

Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Valladolid

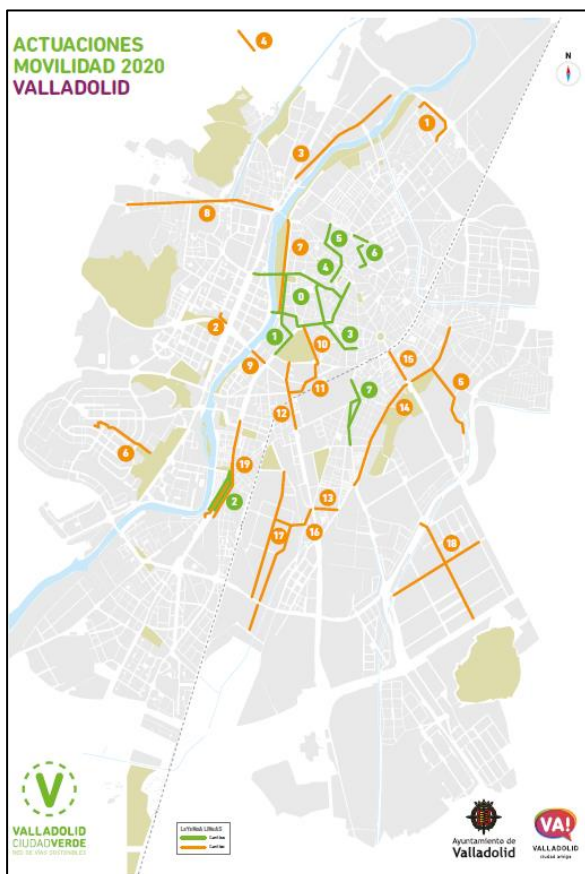
Francisco Javier Gutiérrez Hurtado, con D.N.I. número 13059058A, en representación en calidad de Presidente de Ecologistas en Acción de Valladolid, inscrita en el correspondiente Registro de la Junta de Castilla y León, de la que señalamos como domicilios a efectos de notificación el apartado de correos 533 de Valladolid y el buzón electrónico valladolid@ecologistasenaccion.org, comparecemos y de la forma más procedente en derecho, decimos:

Que, en relación a la consulta pública previa para la participación de los ciudadanos en el procedimiento de derogación de la Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles bici y carriles bus-taxi en la ciudad de Valladolid, anunciada con fecha 19 de junio de 2023 en el marco de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP), formulamos las siguientes:

CONSIDERACIONES

Primera. Antecedentes

Tras la finalización del confinamiento decretado durante el primer estado de alarma declarado para luchar contra la pandemia de la COVID-19, el Ayuntamiento de Valladolid ejecutó en julio de 2020 una serie de actuaciones tendentes a mejorar la movilidad alternativa al vehículo privado.



Se redistribuyó así el espacio público del centro urbano y algunas vías de acceso de forma más equitativa entre las distintas formas de movilidad, con la habilitación de 11 kilómetros de carriles exclusivos bus-taxi y 25 kilómetros de carriles bici segregados, buscando mejorar la calidad ambiental.

Por Sentencia firme de 17 de enero de 2022, el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 1 de Valladolid estableció que la implantación de los carriles bus-taxi y bici en cuestión requería una Ordenanza, estimando el recurso del Grupo Municipal Popular.

En consecuencia, el Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada de 5 de julio de 2022, acordó la aprobación definitiva de la vigente Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles bici y carriles bus-taxi en la ciudad de Valladolid.

En concreto, **la Ordenanza que se prevé derogar implanta una veintena de carriles bus-taxi exclusivos y dos carriles bici segregados, en Paseo de Isabel la Católica y Avenida de Gijón**, regularizando así las actuaciones realizadas tras la pandemia.

Dichas actuaciones encuentran acogida en el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid, aprobado por Orden FYM/468/2020, de 3 de junio, en el Reglamento Municipal de Tráfico, Aparcamiento y Seguridad Vial, aprobado por el Ayuntamiento Pleno el 8 de octubre de 1992, en la Ordenanza reguladora de la Movilidad en Bicicleta en el Término Municipal de Valladolid, aprobada por el Ayuntamiento Pleno el 3 de marzo de 2015, en la Ordenanza Reguladora del Transporte Colectivo Urbano de Valladolid, aprobada por el Ayuntamiento Pleno, el 13 de enero de 2023, en el Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura de Valladolid, aprobado por el Ayuntamiento Pleno el 30 de noviembre de 2021, y en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire en la ciudad de Valladolid, aprobado por el Ayuntamiento Pleno el 2 de marzo de 2022, que incluye una zona de bajas emisiones cuya regulación está pendiente de su Ordenanza específica.

Segunda. Insuficiencia de la documentación disponible

El documento informativo que acompaña la consulta pública se limita a una página de vaguedades que no cumplimenta siquiera formalmente los requisitos del artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas para la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de reglamentos.

Así, no se concretan cuáles son los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa, ni la necesidad y oportunidad de su aprobación, ni las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias. Ni siquiera se formulan los objetivos de la norma, más allá de “de permitir nuevas orientaciones de movilidad en el ámbito contemplado por la misma”, sin definir las.

Para el nuevo equipo de gobierno municipal, la derogación de la Ordenanza “resulta la fórmula que permite dar más libertad a una respuesta diferente a las cuestiones de movilidad que en la misma se contemplaban”, olvidando que a resultas de su propio recurso judicial ha quedado establecido que esa “libertad” debe ser objeto de una regulación reglamentaria, que no concreta.

Por lo tanto, **la pretensión de derogar la Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles-bici y carriles bus-taxi en la ciudad carece de la justificación y de las alternativas regulatorias necesarias** para permitir una participación efectiva de los ciudadanos, “para lo cual deberán ponerse a su disposición los documentos necesarios, que serán claros, concisos y reunir toda la información precisa para poder pronunciarse sobre la materia” (art. 133.3 LPACAP).

Tercera. Contexto ambiental y de movilidad

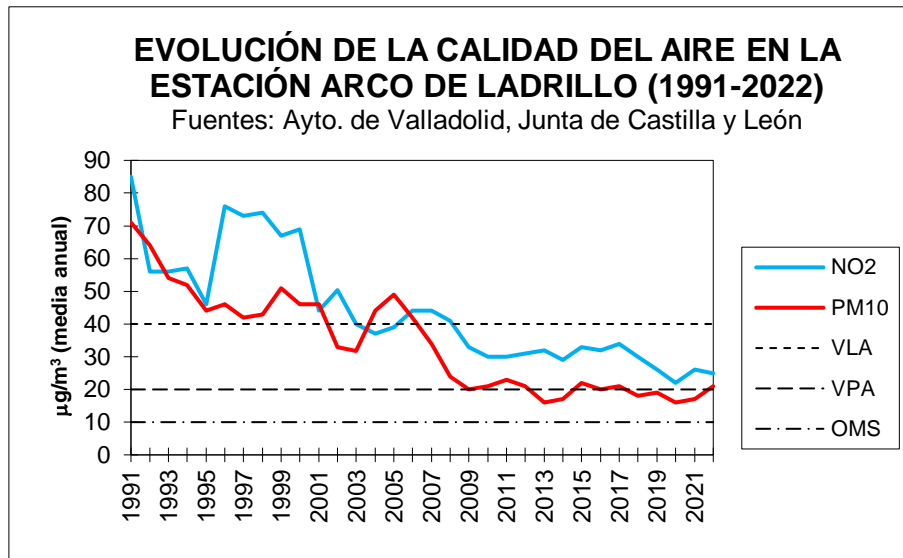
El ámbito de la vigente Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles-bici y carriles bus-taxi en la ciudad, que se pretende derogar, está mayoritariamente englobado en la zona de bajas emisiones (ZBE) de Valladolid contemplada en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la ciudad y en el Proyecto de Ordenanza aprobado inicialmente por el Ayuntamiento, con una superficie de 310 hectáreas en la que habitan aproximadamente 39.000 personas.

La evaluación de la calidad del aire en el ámbito de la Ordenanza y de la ZBE se realiza mediante la estación automática fija de control de la contaminación atmosférica Arco de Ladrillo 2, orientada al tráfico, perteneciente a la red del Ayuntamiento de Valladolid, y mediante una red de ocho sensores en funcionamiento, cuyos datos de contaminación se desconocen hasta la fecha.

Con arreglo a las mediciones de partículas respirables (PM₁₀) y dióxido de nitrógeno (NO₂) de la estación fija de tráfico Arco de Ladrillo 2, **se puede caracterizar la calidad del aire urbano como buena, atendiendo a los obsoletos estándares legales vigentes, pero manifiestamente mejorable si se consideran las directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS) e incluso los nuevos valores límite propuestos para 2030 por la Comisión Europea** en el proceso de revisión de la Directiva de calidad del aire ambiente actualmente en curso.

