



MEMORIA

DEROGACIÓN PARCIAL/MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA PARA LA DETERMINACIÓN DE CARRILES BICI Y BUS EN LA CIUDAD DE VALLADOLID

ANTECEDENTES, JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA Y OBJETIVOS.

Por Acuerdo Pleno del Ayuntamiento de fecha 5 de julio de 2022 se acordó la aprobación definitiva de la Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles-bici y carriles bus-taxi en la ciudad de Valladolid, publicada en el BOP de 13 de julio de 2022.

Dicha Ordenanza se tramitó y aprobó como consecuencia de una sentencia del Juzgado de lo Contencioso Administrativo número 1 de Valladolid, por la que se anuló el decreto en el cual se contemplaba el establecimiento de dichos carriles bici y carriles bus. El citado criterio se ratificó en sentencia número 667/2022 del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León.

Dichas sentencias se dictaron en virtud de recursos contenciosos administrativos interpuestos por uno de los grupos políticos municipales que se encontraba en la oposición en aquel momento. Tras las elecciones municipales de mayo de 2023, se produce un cambio en el gobierno municipal que trae consigo un cambio en las directrices a seguir en materia de movilidad en la ciudad de Valladolid.

El nuevo equipo de gobierno solicita un replanteamiento de las medidas recogidas en la citada Ordenanza, por lo cual se solicita al Centro de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Valladolid un informe sobre el impacto que la implantación de las citadas medidas ha tenido sobre el tráfico de la ciudad. Con fecha 7 de julio de 2023 el Centro emite informe en el cual el centro señala lo siguiente:

En relación con su solicitud de informe sobre el asunto de referencia, con base en las competencias atribuidas y teniendo en cuenta las funciones encomendadas al Centro de Movilidad Urbana, analizados los datos y otra información existente en esta unidad, se informa lo siguiente:

La Ordenanza fue aprobada definitivamente en sesión ordinaria del Pleno de 5 de julio de 2022, publicada en el BOP del día 13 y entrando en funcionamiento al día siguiente de acuerdo con lo establecido en su disposición final.

La Ordenanza está constituida, básicamente, por el contenido de la parte resolutoria del Decreto 5842/2020 de 10 de septiembre que, tras dejar sin efecto el Decreto número 4101/2020 de 25 de junio (con idéntico objetivo) aprobaba la



implantación de tres medidas (VA-10 para el autobús y las 07 y 08 para la bicicleta) de entre las 40 enunciadas en el documento Valladolid Ciudad Verde, medidas para ordenar la movilidad en la transición hacia la nueva normalidad.

Un número importante de las medidas planteadas en el documento Valladolid Ciudad Verde han sido llevadas a cabo durante la ejecución de obras de conservación o mediante proyectos de obras específicos sin especial incidencia sobre el nivel de servicio existente previamente a su implantación. En el caso de las actuaciones amparadas por la Ordenanza, se analizan a continuación las incidencias generadas y su situación actual:

Carril bici en Pº Isabel la Católica (medida 07):

La reducción en un 50% de la capacidad del Pº Isabel la Católica en su intersección con la plaza del Poniente ha supuesto la necesidad de modificar en la regulación semafórica el reparto de tiempos por acceso para llegar a una situación estable o estructura tipo que, en situaciones normales de tráfico mantiene un nivel de servicio aceptable. Una vez estabilizada la estructura tipo para el funcionamiento de la intersección, los distintos factores que intervienen en la formación de las horas punta requieren de modificaciones puntuales de mayor o menor duración en función del tiempo de duración del factor generador y de la capacidad del viario para absorber el incremento de intensidad. En el caso de esta intersección es necesario aplicar incrementos de tiempo al acceso desde el puente del Poniente de un 10% y un 15% durante todos los días en los siguientes horarios:

De 7:30 a 10:30: intercalando incrementos del 10% y del 15%.

De 14:00 a 20:30-21:00: incrementos del 10%

07:30:00	Cruces 0216	11-Estructura/Reparto	ER006
08:10:00	Cruces 0216	11-Estructura/Reparto	ER005
08:30:00	Cruces 0216	11-Estructura/Reparto	ER006
09:15:00	Cruces 0216	11-Estructura/Reparto	ER005
10:30:00	Cruces 0216	16-Liberar Estr./Rep.	-
14:00:00	Cruces 0216	11-Estructura/Reparto	ER005

Dado que el ciclo debe mantenerse constante para garantizar la coordinación con el resto de las intersecciones del entorno, esos 10-15 segundos que se dan al puente hay que restárselos al paseo de Isabel la Católica, y con ello, a los peatones que deseen cruzar el paso de peatones del puente o el de la plaza, frente al Núñez de Arce.

En el caso de la intersección del Pº Isabel la Católica con la calle Doctrinos, la situación es similar, aunque en este caso los porcentajes de reducción están entre el 5% y



el 10%, no pudiéndose incrementar más porque al tener que distraerle el tiempo a Isabel la Católica, la acumulación en el acceso al cruce de los vehículos que proceden de la plaza del Poniente más los que, procedentes de la plaza de San Nicolás, han estado retenidos ante el flujo del puente del Poniente, bloquearían el único carril disponible en el Pº de Isabel la Católica, a pesar de la ampliación de capacidad para acumulación construida al llegar al cruce con el puente de Isabel la Católica.

Conviene aclarar que, aunque el porcentaje parezca insignificante, esos 5 segundos que se restan a un carril supone la acumulación de 2-3 vehículos para el ciclo siguiente, y en el caso de los peatones puede suponer que no se llegue al cumplimiento de la normativa de accesibilidad, que requiere 2 segundos para recorrer 1 metro.

