando los carriles bus-taxi, perjudica al transporte colectivo.

Por lo tanto, supone un grave perjuicio para las personas más vulnerables: mujeres, menores, personas mayores, personas de bajos recursos... que constituyen el perfil mayoritario de usuarios del transporte público, en especial el autobús, frente a las



personas usuarias del vehículo privado, en general, con un perfil más acomodado. De este modo, el resultado no será una mejora de la convivencia entre distintas formas de movilidad, sino un incremento de las desigualdades ya existentes entre quienes usan de forma habitual y casi exclusiva el transporte público y las personas que utilizan el vehículo privado para sus desplazamientos.

CUARTA.

La ciudad podría sufrir una pérdida económica significativa, ya que este cambio de paradigma en la movilidad pondrá en riesgo la posibilidad de recibir futuros fondos europeos destinados a proyectos de movilidad sostenible en el área urbana de Valladolid. Además afectará a buen seguro a la inclusión de Valladolid en el grupo de 100 Ciudades Inteligentes y Climáticamente Neutras 2030 de Horizonte Europa (sólo 7 en toda España). La hoja de ruta de la descarbonización europea, prevé la que estas ciudades sean “climáticamente neutras” en 2030, se ralentizará en Valladolid de adoptarse las medidas propuestas en la ordenanza, diametralmente opuestas a las que propone la UE y entendemos estarán incluidas en el Acuerdo Climático de la ciudad de Valladolid. Sin olvidar que la pertenencia a este exclusivo grupo de ciudades, que puede estar en peligro, supone la prioridad de nuestra ciudad para la recepción de fondos europeos.

QUINTA.

La perspectiva de género es importante en la movilidad porque nos permite comprender cómo el género afecta a las necesidades y patrones de movilidad de las personas. De esta forma se puede trabajar para reducir las desigualdades y discriminaciones de género en el acceso a los servicios de transporte. Está demostrado que las mujeres a menudo enfrentan barreras adicionales para acceder a los servicios de transporte.

Sin embargo, a pesar de esto, la memoria *no considera necesario informe de impacto de género, ya que la modificación implica sólo la supresión de texto de la redacción original y la sustitución del término “bus taxi” por el de “uso restringido”*. Sin embargo, el propio informe incluido en la memoria indica que es *más ineficiente el carril de uso restringido que el carril bus-taxi, si lo que se pretende es favorecer la circulación del transporte colectivo*. Como se ha explicado previamente, resulta objetivo y técnicamente apreciado por el Centro Municipal de Movilidad Urbana que la ordenanza aprobada inicialmente, eliminando los carriles bus-taxi, perjudica al transporte colectivo. Por tanto, perjudica un medio de transporte utilizado mayoritariamente por mujeres, previamente constatado por AUVASA (con fecha de 24 de abril de 2023): *reflejando que las mujeres son mayoritarias entre las personas que hacen uso de los servicios en autobús de AUVASA*.

En virtud de estas alegaciones,



SOLICITA

que se mantenga vigente y sin modificaciones de ningún tipo la "**Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles bici y carriles bus-taxi (actualmente *carriles de uso restringido*) en la ciudad de Valladolid**" aprobada por Acuerdo Pleno del Ayuntamiento de fecha 5 de julio de 2022 y publicada en el BOP Valladolid nº2022/133, de 13 de julio de 2022.

En Valladolid, 21 de septiembre de 2023.

Fdo: Margarita García Álvarez
Presidenta de la Federación