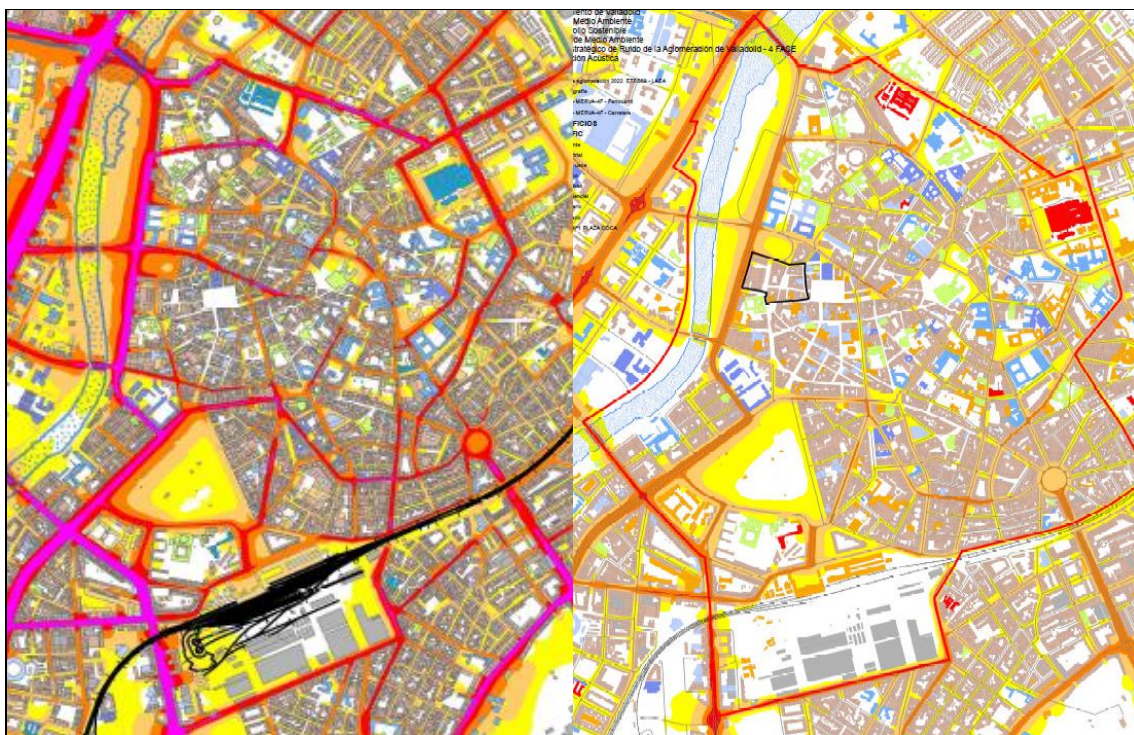
En la gráfica adjunta se puede observar que, aunque los niveles de ambos contaminantes han ido descendiendo paulatinamente, se mantienen estabilizados desde la crisis económica de 2008 muy por encima de las actuales recomendaciones de la OMS, que establece una guía anual de 10-15

microgramos por metro cúbico ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) y superan asimismo el nuevo valor límite anual propuesto por la Comisión Europea ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$), habiendo repuntando en 2021 y 2022 respecto a 2020, el año de las principales restricciones de la movilidad decretadas para luchar contra la pandemia.



Hay que tener en cuenta además que esta estación de medición incumple los criterios legales de ubicación, por estar apantallada por árboles de gran porte y no localizarse en uno de los lugares donde se registran los niveles de contaminación más altos a los que puede verse expuesta la población durante un periodo de tiempo significativo, como han mostrado las mediciones de NO_2 realizadas por Ecologistas en Acción de 2020 a 2022, por lo que la situación en los principales ejes de tráfico del centro de la ciudad y vías de acceso es aún peor que la mostrada oficialmente.

La comparativa de los mapas estratégicos de ruido de 2018 y 2022 de la ciudad de Valladolid, confeccionados con datos de 2017 y 2021, también arroja una **tendencia progresivamente descendente de los niveles de ruido en el ámbito de la Ordenanza y de la ZBE, que podría revertirse si se suprimieran los carriles bis-taxi y carriles bici** implantados en julio de 2020.



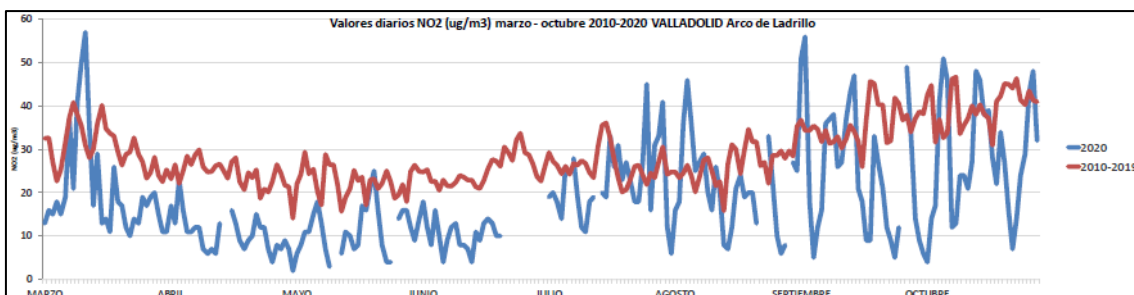
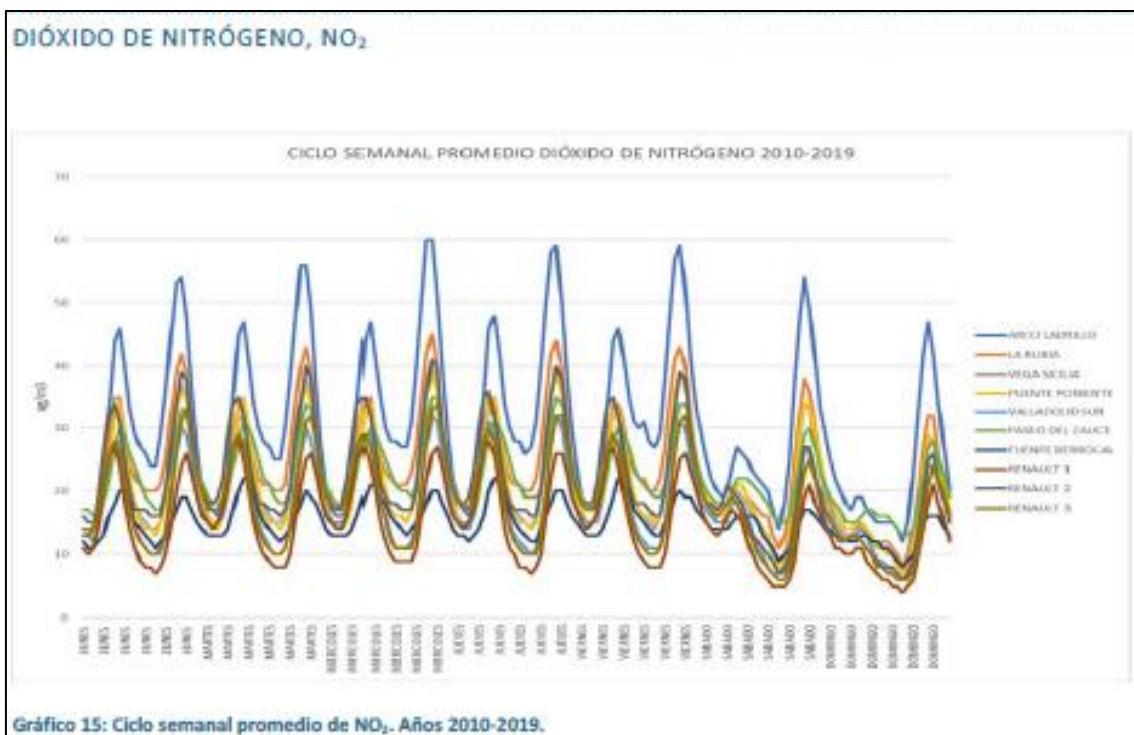
Mapa de ruido de 2018 (datos de 2017)

