

Como señala el PMCAVA, su medida de movilidad más importante es la creación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE), con arreglo a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Según las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) publicado por el Ministerio para la Transición Ecológica el tamaño de la ZBE debe incluir una parte significativa de la ciudad (recomendando establecer una ZBE delimitada por un cinturón de rondas) y se requiere un control de acceso de vehículos que resulte efectivo y se debe prever la reordenación del espacio público en consonancia con la reordenación de la movilidad.

La propuesta de ZBE del PMCAVA no asegura de entrada ninguna de estas condiciones, el Ayuntamiento de Valladolid limita la ZBE a una superficie de un kilómetro cuadrado, prevé permitir el acceso a la misma de todos los vehículos con etiqueta ambiental de la DGT y demora la aplicación de las tímidas medidas propuestas hasta los años 2023, 2025 y 2030.

Pensamos que el objetivo no debe ser la renovación de los vehículos, sino la reducción drástica de los viajes en vehículo a motor y por lo tanto una circulación de vehículos muy inferior a la actual.

Desde ASCIVA hacemos las siguientes propuestas, con la intención de que el diseño e implantación de la ZBE sea más ambiciosa y rápida, acorde a la preservación de la salud pública, a la emergencia climática, a una distribución más equitativa del espacio público, y a la realidad, inexorable, de la disminución de las reservas de combustibles fósiles y de minerales que nos obliga, irremediablemente, a modificar al 100% nuestra forma de movilidad.

Proponemos así un diseño en tres zonas concéntricas, con una programación temporal por fases, acordadas por la Corporación y conocidas con antelación por la población.

Fase 1. ZBE Valladolid Centro.

Corresponde al centro de la ciudad, de acuerdo a la propuesta del PMCAVA, suficientemente conocido por la ciudadanía y ensayado durante las activaciones del Plan de Alerta y los Días sin Coche.



Por ello mostramos nuestro acuerdo con que su implantación se ponga en marcha el 1 de enero de 2022, en un periodo inicial prudente sin sanciones (p.e. tres meses), resultando las restricciones de acceso obligadas desde abril de 2022, tiempo suficiente para comprobar los beneficios de la medida.

Para que esta primera fase de la ZBE sea significativa, teniendo además en cuenta la estructura viaria, debería estar **limitado el acceso a todos los vehículos**, con las exenciones de entrada señaladas en la propuesta del PMCAVA (aunque alguna de ellas no nos parece del todo justificada como la de vehículos de otras administraciones públicas o vehículos de los visitantes de vecinos empadronados en la ZBE)

Fase 2. ZBE ORA.

Corresponde a la zona de aparcamiento regulado, hasta la Avenida de Salamanca. Se trata de un ámbito de que actualmente cuenta con una limitación temporal de aparcamiento que facilita la regulación y rápida implantación de la fase, a partir de esta herramienta.

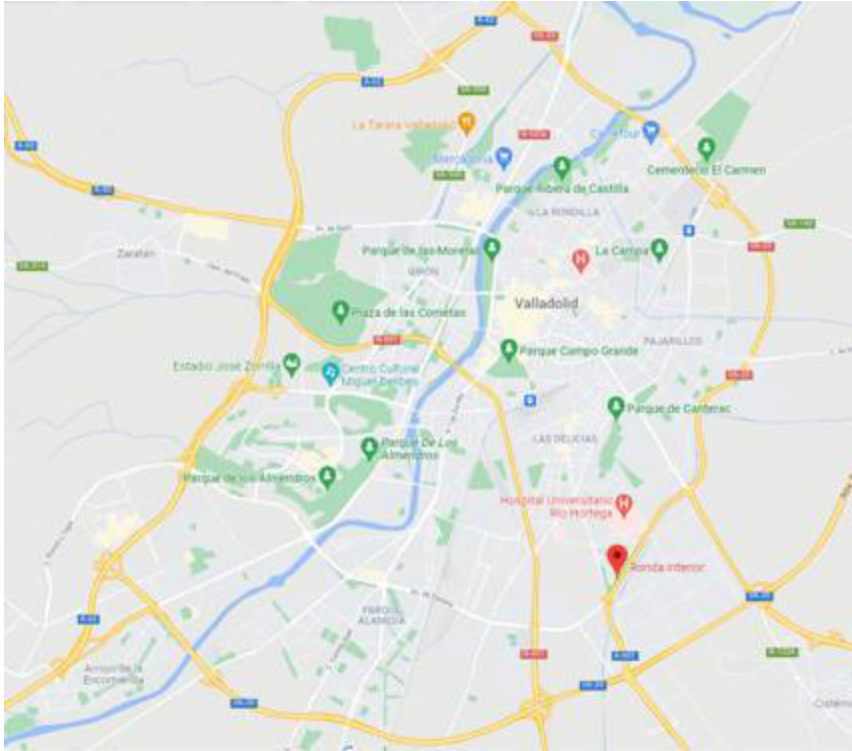


Con una superficie de unos 4 kilómetros cuadrados podría programarse su implantación el 1 de septiembre de 2023, **se propone la eliminación de las plazas de aparcamiento dejando solo unas pocas con estacionamiento permitido de 10 minutos y creando parkings disuasorios**. Con las exenciones de entrada señaladas en la propuesta del PMCAVA (aunque alguna de ellas no nos parece del todo justificada como la de vehículos de otras administraciones públicas o vehículos de los visitantes de vecinos empadronados en la ZBE)

La Fase 2 permitirá trasladar los beneficios de la medida a los barrios históricos con mayor congestión de tráfico motorizado (Circular, San Juan, Vadillos, San Andrés, Plaza de Toros y Ribera de Curtidores), mejorando sustancialmente su calidad ambiental y su habitabilidad.

Fase 3. ZBE Rondas de Valladolid.

Corresponde a la práctica totalidad de la ciudad, en el perímetro comprendido entre la autovía A-62, la Ronda Interior VA-20 y la Ronda Exterior Sur VA-30. La finalidad de esta fase es “filtrar” el tráfico exterior, **limitando el acceso de aquellos vehículos con baja ocupación (menos de 3 viajeros)**, lo que requiere potenciar el transporte metropolitano con las exenciones de entrada señaladas en la propuesta del PMCAVA



Podría programarse su implantación el 1 de enero de 2025 **eliminación de las plazas de aparcamiento dejando solo unas pocas con estacionamiento permitido de 10 minutos y creando parkings disuasorios.** Con las exenciones de entrada señaladas en la propuesta del PMCAVA (aunque alguna de ellas no nos parece del todo justificada como la de vehículos de otras administraciones públicas o vehículos de los visitantes de vecinos empadronados en la ZBE)

Otras medidas que contribuirían sustancialmente a rebajar las emisiones en nuestra ciudad, en muchas zonas:

- Que se creen cruces efectivos **y seguros** en la autovía A-62, la Ronda Interior VA-20 y la Ronda Exterior Sur VA-30 para bicicletas en número suficiente, y sus correspondientes accesos al interior de los polígonos, cuya remodelación (aceras intransitables, ausencia de arbolado, ausencia de aparca bicis, de carriles...) podría impulsar al uso de la bici como medio de transporte diario al centro de trabajo.
- Instalación de los carriles bici a Santovenia y Laguna que suponen un elevado número de desplazamientos de coche todas las mañanas por unas carreteras donde el desplazamiento en bici es demasiado peligroso.
- Aumento sustancial de buses desde todos los barrios en franjas horarias amplias con frecuencias adecuadas a los polígonos industriales de nuestra ciudad.

En Valladolid, a 3 de octubre de 2021

SR. ALCALDE DEL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID