

Juan Pablo Rodríguez Esteban, con D.N.I. número 12324289S, como presidente de la asociación **Ecologistas en Acción de Valladolid**, con CIF G47064423, N° Reg. Municipal 50 y domiciliada a efectos de notificaciones en el e-mail valladolid@ecologistasenaccion.org y el apartado de correos número 533, 47080 Valladolid, ante usted comparecemos y de la forma más procedente en derecho, decimos:

Que, en relación al trámite de información pública relativo al **Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de la ciudad de Valladolid (PIMUSSVA)**, abierto el 5 de mayo de 2021, presenta las siguientes

A L E G A C I O N E S

1. En el apartado 0. Presentación, pág. 2, se define **movilidad sostenible**, como instrumento de ordenación que reduce la contaminación atmosférica y el ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía. En este sentido, sería deseable mencionar en dicha presentación el Plan de Calidad del Aire, presentado recientemente, que incluye en sus anexos la propuesta de Zona de Bajas Emisiones. Se hace mención a estos instrumentos al hablar de la Oficina de Movilidad, pero sería bueno indicarlos ya en la presentación.
2. En el apartado 1.3 Equipamientos, pág. 20 y 21, se enumeran centros universitarios. Dado el largo proceso de redacción del PIMUSSVA, hay algunos de ellos que ya no existen o han cambiado de nombre, como la EU de Relaciones Laborales (no existe), el Edificio Rector Tejerina (es edificio administrativo, no docente), la Escuela Universitaria de Estudios Empresariales (denominada desde hace algunos años Facultad de Comercio), o la Escuela de Ingenierías Industriales (Politécnica), que tampoco existe ya, habiendo sido sustituida por el Aulario INDUVA. Se recomienda una revisión con la Universidad de Valladolid de los centros operativos en estos momentos
3. En el mismo apartado, pág. 21, se echa en falta el edificio de la Seguridad Social, en la calle Boston
4. En el apartado 1.4.1 Las Puertas de la Ciudad, pág. 27, se hace mención a uno de los aparcamientos propuestos en el PGOU: "Aparcamiento propuesto en la zona de la calle Maldonado y Plaza de San Juan con acceso desde el anillo perimetral Rondilla". En general, para limitar el tráfico en la ciudad, deben reducirse los aparcamientos todo lo posible, y evitar especialmente nuevos aparcamientos subterráneos rotatorios, que, como se ha demostrado, son atractores de tráfico. De igual forma, el aparcamiento propuesto entre la plaza Poniente y la calle San Quirce, junto al Instituto Núñez de Arce, debería revisarse, evitando atraer vehículos en los alrededores de un centro educativo