Mapa de ruido de 2022 (datos de 2021)

Según el Instituto de Salud Carlos III y el Instituto de Salud Global, **la carga de enfermedad de la contaminación atmosférica en la ciudad de Valladolid es de más de doscientas muertes prematuras, cada año, por la exposición a los contaminantes del aire** partículas finas (PM_{2,5}), NO₂ y ozono (O₃). Sobre una mortalidad anual de alrededor de tres mil defunciones totales, se trata de un impacto sanitario muy relevante que requiere la adopción de iniciativas más allá del cumplimiento de los actuales estándares legales, en proceso de revisión.

Con la información disponible en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire en la ciudad de Valladolid, la mayor parte (40%) de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), y por asimilación las de óxidos de nitrógeno (NO_x), monóxido de carbono (CO) y partículas, procede de la quema de combustibles fósiles en el transporte, con una contribución relevante de la industria. No obstante, el tráfico motorizado es el principal responsable de los niveles de NO₂ y partículas que registra la estación Arco de Ladrillo 2, por emitirlos a la altura a la que transita y vive la población.

Por tanto, la movilidad motorizada ocasiona una parte mayoritaria de las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, y es la principal responsable de los niveles de contaminación atmosférica a los que se haya expuesta la población de Valladolid, como demuestran las mayores concentraciones de NO₂ en las estaciones urbanas de tráfico, los ciclos diario y semanal de este contaminante y la drástica reducción de sus concentraciones en la estación Arco de Ladrillo 2 durante el confinamiento social decretado entre marzo y junio de 2020 (línea azul, respecto al promedio de la concentración de NO₂ en el periodo 2010-2019, línea roja), en el contexto de la crisis sanitaria de la COVID-19, según se aprecia en los dos gráficos siguientes:



Los carriles bus-taxi y carriles bici implantados por la Ordenanza Municipal y otras medidas complementarias (cierre de la calle Cánovas del Castillo, peatonalizaciones, ciclocarriles, carril bici del Puente del Poniente) **redujeron en 2021 en un tercio la entrada de vehículos al centro urbano**, respecto al promedio de la década anterior, según el Ayuntamiento de Valladolid, aumentando los usuarios de la bicicleta. Y según el informe de gestión 2021 de AUVASA, la implantación de los 5,67 kilómetros de carriles bus-taxi amparados por la Ordenanza Municipal ha permitido aumentar la velocidad comercial en un 3,5 por ciento desde el año 2019, a pesar de que sólo representan un 1,4 por ciento del total de la longitud de la red (392,9 kilómetros).

