

## PLANTEAMIENTOS GENERALES

ASCIVA se plantea la movilidad urbana como un planteamiento global, considerando diferentes modos de desplazamiento para los ciudadanos, huyendo del uso del transporte privado motorizado. En la actualidad, el coche es el rey en la movilidad en nuestra ciudad (en eso no somos una excepción) y ello ha acarreado toda una serie de costes sociales que no podemos seguir asumiendo. Valladolid tiene una población adecuada para apostar por un modelo de movilidad diferente al actual, un modelo que ponga por delante a las personas frente a los vehículos privados. Este modelo supondrá un esfuerzo importante por parte de nuestros representantes políticos, y en muchas ocasiones implicará decisiones a priori impopulares. El modelo implica poder elegir entre ir andando, en bicicleta, en autobús... Según lo que cada persona considere oportuno en ese momento y siempre bajo una perspectiva intermodal que deje de lado la preponderancia del vehículo privado. Para conseguir dar dicha oportunidad de elegir hay que fomentar un cambio social y también urbano para lo cual debemos utilizar planteamientos generales de movilidad y propuestas concretas adaptadas a la ciudad de Valladolid.

Se debe tratar de propuestas transversales que impliquen a todas las áreas municipales y extra municipales, como la CUVA, la Diputación o la Junta. No se puede dejar la movilidad, como hasta ahora, en manos de la concejalía de tráfico y seguridad vial, porque no es solo una cuestión de seguridad vial: medio- ambiente y urbanismo son dos áreas que tienen mucho que decir en este aspecto, pero también las de deporte, y por qué no, acción social, participación, turismo y, cómo no, Hacienda. Somos conscientes de que las inercias en la sociedad son muy fuertes, y que es complejo convencer a las personas y a las instituciones de la necesidad de cambios radicales, pero es urgente y, necesario llevar a cabo una labor pedagógica entre la ciudadanía.

### 1.- La ciudad compacta:

- Aprobación definitiva del PGOU para cerrar definitivamente el asunto de las Áreas Homogéneas



## Propuestas para una Movilidad Sostenible en Valladolid

- Favorecer la rehabilitación de viviendas, la ocupación de las vacías y la implantación de negocios en las zonas que no requieren desplazamiento en coche. Intentar trabajar a nivel regional con otras administraciones (Junta de Castilla y León) para que los centros comerciales separados de los núcleos urbanos no sean el modelo comercial a promover.
- Fomentar y rehabilitar el Polígono de Argales y no dejar que sucumba a la vorágine inmobiliaria.
- Obligar en la construcción de nuevas viviendas a tener un parking para bicicletas.

### 2.- La ciudad “lenta”

- Instalar zonas de calmado de tráfico (contempladas en el PIMUVA como “ztl” o “zonas de tráfico lento”), a razón de dos por anualidad y cada una en barrio de la ciudad
- Adelantarse a la propuesta de la DGT de limitar la velocidad a 30 Km/h al menos en calles de un sólo carril o un carril por sentido.
- Implantación de “zonas 20” o “zonas de plataforma única” en determinados barrios residenciales, analizar lo poco que ya existe y buscar su extensión. A razón de dos por anualidad y cada una en barrios diferentes de la ciudad
- Regulación semafórica que no favorezca velocidades superiores a las permitidas, como ocurre en avenidas como la de Salamanca.
- Instalación de elementos disuasorios de la velocidad, como cajas de radar (incluso vacías) y/o resaltes y pasos de peatones elevados.

### 3.- La ciudad para todos

- Implantación y potenciación de otros medios de transporte público: microbuses, cercanías en la línea de Ariza (hasta Tudela), ...

## Propuestas para una Movilidad Sostenible en Valladolid

- EXIGIR la puesta en marcha real de la CUVA y de un transporte metropolitano eficiente y con un billete único.
- EXIGIR la puesta en marcha del corredor de cercanías Palencia- Valladolid-Medina del Campo
- Conversión de carriles coche en carriles bici en calles de tres carriles.

### 4.- La ciudad sin coches

- Restricción tráfico privado en ciertas zonas. Se puede comenzar por el fin de semana, por ejemplo, y ampliar al resto de la semana. No circunscribir esta medida al centro de la ciudad sino más bien hacerla rotatoria por todos los barrios.
- Medidas de disminución paulatina del tráfico rodado al centro:
  - ✓ Conversión de los aparcamientos públicos en aparcamientos para residentes, comerciantes de la zona o de baja rotación (plaza mayor, catedral). Tomar esta medida en al menos dos aparcamientos durante la legislatura
  - ✓ Disminución de los aparcamientos en superficie y progresiva peatonalización de dicha zonas. A Razón de una por anualidad
  - ✓ Prohibición general de entrada de coches en determinadas calles. A razón de una por anualidad
  - ✓ Transporte público y consorcio de transporte (preferentemente), préstamo de bicis en aparcamientos disuasorios.
- Creación de verdaderos aparcamientos disuasorios: terrenos libres en Santos-Pilarica, Estadio, Zona Uralita, Campus UVA... o en los que ocupan los cuarteles de la guardia civil en la Carretera de Soria y también en los de Arco de Ladrillo y Paseo de Zorrilla en la Rubia con billete de autobús (para

## Propuestas para una Movilidad Sostenible en Valladolid

el total de personas que viajen en el coche) incluido en el precio.

