

SR. ALCALDE DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID

CONCEJALIA DE URBANISMO

MJC, mayor de edad, titular del documento nacional de identidad nº XX, en calidad de miembro y en nombre y representación de la **ASAMBLEA CICLISTA DE VALLADOLID (ASCIVA)**, con NIF G 47343330 y domicilio a efecto de notificaciones en la calle XX de Valladolid; en relación con la aprobación de la **Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid**, y dentro del periodo de información pública, formula las siguientes

## ALEGACIONES

Dentro de la Memoria Vinculante, y más en particular, dentro del Capítulo 2 y considerando el 8º punto del apartado b del punto 2.1 sobre los “Objetivos y Criterios planteados para la siguiente revisión” (del Plan General) y que dice:

*“8.o– La prevención de la contaminación y la limitación de sus efectos sobre la salud y el medio ambiente, fomentando el transporte público, la movilidad sostenible, la eficiencia energética, las energías renovables y el desarrollo urbano compacto.”*

sobre todo en favor del fomento de la movilidad sostenible, **SOLICITAMOS** la inclusión y/o revisión de los siguientes puntos:

### **Anexo II.Movilidad Urbana\_DN-MU**

#### **TÍTULO I**

##### **Capítulo 1 La red viaria y el sistema de aparcamiento**

Los datos mostrados en cuanto a velocidad de circulación (punto 1.3), volumen de tráfico en el viario (punto 1.4), niveles de servicio en el viario (punto 1.5) y detección de puntos conflictivos (punto 1.6) son ciertamente obsoletos ya que datan del año 2012 cuando en dichos puntos se menciona la apertura del tramo Oeste de la VA-30 en el año 2014, con lo que las conclusiones que se pueden sacar de dichos datos pueden estar altamente desvirtuadas con respecto a la situación actual y **nos plantean serias dudas sobre el ANÁLISIS realizado.**

##### **Punto 1.7 Aparcamiento**

Dentro de este punto se indica que sólo el 2% de las plazas de los aparcamientos subterráneos (incluyendo las reservadas) son disuasorias. Comparadas con el 46% rotacional, la línea de actuación está clara. Tal y

como se indica en el punto 4.9 de la memoria vinculante: *“La movilidad sostenible es un objetivo que exige acciones diversas para cuyo fomento el PGOU contribuye en función de su propia naturaleza urbanística; se complementa, pero no se sustituye, el plan de movilidad PIMUSSVA”*. Por tanto a través de las acciones complementarias pertinentes, dentro del alcance del PGOU, sentar las bases para que el PIMUSSVA incorpore las siguientes propuestas de modificación o incluso supresión de determinados aparcamientos incluidos en el listado.

Para disminuir el número de plazas rotacionales y sobre todo, aumentar el número de plazas disuasorias proponemos transformar en aparcamientos de residentes (o comerciantes de la zona) los aparcamientos de rotación y mixtos situados dentro de la zona CH y en su perímetro:

Cambio de tipología de los aparcamientos mixtos y de rotación de: **Plaza de Colón** (ID 19), **Paseo Isabel la Católica** (ID 20), **Plaza de Portugalete** (ID 21), **Plaza Mayor** (ID 23), **Plaza de España** (ID 24), **Poniente** (ID 26) y **Plaza de Zorrilla** (ID 30) a aparcamiento de **residentes**.

Insistimos en la propuesta de NO construir aparcamientos aunque sean de residentes en centros educativos o en plazas arboladas. Es decir, **supresión** del listado de aparcamientos propuestos aquellos que estén situados en centros educativos, plazas o zonas con arbolado: **P39-IES Santa Teresa de Jesús**, **P40-Alba de Tormes**, **P43-Glorieta el Descubrimiento**, **P47-Parque Millán Santos**, **P49-San Francisco de Asís**, **P55-Portillo de Balboa esquina Amor de Dios**, **P56-Colegio San Juan de la Cruz**, **P57-Ribera de Castilla**, **P58-Plaza de las Batallas**, **P59-General Primo de Rivera**.

## TÍTULO II

### Capítulo 3 La Bicicleta en la Ciudad

*Construir una propuesta para, aprovechando la vía de Ariza una vez cerrado el by-pass de mercancías, tener una vía de conexión directa sin cruces a nivel (utilizando los puentes ya existentes sobre la VA-20 y VA-30) entre Valladolid-Renault España-Laguna de Duero.*

Esta propuesta estaba incluida en la alegación 2 dentro del número de alegación 335, y fue respondida favorablemente indicando que la ordenación dada sobre la vía de Ariza (EL.EL) lo permite (sic). **Sin embargo, no se ha incluido esta propuesta de utilización de la vía de Ariza como otra posible ruta entre Valladolid, las factorías de Renault y Laguna de Duero.**

### **Punto 3.1 La red de carriles bici**

*Actualizar las propuestas de este punto relativo a la red de carriles-bici. La información indicada está ciertamente obsoleta ya que determinadas actuaciones ya se han llevado a cabo como puede ser el Puente de Poniente o los ciclo-carriles y ciclo-calles existentes en la actualidad. Tampoco se hace mención a la ruta Eurovelo 1 que atraviesa nuestra ciudad ni a la propuesta de red interurbana planteada desde la CUVA.*