Cuarta. Cobertura legal de la Ordenanza

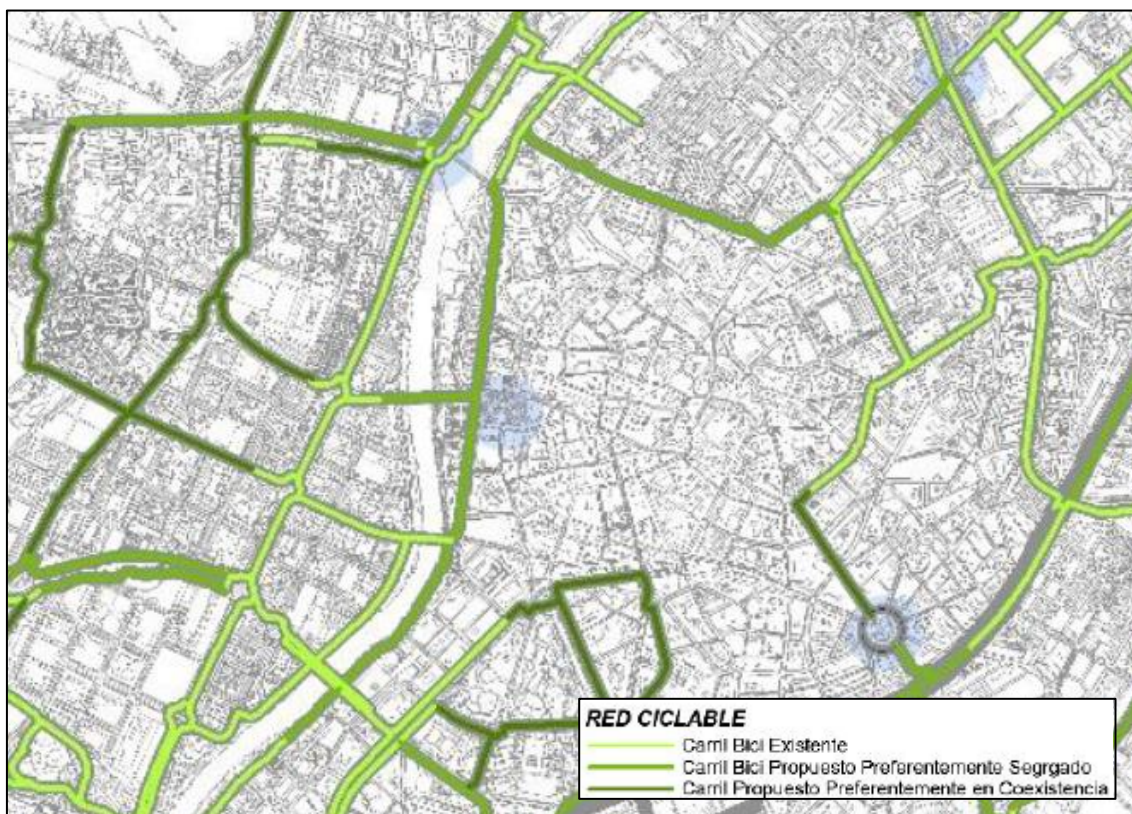
Como se ha señalado, la Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles-bici y carriles bus-taxi en la ciudad de Valladolid encuentra fundamento en diversos instrumentos normativos y de planificación local, entroncados a su vez con principios legales más generales.

Plan General de Ordenación Urbana

El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Valladolid, aprobado por Orden FYM/468/2020, de 3 de junio, recoge en el Anexo II de su Memoria Vinculante “Movilidad Urbana” las actuaciones implantadas por la Ordenanza, con carácter normativo. Los primeros objetivos de sus propuestas de actuación son reducir el uso del vehículo privado en el interior de la ciudad, fomentar el uso del transporte público e incrementar el uso de la bicicleta y los modos no mecanizados. Y dentro de la propuesta de red de carriles bici se recoge:

*Las **bandas ciclables segregadas** se plantean principalmente en vías de mayor capacidad las cuales presentan una mayor velocidad y, por tanto, no es seguro que la bicicleta ocupe la calzada. Las bandas ciclables segregadas que se plantean se enumeran a continuación: [...]*

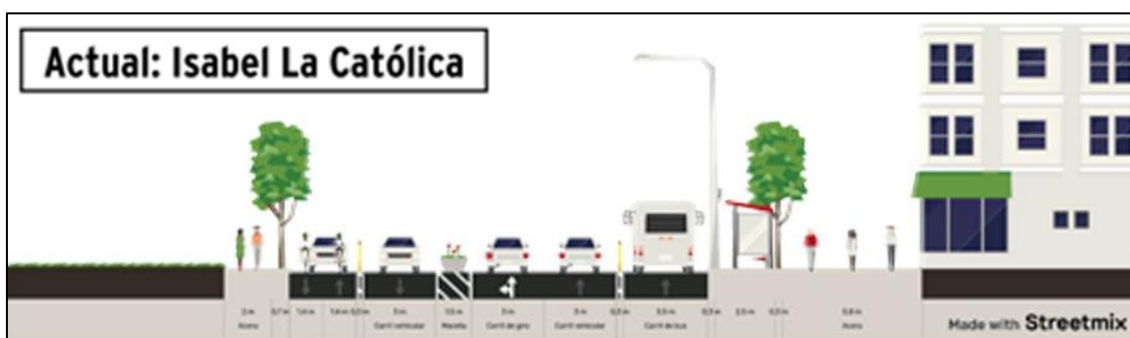
- *Avenida Gijón: tramo entre Avenida de Burgos y Avenida de las Contiendas.*
- *Paseo Isabel La Católica: tramo comprendido entre puente Mayor y puente de Adolfo Suarez.*



Por lo tanto, **el PGOU de Valladolid contempla expresamente los carriles bici implantados con la Ordenanza Municipal cuya derogación se propone, por lo que dicha pretensión es ilegal**, en tanto en cuanto no se modifique previamente el planeamiento urbanístico municipal.

Por otro lado el artículo 279 de la Normativa Urbanística del PGOU establece que “se dará preferencia al transporte público respecto al tráfico de vehículos mediante carriles preferentes y, en su caso, otros sistemas de regulación de la preferencia compatibles con la infraestructura viaria y con el resto de usuarios de la vía (carril bus reservado, carril bus/VAO)”.