- ✓ Autobús urbano: Estudiar el nulo impacto de la reciente reordenación de líneas en el número de viajeros. Siguen siendo más lentos que otros medios de movilidad en la ciudad y así no se fomenta su uso
- ✓ Uso de microbuses o autobuses lanzadera hacia el centro o hacia una parte del centro, desde las zonas semiperiféricas o aparcamientos disuasorios. Al menos 4 servicios al final de la legislatura.
- ✓ Revisar las medidas tomadas en Pontevedra sobre la gratuidad de estacionamiento limitado a intervalos muy breves que puede ser más efectiva que el encarecimiento de las tarifas.
- ✓ Restricción de acceso a la almendra central a residentes, PMR, carga y descarga (tramos horarios), hoteles, autónomos (fontaneros, pintores...) con tarjeta de acceso... Control por cámaras del mismo. (Incluso con permitir el acceso solo a vehículos con 2 o más personas en su interior ya se reduciría bastante)
- ✓ Trabajar con la FEMP y la RCxB para modificar la ley de tráfico que impide llevar bicicletas en plataformas delante de los autobuses.
- ✓ Adaptación de los buses urbanos para acoger pasajeros con bicicletas, y que favorezca el desplazamiento mixto entre distancias grandes. Al menos en 10 autobuses al final de la legislatura
- ✓ Permitir transportar a menores en remolques para bicicletas, o en bicicletas de carga adaptadas para ello, como se permite en muchas ciudades europeas

### 5.- La ciudad segura

- Eliminar las autopistas urbanas: Redistribución del espacio público de

## Propuestas para una Movilidad Sostenible en Valladolid

manera más democrática. El automóvil ocupa tres cuartas partes de dicho espacio siendo menos de un tercio del total de desplazamientos. Consideramos autopistas urbanas no solo a aquellas en las que “de facto” se supera la velocidad permitida, sino aquellas en que hay una alta ocupación de vehículo y una marginación del resto de usuarios de la vía (peatones, ciclistas)

- ✓ A corto plazo, vigilancia y control de la velocidad máxima permitida en las “autopistas urbanas”. Revisión de la regulación semafórica que permita un mayor tiempo al peatón frente al coche.
- ✓ A medio plazo, permeabilización de las autopistas al tránsito peatonal (al revés de lo que se está haciendo ahora)
- ✓ A largo plazo, integración y conversión en bulevares.
- Pasos de peatones elevados (a la altura de la acera) para facilitar el cruce del peatón y reducir la velocidad de los coches. Como mínimo en cada calle que se asfalte nueva.
- Cambiar el lado del estacionamiento en calles de un solo carril con estacionamiento a un solo lado, para generar un pequeño giro en las calles que obligue a reducir la velocidad

### Consideraciones básicas

- Puesta en marcha de un sistema de movilidad global que fomente los desplazamientos a pie, en transporte público o en bicicleta.
- Creación de más rutas peatonales
- Cierre y creación de infraestructuras ciclistas. Uniformidad en su diseño.
- Creación de un anillo verde ciclista que permita rodear la ciudad, el anillo ha de permitir el acceso al centro e interconectarse correctamente con las

## Propuestas para una Movilidad Sostenible en Valladolid

zonas de calmado de tráfico.

- Las intersecciones entre los viales para vehículos privados y las aceras o carriles-bici al nivel de la acera o el carril-bici en cuestión. Es el coche el que invade el espacio del peatón o ciclista, y tiene que adecuarse a la velocidad de éstos. Ahora es al revés.
- Considerar la posibilidad de que no se permita el paso de peatones/bicicletas a la vez que vehículos a motor en sentido transversal a los anteriores, es decir, eliminar los ámbar intermitentes
- Adecuar los tiempos de semáforo peatonal en verde al tiempo realmente necesario para poder atravesar la calzada en su totalidad sin ser atletas. Hay muchos cruces que hay que hacerlos en 2 tiempos.