### **3.5. Señalización y balizamiento y Normativa de circulación ciclista**

**SUPRIMIR** el siguiente párrafo de la página 56: *“Se considera que por seguridad vial se debe introducir en la Ordenanza Reguladora de la movilidad en bicicleta en el término municipal de Valladolid el punto 4 del Artículo 38 de la “Ordenanza municipal tipo de la FEMP, reguladora del tráfico, sus aspectos de movilidad, su impacto ambiental y la seguridad vial.”. Dicho punto está incluido en el punto 1 del artículo 4 de la citada Ordenanza de movilidad en bicicleta.*

**SUPRIMIR** el siguiente párrafo de la página 56: *“Sin embargo, se considera que puede ser interesante hacer alusión a la utilización del casco para los acompañantes de menores, como medio para fomentar su uso, pues se considera una forma de concienciar no solo a los menores, sino también al resto de usuarios de la bicicleta de la importancia de llevar el casco”. Al igual que en la práctica del automovilismo el casco es obligatorio en determinadas circunstancias (rallies, fórmula 1, carreras, ...) pero no en la circulación en general, la circulación en bicicleta no es una práctica de riesgo salvo en determinadas circunstancias (competiciones, descensos abruptos, carreras, ...) en las que se obliga el uso del casco, pero no en la circulación en general en zonas urbanas (salvo menores de 16 años) ya que puede dar lugar a una falsa sensación de peligro y riesgo. Además en una ordenanza regulatoria no ha lugar indicar consideraciones subjetivas como la indicada de “... sería interesante hacer alusión ...”*

### **Punto 3.2\_Recomendaciones para el diseño de carriles bici**

### **Punto 4.2\_Criterios y medidas para una mejor movilidad peatonal**

### **Punto 4.3\_Recomendaciones para el diseño de itinerarios peatonales**

Ampliando los requerimientos normativos actuales indicados en el punto 4.3, requerir la regulación por parte del Ayuntamiento de las intersecciones entre los viales peatonal y ciclista con los viales de los vehículos a motor o las calzadas en general, principalmente en cuanto a la definición de los rebajes exigiendo una anchura mínima de la zona plana pero sobre todo la inexistencia de resaltes al pasar de los viales mencionados a la calzada ya que por muy pequeño que este pueda ser puede suponer un gran impedimento para personas con dificultad de

movimiento como ancianos, invidentes o personas con muletas, usuarios de sillas de ruedas y por supuesto ciclistas.

### **Capítulo 5 El calmado del Tráfico**

**En consonancia con el criterio 4.14 de los Criterios Directores aprobados en 2016, incluir la necesidad de calmar el tráfico en los entornos de los centros escolares, priorizando los de educación infantil y primaria, con medidas que impidan las dobles filas o incluso si los viales de acceso así lo permiten cerrando el paso de vehículos a motor mediante elementos móviles como bolardos elevables por ejemplo en el tramo horario en torno a la entrada y salida del centro. Esta propuesta encaja en este Capítulo 5 sobre calmado de tráfico.**

### **Anexo III. Infraestructuras/Fichas Infraestructuras/**

#### **FICHAS DE VIARIO Y MOVILIDAD**

**DES014: Desdoblamiento de la Carretera de Casasola entre la Ronda Interior Este y la Ronda Exterior Este (4 carriles, configuración urbana). Se considera ancho de 30 m**

**POR VOLUMEN DE TRÁFICO Y POR SU NIVEL DE SERVICIO NO PARECE NECESARIO ESTE DESDOBLAMIENTO. POR OTRO LADO NO HAY CONEXIÓN ENTRE ESTA CARRETERA Y LA RONDA EXTERIOR ESTE (VA-30) Y LA SEPARACIÓN ENTRE LA PLATAFORMA FERROVIARIA Y LA PROPIA VA-30 NO PERMITE LA CONSTRUCCIÓN DE CARRILES DE INCORPORACIÓN O SALIDA DE LA RONDA ENTRE AMBAS. ADEMÁS ESTA CARRETERA ES MUY FRECUENTADA POR CICLISTAS Y ES DE LAS POCAS SALIDAS DE LA CIUDAD QUE NO ES AUTOVÍA O CALZADA CON DOBLE CARRIL. EN CASO DE HACERLA QUE SE INCLUYA UN CARRIL-BICI PROTEGIDO O UNA PISTA BICI.**

**REN116: Resolver los problemas de colas causados por mal diseño del enlace. Mejora del funcionamiento de la salida de la factoría de FASA. Rediseño de las conexiones del enlace con los accesos y vías de servicio.**

**CONSIDERANDO QUE ES LA CONEXIÓN MÁS RECTA ENTRE VALLADOLID Y LAGUNA DE DUERO PLANTEAR UN CARRIL-BICI EN EL LATERAL DE LA VÍA DE SERVICIO QUE SE DIRIGE DE VALLADOLID A LAGUNA DE DUERO (COMO EL QUE EXISTE EN LA AVENIDA DE SORIA) Y DE MANERA QUE EL PASO DEL MISMO SOBRE LA VA-30 NO SE SITÚE SOBRE**

**EL NUDO DE CONEXIONES DE LOS VIALES DE TRÁFICO  
SINO QUE SE DESPLACE HACIA EL ACUEDUCTO DEL  
ARROYO ESPANTA.**

Valladolid, 3 de Enero de 2019

MJC/ASCIVA