En todo caso, el artículo 281 de la Normativa Urbanística del PGOU establece que en los proyectos de obras que afectan a la red viaria pública existente se procurará respetar el **criterio general de distribuir lo más equitativamente posible el espacio entre peatones, bicicletas y vehículos de motor**, siendo en general la distribución del reparto al cincuenta por ciento (50%).



Por ejemplo, la sección actual del Paseo de Isabel la Católica, de aproximadamente 28 metros de anchura, se reparte de forma equitativa entre peatones (11 m., 39%), bicicletas (3 m., 11%) y vehículos a motor (14 m. en cuatro carriles -uno carril bus- y mediana, 50%). En el caso del Puente del Poniente, su sección actual de aproximadamente 12,70 metros de anchura se reparte también de forma equitativa entre peatones (4,80 m., 37,5%), bicicletas (2,00 m., 15,5%) y vehículos a motor (6,00 m. en dos carriles -uno carril bus-, 47%). Por ello, **no resulta posible dar más espacio a los vehículos a motor en estas vías, sin modificar antes el PGOU de Valladolid**.

Estas disposiciones emanan de normas generales como el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, que dentro del principio de desarrollo territorial y urbano sostenible establece que la movilidad urbana “se basará en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, que, no obstante, otorgue preferencia al transporte público y colectivo y potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta” (art. 3.3.f), contribuyendo a la prevención de la contaminación del aire (art. 3.2.d).

Por su lado, la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León establece en su artículo 36 bis “Movilidad sostenible” que “se dará prioridad a la implantación y mejora de los sistemas de transporte público” y “se utilizarán criterios de diseño de vías públicas que favorezcan el transporte público y los modos no motorizados, en especial los recorridos peatonales y ciclistas”.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible

El Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura de Valladolid (PIMUSSVA), aprobado por el Ayuntamiento Pleno el 30 de noviembre de 2021, asume expresamente las actuaciones de la Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles-bici y carriles bus-taxi, entre las líneas de actuación por la emergencia sanitaria Covid-19 (apartado 3.3.8 Documento Estratégico):

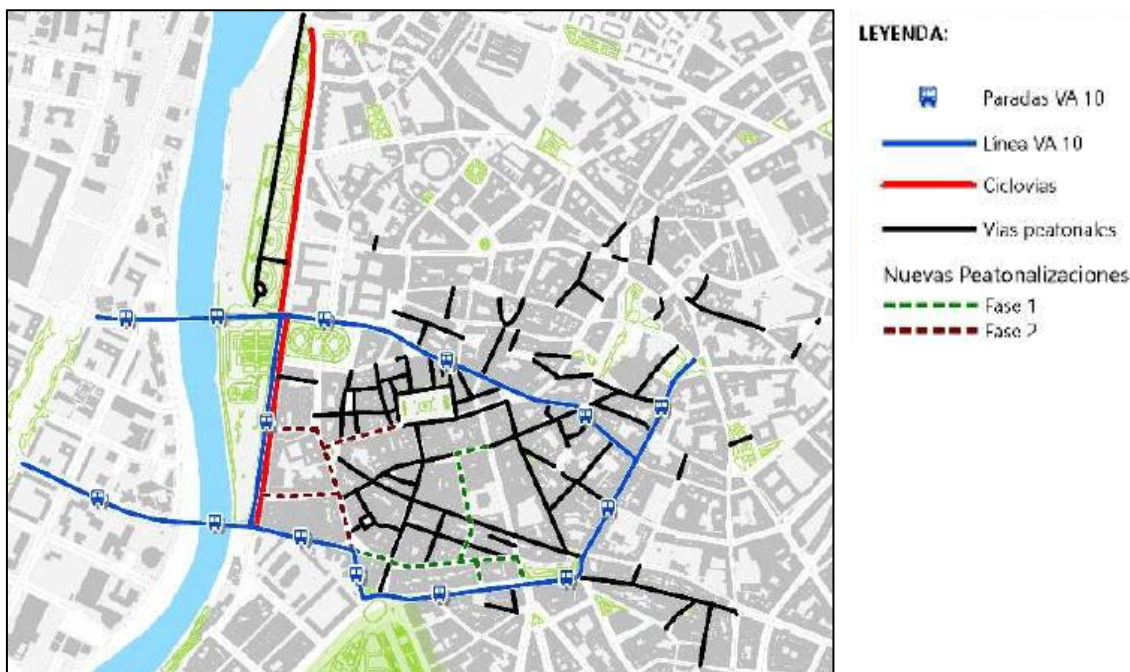
B) Incorporar como nueva infraestructura ciclista:

- Paseo de Isabel la Católica – tipo bidireccional – longitud 599,4 metros
- Avenida de Gijón – tipo unidireccional – longitud 1.351,5 metros

C) Actuaciones en transporte público, VA-10

Estas actuaciones permiten reducir el tráfico de paso por el centro de Valladolid y mejorar la velocidad comercial de Auvasa. Comprende las siguientes vías:

- Plaza de Poniente,
- Plaza de la Rinconada,
- Calle Cebadería,
- Calle Vicente Moliner,
- Plaza Fuente Dorada,
- Calle Cánovas del Castillo,
- Calle Fray Luis de León,
- Calle Gómez López,
- Plaza Universidad,
- Plaza de España,
- Calle Miguel Íscar,
- Paseo de Zorrilla,
- Calle María de Molina,
- Calle de Doctrinos,
- Puente Isabel la Católica,
- Avenida de Miguel Ángel Blanco,
- Paseo Isabel la Católica.