### 1. Carriles Bici

En ASCIVA consideramos que el carril bici no es la única solución (y a veces no la mejor para la movilidad sostenible), no obstante en el diseño y construcción de los mismos hay que tener en cuenta:

- Establecer unos criterios que permita darles uniformidad en su diseño y señalización (color, simbología...), indicando anchuras, intersecciones, ubicaciones posibles...Y que sean estos criterios de **OBLIGADO** cumplimiento.
- Creación de una red completa y útil (no lúdica, aunque también).
- Conexión de los carriles bici existentes. Ejemplos, el del paseo del Cauce con el Puente de Santa Teresa
- Estudio exhaustivo de cada carril bici antes de su construcción.

Mantenimiento más eficaz de los mismos. Ejemplo el carril del Paseo del Cauce.

- ✓ Presupuesto anual para dicho mantenimiento

## Propuestas para una Movilidad Sostenible en Valladolid

- ✓ Cuidar las plantaciones arbóreas junto a los carriles bici para evitar que las raíces de los árboles acaben deteriorando gravemente el estado de los carriles bici
- ✓ Vigilar periódicamente las ramas de los arboles sobre los carriles bici para evitar que los usuarios de la bici impacten contra estas (es muy frecuente en av. Salamanca y av. Zamora)
- A nivel de calzada y permeable para bicis, pero no para coches. Atención especial a los cruces con carretera.
- Útil y ágil para el/la ciclista, de forma que ha de ser más rápido desplazarse sobre el carril bici que sobre la calzada aledaña.
- Rebajes de acceso a los carriles bici a nivel, sin ningún tipo de resalte por mínimo que parezca

### 2. Rutas ciclistas urbanas: desplazamientos, turismo ...

- Aprovechar las potenciales rutas naturales de la ciudad: canales de Castilla y del Duero, acequias, Pisuerga, tren burra...
- Posibilidad de montar la bicicleta (no plegable) en los autobuses urbanos, al menos en los de largo recorrido (primera y última paradas, y alguna parada intermedia). Propuesta de plan piloto para Parquesol y El Pinar.
- Difusión, comunicación y mejor implementación del BICIREGISTRO para que sea efectiva en la recuperación de bicis robadas sin olvidar ningún eslabón de la cadena y facilitando a las tiendas su distribución.

### 3. Servicio de alquiler

- Estudio y ampliación de nuevos puntos (polígonos, por ejemplo, o lugares intermodales). Ampliación al alfoz
- Reubicación de puntos susceptibles de intermodalidad: el de la casa de la India más cerca o en la propia estación de autobuses y el de Renfe, volver a insistir con ADIF.

## Propuestas para una Movilidad Sostenible en Valladolid

- Convenio de colaboración con diputación y/o CUVA sobre el tema
- #### 4. Campañas en favor de la bicicleta, políticas de promoción de la bicicleta:
- Difusión **EFFECTIVA** de la ordenanza ciclista
    - ✓ Autoescuelas (versión completa también)
    - ✓ Policía municipal (versión completa también). Sigue habiendo muchos policías que demuestran su desconocimiento.
    - ✓ Talleres de automóviles.
    - ✓ Centros de renovación del carnet de conducir.
  - Cursos y talleres en colegios, institutos y asociaciones de la ciudad (federaciones de vecinos, centros de día...), promovido por el Ayuntamiento (puestos de trabajo)
  - Desarrollo de programas de educación vial, sostenibilidad, mecánica. promovido por el Ayuntamiento (puestos de trabajo)
  - Promoción de la bicicleta como medio de transporte turístico con rutas organizadas y sistema de alquiler por días o semanas. Promovido por el Ayuntamiento (puestos de trabajo)
  - Finalización del PIMUSSVA dándole a la bicicleta el peso que le corresponde para que la Movilidad Urbana sea realmente **SEGURA** y **SOSTENIBLE**.
  - Control efectivo de la velocidad en la ciudad, aumentando el número de radares (reales y falsos), con especial atención a los ciclocarriles.
  - Que el Ayuntamiento sea ejemplo en la promoción de medidas pro- bici para sus trabajadores: aparcamientos seguros en las instalaciones, consecución de días libres al acumular días yendo a trabajar en bici ...
  - Dar ventajas fiscales a empresas que fomenten el uso de la bicicleta entre



sus trabajadores

**5. Establecer algún sistema** eficaz, sencillo, barato, participativo y riguroso de control de todas las medidas sobre movilidad ciclista que se vayan tomando por parte de usuarios y colectivos de usuarios. Este sistema de control llevará a cabo:

- Seguimiento del impacto de las medidas en los usuarios
- Sugerencia de mejoras en las medidas tomadas de movilidad ciclista y sostenible
- Aportaciones en la ejecución y mantenimiento de las infraestructuras.
- Planteamiento de dudas, quejas y sugerencias de los usuarios

