
SUGERENCIAS CARRILES BUS Y BICI

Desde valladolid@ecologistasenaccion.org <valladolid@ecologistasenaccion.org>

Fecha Vie 31/01/2025 16:18

Para Consulta publica previa Trafico y Movilidad <cpptm@ava.es>

 1 archivo adjunto (1 MB)

Sugerencias_Ordenanza_Carriles_Ecologistas_2025.pdf;

!!!!Atención, Correo Externo!!!!

Este correo procede de fuera de la Organización. No ejecute enlaces o abra adjuntos a menos que reconozca como seguro el contenido y el remitente del correo

Buenas tardes

Por la presente procedemos a presentar nuestras opiniones y sugerencias sobre el procedimiento de elaboración de la Ordenanza Municipal reguladora del usos de la bicicleta y de la movilidad por carriles especiales de tráfico rodado en Valladolid, anunciada con fecha 18 de diciembre de 2024.

Un cordial saludo

Ecologistas en Acción de Valladolid

Excmo. Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Valladolid

NIF: G47064423				
Nombre: ASOCIACION ECOLOGISTAS EN ACCION	1er Apellido: 2º Apellido:			
Medio o lugar a efectos de notificaciones:				
Vía: CALLE APARTADO DE CORREOS	Número: 533	Escal/Letra:	Planta:	Puerta:
Municipio: Valladolid	C. Postal: 47080	Provincia: Valladolid		
Tfno: 983210970	Móvil:	Correo Electrónico: valladolid@ecologistasenaccion.org		
En su propio nombre o representado POR:				
Tipo doc [NIF]:	Empresa/Nombre y Apellidos: FRANCISCO JAVIER GUTIERREZ HURTADO			
Dice representar A:				
Tipo doc []:	Empresa/Nombre y Apellidos:			

Expone:
Que, en relación a la consulta pública previa en el procedimiento de elaboración de la Ordenanza Municipal reguladora del usos de la bicicleta y de la movilidad por carriles especiales de tráfico rodado en Valladolid, anunciada con fecha 18 de diciembre de 2024 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 sugerencias contenidas en el fichero adjunto.

Solicita:
Que dichas sugerencias sean tenidas en cuenta en el procedimiento de elaboración de la Ordenanza Municipal citada.

INFORMACIÓN DE AVISOS Y NOTIFICACIONES
☐ Deseo que se me informe mediante el envío de un correo electrónico de los cambios en este expediente.
Elija el medio de notificación por el cual desee ser notificado (sólo para sujetos no obligados a recibir notificaciones telemáticas*):
☒ Deseo ser notificado/a de forma telemática.
☐ Deseo ser notificado/a por correo certificado al domicilio antes indicado.
<i>*Nota: Según el artículo 14 de la Ley 39/2015, están obligados a relacionarse electrónicamente: a) Las personas jurídicas. b) Las entidades sin personalidad jurídica. c) Quienes ejerzan una actividad profesional para la que se requiera colegiación obligatoria, en ejercicio de dicha actividad profesional. d) Quienes representen a un interesado que esté obligado a relacionarse electrónicamente. e) Los empleados de las Administraciones Públicas para los trámites y actuaciones que realicen con ellas por razón de su condición de empleado público.</i>

INFORMACIÓN BÁSICA SOBRE LA PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

En cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE y en la Ley Orgánica 3/2018 de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales, se facilita la siguiente información básica sobre Protección de Datos:

- **RESPONSABLE:** el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid
- **FINALIDAD:** INSTANCIA GENERAL
- **LEGITIMACIÓN:** El tratamiento de los datos queda legitimado por el consentimiento que el interesado otorga a través de esta solicitud para el cumplimiento una obligación legal aplicable al el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid
- **DESTINATARIOS:** No se cederán datos a terceros, salvo obligación legal.
- **DERECHOS:** Tiene derecho a acceder, rectificar, suprimir los datos, así como ejercer el derecho a la limitación del tratamiento y la portabilidad de los datos al domicilio del responsable arriba indicado, de oposición a su tratamiento, derecho a retirar el consentimiento prestado y derecho a reclamar ante la Autoridad de Control.
- **CONSERVACIÓN:** Los datos serán conservados durante el tiempo que sea necesario para garantizar la finalidad por la que han sido recogidos.

☒ Acepto las condiciones relativas a LOPD y RGPD (EU).