La línea de actuación 1.2 del PIMUSSVA “Potenciación de la red ciclista” plantea realizar el cierre de la red ciclista, con itinerarios continuos que permitan a los vallisoletanos realizar sus desplazamientos habituales en bicicleta. Y la línea de actuación 2.2 “Mejora de la velocidad comercial” persigue mejorar el tiempo de recorrido que la ciudadanía emplea en sus desplazamientos en transporte público, implantando carriles solo bus en el acceso a los semáforos.

Por lo tanto, **el PIMUSSVA contempla expresamente los carriles bici y carriles bus-taxi implantados con la Ordenanza Municipal cuya derogación se propone, por lo que dicha pretensión es ilegal**, en tanto en cuanto no se modifique previamente el plan de movilidad urbana.

Los planes de movilidad urbana sostenible tienen el carácter que les asigna la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Así, el artículo 14.3 de esta última ley establece que “los municipios de más de 50.000 habitantes adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad”

incluyendo medidas para facilitar los desplazamientos en bicicleta y para la mejora y uso de la red de transporte público, siendo necesarios para la concesión de cualquier subvención estatal destinada al transporte público urbano o metropolitano (art. 102 Ley de Economía Sostenible).

Plan de Mejora de la Calidad del Aire y Zona de Bajas Emisiones

El Plan de Mejora de la Calidad del Aire en la ciudad de Valladolid, aprobado por el Ayuntamiento Pleno el 2 de marzo de 2022, incluye la mayor parte de los carriles bus-taxi y carriles bici implantados por la Ordenanza Municipal de julio de 2022 en la zona de bajas emisiones (ZBE) incluida en el Anexo del Plan. Aunque no explicita las actuaciones a realizar, el Plan de Mejora de la Calidad del Aire incluye las líneas de actuación recogidas en el PIMUSSVA, dentro de las medidas MO1. Potenciación de los modos no motorizados (Línea 1.2. Potenciación de la red ciclista) y MO2. Potenciación del transporte público (Línea 2.2: Mejora de la velocidad comercial). Por su lado, el establecimiento de **la ZBE tendrá entre otros objetivos “reducir la intensidad del tráfico en la zona” y “cambiar los hábitos hacia una movilidad más sostenible, favoreciendo los vehículos menos contaminantes y el transporte público”**.



Los planes de calidad del aire tienen carácter normativo, según establece la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, al ser determinantes para los diferentes instrumentos de planeamiento urbanístico y de ordenación del territorio y poder incluir prescripciones de obligado cumplimiento para los ciudadanos (art. 16.6), siendo vinculantes para las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera (art. 7.1.f). Además, los planes de movilidad urbana sostenible habrán de ser coherentes con los planes de calidad del aire, según el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

El artículo 3 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones establece que la implantación de las ZBE deberá contribuir a mejorar la calidad del aire y a mitigar el cambio climático, como objetivos principales (art. 3.1), y “deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público” (art. 5.1). Además, el diseño de las ZBE podrá considerar zonas de especial sensibilidad, que se establecerán prioritariamente en las proximidades de equipamientos escolares, sanitarios, hospitalarios y de residencias de ancianos (art. 4.3). Varias de estas dotaciones se verían afectadas por la supresión de los carriles bici y carriles bus-taxi y un eventual aumento del tráfico motorizado en su entorno, como los colegios Isabel la Católica y García Quintana, el instituto Núñez de Arce o la Universidad de Valladolid.

Por lo tanto, **el Plan de Calidad del Aire y la ZBE de Valladolid contemplan implícitamente dentro de sus objetivos y medidas los carriles bici y carriles bus-taxi implantados con la Ordenanza Municipal cuya derogación se propone, por lo que dicha pretensión es ilegal**, en tanto en cuanto no se modifiquen previamente. A este respecto, el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética establece que “cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo del órgano autonómico competente en materia de protección del medio ambiente”.

Ordenanzas municipales de movilidad y de medio ambiente

El Reglamento Municipal de Tráfico, Aparcamiento y Seguridad Vial, aprobado por el Ayuntamiento Pleno el 8 de octubre de 1992, establece en su artículo 2 entre las competencias municipales “**la regulación mediante ordenanza, de los usos de las vías urbanas**”, remitiendo la regulación del tráfico ciclista a la Ordenanza reguladora de la Movilidad en Bicicleta en el Término Municipal de Valladolid, aprobada por el Ayuntamiento Pleno el 3 de marzo de 2015, y la del transporte público a la Ordenanza Reguladora del Transporte Colectivo Urbano de Valladolid, aprobada por el Ayuntamiento Pleno, el 13 de enero de 2023.

