

Asunto: Derogación Ordenanza carril bici y
carriles bus-taxi
Entrada: 1162/2023

**DIRECTOR DEL ÁREA DE
TRÁFICO Y MOVILIDAD**

ASUNTO: Expte. Derogación Ordenanza carriles bici y carriles bus-taxi.
Valoración económica.

Recibida en este Servicio de Espacio Público e Infraestructuras la solicitud de valoración económica de los trabajos necesarios para la reversión a la situación anterior a la Ordenanza de referencia de los carriles bici y los carriles bus-taxi incluidos en la misma, se informa lo siguiente:

Se hace constar que, en primer lugar, en todos los casos se precisará la intervención del Centro de Movilidad Urbana (eliminación de separadores e hitos en los carriles bici, fresado y repintado de marcas viales tanto en carriles bici como en carriles bus-taxi, así como eliminación/sustitución de señalización vertical y/o grupos semafóricos en los casos necesarios). Tanto la valoración económica previa como la posterior ejecución de los trabajos compete al citado Centro de Movilidad Urbana.

En segundo lugar, se hace necesaria la intervención de este Centro de Conservación de la Vía Pública para los trabajos de obra civil. En este apartado existe la posibilidad de optar por dos soluciones claramente distintas, tanto en coste como en plazo de ejecución, en función del nivel de acabado que se decida asumir para los carriles de calzada que se reabran al tráfico rodado.

En el caso de los carriles bus-taxi, no resulta imprescindible, en principio, ninguna actuación de obra civil por parte de este Centro de Conservación de la Vía Pública, dado que tras el fresado de la señalización horizontal podrían repintarse directamente las nuevas marcas viales correspondientes al nuevo uso de dichos carriles. El inconveniente sería, en tal caso, la degradación de la capa de rodadura (aglomerado asfáltico) que inevitablemente ocasiona el citado fresado: "surcos" tras la eliminación de las marcas longitudinales y disgregación superficial tras la eliminación de símbolos y flechas. La experiencia en casos similares indica que dichos procesos se agravan con el paso del tiempo y, sobre todo, del tráfico, por lo que se hace necesario, técnicamente, proponer un tratamiento superficial adecuado que corrija en lo posible dichas deficiencias y, principalmente, que impida que se agraven. Dicho tratamiento sería la extensión de una o dos capas (según casos) de lechada bituminosa

C:\Coordinación\Informes Jesús Briones\Derogación Ordenanza carril bici y carril bus-taxi.docx (Margarita de la Mora Ortega: 29/06/2023 8:47:00)

✉ sepi@ava.es
☎ 983 426 164 ☎ 983 426 467
📍 San Benito, 1 (47003 Valladolid)

1/5

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRONICAMENTE

Firmado por:

JESUS
BRIONES LLORENTE

Fecha Firma: 29/06/2023 12:54

FRANCISCO ANDRES
PEREZ NIETO

Fecha Firma: 30/06/2023 09:32

Fecha Copia: 30/06/2023 09:39

Código seguro de verificación(CSV): d493baca0aa463a88c81fa3dcca549658215415d

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



o mortero bituminoso en frío (slourry), que necesariamente debe aplicarse al carril completo. Lo más adecuado sería siempre realizar este tratamiento tras el fresado de las marcas actuales y antes del pintado de las nuevas, de modo que esto último se ejecutara una sola vez.