Ayuntamiento de Valladolid, Dirección PLAZA Mayor, 1. Valladolid (Valladolid). 983426100

CSV (Código de Verificación Segura)	IVVH24CZHFES5JOISNPEB4QTIY	Fecha y Hora	31/01/2025 16:25:43	
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 59/2003			
Firmado por	FRANCISCO JAVIER GUTIERREZ HURTADO			
Url de verificación	https://sede.valladolid.es/moad/verifirma-moad/code/IVVH24CZHFES5JOISNPEB4QTIY	Página	2/2	



Sr. Alcalde del Ayuntamiento de Valladolid

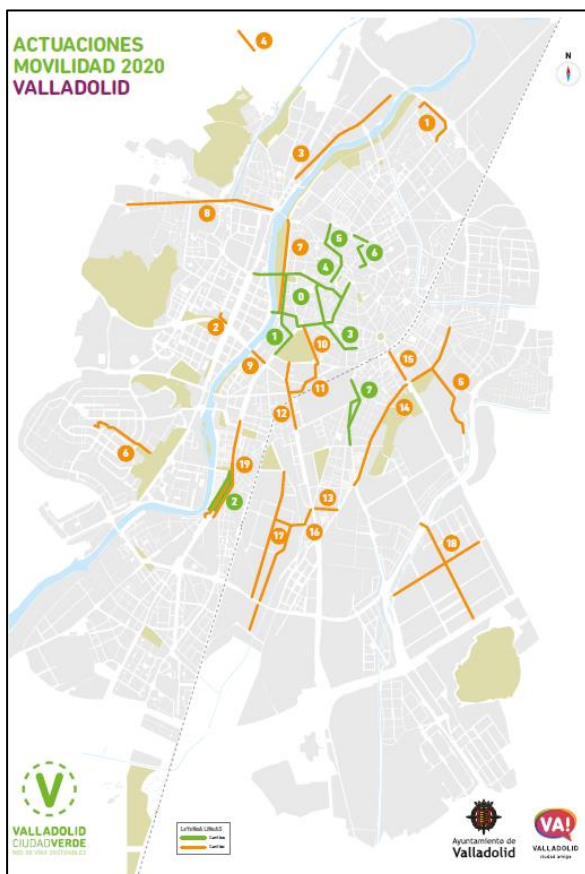
Francisco Javier Gutiérrez Hurtado, con D.N.I. número 13059058A, en representación en calidad de Presidente de Ecologistas en Acción de Valladolid, inscrita en el correspondiente Registro de la Junta de Castilla y León, de la que señalamos como domicilios a efectos de notificación el apartado de correos 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 en el procedimiento de elaboración de la Ordenanza Municipal reguladora del usos de la bicicleta y de la movilidad por carriles especiales de tráfico rodado en Valladolid, anunciada con fecha 18 de diciembre de 2024 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 una Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles bici y carriles bus-taxi en la ciudad de Valladolid.

En concreto, **dicha Ordenanza regularizó la implantación de una veintena de carriles bus-taxi exclusivos y dos carriles bici segregados, en Paseo de Isabel la Católica y Avenida de Gijón**, manteniendo 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.

Posteriormente, el Ayuntamiento Pleno acordó el 30 de octubre de 2023 la aprobación definitiva de la Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles de uso restringido en la ciudad de Valladolid, que derogó parcialmente la Ordenanza Municipal de 2022, suprimiendo los carriles bus de Avenida Gloria Fuertes, Puente del Poniente, Plaza de la Universidad, Calle López Gómez, Puente de Isabel la Católica y Avenida de Miguel Ángel Blanco, así como los carriles bici del Paseo de Isabel la Católica y la Avenida de Gijón; al tiempo que habilitó la utilización de los carriles bus subsistentes por otros vehículos, y suprimió las pautas de su diseño contempladas. **Siendo el carril bici del Paseo de Isabel la Católica el único que subsiste en la actualidad.**

Finalmente, por Sentencia de 25 de noviembre de 2024, **el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León ha anulado la Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles de uso restringido en la ciudad de Valladolid, por infringir la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial** “al limitarse en la forma que se hace la posibilidad de los interesados en la utilización de las vías públicas, sin indicarse a quienes afecta la restricción y cómo va a hacerse, [...] sin que sea admisible una normativa con tal falta de determinación que deje en manos de quien no puede emanar la limitación de las vías públicas, su establecimiento”, sin entrar en el fondo. Dicha sentencia ha sido recurrida en casación por el Ayuntamiento.