**6. Aparcamientos de bicicletas:**

- Fomentar descuentos en el uso desde los aparcamientos disuasorios al dejar allí el vehículo particular.
- Incluir en las ordenanzas municipales de edificación la obligatoriedad de reservar espacios para aparcamientos de bicicletas a nivel de calle.
- Habilitar plazas para bicicletas en aparcamientos subterráneos municipales.
- Garantizar la seguridad de los aparcamientos (ubicación en puntos iluminados y con afluencia de peatones, uso de estructuras sólidas y sotechadas (como el aparcamiento Hospital Clínico o el de usos Múltiples)).
- Objetivo: Un parking bicis por cada 20 de coches.

**7. Otras medidas**

- Implantación y fomento de más caminos escolares seguros y garantizar su seguridad para que sigan usándose.
- Regulación semafórica específica para ciclistas en diversos cruces de la ciudad para giro a derecha u otras circunstancias, (ejemplo semáforo de autobuses calle Labradores).
- Bono social del servicio de alquiler.

## Propuestas para una Movilidad Sostenible en Valladolid

- Permitir la circulación de bicicletas en sentido contrario en algunas calles de sentido único, con las debidas precauciones.
- Asegurarse de que en todas las actuaciones de permeabilización de la vía se tenga **SIEMPRE** en cuenta a la bicicleta
- Necesaria Información en web relacionada con la bicicleta:
  - ✓ Conocer los resultados de “Castilla y León en bicicleta” que suponemos que la Junta habrá pasado al Ayuntamiento, *en la web del Ayuntamiento*
  - ✓ Conocer los resultados del “Plan Director de la Bicicleta” encargado por el Ayuntamiento *en la web del Ayuntamiento*
- Uso del “modelo Copenhague” en el diseño de carriles bici:
  - ✓ Zonas 20: plataforma única sin carril bici
  - ✓ Zonas 30: calzada y acera, bicis y coche en calzada sin carril bici, señalización de zona 30 y preferencia ciclista
  - ✓ Zonas 50: carril bici permeable, semi-segregado
  - ✓ Carreteras: carril bici segregado; arcén practicable donde no sea posible.

### PROPUESTAS CONCRETAS

- Puente del Poniente: Transformar el carril derecho en **EXCLUSIVO** para transporte público (taxis, autobuses urbanos y autobuses de líneas metropolitanas).
- Puente de Isabel la Católica: Bajar el carril actual a la calzada y eliminar uno de los carriles sentido Paseo Isabel la Católica transformándolo en un carril-bici en dicho sentido.

## Propuestas para una Movilidad Sostenible en Valladolid

- Cebadería / Especiería / Plaza del Ocho / Fuente Dorada: El carril derecho que sea de uso exclusivo para el transporte público manteniendo su condición de Ciclo-Carril.
- Vía ciclable todo a lo largo del río Pisuerga en ambas márgenes.
- Accesos a los polígonos, sobre todo el de San Cristóbal.
- Subidas a Parquesol
- Paseo Juan Carlos I, Paseo de Farnesio, Avenida de Segovia, lateral de la Feria de Muestras, Filipinos, ...
- Paseo de Zorrilla: Transformación INTEGRAL dejando para cada sentido un carril para vehículos privados, un carril para transporte público y una vía exclusiva para bicicletas.
- Puente Hospital Militar: Bajar los carriles-bici a nivel de calzada
- Trabajar para la construcción de una conexión con LAGUNA de DUERO y SANTOVENIA peatonal y ciclista:
  - Carril-bici (como el de la Carretera de Soria) en la N-601. Carriles bici de Santovenia y Laguna.
  - Senda ciclable por el Camino de los Tramposos y las Arcas Reales.
  - Senda ciclable por la vía de Ariza si ésta se desmantela.
  - Conexión por el Canal del Duero.
- Porta bicis en líneas de autobuses que conectan barrios alejados sin carriles bici hacia el centro como el barrio de Las Flores o Fuente Berrocal.
- Conexión entre el Puente de Santa Teresa y los Puentes del Cabildo (por el camino del Cabildo o la Avenida del Euro) para facilitar el acceso a la factoría de Michelin y complementar el acceso a dicha factoría a través del cierre del carril-bici de la VA-20.
- Ejecución de todos los carriles contemplados en los presupuestos



asamblea ciclista valladolid

## Propuestas para una Movilidad Sostenible en Valladolid

participativos o compromisos del Ayuntamiento(paseo Filipinos, Feria de Muestras, carril de la Avda. de Burgos en conexión con la Avda. de Salamanca y el estudio ¿efectuado? al respecto)