5. Incluir en el PIMUSSVA la eliminación de todos los aparcamientos subterráneos rotatorios en la Zona de Bajas Emisiones
6. Eliminar el aparcamiento previsto en la Avda. Gijón, sustituyéndolo, en todo caso, por uno disuasorio en el Camino de la Merced, cruce con la carretera de Fuensaldaña-Avda. Gijón
7. En el apartado 2. Análisis y Diagnóstico de la situación actual, movilidad peatonal, pág. 63, fig. 29, el proceso de participación pública destaca por encima del resto de respuestas como dificultades “el ancho de las aceras” y “coches que pasan en ámbar con verde para peatones”. Aunque la encuesta es de hace 6 años, podemos imaginar que siguen siendo problemas importantes, más aún después de las medidas para ampliar terrazas en la “nueva normalidad” después del confinamiento de 2020. Este PIMUSSVA debería hacer frente con claridad a ambas demandas, por una parte, garantizando un ancho mínimo para el tránsito peatonal en las aceras, y por otra, suprimiendo semáforos y sustituyéndolos por pasos peatonales elevados, o eliminando los semáforos en ámbar mientras esté verde para peatones, dada su elevada peligrosidad.
8. Las terrazas y otras formas de ocupación de la vía pública no deben afectar a la movilidad peatonal, y especialmente de las personas con movilidad reducida, o carritos de bebés. La redacción de las ordenanzas de terrazas y otras formas de ocupación de la vía pública deben estar condicionadas por estos criterios.
9. No se pueden permitir estructuras fijas en la vía pública que dificulten los accesos de servicios públicos como bomberos o ambulancias.
10. En la mencionada figura 29 hay que corregir un error ortográfico, en la barra 9ª, la palabra “visibilidad” no está bien escrita
11. En la misma página 63, la frase “anchuras >2m y pendientes >3%, serán parámetros utilizados para medir la calidad de la red de itinerarios peatonales”, podría llevar a error, sería preferible indicar “anchuras ≤ 2m y pendientes >3%” o “anchuras > 2m y pendientes ≤ 3%”, por mantener la coherencia con lo que se quiere expresar
12. Otro de los problemas para la movilidad peatonal al que se hace referencia en la pág. 64 es la “falta de rebajes o el excesivo resalto de los mismos”. Parece que en los últimos tiempos esta situación se está revirtiendo, pero aún quedan rebajes insalvables, a pesar de las demandas de peatones y ciclistas, y del apercibimiento del Procurador del Común en este sentido. Esta cuestión debería resolverse cuanto antes
13. En la pág. 65 se habla de “problemas de ocupación de las aceras por coches mal aparcados”. A esto podría añadirse la rutinaria ocupación de carriles por la doble fila en la puerta de algunos colegios, a las horas de entrada y salida. Se normaliza así una acción punible, que debería ser objeto de sanción, atendiendo a la normativa vigente.
14. En el siguiente párrafo de la pág. 65 se habla de “elevada velocidad de circulación”. Desde el 11 de mayo de 2021, una buena parte de las calles de Valladolid han limitado su velocidad máxima permitida a 30 km/h. Además del control que ejerza la policía

municipal para garantizar el cumplimiento de esta norma, el PIMUSSVA debería contemplar y alentar la instalación de elementos disuasivos y ralentizadores del tráfico, como pasos de peatones elevados, chicanes, cojines berlineses, cinemómetros. Y radares, cuando se considere necesario

15. En la pág. 65 se habla de los conflictos peatones-ciclistas. Esta es una consecuencia negativa de los carriles bici que transcurren sobre acera, o a nivel de acera. La opción por ciclocarriles a nivel de calzada evita estos conflictos bicis-peatones. Si la velocidad de circulación de los coches es efectivamente 30 km/h, no sería necesaria ningún tipo de segregación para las bicicletas
16. En la pág. 68 se dice: “Se debería establecer una normativa de trazado que permita conocer o diferenciar no solo a las personas usuarias de la red ciclista, sino también a conductores y viandantes, donde se localizan los carriles bici para una perfecta convivencia. En algunos casos, como las aceras-bici, sería interesante incluir señalización horizontal para evitar problemas, más teniendo en cuenta la nueva normativa que impide la circulación de las bicicletas por las aceras salvo en las aceras-bici.”. La normalización y homogeneización del diseño de los carriles bici es fundamental. Así mismo, deberían evitarse los carriles bici sobre acera, o a nivel de acera, para evitar tanto conflictos con peatones como la confusión que generan, para ciclistas y coches. En el caso de los carriles bici sobre acera ya existentes, debe evitarse su uso obligatorio, eliminando la señal R-407. La prioridad de circulación ciclista ha de ser en calzada, a nivel de calzada, nunca en acera.
17. En el apartado 2.4. Transporte Público Colectivo, pág. 76, y ya que se hace una referencia actualizada a 2020, Plan de Adecuación Horaria 2020, podría hacerse mención a los carriles bus exclusivos fruto del plan Valladolid Verde con el que se afrontó la desescalada, en junio de 2020.
18. Debería explicarse la conclusión que se expresa en la pág. 85, “Las líneas matinales tienen una justificación de servicio público discutible.” Si el objetivo fundamental del PIMUSSVA es reducir la contaminación y el consumo de energía, por tanto, reducir el uso del vehículo privado, y uno de los principales motivos para los desplazamientos es el traslado al trabajo, el transporte público ha de ser la opción preferente
19. En cuanto a los objetivos del plan, apartado 3.1, pág. 153 y siguientes, no se expresan de forma que pueda medirse ni evaluarse su grado de cumplimiento, no están cuantificados. Tampoco se plantea explícitamente la reducción del uso de modos de transporte insostenibles, ya sea por ser causantes de contaminación o por excesivo consumo de espacio. Algunos objetivos, como el 4º (“Promocionar la utilización de vehículos limpios con el objeto de reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero de los vehículos que circulan por la ciudad.”), podrían implicar incluso un aumento del uso del vehículo privado.
20. El PIMUSSVA presentado carece de parámetros globales evaluables a lo largo de la vida del plan. La medición del aumento de la participación del transporte público en el reparto modal, requiere herramientas que no se incluyen en el plan de actuación, como encuestas periódicas. La Oficina de Movilidad debería ser el órgano que revise y evalúe