En el caso de los carriles bici se dan dos circunstancias distintas: mientras que en el del P^a Isabel la Católica podría admitirse que no resulta imprescindible, en principio, ninguna actuación de obra civil por parte de este Centro de Conservación de la Vía Pública, dado que tras la eliminación de separadores e hitos y fresado de la señalización horizontal actual podrían repintarse las nuevas marcas viales correspondientes al nuevo uso; en el de la Av. de Gijón sí resulta imprescindible una actuación previa de obra civil por parte de este Centro de Conservación de la Vía Pública, consistente en la eliminación de las tres “plataformas salientes” de otras tantas paradas de autobús, su reconstrucción en línea de la acera y la reposición del firme + capa de rodadura en las zonas demolidas, tras lo que podría aplicarse el mismo criterio de mínimos de modo que, finalizada la eliminación de separadores e hitos y fresada la señalización horizontal actual podrían repintarse las nuevas marcas viales correspondientes al nuevo uso. El inconveniente, en tal caso, sería el mismo que en la supresión de los carriles bus: la degradación de la capa de rodadura (aglomerado asfáltico) que inevitablemente ocasiona el fresado (“surcos” tras la eliminación de las marcas longitudinales y disgregación superficial tras la de los símbolos y flechas). Cabe indicar que, en este caso, las deficiencias generadas serían aún más acusadas dada la mayor anchura de la banda exterior completa de delimitación de los carriles bici más el eje central del mismo (que en el carril bus-taxi no existe), y aún más graves en el caso de la Av. de Gijón en la que se parte de una capa de rodadura en mucho peor estado a lo que se añade la necesidad de eliminar grandes superficies de cebreados adicionales. La propuesta técnica para corregir en lo posible las previsibles deficiencias y, principalmente, impedir que se agraven sería la misma que para la supresión de los carriles bus: extensión de una o dos capas (según casos, aunque en el de la Av. de Gijón ya puede adelantarse que serían dos) de lechada bituminosa o mortero bituminoso en frío (slourry), que necesariamente debe aplicarse a carril(es) completo(s). Igualmente, lo más adecuado sería siempre realizar este tratamiento tras el fresado de las marcas actuales y antes del pintado de las nuevas, de modo que esto último se ejecutará una sola vez.

C:\Coordinación\Informes_Jesus Briones\Derogación Ordenanza carril bici y carril bus-taxi.docx (Margarita de la Mora Ortega: 29/06/2023 9:47:00)



VALORACIÓN ECONÓMICA:

- Trabajos de obra civil necesarios para la eliminación de los carriles bus-taxi contemplados en el Artículo 1 de la Ordenanza de referencia.

1. Actuaciones obligatorias:

Como se ha indicado, no resulta estrictamente imprescindible ninguna intervención de obra civil por parte de este Centro de Conservación de la Vía Pública.

2. Actuaciones recomendables técnicamente:

Como se ha indicado se propone un tratamiento superficial consistente en la extensión de una o dos capas (según zonas) de lechada bituminosa o mortero bituminoso en frío (slourry), en el ancho de un carril (3,00 ó 3,50 m. según los casos), a realizar entre el fresado y la nueva señalización horizontal. Se desglosa el coste para cada vía pública, de forma estimada:

Av. Gloria Fuertes (tramo)	1.540,00	+ IVA =	1.863,40 €
Puente de Poniente	1.518,00	+ IVA =	1.836,78 €
Pza. de Poniente	1.122,00	+ IVA =	1.357,62 €
Pza. de la Rinconada	924,00	+ IVA =	1.118,04 €
C/ Cebadería	462,00	+ IVA =	559,02 €
C/ Especería	264,00	+ IVA =	319,44 €
Pza. del Ocho	165,00	+ IVA =	199,65 €
C/ Vicente Moliner	198,00	+ IVA =	239,58 €
Pza. de Fuente Dorada	528,00	+ IVA =	638,88 €
C/ Cánovas del Castillo	726,00	+ IVA =	878,46 €
C/ Fray Luis de León (tramo)	1.023,00	+ IVA =	1.237,83 €
Pza. de la Universidad	462,00	+ IVA =	559,02 €
C/ López Gómez	5.412,00	+ IVA =	6.548,52 €
Pza. de España	1.270,50	+ IVA =	1.537,31 €
C/ Miguel Iscar	1.716,00	+ IVA =	2.076,36 €
Pza. de Zorrilla	500,50	+ IVA =	605,61 €
C/ María de Molina (tramo)	693,00	+ IVA =	838,53 €
C/ Doctrinos (tramo)	1.320,00	+ IVA =	1.597,20 €
Puente de Isabel la Católica	1.078,00	+ IVA =	1.304,38 €

3/5

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRONICAMENTE

Firmado por:

JESUS
BRIONES LLORENTE

Fecha Firma: 29/06/2023 12:54

FRANCISCO ANDRES
PEREZ NIETO

Fecha Firma: 30/06/2023 09:32

Fecha Copia: 30/06/2023 09:39

Código seguro de verificación(CSV): d493baca0aa463a88c81fa3dcca549658215415d

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



Av. Miguel Angel Blanco (tramo)	1.848,00	+ IVA =	2.236,08 €
P ^a de Isabel la Católica (tramo).....	5.159,00	+ IVA =	6.242,39 €
TOTAL CARRILES BUS-TAXI	27.929,00	+ IVA =	33.794,09 €

Asciende el importe del tratamiento superficial recomendable a la cantidad de: TREINTA Y TRES MIL SETECIENTOS NOVENTA Y CUATRO EUROS CON NUEVE CÉNTIMOS, I.V.A. INCLUIDO (Valoración estimada).

