

# Pensar y vivir Valladolid



## **Qué movilidad para la ciudad.**

Propuestas sobre los distintos modos de transporte, el viario, los aparcamientos y el transporte colectivo en el PGOU

Valladolid, 14 de octubre de 2015

# Pensar y vivir Valladolid



“La calle es el río de la vida de la ciudad, el lugar donde nos reunimos, el camino hacia el centro”  
William H. Whyte

Imagen tomada de [www.pps.org](http://www.pps.org) (Project for Public Spaces)



Debemos construir una nueva cultura de la movilidad urbana en la que el peatón se convierta en el actor principal, dándole un tratamiento prioritario, con medidas que desincentiven el uso del vehículo privado

Ayuntamiento de Valladolid. Revisión del  
PGOU

# Pensar y vivir Valladolid



Ciudades como Valladolid, por su tamaño, topografía y climatología, son excelentes desde el punto de vista de la movilidad, lo que permite planificar para la gente pudiendo recuperar parte del espacio público hasta ahora utilizado por el vehículo privado.



Ayuntamiento de Valladolid. Revisión del  
PGOU

# Pensar y vivir Valladolid



## Conflictos en el tráfico rodado:

- Valladolid no presenta grandes problemas de congestión y los existentes están acotados en el tiempo y en el espacio.
- Los tramos más congestionados se localizan en Arco de Ladrillo (a la altura del ferrocarril), la avenida de Salamanca, el túnel de Labradores y calle Estación, la calle de Villabáñez (túnel de Vadillos), la calle Real de Burgos y algún tramo de la avenida de Zamora.
- El Casco Histórico soporta tráficos de paso que afectan a la velocidad comercial del transporte público.



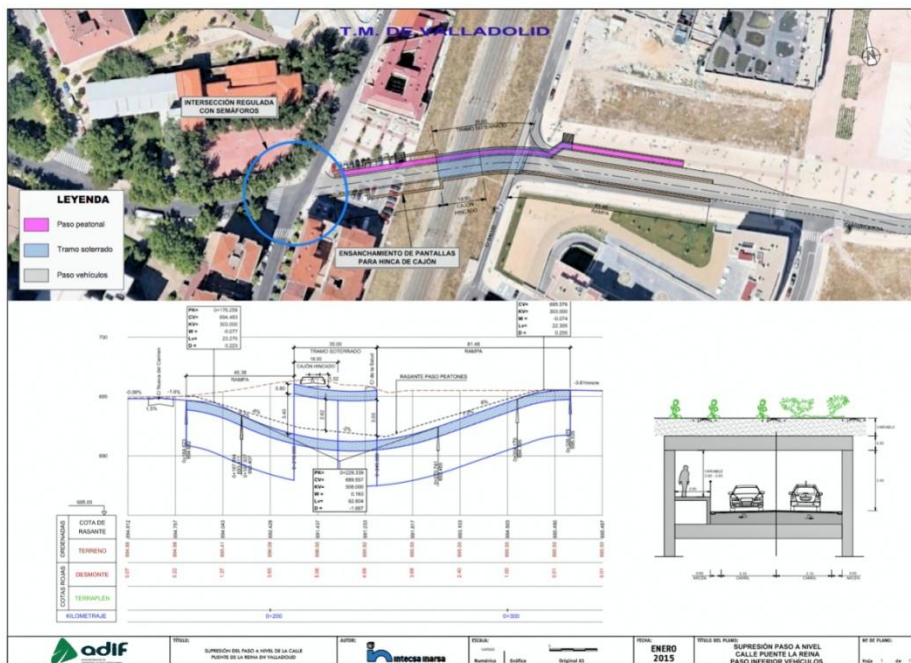
# Pensar y vivir Valladolid



## Problemática en la red de transporte público urbano:

- La estructura y funcionalidad básica de la red no ha cambiado en esencia en los últimos 20 años. Itinerarios en ciertas líneas excesivamente largos, ya que se han ido prolongando conforme se iban incorporando nuevos sectores.
- Velocidades de circulación bajas < 12 km/hora en las líneas más demandadas, lo que le resta competitividad frente a otros modos de movilidad.
- La red de paradas oscila entre 325 – 864 metros, razonable.
- La baja velocidad se debe a la complicada red viaria existente en el centro urbano.
- No se tiene información suficiente sobre si la red actual es la red que mejor responde a las necesidades de movilidad de los ciudadanos.
- Líneas suburbanas con velocidades aceptables pero frecuencias bajas, restando ello competitividad frente al vehículo privado.

## Diagnóstico: se precisa una nueva ordenación del transporte público urbano.



# Pensar y vivir Valladolid



## Peatón y bicicleta en la movilidad de la ciudad:

- Gran importancia del primero en el reparto modal de la ciudad y gran potencial del segundo. Los viajes a pie son en Valladolid el modo de transporte mayoritario: 53,5% de los desplazamientos urbanos (ofrece mejores datos que países como Holanda), frente a otros modos (taxi, bicicleta o moto): 4,6%.
- La red viaria peatonal se localiza principalmente en el casco histórico de la ciudad.
- La red de carril bici es extensa pero le falta interconexión. Se reparte en tres áreas principalmente que deben conectarse entre si.
- 30 puntos de préstamo de bicicletas (Vallabici) repartidas buscando el mayor aprovechamiento y accesibilidad al sistema por los vecinos y con el propósito de hacerlo intermodal (conexión con otras formas de transporte: tren o bus).

**Diagnóstico: es necesario incorporar el modelo de red viaria peatonal a los barrios proponiendo nuevas centralidades en los mismos. Completar la red de carriles bici.**



# Pensar y vivir Valladolid



## Red de transporte público interurbano:

- La ciudad no tiene competencia en materia de regulación de estos transportes.
- Sin embargo, el alfoz de Valladolid esta teniendo una importancia cada vez mayor sobre todos los aspectos relacionados con la movilidad. El incremento poblacional de las localidades del entorno cercano aumenta la presión sobre el viario urbano, lo que hace que sea necesaria una coordinación mayor en materia de planificación, ordenación de los usos y optimización del transporte interurbano.
- El establecimiento de organismos supramunicipales como CUVA (Comunidad Urbana de Valladolid) son una oportunidad para avanzar, sin embargo, actualmente, no tiene competencias en materia de movilidad.
- El Plan Coordinado de Explotación, que gestionaría el transporte metropolitano propuesto por la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento de CyL no se ha llevado a cabo.
- No tenemos constancia de que se haya elaborado el Plan Coordinado de Transporte por la Junta de CyL. La Comisión Técnica se constituyó en 2005 para el desarrollo de estos trabajos sin que a la fecha actual se tenga constancia de que hayan terminado (de acuerdo con el Protocolo de Colaboración entre la Consejería de Fomento, el Ayuntamiento de Valladolid y 16 ayuntamientos del entorno (20/05/2005).

**Diagnóstico: es fundamental que se elabore este Plan Coordinado de Transporte y se ponga en marcha.**



Ayuntamiento de Valladolid. Revisión del  
PGOU

# Pensar y vivir Valladolid



## Objetivos generales del PGOU en materia de movilidad:

- La Ley 7/2014 de Medidas sobre Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbana... en su Exposición de Motivos dice:
  - *En materia de movilidad sostenible, el objetivo es reducir la necesidad de desplazamiento promoviendo el “urbanismo de proximidad”, así como mejorar la coordinación del planeamiento urbanístico con la planificación del transporte, y en especial, con el transporte público; en sentido inverso debe entenderse la reducción de la reserva de aparcamiento convencional.*
- En su artículo 13 (amplía un artículo en la Ley de Urbanismo de CyL, el 36.bis) que dispone:
  - *El planeamiento urbanístico promoverá la movilidad sostenible y el urbanismo de proximidad, a fin de reducir las necesidades de desplazamiento de la población y facilitar el uso y la eficiencia del transporte público. A tal efecto:*
    - a) *Se aplicarán estrategias de desarrollo orientando en función del transporte, tales como:*
      - *1º En las **inversiones en infraestructura urbana se dará prioridad a la implantación y mejora de los sistemas de transporte público.***
      - *2º Se utilizarán **criterios de urbanización y diseño de vías públicas que favorezcan el transporte público y los modos no motorizados, en especial los recorridos peatonales y ciclistas.***
      - *3º Se fomentarán los **aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, con acceso al transporte público...***
- La reducción del uso del vehículo privado en el interior de la ciudad, por tanto, ha de ser una prioridad en el PGOU y para ello es preciso fomentar el uso del transporte público.
- Planificar itinerarios peatonales y ciclistas que no sean más largos que los del vehículos privado.
- Impulsar el transporte metropolitano instando a la JCyL a que implante el Plan Coordinado de Transporte.