el grado de cumplimiento de los objetivos del PIMUSSVA, pero para ello debe garantizarse su adecuada dotación, tanto de personal como de equipamiento necesario.

21. Aunque se hace mención a la necesidad de evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos del plan, no se especifica un horizonte temporal para dicha evaluación
22. En cuanto a las políticas del plan, apartado 3.2, en la página 160 se habla de “Introducir medidas de calmado del tráfico para facilitar la convivencia entre los peatones, ciclistas y automóviles”. Deberían concretarse dichas medidas, algo que tampoco se hace en la pág. 188, Línea 4.3. Calmado del tráfico. El PIMUSSVA debe dar el marco y el empuje para generalizar actuaciones que pacifiquen el tráfico: pasos elevados, guardias tumbados, cojines berlineses, chicanes u otras medidas
23. En la pág. 161 se habla de “Políticas para la integración y coordinación de la movilidad con las políticas urbanísticas y medioambientales: Introducción de políticas urbanísticas alineadas con la reducción de la necesidad de realización de desplazamientos motorizados y facilitación del uso de los modos más sostenibles”. Urge esta coordinación de políticas, para evitar la apertura de nuevos grandes centros comerciales con aparcamiento incluido en las rondas, Avda. Santander, etc.
24. Incluir medidas para favorecer la movilidad peatonal y ciclista por caminos rurales, en el entorno periurbano. Garantizar su conservación preservando el entorno natural y paisajístico
25. Adecuación y conservación de los caminos ciclistas y peatonales en los Canales de Castilla y del Duero promoviendo los convenios que sean precisos con la Confederación Hidrográfica del Duero u otros órganos competentes
26. Facilitar la permeabilidad de los cauces fluviales: Canal de Castilla en Puente Jardín y la Overuela con el polígono Berrocal. Permeabilidad del arroyo de Berrocal entre la zona urbana y el camino de Valdecarros.
27. Accesos peatonales y ciclistas seguros a todos los núcleos de población, como Fuente Berrocal y Fuente la Mora
28. Cierre del anillo ciclista y peatonal a lo largo de la Ronda Interior, adecuando el paso sobre la vía del tren a la altura del cementerio
29. En la pág. 167 se explican diferentes tipologías de carril bici o vías ciclistas. El carril bici segregado (a nivel de calzada, siempre), solo es necesario en vías cuya velocidad sea superior a 30 km/h, y no puedan pacificarse (como la Avda. Salamanca). Para facilitar la movilidad ciclista, se podría habilitar, pintado en calzada, un carril estrecho en contrasentido, con la señalización vertical y horizontal necesaria, y acompañarlo de una buena campaña informativa. Permitir el giro a derecha para las bicicletas con el semáforo en rojo. Estas actuaciones están ya experimentadas en muchas ciudades de Europa, y funcionan bien