Los datos de intensidades registrados por las estaciones de aforo permanente son los siguientes:

**PM021603 Vehículos (Intensidad Media Diaria)
ISABEL LA CATÓLICA -> SAN ILDEFONSO (PONIENTE-SALIDA)**

	LABORAL	FESTIVO
2011	12.592	9.221
2012	12.136	9.086
2013	13.135	9.891
2014	11.743	8.693
2015	11.761	8.678
2016	11.809	8.611
2017	10.815	8.111
2018	11.586	8.424
2019	6.869	5.031
2020	7.066	4.918
2021	9.205	6.465
2022	9.614	7.434
2023	9.595	7.670

← Uno de los dos
detectores averiados

**AFORADOR DE BICICLETAS ISABEL LA CATÓLICA**

MES	TOTAL MES	LAB	FEST
21-ENERO			
21-FEBRERO			
21-MARZO	15.762	11.584	4.178
21-ABRIL	20.489	14.764	5.725
21-MAYO	25.107	17.982	7.125
21-JUNIO	24.948	19.158	5.790
21-JULIO	25.071	19.228	5.843
21-AGOSTO	22.728	16.147	6.581
21-SEPTIEMBRE	25.995	14.446	11.549
21-OCTUBRE	30.110	19.277	10.833
21-NOVIEMBRE	20.842	15.084	5.758
21-DICIEMBRE	17.618	13.562	4.056
22-ENERO	19.198	14.443	4.755
22-FEBRERO	21.330	16.926	4.404
22-MARZO	21.739	17.320	4.419
22-ABRIL	21.603	16.519	5.084
22-MAYO	28.408	22.277	6.131
22-JUNIO	29.261	23.768	5.493
22-JULIO	26.774	20.142	6.632
22-AGOSTO	25.086	20.323	4.763
22-SEPTIEMBRE	29.898	23.625	6.273
22-OCTUBRE	27.828	21.486	6.342
22-NOVIEMBRE	23.037	18.092	4.945
22-DICIEMBRE	15.004	12.065	2.939
23-ENERO	19.597	15.590	4.007
23-FEBRERO	22.099	17.288	4.811
23-MARZO	27.693	22.554	5.139
23-ABRIL	29.279	22.033	7.246
23-MAYO	34.296	27.791	6.505
23-JUNIO	33.566	26.709	6.857

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRONICAMENTE

Firmado por:

JOSE FRANCISCO JAVIER
RODRÍGUEZ BUSTO

Fecha Firma: 07/07/2023 13:43

ALBERTO

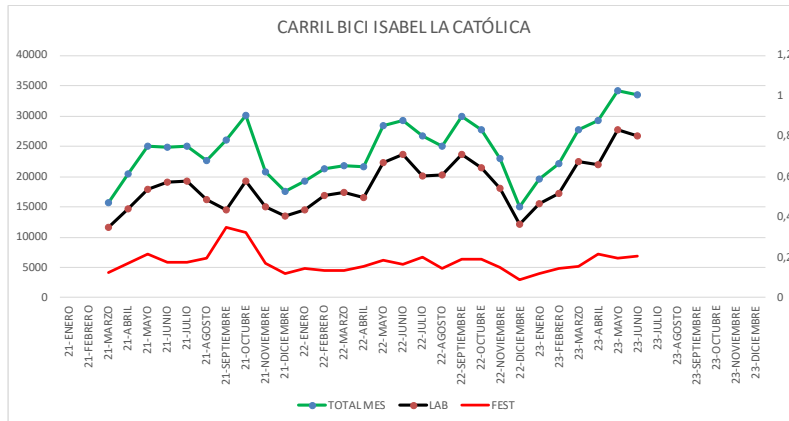
GUTIÉRREZ ALBERCA

Fecha Firma: 07/07/2023 13:46

Fecha Copia: 07/07/2023 13:50

Código seguro de verificación(CSV): ec1827dc650109f6c54e575b42611a45f853ad35

Permite la verificación de la integridad del documento visualmente en <https://www.valladolid.gob.es/verificacion-documentos>



Carril bici en Avda. de Gijón (medida 08):

En el caso de la Avda. de Gijón, si bien experimenta una intensidad de tráfico más baja que en el caso de Isabel la Católica, confluencia una circunstancia que ha causado un serio problema de tiempo de respuesta al Servicio de Extinción de Incendios, Salvamento y Protección Civil. La construcción de plataformas sobre el carril bici para facilitar la accesibilidad al autobús, hace difícilmente remontable en el caso de una salida de emergencia y complica la maniobra también al vehículo privado para que pueda dejar paso a los vehículos de emergencia. Esta situación ha obligado al servicio a utilizar itinerarios alternativos que han supuesto en cualquiera de ellos más de un minuto de incremento en el tiempo de recorrido.

Por otra parte, la existencia de dos paradas de autobús corta la continuidad del recorrido para el vehículo privado dado que no es posible rebasar el autobús en la parada. Finalmente, la coordinación de los semáforos, en el mejor de los casos, obliga a hacer, al menos, 2 paradas en un tramo de escasos 720 metros.

Los datos de intensidades registrados por el aforador instalado en Avda. de Gijón, son los siguientes:



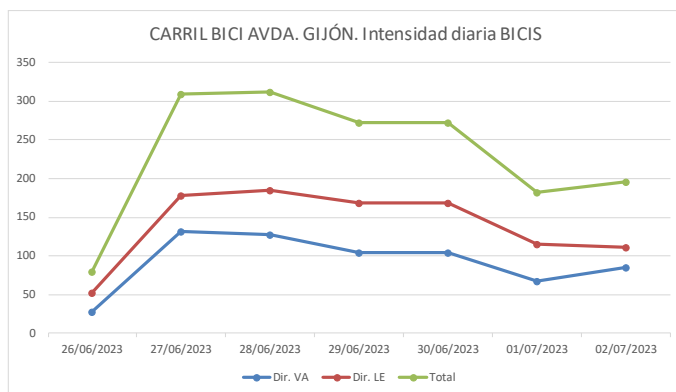
Aforador situado en Avd Gijón - Manuel López Antolí