En este contexto, la nueva Ordenanza Municipal que se somete a consulta pública previa, sobre la que no se aporta ningún detalle, como señalaremos a continuación, **no parece tener mayor finalidad que dar cobertura formal en fraude de ley al desmantelamiento de los carriles bici del Paseo de Isabel la Católica y la Avenida de Gijón y los carriles bus señalados**, en lo que el Tribunal Supremo resuelve la inadmisión del recurso municipal, por falta de interés casacional objetivo, en los mismos términos en que fue inadmitido el recurso del anterior equipo de gobierno contra la Sentencia de 31 de mayo de 2022 del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, confirmatoria de la Sentencia de 17 de enero de 2022 del Juzgado número 1 de Valladolid.

Segunda. Insuficiencia de la documentación disponible

El documento informativo para la consulta pública previa se limita a tres páginas 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 “proporcionar cobertura normativa que responda al panorama actual de la movilidad en Valladolid, tanto en lo que respecta al uso de la bicicleta, como en lo concerniente a otros modos de movilidad urbana por carriles especiales de tráfico rodado”, confirmando la finalidad fraudulenta de la iniciativa.

Por lo tanto, **la pretensión de aprobar una nueva Ordenanza Municipal reguladora del usos de la bicicleta y de la movilidad por carriles especiales de tráfico rodado en Valladolid 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).

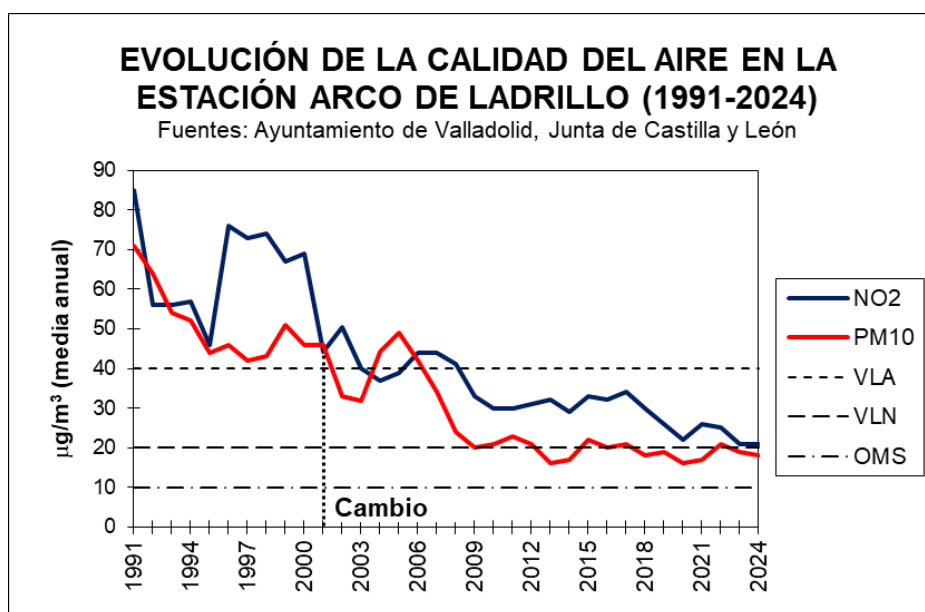
Tercera. Contexto ambiental y de movilidad

El ámbito de la todavía vigente Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles de uso restringido en la ciudad de Valladolid, que se pretende apuntalar, 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, con una superficie de 310 hectáreas en la que habitan aproximadamente 39.000 personas, si bien dicha ZBE ha sido devaluada para reducir su ámbito a aproximadamente un tercio y retrasar las restricciones de acceso motorizado a la misma hasta 2028 y 2030, mediante la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones en el municipio de Valladolid, aprobada definitivamente por el Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día 28 de octubre de 2024, e impugnada judicialmente por esta asociación.

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 varios sensores en funcionamiento, cuyos datos de contaminación se desconocen hasta la fecha.