# Pensar y vivir Valladolid

## Objetivos generales del PGOU en materia de movilidad:



- . Orientar el tráfico rodado hacia vías y espacios seleccionados.
- . Recuperar espacio público disponible, restándoselo al vehículo privado.
- . Mejorar las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes (eliminando ocupaciones de la vía pública que dificultan e imposibilitan el tránsito peatonal).
- . Reduciremos así la congestión, el ruido y la contaminación atmosférica (mejorando la calidad de vida de los habitantes de esta ciudad).

Ayuntamiento de Valladolid. Revisión del  
PGOU

# Pensar y vivir Valladolid

## Propuestas concretas del PGOU en materia de movilidad:



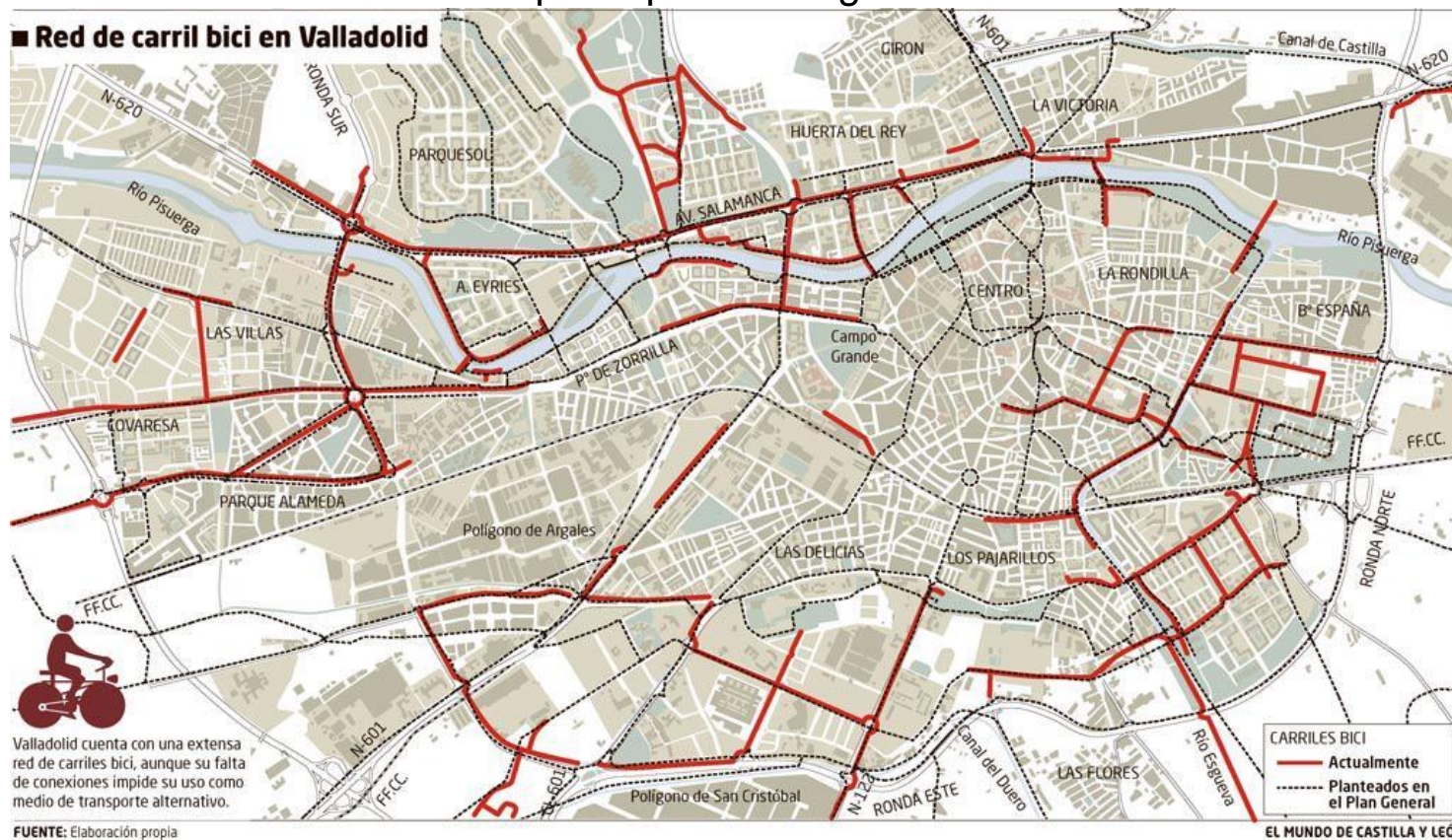
- Realizar una propuesta de localización de **áreas intermodales con terreno físico disponible**, en los diferentes accesos principales de la ciudad (desplazamientos entre **ciudad y alfoz**).
- Estos deberán integrar el vehículo privado, el transporte público urbano e interurbano, el peatonal y la bicicleta.
- Con aparcamientos disuasorios vigilados, amplio acceso para autobuses y sus paradas, préstamo de bicicletas, alquiler de vehículo eléctrico y puntos de recarga...
- Y otras **áreas de intercambio de menor relevancia** ligadas al **acceso al casco histórico y la avenida de Salamanca** (actualmente, el sector Villa de Prado está funcionando como un intercambiador, según nos dicen en el Centro de Movilidad Urbana), por lo que sería un punto idóneo para ordenar uno sin que afecte al barrio.

# Pensar y vivir Valladolid



## Propuestas concretas del PGOU en materia de movilidad (en el modo bici):

- Se propone a partir de los carriles bici existentes **crear una red mallada en continuidad**, sobre todo, sin alargar los itinerarios, pensando recorridos que sirvan a la movilidad habitual (desplazamientos a los centros de trabajo, a la universidad, a los centros escolares,...).
- Programar **cuáles son los prioritarios** para que se ejecuten primero y cómo ha de ser esta infraestructura (si debe ser carril propio protegido o en coexistencia, en cuyo caso, se deberá limitar la velocidad del tráfico rodado para que sea seguro).



# Pensar y vivir Valladolid



## Propuestas concretas del PGOU en materia de movilidad:

- **Priorización del peatón.**
- Pensar **cuáles son los itinerarios de movilidad habitual**: un gran atractor es el centro urbano, pero también **se propone crear nuevos centros en los diferentes barrios en las zonas donde se dé una mayor concentración de actividades y dotaciones** que posean e interconectarlos entre si.
- **Otros puntos atractores** son: la estación de tren y la de autobuses, la universidad (facultades, campus, bibliotecas), la feria de muestras, los centros escolares, deportivos (estadio, piscinas y polideportivos), ejes comerciales (cada barrio tiene los suyos), zonas administrativas (agencia tributaria, oficinas JCyL, juzgados,...) y zonas culturales (auditorio, teatros,...).
- Y programar los **grandes itinerarios peatonales de movilidad por ocio** (riberas del río Pisuerga y del Esgueva, canal de Castilla, canal del Duero, las acequias, la línea de Ariza (cuando deje de utilizarla FASA), el parque de las Contiendas y el tren burra...



# Pensar y vivir Valladolid



## ¿Qué ciudad queremos? Propuestas para el debate:

Diseñar y crear una red de itinerarios peatonales que articulen el conjunto de barrios de la ciudad (**nuevas centralidades por barrios frente al modelo de centro único**) que conecten con el centro histórico y que alcance también a los focos principales de atracción (grandes equipamientos, colegios, centros de trabajo, corredores verdes,...).



Viendo este croquis donde se dibuja la situación actual llama la atención que mientras las grandes infraestructuras viarias ofrecen una continuidad que nadie se atrevería a discutir, las redes peatonales, los parques y las redes ciclistas se muestran incompletas, con interrupciones, no interconectan entre sí...

**Completarlas y conectarlas entre si ha de ser un objetivo prioritario de este PGOU.**

# Pensar y vivir Valladolid



## ¿Qué ciudad queremos? Propuestas para el debate:

- **Proponer intercambiadores o áreas intermodales en coordinación con el PIMUSSVa** en las zonas más adecuadas, con terreno físico que permita la ubicación de aparcamientos disuasorios: de éstos deberá partir el transporte público, carriles bici, o itinerarios peatonales seguros.
- Diseñar y crear una red de itinerarios peatonales y ciclistas que articulen el conjunto de barrios de la ciudad entre si (**nuevas centralidades por barrios frente al modelo de centro único**) que conecten con el centro histórico y que alcance también a los focos principales de atracción (grandes equipamientos, colegios, centros de trabajo, corredores verdes,...).
- **Recuperar el espacio público para el peatón es una prioridad**, sobre todo donde hay espacios vulnerables o barrios en los que se ha invertido poco en los últimos años.
- Apostar e invertir en la mejora del transporte público planteando en coordinación con el PIMUSSVa una **reordenación del Transporte Público Urbano**.
- **Instar a la JCyL a que ponga en marcha el Plan Coordinado de Transporte para Valladolid y los municipios de la CUVA** (y reflejarlo en el PGOU).