DIR A = Sentido Valladolid

DIR B = Sentido León

	BICIs		
	Dir. A	Dir. B	Total
Lunes, 26 de Junio de 2023	28	52	80
Martes, 27 de Junio de 2023	131	178	309
Miércoles, 28 de Junio de 2023	127	185	312
Jueves, 30 de Junio de 2023	104	168	272
Viernes, 30 de Junio de 2023	104	168	272
Sábado, 01 de Julio de 2023	67	115	182
Domingo, 02 de Julio de 2023	85	111	196

TOTAL SEMANAL.....: 1.623



Y los datos de intensidades registrados por las estaciones de aforo permanente son los siguientes (la estación está instalada a continuación de la calle Júpiter en sentido hacia la Avda. de Salamanca, con lo que no incluye los vehículos que han girado desde Avda. de Gijón hacia la calle Manuel López Antolí para acceder al barrio de la Victoria, estimados según aforos puntuales al efecto en un 38% sobre el total de entrada en la ciudad:



PM010901 Vehículos (Intensidad Media Diaria)
AVDA. GIJON -> PZA SAN BARTOLOME (SALIDA)

	LABORAL	FESTIVO
2011	5.351	3.958
2012	5.215	4.042
2013	4.957	3.759
2014	5.198	3.960
2015	5.172	3.981
2016	5.254	3.990
2017	5.392	3.989
2018	4.537	3.373
2019	5.178	3.799
2020	3.716	2.533
2021	3.632	2.529
2022	3.830	2.859
2023	3.937	2.988

Autobús (VA-10):

La actuación que se llevó a cabo con esta actuación consistió en la implantación de carriles bus-taxi en un perímetro denominado como VA-10, incluido en el espacio habitualmente restringido para evitar el tráfico de vehículos con motivo de la puesta en marcha del plan de actuación por episodios de contaminación y para llevar a cabo el proyecto "La Ciudad sin mi coche!", el día 22 de septiembre de cada año con motivo de la celebración de la Semana Europea de la Movilidad.

Como norma general, el carril bus-taxi se instala en el carril derecho según el sentido de circulación, en el caso de que la calzada disponga de más de uno, de no ser así se regula con prioridad bus-taxi y restringiendo los usuarios que pueden utilizarlo (en este caso, la prioridad bus-taxi prevista en las calles Cánovas del Castillo y Fray Luis de León, incorporó la autorización para que circularan por dichas vías, además del transporte público, las bicicletas, los vehículos dedicados al transporte de mercancías y los que se dirijan a uno de los vados autorizados del entorno más próximo).

Dado que en el momento de la señalización de los carriles bus-taxi existían en algunos casos ciclocarriles o ciclovías señalizados, se mantuvo el criterio existente en el resto de la ciudad de mover la infraestructura ciclista a la izquierda del autobús limitándose la velocidad a 30 km/h.



De acuerdo con lo anterior, las vías que conformaron la VA-10 mediante la implantación del carril bus-taxi o prioridad bus, según el caso, son las siguientes:

Avenida de Gloria Fuertes (entre la avenida de Salamanca y el puente de Poniente).

Puente de Poniente.

Plaza de Poniente.

Plaza de la Rinconada.

Calle Cebadería.

Calle Especería.

Plaza del Ocho.

Calle Vicente Moliner.

Plaza de Fuente Dorada.

Calle Cánovas del Castillo.

Calle Fray Luis de León (entre las calles Cánovas del Castillo y López Gómez).

Plaza de la Universidad.

Calle López Gómez.

Plaza de España.

Calle Miguel Íscar.

Plaza de Zorrilla.

Calle María de Molina (entre la plaza de Zorrilla y la calle Doctrinos).

Calle Doctrinos (entre la calle María de Molina el paseo de Isabel la Católica).

Puente de Isabel la Católica.

Avenida de Miguel Ángel Blanco (entre puente de Isabel la Católica y calle Joaquín Velasco Martín).

Paseo de Isabel la Católica (entre calles san Ildelfonso y Encarnación).



Del perímetro que definió la VA-10 habría que extraer Paseo de Isabel la Católica (entre calles san Ildelfonso y Encarnación), puesto que este tramo ya estaba definido como tal antes de la generación del documento Valladolid Ciudad Verde, medidas para ordenar la movilidad en la transición hacia la nueva normalidad; también suponen una funcionalidad diferente al efecto “Ronda interior” los tramos que rebasan el Pº Isabel la Católica hacia la Avda. de Salamanca a través del puente de Isabel la Católica y la calle Miguel Ángel Blanco hasta su confluencia con la calle Joaquín Velasco Martín, donde finaliza y el configurado por el puente del Poniente y el tramo de la calle Gloria Fuertes hasta la propia Avda. de Salamanca, donde tiene su inicio.

Los carriles bus-taxi que se pretenden suprimir mediante la derogación de la Ordenanza son los tres siguientes, de los que se va a analizar la evolución de los resultados de su implantación:

Avenida de Gloria Fuertes – Puente del Poniente.

Este itinerario (vía colector en el PIMUSSVA) es uno de los más importantes en el acceso al centro de la ciudad y, con ello, al itinerario de circunvalación al centro. La implantación en 2017 del carril bici redujo de forma importante su capacidad; con la implantación del carril bus-taxi (reduciendo en un 50% su capacidad), unido a la reducción de la capacidad del Pº Isabel la Católica ((vía principal en el PIMUSSVA) también en un 50%, se produce lo explicado en los dos primeros puntos del punto 3.1, a pesar de estar permanentemente interaccionando con la demanda a través del sistema centralizado de control del tráfico. La afección de incidencias en este eje repercute seriamente en la intersección de la Avda. de Salamanca con la calle Gloria Fuertes, llegando a bloquearla, y se extiende con no poca frecuencia hasta el túnel bajo la calle Sánchez Arjona.

