

Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Valladolid

D. Antonio Presa Antolínez, con D.N.I. nº xxxxxxxxx, en su nombre, ante el Ayuntamiento de Valladolid, comparece y DICE:

Que, en relación al anuncio de información pública relativa a "la aprobación inicial de la Ordenanza por la que se crea una zona de bajas emisiones en el municipio de Valladolid", aparecido en el BOP de Valladolid de 5 de enero de 2024, formulo las siguientes:

ALEGACIONES

A. Justificación.

Se parte de la base que lo que pretende el Ayuntamiento es delimitar la zona de baja emisión en el ámbito de Valladolid, restringiendo el acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones.

Para ello remarca como objetivos:

1. La mejora de la calidad del aire y la salud de la ciudadanía.
2. La contribución a la mitigación del cambio climático.
3. El cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles.
4. El impulso de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

El Ayuntamiento deberá planificar la movilidad urbana sostenible y fomentar un cambio modal hacia los desplazamientos activos (en bicicleta, a pie o en bus) , siendo preciso reducir el tráfico rodado y la contaminación derivados del gran número de automóviles en las calles.

Todo ello redundará en una mejor salud humana. El cambio climático es una realidad que afecta también a la salud de las personas, y del planeta. Las evidencias científicas son demasiado claras. La contaminación derivada del tráfico urbano causa muertes, enfermedades pulmonares, cardiovasculares y cáncer. **Es responsabilidad municipal velar por la salud de la población**, por ello se deben poner medidas efectivas para la reducción del tráfico urbano.

Reducir la circulación de coches y favorecer el transporte público también favorece al comercio local.

Las zonas de bajas emisiones deben ser áreas y líneas urbanas que han de servir como ejemplo de un nuevo modelo de movilidad urbana, más saludable, eficiente, sostenible y justo.

B. Alegaciones

1. No se entiende que el Ayuntamiento de Valladolid esté haciendo la redacción de una nueva ordenanza de Zona de bajas emisiones solo desde la Concejalía de Tráfico y Movilidad, obviando la Concejalía de Medioambiente. La reducción del tráfico es sólo el medio para conseguirlo pero, el efecto medioambiental es más que notable. Por lo tanto, **alego que sean las dos Concejalías quienes lo gestionen.**

2. Procede incluir en la Ordenanza los objetivos cuantificables de la ZBE, de acuerdo al artículo 3 del RDZBE y conforme a los requerimientos establecidos en sus artículos 7 y 8.

Ahondando con la coherencia de los objetivos de RDZBE, sugiero:

- **Reducir paulatinamente en un 30% los desplazamientos en vehículo privado en seis años** cuando estos se realicen circunscritos en la almendra de la ciudad.
- Y del mismo modo, haciendo separata respecto a las zonas perimétricas, **sugiero se tomen medidas para las arterias lineales por donde circulan con alto grado de saturación los vehículos a motor privados:**
 - Por un lado, **esa densificación a coche parado o circulando lentamente con frenadas y aceleraciones continuas, son las causantes de la alta polución atmosférica** que pretendemos corregir.
 - Por otro, **no ha de ser desdeñable la otra polución, la acústica**, esa que sufrimos los vecinos y viandantes de continuo en muchos puntos de la ciudad y que tiene que ver con los cláxones, bocinas de policías y ambulancias que suenan estridentemente, en mayor medida de lunes a viernes de 10 h. a 16 h (curiosamente en Valladolid no existen emergencias los fines de semana porque las sirenas apenas se oyen). Ello demuestra que muchas ambulancias pudieran hacer el servicio sin emitir tanto decibelio, ese que tanto perjudica a los residentes.
- A modo de concreción **alego que la zona de bajas emisiones abarque el eje que discurre desde el Puente de Adolfo Suarez, pasando por el paseo del Hospital Militar, Arco de Ladrillo y continúa por la avenida de Madrid.**
 - Por esta arteria-vial fluyen a diario, según datos del área de tráfico municipal, la friolera de **20.000 vehículos**. Y esto sucede desde hace más de 20 años. Espero que la prioridad que marca esta calzada de cuatro viales no tenga comparación con otras de la "almendra" ya peatonalizadas hace décadas.

Al igual que el eje marcado anteriormente podemos incluir otros viales como la Avenida de Salamanca, el Paseo de Isabel la Católica, San Ildefonso, Paseo de Zorrilla, etc. así como distintos ejes neurálgicos de diferentes barrios.

También procede delimitar zonas de especial sensibilidad en torno a los equipamientos escolares, sanitarios, hospitalarios y de residencias de ancianos.

Importante sería actualizar los mapas de polución atmosférica y también del ruido.

Reconducir en la "almendra" los aparcamientos de rotación como aparcamientos de residentes Mayor señalización y vigilancia en los entornos de los colegios, institutos, priorizar la movilidad peatonal, ciclista, la accesibilidad universal y otros elementos de movilidad personal, promoviendo zonas estanciales, de encuentro y de juego en los espacios públicos.

Controlar y prohibir el acceso a los vehículos con más potencial contaminante.

Desarrollar los indicadores de monitorización y hacer el seguimiento oportuno para evaluar el cumplimiento de los objetivos establecidos, de acuerdo al artículo 12 del RDZBE.

En particular, entre los indicadores de calidad del aire debe incluirse el seguimiento de los estándares de la OMS, y deben añadirse el reparto modal del uso del automóvil particular y el porcentaje de vehículos cero emisiones con respecto al total de la flota de vehículo privado, transporte de mercancías y transporte colectivo.

Deberán incorporarse además indicadores sociales de cumplimiento de la ordenanza.

En Valladolid, a 14 de febrero de 2024