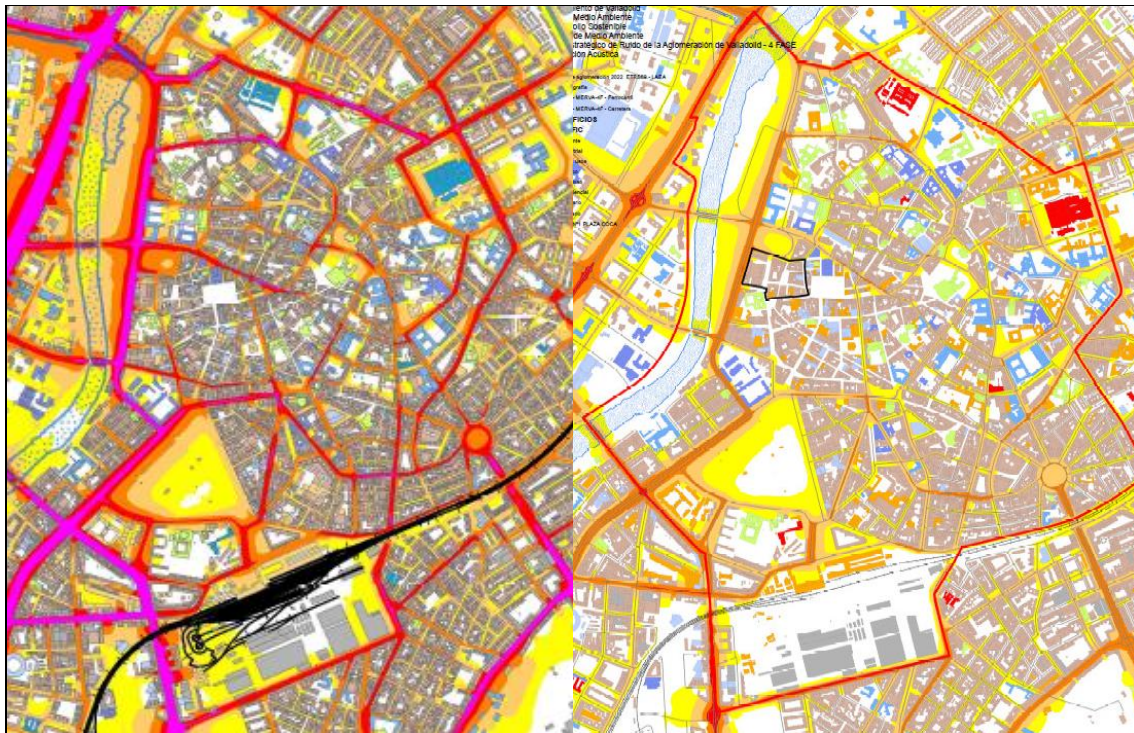
Con arreglo a las mediciones de partículas respirables (PM₁₀) y dióxido de nitrógeno (NO₂) de la estación fija de tráfico Arco de Ladrillo 2, **se puede caracterizar la calidad del aire urbano como buena, atendiendo a los obsoletos estándares legales vigentes, pero manifiestamente mejorable si se consideran las directrices de la Organización Mundial de la Salud (OMS) e incluso los nuevos valores límite aprobados para 2030 por la Unión Europea** en la nueva Directiva (UE) 2024/2881 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024, sobre la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

En la siguiente gráfica 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 (µg/m³), y en el caso del NO₂ superan asimismo el nuevo valor límite anual para 2030 (20 µg/m³), habiendo repuntando respecto a 2020, el año de las principales restricciones de la movilidad decretadas para luchar contra la pandemia de la COVID-19.



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 NO₂ 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 haberse revertido tras suprimir los carriles bus-taxi y carriles bici implantados en 2020.**

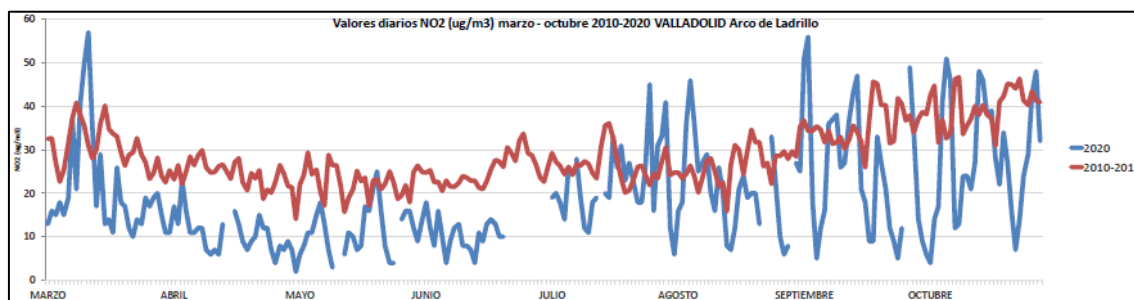


Mapa de ruido de 2018 (datos de 2017)

Mapa de ruido de 2022 (datos de 2021)