La Disposición Adicional Segunda de la Ordenanza reguladora de la Movilidad en Bicicleta “Conexión de la red de carril bici actual y ampliación de la infraestructura” señala que “el Ayuntamiento de Valladolid, con el objetivo de favorecer el incremento de uso de la bicicleta como modo de transporte, promoverá la inclusión en el Programa que corresponda del PIMUSSVA la actuación tendente al cierre de la red de carril bici existente y su ampliación en la medida que sea posible, mediante la adopción de las herramientas y estrategias que, **sin exigir la modificación constructiva de la infraestructura**, permitan la identificación clara por parte de todos los usuarios y, con ello, la utilización segura por parte de los ciclistas”.

Y según el artículo 3.C) de la Ordenanza reguladora del Transporte Colectivo Urbano el transporte colectivo urbano “tiene prioridad en lo que a la movilidad se refiere, por lo que el Ayuntamiento, como administración titular del servicio, está obligado a facilitar su utilización y la circulación de sus vehículos. Con este fin podrá tomar las medidas adecuadas relacionadas con la prioridad semafórica del transporte público, el **establecimiento de carriles reservados necesarios para la circulación prioritaria o exclusiva del transporte público**, o cualquier otra medida que considere conveniente de modo que se garantice, en la medida de lo posible, una velocidad comercial adecuada, procurando mejorar la calidad del servicio, tanto en regularidad, frecuencia y rapidez, así como la eficiencia en el coste, o cualquier otra que pueda mejorar el servicio.

Por su lado, el Reglamento Municipal para la Protección del Medio Ambiente Atmosférico, aprobado por el Ayuntamiento Pleno el 11 de junio de 1997, establece en su artículo 3.2 que “en los instrumentos de planeamiento urbano y en la ordenación de todo tipo de actividades y servicios deberá contemplarse la incidencia en cuanto a posibles emisiones a la atmósfera”. La Ordenanza sobre Ruidos y Vibraciones, aprobada por el Ayuntamiento Pleno el 7 de mayo de 2013, reitera en su artículo 4.1 la misma disposición para la emisión al medio de ruidos, siendo **de obligado cumplimiento en la organización y planificación del tráfico y el transporte público**.

Por lo tanto, **la Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles-bici y carriles bus-taxi en la ciudad de Valladolid desarrolla disposiciones contenidas en el Reglamento Municipal de Tráfico, Aparcamiento y Seguridad Vial y las Ordenanzas reguladoras de la Movilidad en Bicicleta y del Transporte Colectivo Urbano de Valladolid.** No siendo posible su simple derogación sin sustituir la regulación vigente por otra alternativa, para lo que previamente deberá ser formulada y debatida en los términos previstos legalmente, **contemplando su incidencia en cuanto a las posibles emisiones a la atmósfera de contaminantes y ruido.**

Quinta. Conclusión: menos coches y más carriles bus y bici

Como colofón de todo lo expuesto, concluimos que la ciudad no necesita suprimir carriles bus-taxi ni carriles bici, sino todo lo contrario: aumentar sustancialmente los espacios reservados a la circulación de peatones, ciclistas y transporte público. Los derechos a la salud y a un medio ambiente adecuado son esenciales para la vida, y así aparecen recogidos en la Declaración Universal de Derechos Humanos y en la Constitución Española, prevaleciendo sobre cualquier ilusorio e inexistente derecho a circular por la ciudad en vehículos con motor de explosión.

Los carriles bus-taxi y carriles bici implantados mediante la Ordenanza Municipal aprobada por el Ayuntamiento Pleno de 5 de julio de 2022 están expresamente recogidos en el PGOU de Valladolid y en el PIMUSSVA, contando con la cobertura del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la ciudad de Valladolid y de las Ordenanzas municipal de Tráfico, Aparcamiento y Seguridad Vial, de la Movilidad en Bicicleta y del Transporte Colectivo Urbano, por lo que **la norma propuesta carece de sustento legal, conculcando la legislación de régimen local.**

En este sentido, hay que señalar que el artículo 55 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, establece expresamente que las Ordenanzas locales “en ningún caso contendrán preceptos opuestos a las leyes”, y que el artículo 11 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones locales, aprobado por Decreto de 17 de junio de 1955, señala que “serán ineficaces las normas de las Ordenanzas y Reglamentos que contradijeren otras de superior jerarquía”.

Por todo lo expuesto, S O L I C I T A

Primero. Que reitere la consulta pública prevista en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, poniendo a disposición de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma los documentos necesarios para recabar su opinión, que serán claros y deberán reunir toda la información precisa para poder pronunciarse sobre la materia. Concretando cuáles son los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa, la necesidad y oportunidad de su aprobación, los objetivos y las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias. E incluyendo una valoración del impacto normativo en términos de aumento del tráfico motorizado generado, incremento de la contaminación y ruido e impacto en salud derivados de la eventual supresión de los carriles bici y bus-taxi implantados por la Ordenanza Municipal a derogar.

Segundo. Que en la elaboración de dicha documentación tenga en cuenta las consideraciones expuestas sobre el contexto ambiental y de movilidad del ámbito espacial de la norma y sobre la cobertura legal de la Ordenanza vigente y de la alternativa regulatoria que se proponga, indicando en su caso las modificaciones que se precisen del Plan General de Ordenación Urbana, el Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura y el Plan de Mejora de la Calidad del Aire.

Valladolid, a 28 de junio de 2023