El nivel de servicio, siguiendo la categorización de los estados del tráfico utilizados por la DGT (con la necesaria adaptación de la diferencia en las infraestructuras), podría encuadrarse en distintas posiciones en función de la hora del día en que nos encontremos:



A	<ul style="list-style-type: none"> Operaciones con muy poca demora (<5 s.) El avance de vehículos es extremadamente favorable, sin apenas detenerse La mayoría de los vehículos llegan a la intersección en la fase verde 	
B	<ul style="list-style-type: none"> Operaciones con ligera demora (5-15 s.) El avance de vehículos es favorable, produciéndose detenciones esporádicas Se da en intersecciones con buena progresión y ciclos semafóricos cortos 	
C	<ul style="list-style-type: none"> La demora es considerable (15 a 25 s.) La progresión de los vehículos es de mediana calidad y el ciclo es más largo Detención de un número significativo de vehículos 	
D	<ul style="list-style-type: none"> La demora es elevada, entre 25 y 40 s. Notable influencia de la congestión, con progresiones desfavorables y ciclos largos Muchos vehículos se detienen Falta de capacidad en ciclos individuales 	
E	<ul style="list-style-type: none"> Operaciones con gran demora (40-60 s) Avance lento de los vehículos y largas duraciones del ciclo Alto grado de congestión Frecuente falta de capacidad en ciclos individuales 	
F	<ul style="list-style-type: none"> La demora supera el minuto por vehículo Nivel inaceptable por los conductores Sobresaturación: la intensidad de llegada supera la capacidad de la intersección Progresión deficiente, ciclos prolongados 	

CÓDIGO COLORES DGT	ESTADO CIRCULACIÓN	NIVEL DE SERVICIO
Blanco	Fluida	A
Verde	Estable	B –C
Amarillo	Estable intermitente	D
Rojo	Saturada	E
Negro	Interrumpida	F



PM011302 Vehículos (Intensidad Media Diaria)
GLORIA FUERTES -> PUENTE GONZALEZ REGUERAL (ENTRADA)

	LABORAL	FESTIVO
2011	14.346	11.295
2012	17.409	12.976
2013	16.605	12.194
2014	16.773	12.297
2015	17.032	12.583
2016	17.006	12.429
2017	15.544	11.731
2018	15.805	11.623
2019	15.620	11.492
2020	10.650	7.212
2021	11.248	8.025
2022	11.157	8.551
2023	11.238	8.820

De esta forma, el nivel de servicio de este eje en función del horario y de acuerdo con los datos de intensidades, recogidas por las estaciones de aforo permanentes en el Centro de Control del Tráfico, las características de los planes de tráfico implantados y la interacción necesaria sobre ellos para intentar mantener un equilibrio entre oferta y demanda en las intersecciones del Pº Isabel la Católica con el Puente del Poniente y con el puente de Isabel la Católica – calle Doctrinos, directa y mutuamente influenciadas, puede concluirse que es el siguiente (en día laborable):

De 23:00 a 06:00: A-B (B en las proximidades de las 23 y de las 6)

De 6:00 a 7:00 y de 22:00 a 23:00: B-C

De 7:30 a 9:30: D-E-F (no es frecuente pero

De 9:30 a 10:30: C-D

De 13:30 a 15:30: C-D

De 17:30 a 20:30: D-E

De 20:30 a 22:00: D-E

En las actuaciones de implantación de carril bus-taxi, ésta es la que más problemas está dando.



Puente de Isabel la Católica – Avda. Miguel Ángel Blanco (hasta calle Joaquín Velasco Martín).

Este tramo de carril bici plantea problemas, a pesar de no llegar hasta la Avda. de Salamanca, en la salida de los centros de trabajo, centros escolares y cierre de tiendas al reducir al 50% la capacidad de una vía (colectora) que sirve de conexión con la zona sur y oeste de la ciudad, barrios muy populosos y conexiones importantes con el alfoz.

PM011802 Vehículos (Intensidad Media Diaria)

MIGUEL A. BLANCO -> AVDA. SALAMANCA

	LABORAL	FESTIVO
2011	8.760	6.303
2012	9.511	7.099
2013	9.710	7.085
2014	10.133	7.246
2015	9.857	7.123
2016	10.041	7.248
2017	9.982	7.058
2018	10.911	7.609
2019	9.672	6.882
2020	6.510	4.340
2021	7.259	4.846
2022	7.321	5.188
2023	7.392	5.423

Como puede verse en la evolución de los datos de intensidades, la reducción de la intensidad de vehículos no es directamente proporcional a la reducción de la capacidad de la infraestructura generada por la implantación del carril bus-taxi. La causa, seguramente, las limitaciones de existencia de itinerarios alternativos provocada por la barrera natural del río.

Plaza de la Universidad – calle López Gómez.

La evolución de este carril bus-taxi ha sido lógica y previsible en cuanto a su capacidad; de experimentar embotellamientos al llegar a plaza de España por efecto “reboamiento”, a estar permanentemente en niveles de servicio B-C, a excepción del horario de distribución de mercancías por la mañana y las entradas y salidas a los colegios en periodo lectivo.

Efectivamente, la reducción de la capacidad en plaza de España al 50% provocada por la implantación del carril-bus, con una parada de bus sobre el carril que dificulta la



incorporación al carril derecho para acceder al estacionamiento subterráneo o dirigirse hacia la calle Duque de la Victoria, la existencia de vehículos de industriales del mercado de la Marquesina y la reducción del 50 % de la capacidad en la calle Miguel Íscar con la prolongación del carril-bus de plaza de España, fueron básicamente las causas de la congestión casi permanente en el itinerario López Gómez – plaza de España – Miguel Íscar – plaza de Zorrilla. Con la actuación realizada en la calle Miguel Íscar suprimiendo el carril de circulación (de uso restringido para Bus, Taxi, bicis, motos y Velid) que comunicaba la plaza de Zorrilla con la Plaza de España, en este sentido de circulación, y el incremento que supone de un 50% de capacidad, se han diluido los problemas de embotellamiento, si bien persisten los inconvenientes para situarse sobre el carril más adecuado en la realización de las maniobras de trenzado para llevar a cabo los correspondientes cambios de dirección.