30. Incluir medidas para mejorar el acceso peatonal y en bicicleta a los polígonos industriales. Algunos de ellos, como el del Berrocal, no disponen de este tipo de accesos.
31. Pág. 169, “3.3.1.3. Línea 1.3. Aparcamientos para bicicleta”. Una de las mayores dificultades para moverse en bicicleta es la falta de espacio en muchos domicilios para poder guardarla. Se propone incluir aparcamientos cerrados, en la calle (en el espacio de aparcamiento de coches), accesibles con código personal o llave.
32. En la pág. 171, “3.3.1.5. Línea 1.5. Programa de peatonalización”, se propone incluir como medida la eliminación de semáforos (como el de Duque de la Victoria), que solo sirven para ralentizar el tránsito peatonal y dar una falsa sensación de seguridad a los coches. En grandes vías como los campos Elíseos de París o el bulevar de Luxemburgo de Bruselas, se ha experimentado con esta medida desde hace un tiempo, sustituyendo semáforos por pasos de peatones elevados, resultando una drástica disminución de la siniestralidad, y de la velocidad de los vehículos, al ser estos los que deben circular con mucha mayor precaución, ante la falta de semáforos.
33. Pág. 176 Se plantea la mejora de la velocidad comercial del transporte público, pero sin indicación alguna de cuál es su valor actual ni estimación de la influencia que las medidas planteadas puedan tener.
34. En la pág. 188, “3.3.4.3. Línea 4.3. Calmado del tráfico”, se propone definir, analizar, diagnosticar y proponer medidas de calmado de tráfico. Pero el PIMUSSVA debería comprometer la ejecución de alguna de estas medidas, no solo su estudio.
35. Pág. 190, “3.3.5.1. Línea 5.1. Reducción de las emisiones mediante la introducción de vehículos de energías alternativas”. El documento actual dice “Impulsar la tecnología de hidrógeno como fuente de energía ecológica, eficiente y respetuosa con el medio ambiente. Fomentar el desarrollo y el uso de vehículos con energías alternativas, que utilizan combustibles alternativos como los biocombustibles líquidos (etanol, biodiesel) y los combustibles gaseosos (incluidos el GLP, el GNC y el biogás)”. Los estudios más recientes dejan claro que el hidrógeno no es una alternativa energética ni económicamente viable. El GLP y el GNC son combustibles fósiles, y su combustión emite gases de efecto invernadero, por lo que no son compatibles con la movilidad sostenible. Instalar hidrogeneras en la ciudad, además de conllevar riesgos, implica asumir una dependencia a medio plazo de un combustible manifiestamente ineficiente. Deberían suprimirse del PIMUSSVA estas medidas relacionadas con el hidrógeno y los derivados del gas.
36. Pág. 192, “3.3.6.1. Línea 6.1. Estudio y mejora de la red vial”. Las acciones que se enumeran son más bien objetivos. Deberían plasmarse algunas acciones concretas, como la eliminación de semáforos y su sustitución por pasos elevados, eliminación de plazas de aparcamiento justo antes de los pasos peatonales para mejorar visibilidad, chicanes para reducir velocidad, etc.
37. En la pág. 193, “3.3.6.2. Línea 6.2. Fomento de la educación y formación en materia de seguridad vial”, una acción eficaz para promover acceso seguro a los colegios es pintar una línea zigzag amarilla alrededor de los centros escolares, para indicar con claridad

que no se permite ni el estacionamiento ni la parada en dichos espacios. Los centros escolares deben ser zonas de especial protección, tanto en materia de seguridad vial, como de calidad del aire. Debe garantizar el cumplimiento de la normativa, sancionando de forma ejemplarizante la doble fila en los accesos a los colegios.