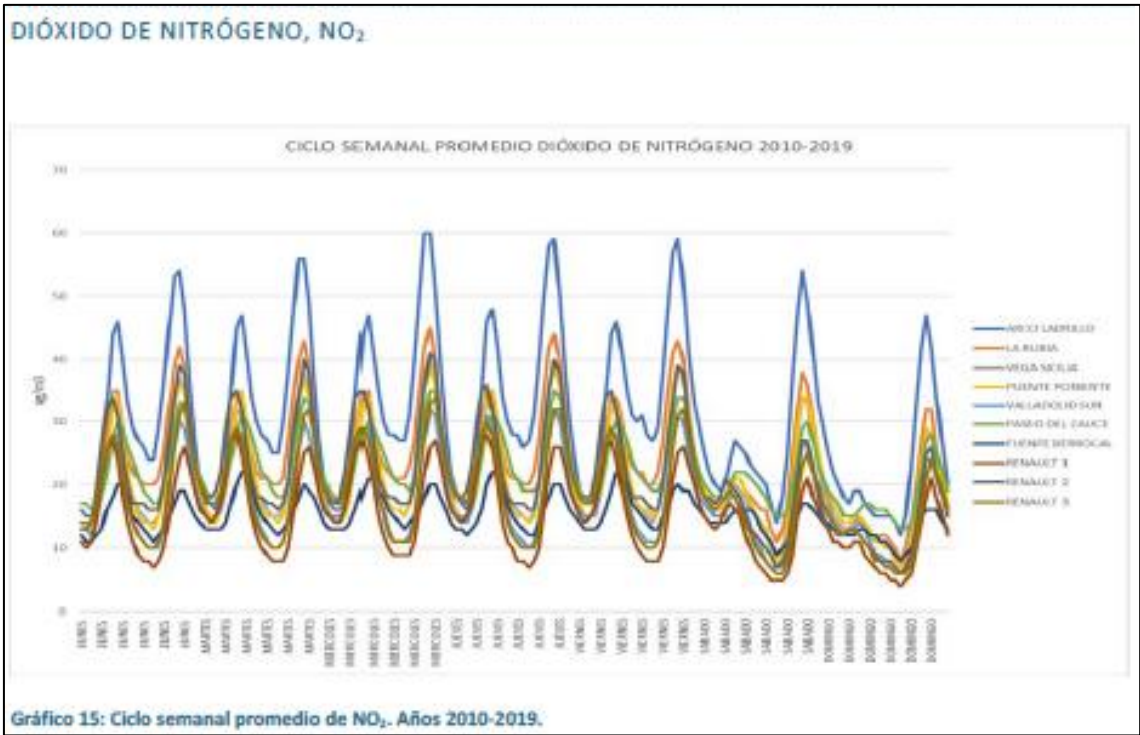
Según el Instituto de Salud Carlos III y el Instituto de Salud Global, **la carga de enfermedad de la contaminación atmosférica en la ciudad de Valladolid es de más de doscientas muertes prematuras, cada año, por la exposición a los contaminantes del aire** partículas finas ($PM_{2.5}$), NO_2 y ozono (O_3). 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 y su actualización para el año 2030.

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 (CO_2), 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 NO_2 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 adjuntos.



Los carriles bus-taxi y carriles bici implantados en 2020 y otras medidas complementarias (cierre al tráfico privado de la calle Cánovas del Castillo, peatonalizaciones, ciclocarriles, carril bici del Puente del Poniente) **redujeron entre 2016 y 2023 en un 26 por ciento la circulación de vehículos por las vías del centro reguladas**, según informe de 7 de julio de 2023 del Director del Área de Tráfico y Movilidad del Ayuntamiento de Valladolid, que refleja la evolución del tráfico motorizado y ciclista en las vías afectadas, con estas intensidades medias en día laborable:

	Pº Isabel la Católica		Avda. de Gijón		Puente Poniente	López Gómez	Puente Isabel C.	Total
Año	Veh.	Bicis	Veh.	Bicis	Veh.	Veh.	Veh.	Veh.
2016	11.809	n.d.	5.254	n.d.	17.006	12.670	10.041	56.780
2023	9.595	1.100	3.937	249	11.238	9.799	7.392	41.961
%+	-19%	-	-25%	-	-34%	-23%	-26%	-26%

Tomando como base el año 2016, inmediatamente previo a la implantación del carril bici del Puente de Poniente (no existiendo datos completos del año 2019), se puede comprobar que las infraestructuras que se han suprimido propiciaron en 2023 una reducción del 26% en el tráfico motorizado privado en día laborable en las vías de acceso al centro afectadas por la regulación anulada, **incrementando a más de 1.000 diarias la casi nula circulación previa de bicicletas**.

Y según los informes de gestión de AUVASA, **la implantación en 2020 de los 5,67 kilómetros de carriles bus-taxi suprimidos permitió aumentar la velocidad comercial media de la red en un 23,9 por ciento desde el año 2019**, desde 12,25 a 15,18 kilómetros por hora en 2023, a pesar de que sólo representan el uno por ciento del total de la longitud de la red (545,3 kilómetros).