Conviene distinguir la diferencia entre un carril bus-taxi y un carril de uso restringido: la diferencia fundamental radica en el nivel de restricción y, por tanto, en el beneficio para el modo de transporte que puede hacer uso del espacio restringido. La restricción se lleva a cabo con la regulación mediante la señalización correspondiente; en el caso de carriles bus-taxi existe una señalización específica en las normas 8.1-IC de Señalización Vertical y 8.2-IC de Señalización Vertical, mientras que la regulación del uso restringido se lleva a cabo (habitualmente) mediante la señal R-101 “Entrada prohibida” complementándola con el panel complementario S-860 conteniendo la inscripción de los vehículos a los que se les autoriza. Este tipo de regulación interviene en el nivel de eficiencia del espacio y de la disciplina y control, 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.

Los datos de intensidades registrados por las estaciones de aforo permanente del Ayuntamiento en la calle López Gómez, son los siguientes:



PM051301+2 Vehículos (Intensidad Media Diaria)
LOPEZ GOMEZ -> PLAZA ESPAÑA (Desp. Santuario)

	LABORAL	FESTIVO
2011	16.958	11.533
2012	18.667	12.947
2013	17.264	11.875
2014	15.886	10.502
2015	14.387	9.575
2016	12.670	8.397
2017	12.703	8.246
2018	13.118	8.630
2019	12.541	8.293
2020	8.097	4.878
2021	8.755	5.514
2022	9.799	7.870

A la vista del citado informe, de las sugerencias recibidas durante el trámite de consulta pública previa y los criterios recibidos del nuevo equipo de gobierno, se desecha la idea de una derogación total de la Ordenanza en cuestión y se opta por una derogación parcial y modificación de la misma, suprimiendo aquellas medidas contempladas en ella que se considera que han generado mayores problemas para el tráfico de la ciudad.

Por otro lado, tratando de huir de la rigidez que impone la regulación de una ordenanza municipal, se propone la sustitución de la denominación de carriles bus taxi, por la de carriles de uso restringido, que permitiría en su momento, si así se considera procedente, el permitir el uso de dichos carriles, sólo por autobuses y taxis, o bien ampliarlo a otro tipo de vehículos, como por ejemplo, motocicletas, vehículos eléctricos o de transporte de mercancías, todo ello con la oportuna señalización de acuerdo con la normativa en la materia.

Todo ello supone la sustitución del título de la ordenanza que pasaría de denominarse "Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles-bici y carriles bus-taxi en la ciudad de Valladolid" a llamarse "*Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles de uso restringido en la ciudad de Valladolid*".

El título I, sustituye su denominación de "Implantación de carriles bus-taxi", por la de "*Implantación de carriles de uso restringido*".



En el artículo 1 se suprimen las referencias a los siguientes viales: Avenida de Gloria Fuertes (entre la avenida de Salamanca y el puente de Poniente), Puente de Poniente, Plaza de la Universidad, Calle López Gómez, Puente de Isabel la Católica y Avenida de Miguel Ángel Blanco (entre puente de Isabel la Católica y calle Joaquín Velasco Martín). Asu vez, ya no se habla de carriles bus taxi, si no de carriles de uso restringido.

Por tanto, el citado artículo pasa a tener la siguiente redacción:

“Implantar carriles de uso restringido en el carril derecho, según el sentido de circulación de vehículos por el itinerario de circunvalación al centro, o en su caso prioridad bus, de las siguientes vías:

- *Plaza de Poniente.*
- *Plaza de la Rinconada.*
- *Calle Cebadería.*
- *Calle Especería.*
- *Plaza del Ochavo.*
- *Calle Vicente Moliner.*
- *Plaza de Fuente Dorada.*
- *Calle Cánovas del Castillo.*
- *Calle Fray Luis de León (entre las calles Cánovas del Castillo y López Gómez).*
- *Plaza de España.*
- *Calle Miguel Íscar.*
- *Plaza de Zorrilla.*
- *Calle María de Molina (entre la plaza de Zorrilla y la calle Doctrinos).*
- *Calle Doctrinos (entre la calle María de Molina el paseo de Isabel la Católica)”.*
- *Paseo de Isabel la Católica (entre calles san Ildefonso y Encarnación).*



Se suprimen totalmente los artículos 2 y 3, ya que su texto se refería a temas de ejecución, más que de implantación, y se considera superfluo incluir dichos aspectos en una ordenanza, por la rigidez que implica.

Se suprimen totalmente los artículos 4 y 5, conforme a las indicaciones recibidas y las consecuencias que se detallan en el informe del Centro de Movilidad, sin perjuicio de las alternativas que puedan articularse.

Y el artículo 6, queda redactado de la siguiente manera:

“Los carriles de uso restringido, se señalarán, de acuerdo con la normativa aplicable en materia de regulación de control del tráfico y señalización correspondientes”.

Por lo tanto, tras los citados cambios, la ordenanza queda de la manera que se indica en el anexo que se acompaña.

CONSULTA PÚBLICA PREVIA Y RESULTADO DE LA MISMA.

En el marco de lo dispuesto en el art. 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la Concejalía de Movilidad y Espacio Urbano ha practicado la consulta pública previa a su redacción a través de la web institucional del Ayuntamiento de Valladolid para la participación de los ciudadanos en el procedimiento de posible derogación de la Ordenanza Municipal para la determinación de carriles bici y bus en la ciudad de Valladolid.