38. En la pág. 201, se dice “la diseminación de la población ha aumentado la movilidad motorizada en los ámbitos urbanos, provocando un círculo pernicioso en la movilidad escolar”. Pero no solo la diseminación de la población tiene efecto en la movilidad escolar. También el distrito único aprobado por la Junta de Castilla y León ha supuesto un incremento de dicha movilidad, con el consiguiente perjuicio para la calidad del aire y la contaminación en la ciudad. Como acción concreta, se propone incluir la solicitud a la Junta de Castilla y León de la eliminación del distrito único escolar
39. En la pág. 201, “3.3.7.4. Línea 7.4. Camino escolar”, debería incluirse igualmente la mención al distrito único escolar, y sus penosas consecuencias para la calidad del aire, así como la necesidad de restringir tanto el estacionamiento como la parada de vehículos (salvo transporte colectivo y PMR) alrededor de los centros escolares, por su necesidad de especial protección
40. En la pág. 165 se dice “Se desarrolla este punto en la medida 7.6. Planes del transporte al trabajo”: corregir, es la 7.5 (la medida 7.6 no existe)
41. En la pág. 222, la tabla 61, no se ve muy bien, mejorar resolución
42. En la pág. 227 se dice “A futuro se prevé que las cifras de movilidad individual se irán recuperando hasta acercarse a las cifras de 2001, por lo que se establece como objetivo de movilidad individual para el primer horizonte del plan, el año 2026, de 2,38 desplazamientos diarios por persona”. El primer objetivo para un plan de movilidad sostenible, en el actual contexto de emergencia climática y agotamiento de los recursos energéticos, debería ser reducir la necesidad de moverse
43. En la página 229 del documento, la tabla 68, indica los objetivos de reparto modal para 2026 y 2030. Dado el contexto actual, resulta un reparto modal muy poco ambicioso y poco comprometido con la movilidad sostenible. Teniendo en cuenta que el PNIEC establece un objetivo concreto de cambio modal para 2030 del 35% de los pasajeros-km que hoy se realizan en vehículos particulares de combustión hacia otras fuentes no emisoras, podría considerarse la necesidad de una reducción del uso del vehículo privado como mínimo del 35% en 2030, respecto a 2015. Considerando además una necesaria reducción generalizada de los viajes, a través del fomento del teletrabajo, el comercio local, acabar con el distrito único escolar, fomento de los desplazamientos cortos a pie, no construir más centros comerciales en las periferias, proponemos, como mínimo, establecer los siguientes objetivos:

A pie: incrementar un 15% respecto a 2015

Transporte público: incrementar un 25% respecto a 2015

Vehículo privado: 35% menos que en 2015

Bicicleta y otros (primar bicicleta): 30% más que en 2015

	2015	%	2026	%	2030	%
a pie	346.555	52,9%	381.211	57%	398.538	60%
tp	85.538	13,1%	98.369	15%	106.923	16%
vehículo priva	196.874	30,0%	157.499	24%	127.968	19%
bici	26.349	4,0%	30.301	5%	34.254	5%
total	655.316	100%	667.380	100%	667.683	100%