Nada dice documento informativo para la consulta pública previa sobre las mejoras del transporte público (en número de viajeros y velocidad comercial de las líneas afectadas) y de la movilidad activa peatonal y ciclista inducidas por la regulación derogada en 2023 por la Ordenanza anulada.

Cuarta. Cobertura legal de los carriles bus y carriles bici desmantelados

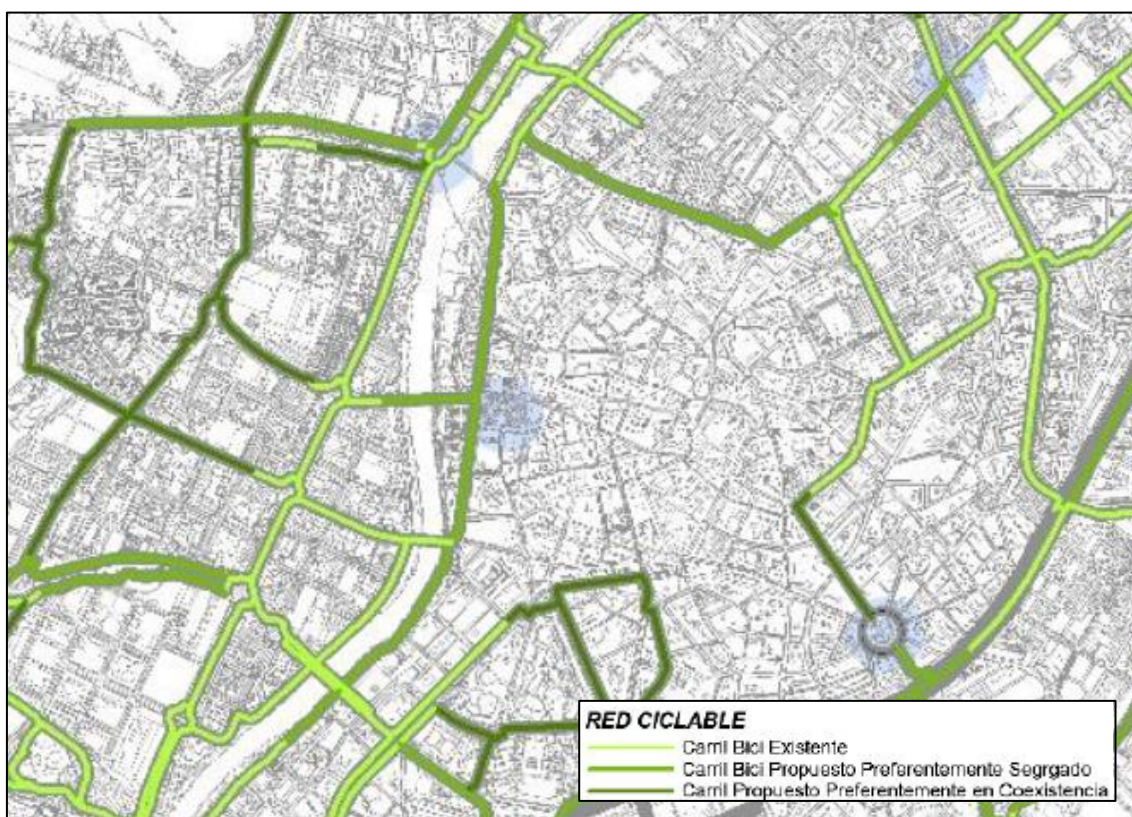
Como se ha señalado, los carriles bus y bici suprimidos por la todavía vigente Ordenanza Municipal para establecer determinados carriles de uso restringido en la ciudad de Valladolid, que se pretende apuntalar legalmente, encuentra fundamento en diversos instrumentos normativos y de planificación local, 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: [...]*

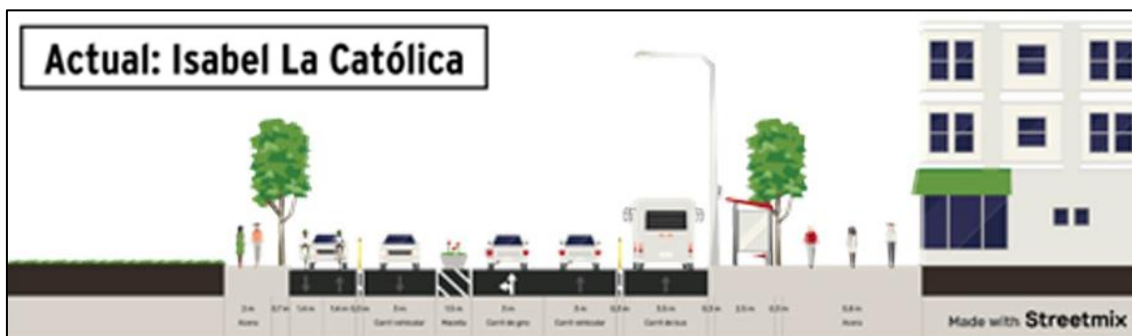
- *Avenida Gijón: tramo entre Avenida de Burgos y Avenida de las Contiendas.*
- *Paseo Isabel La Católica: tramo comprendido entre puente Mayor y puente de Adolfo Suarez.*