Los ciudadanos, organizaciones, entidades y asociaciones debidamente identificados que así lo han considerado han podido presentar desde el día 20 al 30 de junio de 2023, ambos inclusive, sus opiniones y sugerencias dirigidas al Área de Tráfico y Movilidad a través de los siguientes CAUCES DE PARTICIPACIÓN:

- a) En el buzón digital de “Reclamaciones y Sugerencias” con la siguiente dirección web:
<https://www.valladolid.gob.es/es/reclamaciones-sugerencias>
- b) Dirigidas al siguiente correo electrónico: dmeu@ava.es
- c) En el Registro General del Ayuntamiento de Valladolid.

Durante dicho plazo se han presentado 1.664 sugerencias y opiniones, de las cuales de manera genérica puede decirse que unas 1.523 son contrarias a cualquier supresión de carriles bici-bus, 78 se manifiestan a favor y 63 que plantean cuestiones ajenas a la que es objeto de la consulta.



Dado el volumen recibido sólo haremos una consideración genérica a lo aducido por los participantes en la consulta. Como cuestión previa indicar que muchos hablan de derogación de la “ordenanza de movilidad”, cuando ya en el documento informativo de la consulta pública previa se dejaba claro que se refería a la “ordenanza municipal para establecer determinados carriles bici y carriles bus-taxi en la ciudad de Valladolid”. No existe una ordenanza de movilidad en este momento en el municipio de Valladolid. Otro error que se aprecia en algunos de los escritos presentados es que parecen inferir que con el trámite iniciado se pretenden eliminar todos los carriles bici de la ciudad, algo totalmente incierto ya que la ordenanza en cuestión sólo implanta dos carriles bici (Isabel la Católica y avenida de Gijón), ninguno más.

Muchas de las sugerencias se articulan a través de escritos modelo. En los mismos, se hacen consideraciones genéricas en contra de la supresión de los carriles bici por razones de salud, respecto a lo cual, poco podemos contestar, ya que solo se suprimen dos carriles bici de la ciudad y de uno de ellos ya está prevista una alternativa. También la referencia a la pérdida de fondos es muy genérica y nada se puede contestar, ya que la implantación de los carriles bici y bus-taxi no se hizo con fondos europeos, sino con recursos propios del Ayuntamiento de Valladolid. En cuanto a sus efectos, me remito al informe que ha emitido al respecto el Centro de Movilidad Urbana. En cuanto a las consecuencias que la supresión de algunos de estos carriles bici y bus-taxi puede producir, se realizan alegaciones de forma genérica y ambigua, y hay que tener en cuenta que al final, los carriles bici van a ser sustituidos por otros y que de veintiún carriles bus-taxi se suprimen como tales seis.

En cuanto al planteamiento de falta de alternativa a la supresión de alguno de los carriles bici, como ya hemos adelantado, el carril bici del paseo Isabel la Católica ya tiene una alternativa clara anunciada públicamente y que ha generado el correspondiente expediente de contratación. En cuanto a la avenida de Gijón, se están estudiando posibles alternativas, teniendo clara la voluntad de dar continuidad a los carriles bici existentes en la ciudad.

En cuanto a los carriles bus-taxi, la solución por la que se ha optado no es la supresión de la totalidad de los mismos, sino solo de seis de ellos, como se ha indicado anteriormente, y buscando una mayor flexibilidad en la articulación de los mismos se ha optado por cambiar su denominación por la de carriles de uso restringido, por si se considera pertinente su utilización por otro tipo de vehículos. Este es un tema ya explicado en otro apartado de esta memoria.

En cuanto a alegación de adoptar medidas que restrinjan el vehículo privado, estimamos que es una cuestión de debate político, y que recientemente se han celebrado elecciones municipales donde se han debatido ese tipo de cuestiones.

Por otra parte, en la posición contraria, podemos poner como ejemplo el escrito de FECOSVA donde manifiesta su apoyo “a revertir o trasladar los carriles bici”.



INFORME DE VALORACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO.

No se considera necesario informe de impacto de género, ya que la modificación implica, como se ha visto, sólo la supresión de texto de la redacción original y la sustitución del término “*bus taxi*” por el de “*uso restringido*”.

IMPACTO NORMATIVO Y ECONÓMICO.

La consecuencia normativa de la supresión de alguna de las medidas contempladas en la Ordenanza, implica la reversión de los carriles afectados a la situación anterior a su establecimiento. Sin perjuicio de medidas alternativas que se prevén para los mismos, como es la construcción de un nuevo carril bici en el paseo de Isabel la Católica, cuyo expediente ya se ha iniciado por el decreto de fecha 4 de julio de 2023. En cuanto al caso del carril bici de la Avenida de Gijón, se procede al estudio de posibles alternativas sin que se produzca una afección al tráfico rodado.

En relación a los costes que supone la reversión de las medidas que se suprimen de la Ordenanza, se han emitido informes por parte del Centro de Movilidad Urbana y del Servicio de Espacio Público e Infraestructuras.