- Trabajos de obra civil necesarios para la eliminación de los carriles bici contemplados en el Artículo 4 de la Ordenanza de referencia.

1. Actuaciones obligatorias:

Como se ha indicado, solamente resulta imprescindible una intervención de obra civil por parte de este Centro de Conservación de la Vía Pública: la eliminación de tres “plataformas salientes” de otras tantas paradas de autobús, su reconstrucción en línea de acera y la reposición del firme y capa de rodadura en la zona demolida, todo ello en la Av. de Gijón.

- Av. de Gijón: 3 Ud. X 11.250,00 € / Ud. = **33.750,00 + I.V.A. = 40.837,50 €**

Asciende el importe de la necesaria modificación de las tres paradas de autobús en la Av. de Gijón a la cantidad de: CUARENTA MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS CON CINCUENTA CÉNTIMOS, IVA INCLUIDO (Valoración estimada).

2. Actuaciones recomendables técnicamente:

Como se ha indicado, se propone un tratamiento superficial consistente en la extensión de una o dos capas (según zonas, dos en el caso de la Av. Gijón) de lechada bituminosa o mortero bituminoso en frío (slurry), en el ancho de un carril de 3,50 m. (en el caso del P^a Isabel la Católica) o de uno o dos carriles (3,50 ó 7,00 m.) según zonas (en el caso de la Av. Gijón), a realizar entre el fresado y la nueva señalización horizontal. Se desglosa el coste para cada vía pública, de forma estimada.

P ^a de Isabel la Católica	12.589,50	+ IVA =	15.233,30 €
Av. de Gijón	32.648,00	+ IVA =	39.504,08 €
TOTAL CARRILES BICI	45.237,50	+ IVA =	54.737,38 €

Asciende el importe del tratamiento superficial recomendable a la cantidad de: CINCUENTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS TREINTA Y SIETE EUROS CON TREINTA Y OCHO CÉNTIMOS, I.V.A. INCLUIDO (Valoración estimada).



En el caso de realizarse la totalidad de los trabajos, tanto imprescindibles como recomendables, tanto para la reversión de los carriles bus-taxi como de los carriles bici que figuran en la Ordenanza de referencia, el importe total ascendería a la cantidad de: CIENTO VEINTINUEVE MIL TRESCIENTOS SESENTA Y OCHO EUROS CON OCHENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (129.368,89 €), I.V.A. INCLUIDO (Valoración estimada).

PLAZOS DE EJECUCIÓN:

1. Actuaciones obligatorias:

El plazo estimado para ejecutar la modificación de las plataformas de las paradas de autobús de la Av. de Gijón considerando la necesaria disponibilidad de equipos es de **SEIS (6) SEMANAS**, a partir del momento en el que se reciba formalmente la instrucción para dicha intervención tras la derogación de la Ordenanza. Podría acometerse con el Lote 1 del Contrato de Conservación de las Vías Públicas.

2. Actuaciones recomendables técnicamente:

El plazo estimado para ejecutar, en su caso, los tratamientos superficiales tanto en los actuales carriles bus-taxi como en los actuales carriles bici, considerando la necesaria disponibilidad de equipos es de **OCHO (8) SEMANAS**, a partir del momento en el que se reciba formalmente la instrucción para dicha intervención tras la derogación de la Ordenanza, y siempre después de la eliminación de los separadores e hitos en los carriles bici y el fresado de las marcas viales en todos los casos. Podría acometerse con el Lote 2 del Contrato de Conservación de las Vías Públicas, pero no en el presente ejercicio.

Lo que se informa a los efectos oportunos.

En Valladolid, a 27 de junio de 2023

Firmado:

❖ *Jesús Briones Llorente,
Jefe de Centro de Conservación de la Vía Pública.*

Visto bueno:

❖ *Francisco A. Pérez Nieto
Director del Servicio,*

5/5

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRONICAMENTE

Firmado por:

JESUS
BRIONES LLORENTE

Fecha Firma: 29/06/2023 12:54

FRANCISCO ANDRES

PEREZ NIETO

Fecha Firma: 30/06/2023 09:32

Fecha Copia: 30/06/2023 09:39

Código seguro de verificación(CSV): d493baca0aa463a88c81fa3dcca549658215415d

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