Por lo tanto, **el PGOU de Valladolid contempla expresamente los carriles bici implantados en 2020 y suprimidos por la Ordenanza Municipal anulada, por lo que dicha reversión 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%).



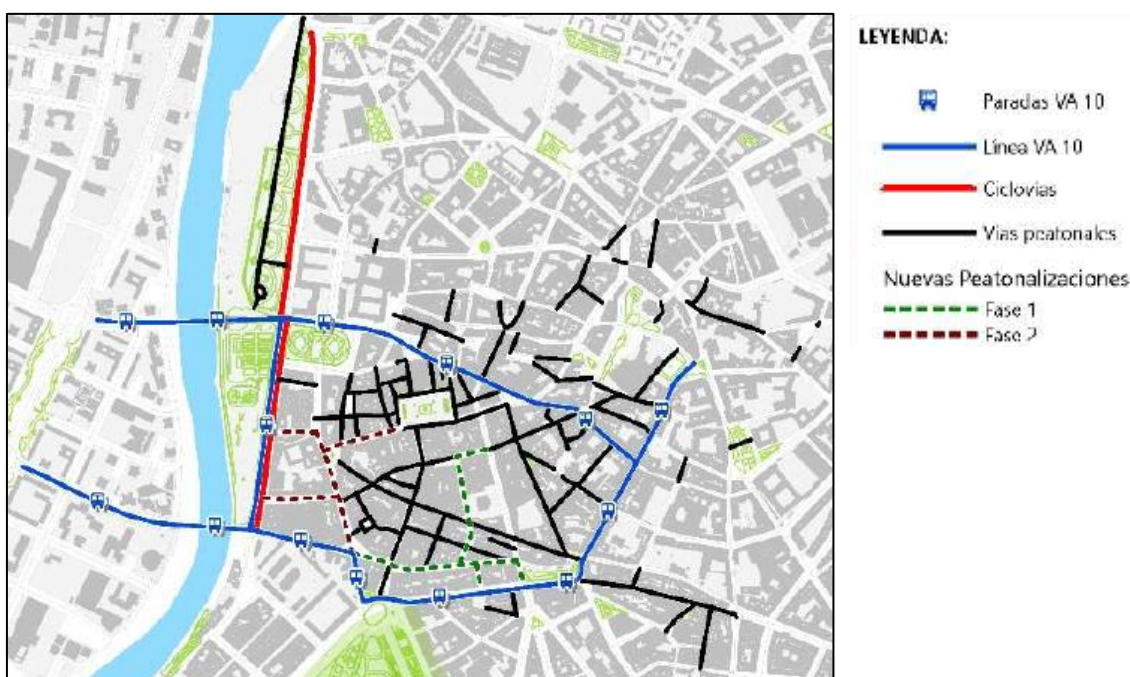
Por su lado, la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León establece en su artículo 36 bis “Movilidad sostenible” que “se dará prioridad a la implantación y mejora de los sistemas de transporte público” y “se utilizarán criterios de diseño de vías públicas que favorezcan el transporte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

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 para establecer determinados carriles-bici y carriles bus-taxi implantadas en 2020, entre las líneas de actuación por la emergencia sanitaria COVID-19 (apartado 3.3.8 Documento Estratégico):

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

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 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 suprimidos por la Ordenanza Municipal anulada judicialmente cuyo apuntalamiento legal 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