El Centro de Movilidad Urbana, remite los siguientes datos sobre el impacto económico:

1. *Por lo que se refiere a la valoración económica de los trabajos que supondría la reposición a la situación anterior, se adjuntan a continuación los costes de la señalización vertical y la señalización horizontal, ya que los correspondientes a instalaciones semafóricas son en su totalidad mano de obra y está cubiertos por el contrato de Gestión integral del sistema centralizado de control del tráfico.*

Valoración de los trabajos de señalización vertical:



AVENIDA DE GIJÓN			
	PR. UNITARIO	MEDICIÓN	IMPORTE
MANO DE OBRA			
UD. Mano de obra en retirada de placa y poste	40,00 €	9,00	360,00 €
UD. Mano de obra en retirada de placa	18,00 €	13,00	234,00 €
UD. Retirada de aparcabicicletas de 6 módulos	75,00 €	1,00	75,00 €
H. Mano de obra y maquinaria empleada en trabajos de señalización.	2,00 €	37,50	75,00 €
Total Ejecución Material avenida de Gijón			744,00 €
CALLE LÓPEZ GÓMEZ			
	PR. UNITARIO	MEDICIÓN	IMPORTE
MANO DE OBRA			
UD. Mano de obra en retirada de placa y poste	40,00 €	7,00	280,00 €
UD. Mano de obra en retirada de placa	18,00 €	1,00	18,00 €
Total Ejecución Material calle López Gómez			298,00 €
AVENIDA DE GLORIA FUERTES- PUENTE DE PONIENTE			
	PR. UNITARIO	MEDICIÓN	IMPORTE
MANO DE OBRA			
UD. Mano de obra en retirada de placa y poste	40,00 €	2,00	80,00 €
UD. Mano de obra en retirada de placa	18,00 €	1,00	18,00 €
Total Ejecución Material avenida de Gloria Fuertes- Puente de Poniente			98,00 €
Total Ejecución Material			1.140,00 €
G.G.	10%		114,00 €
B.I.	6%		68,40 €
Suma			1.322,40 €
BAJA	-32,00000000%	-	423,17 €
Total sin IVA			899,23 €
IVA	21%		188,84 €
TOTAL			1.088,07 €



Valoración de los trabajos de señalización horizontal:

AVENIDA DE GIJÓN			
	PR. UNITARIO	MEDICIÓN	IMPORTE
MARCAS VIALES LONGITUDINALES			
ML. Premarraje a cinta corrida.	0,08 €	5.040,00	403,20 €
ML. Marca vial longitudinal continua ó discontinua de 10 cm de ancho, realmente pintada con pintura acrílica ciudad.	0,38 €	4.306,00	1.636,28 €
MARCAS VIALES TRANSVERSALES			
M2. Estarcido en pavimento diferenciado, pasos de peatones, cebreado de isletas, etc., realmente pintado en pintura de dos componentes.	12,93 €	112,00	1.448,16 €
M2. Estarcido en símbolos, flechas, palabras, marcas transversales de detención, etc., en pintura de dos componentes y de larga duración.	13,50 €	65,25	880,88 €
M2. Estarcido en pavimento diferenciado, pasos de peatones, cebreado de isletas etc., realmente pintado con pintura acrílica ciudad.	6,02 €	55,00	331,10 €
M2. Borrado de marca vial de pintura acrílica, con fresadora.	16,95 €	2.361,70	40.030,82 €
UNITARIOS			
H. Mano de obra y maquinaria empleada en trabajos de señalización.	37,50 €	224,16	8.406,00 €
Total Ejecución Material avenida de Gijón			53.136,44 €
CALLE LÓPEZ GÓMEZ			
	PR. UNITARIO	MEDICIÓN	IMPORTE
MARCAS VIALES LONGITUDINALES			
ML. Premarraje a cinta corrida.	0,08 €	473,00	37,84 €
ML. Marca vial longitudinal continua ó discontinua de 10 cm de ancho, realmente pintada con pintura acrílica ciudad.	0,38 €	172,00	65,36 €
MARCAS VIALES TRANSVERSALES			
M2. Estarcido en pavimento diferenciado, pasos de peatones, cebreado de isletas, etc., realmente pintado en pintura de dos componentes.	12,93 €	66,00	853,38 €
M2. Estarcido en símbolos, flechas, palabras, marcas transversales de detención, etc., en pintura de dos componentes y de larga duración.	13,50 €	66,60	899,10 €
M2. Borrado de marca vial de pintura acrílica, con fresadora.	16,95 €	664,40	11.261,58 €
Total Ejecución Material calle López Gómez			13.117,26 €
PASEO DE ISABEL LA CATÓLICA			
	PR. UNITARIO	MEDICIÓN	IMPORTE
MARCAS VIALES LONGITUDINALES			
ML. Premarraje a cinta corrida.	0,08 €	3.030,00	242,40 €
ML. Marca vial longitudinal continua ó discontinua de 10 cm de ancho, realmente pintada con pintura acrílica ciudad.	0,38 €	2.390,00	908,20 €
MARCAS VIALES TRANSVERSALES			
M2. Estarcido en pavimento diferenciado, pasos de peatones, cebreado de isletas, etc., realmente pintado en pintura de dos componentes.	12,93 €	180,00	2.327,40 €
M2. Estarcido en símbolos, flechas, palabras, marcas transversales de detención, etc., en pintura de dos componentes y de larga duración.	13,50 €	92,00	1.242,00 €
M2. Estarcido en pavimento diferenciado, pasos de peatones, cebreado de isletas etc., realmente pintado con pintura acrílica ciudad.	6,02 €	30,00	180,60 €
M2. Borrado de marca vial de pintura acrílica, con fresadora.	16,95 €	951,50	16.127,93 €
UNITARIOS			
H. Mano de obra y maquinaria empleada en trabajos de señalización.	37,50 €	109,30	4.098,75 €
Total Ejecución Material paseo de Isabel la Católica			25.127,28 €