44. Por otra parte, las estadísticas de reparto modal suelen hacerse en “pasajeros-km”. Medir solo el número de desplazamientos puede dificultar el establecimiento de comparativas con otras ciudades y otros planes, como el PNIEC. Sería deseable poder realizar estos cálculos tomando como base la unidad pasajeros-km, no únicamente el número de desplazamientos.
45. No se ha encontrado en el documento ninguna referencia a Vallabici, el sistema municipal de bicicletas, salvo en la tabla de indicadores (MNM6 Oferta de bicicleta pública y MNM7 Usuarios del sistema de bicicleta pública). Dadas las dificultades de muchas personas para poder disponer de bicicleta propia, en parte por la escasez de espacios en los domicilios, este sistema debería reforzarse, garantizando que las bicicletas públicas se encuentren en condiciones óptimas de uso. Para ello es necesario contemplar un presupuesto suficiente que garantice un servicio adecuado y funcional.
46. Pág. 234, además de estudiar propuestas para el calmado del tráfico, sería pertinente destinar presupuesto para ejecutar dichas propuestas
47. Pág. 235, hay una inversión de 7 millones de euros para nuevos aparcamientos. Debe considerarse que los aparcamientos rotatorios, sean en superficie o subterráneos, son atractores de tráfico, por lo que la prioridad han de ser aparcamientos disuasorios en la periferia de la ciudad, para limitar lo máximo posible la entrada de vehículos en ella.
48. En la pág. 241, la frase ““Con la implantación del Plan se tiene un objetivo de reducción de la movilidad, respecto del escenario actual en vehículo privado del 7,7%, que tiene su reflejo en una reducción de los kilómetros recorridos por los vehículos del 4,6%. Esta reducción en las distancias de viaje, unida a la reducción de las emisiones medias del parque, supondrá que en el año 2026 se reduzcan las emisiones de CO2 en un 9,4%, es decir, se emitirían **más** de 4.000 toneladas de CO2 al año respecto al escenario sin Plan.” no queda clara, parece que se van a emitir más gases de efecto invernadero con plan que sin plan.
49. En el siguiente párrafo se dice “Comparando el escenario del Plan con la situación actual se estima una reducción de las emisiones anuales de unas 2.150 toneladas de CO2 al año, un 5,2% menos.”. Resultaría más claro indicar en la tabla que la situación actual hace referencia al año 2015, tal y como se lee en la introducción de este apartado. Con la actual redacción, no queda claro si lo que se estima es que desde 2015 hasta 2026 (escenario PIMUSSVA 2026) es una reducción de 2.150 toneladas de CO2 anuales, esto es, un total de 23.650 toneladas. Si fuera así, nos encontraríamos hoy, en 2021, con una reducción, respecto a 2015, de más de 10.000 toneladas de CO2. No

hay constancia en el documento de que este objetivo se haya logrado, en estos momentos.

50. Pág. 242, "Seguimiento". No se dan los valores de referencia inicial de muchos de los indicadores, impidiendo tener un marco completo de valores de inicio. No establece periodicidad ni mecanismo concreto de evaluación. No plantea las herramientas necesarias para la evaluación de muchos de los parámetros. La falta de datos precisos relativos a la movilidad en automóvil, y de los que se dispone en tiempo real, como la red de aforos o el cálculo de la IMD en tráfico rodado, impide una evaluación continua del aspecto fundamental del plan.
51. Pág. 264. No parece razonable que se consagre la privatización de la Oficina Municipal de Gestión de la Movilidad, proponiendo como alternativa a la necesaria dotación de recursos que dicha oficina debe tener, la contratación de servicios de consultoría.
52. Debe definirse con claridad las competencias y recursos humanos necesarios de la Oficina Municipal de Gestión de la Movilidad, así como su presupuesto, de igual forma que se hace con las necesidades informáticas
53. Debería estudiarse el reparto modal por edades, sexo, motivos de viajes y modos, conjuntamente, para obtener un conocimiento global de la problemática de los diferentes grupos de población.
54. Igualmente, deberían estudiarse los motivos de las diferentes elecciones de modos de transporte, para poder responder a cuestiones básicas sobre las que priorizar las políticas: ¿qué razones priman en la decisión de usar el automóvil en los distintos motivos de uso? ¿Cuál es el medio más utilizado por la población más mayor, cada vez más en aumento? ¿Qué tipo de desplazamientos hace esta población? ¿Qué relación hay entre tipo de población – por edad y sexo simultáneamente – y las diferentes elecciones de modo de desplazamiento?
55. Los datos relativos a la movilidad en automóvil deben incluir datos fundamentales de los que se dispone en tiempo real, como la red de aforos o el cálculo de la IMD en tráfico rodado), para permitir una evaluación continua del aspecto fundamental del plan.
56. Se echa en falta un capítulo dedicado a la integración del ferrocarril, no solo el Proyecto de Integración Ferroviaria, sino su interacción con el resto de la movilidad urbana.

Por todo ello, **SOLICITAMOS:**

- Que se tengan por presentado en tiempo y forma este escrito y se incorporen las alegaciones en él formuladas al Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de la ciudad de Valladolid (PIMUSSVA).

Valladolid, 2 de julio de 2021

Fdo. Juan Pablo Rodríguez Esteban