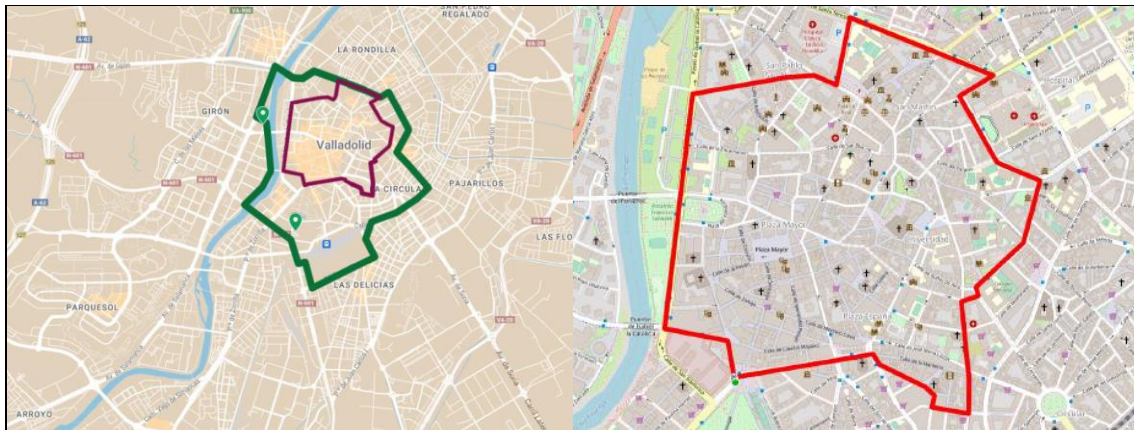
El Plan de Mejora de la Calidad del Aire en la ciudad de Valladolid, aprobado por el Ayuntamiento Pleno el 2 de marzo de 2022, incluye la mayor parte de los carriles bus-taxi y carriles bici implantados en 2020 en la zona de bajas emisiones (ZBE) incluida en el Anexo del Plan. Aunque no explicita las 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.



ZBE del Plan de Calidad del Aire (2022)

ZBE de la Ordenanza Municipal (2024)

Es cierto que la Ordenanza Reguladora de la ZBE de Valladolid aprobada definitivamente por el Ayuntamiento Pleno el 28 de octubre de 2024 ha reducido drásticamente el ámbito de la misma, de 310 a 110 hectáreas, regresión ambiental que ha sido impugnada por esta asociación ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León. No obstante, **el Plan de Calidad del Aire sigue contemplado implícitamente dentro de sus objetivos y medidas los carriles bici y carriles bus-taxi implantados en 2020, por lo que su supresión sigue siendo 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”, requisito que en el caso de la Ordenanza Reguladora de la ZBE de Valladolid se ha incumplido flagrantemente.

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, que ahora se propone alterar, 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, **los carriles-bici y carriles bus-taxi implantados en 2020 en la ciudad y luego suprimidos por la Ordenanza Municipal anulada tenían la cobertura del 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 legalmente su simple supresión 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**.

En este sentido, es esencial que la documentación de la propuesta nueva “Ordenanza Municipal reguladora del uso de la bicicleta y de la movilidad por carriles especiales de tráfico rodado en Valladolid” incorpore una **evaluación de la repercusión sobre la calidad del aire y el ruido ambiente derivado del eventual incremento del tráfico motorizado como consecuencia de la supresión de los carriles bus** de Avenida Gloria Fuertes, Puente del Poniente, Plaza de la Universidad, Calle López Gómez, Puente de Isabel la Católica y Avenida de Miguel Ángel Blanco, así como los carriles bici del Paseo de Isabel la Católica y la Avenida de Gijón.

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 en 2020, regularizados mediante la Ordenanza Municipal aprobada por el Ayuntamiento Pleno de 5 de julio de 2022 y posteriormente derogada por la Ordenanza Municipal de 30 de octubre de 2023 anulada judicialmente que ahora se pretende rescatar mediante la nueva regulación propuesta, 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, como la anterior, carece de sustento legal, conculcando la legislación de régimen local, procediendo en su lugar la recuperación de los carriles bus y bici suprimidos, como interesaremos con la petición de ejecución provisional de la sentencia**.

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 supresión de los carriles bici y bus-taxi implantados en 2020 cuyo desmantelamiento se pretende confirmar.

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 los carriles bici y bus citados 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.

Tercero. Que hasta que disponga de una Ordenanza Municipal solvente y justificada que regule los carriles bici y bus exclusivos en la ciudad de Valladolid, promoviendo de forma efectiva el uso de ambos medios de transporte, se abstenga de desmantelar el carril bici del Paseo de Isabel la Católica, que perjudicaría de manera notoria a los cientos de usuarios diarios de esta infraestructura de transporte, poniendo en grave peligro su seguridad, sin que la supuesta alternativa que actualmente se construye en los parques de Las Moreras y La Rosaleda sea más que un recorrido de ocio. Reponiendo además el resto de carriles bus y bici implantados en 2020.

Cuarto. Que conforme a lo establecido en el artículo 83.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, dé una respuesta razonada individualizada a estas alegaciones.

Valladolid, a 31 de enero de 2025