AVENIDA DE GLORIA FUERTES- PUENTE DE PONIENTE			
	PR. UNITARIO	MEDICIÓN	IMPORTE
MARCAS VIALES LONGITUDINALES			
ML. Premarcarje a cinta corrida.	0,08 €	1.530,00	122,40 €
ML. Marca vial longitudinal continua ó discontinua de 10 cm de ancho, realmente pintada con pintura acrílica ciudad.	0,38 €	870,00	330,60 €
ML. Marca vial longitudinal continua ó discontinua de 10 cm de ancho, realmente pintada con pintura acrílica ciudad.	0,74 €	35,00	25,90 €
MARCAS VIALES TRANSVERSALES			
M2. Estarcido en pavimento diferenciado, pasos de peatones, cebreado de isletas, etc., realmente pintado en pintura de dos componentes.	12,93 €	92,00	1.189,56 €
M2. Estarcido en símbolos, flechas, palabras, marcas transversales de detención, etc., en pintura de dos componentes y de larga duración.	13,50 €	81,40	1.098,90 €
M2. Estarcido en pavimento diferenciado, pasos de peatones, cebreado de isletas etc., realmente pintado con pintura acrílica ciudad.	6,02 €	25,00	150,50 €
M2. Borrado de marca vial de pintura acrílica, con fresadora.	16,95 €	704,40	11.939,58 €
Total Ejecución Material avenida de Gloria Fuertes- Puente de Poniente			14.857,44 €
Total Ejecución Material			106.238,42 €
G.G.	10%		10.623,84 €
B.I.	6%		6.374,31 €
Suma			123.236,57 €
BAJA	-33,8600020%	-	41.727,91 €
Total sin IVA			81.508,66 €
IVA	21%		17.116,82 €
TOTAL			98.625,48 €

Por lo que, el resumen de la reposición a la situación anterior, es el siguiente:

SEÑALIZACIÓN VERTICAL	UBICACIÓN	PEM	GG	Bp. I.	Suma	BAJA	Base Imp.	IVA	TOTAL
	Avda. Gijón...	744,00	74,40	44,64	863,04	276,17	586,87	123,24	710,11
	C/ López Gómez...	298,00	29,80	17,88	345,68	110,62	235,06	49,36	284,42
	C/ Gloria Fuertes - Puente del Poniente...	98,00	9,80	5,88	113,68	36,38	77,30	16,23	93,53
	TOTALES...	1.140,00	114,00	68,40	1.322,40	423,17	899,23	188,83	1.088,06
SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL	UBICACIÓN	PEM	GG	Bp. I.	Suma	BAJA	Base Imp.	IVA	TOTAL
	Avda. Gijón...	53.136,44	5.313,64	3.188,19	61.638,27	20.870,72	40.767,55	8.561,19	49.328,74
	C/ López Gómez...	13.117,26	1.311,73	787,04	15.216,03	5.152,15	10.063,88	2.113,41	12.177,29
	pº Isabel la Católica	25.127,28	2.512,73	1.507,64	29.147,65	9.869,39	19.278,26	4.048,43	23.326,69
	C/ Gloria Fuertes - Puente del Poniente...	14.857,44	1.485,74	891,45	17.234,63	5.835,65	11.398,98	2.393,79	13.792,77
	TOTALES...	106.238,42	10.623,84	6.374,32	123.236,58	41.727,91	81.508,67	17.116,82	98.625,49
COSTE TOTAL DE LA REPOSICIÓN A LA SITUACIÓN ANTERIOR....:									99.713,55



El Servicio de Espacio Público e Infraestructuras, indica en cuanto a los ahora denominados carriles de uso restringido, que no resultaría estrictamente imprescindible ninguna obra de intervención de obra civil. Añade como recomendable técnicamente una serie de actuaciones, que serían las siguientes:

Ascenderían a un total de 14.348,18€, IVA incluido, teniendo en cuenta que se trataría de un gasto opcional, no imprescindible.

En relación a los carriles bici, indica el informe, que el único gasto obligatorio se daría en la avenida de Gijón, y ascendería a 40.837,50€, IVA incluido.

Añade unos posibles gastos recomendables técnicamente, con un importe de 54.737,38€, IVA incluido.

En su virtud y por todo lo anterior, la propuesta de derogación parcial y modificación de la **“ORDENANZA PARA LA DETERMINACIÓN DE CARRILES USO RESTRINGIDO EN LA CIUDAD DE VALLADOLID”** que se acompaña de modo adjunto a esta Memoria, se somete a Informe y posterior tramitación por parte de la Asesoría Jurídica General en orden a su aprobación.

En Valladolid a 07 de julio de 2023

EL DIRECTOR DEL ÁREA

Javier Rodríguez Busto

VºBº Y CONFORME,
EL CONCEJAL DELEGADO DEL ÁREA

Alberto Gutiérrez Alberca



ORDENANZA MUNICIPAL PARA ESTABLECER DETERMINADOS CARRILES DE USO RESTRINGIDO EN LA CIUDAD DE VALLADOLID

TÍTULO I: IMPLANTACIÓN DE CARRILES DE USO RESTRINGIDO

ARTÍCULO 1.- Implantar carriles de uso restringido en el carril derecho, según el sentido de circulación de vehículos por el itinerario de circunvalación al centro, o en su caso prioridad bus, de las siguientes vías:

- Plaza de Poniente.
- Plaza de la Rinconada.
- Calle Cebadería.
- Calle Especería.
- Plaza del Ochavo.
- Calle Vicente Moliner.
- Plaza de Fuente Dorada.
- Calle Cánovas del Castillo.
- Calle Fray Luis de León (entre las calles Cánovas del Castillo y López Gómez).
- Plaza de España.
- Calle Miguel Íscar.
- Plaza de Zorrilla.
- Calle María de Molina (entre la plaza de Zorrilla y la calle Doctrinos).
- Calle Doctrinos (entre la calle María de Molina el paseo de Isabel la Católica).
- Paseo de Isabel la Católica (entre calles san Ildefonso y Encarnación).

ARTÍCULO 2.- SUPRIMIDO.

ARTÍCULO 3.- SUPRIMIDO

TÍTULO II: IMPLANTACIÓN DE CARRILES BICI

ARTÍCULO 4.- SUPRIMIDO

ARTÍCULO 5.- SUPRIMIDO

ARTÍCULO 6.- Los carriles de uso restringido, se señalarán, de acuerdo con la normativa aplicable en materia de regulación de control del tráfico y señalización correspondientes

DISPOSICIÓN FINAL

La presente ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia.