

Modificación de Isabel la Católica

*Análisis del proyecto del ayuntamiento y
propuesta alternativa*

ASCIVA (Asamblea Ciclista de Valladolid)



Valladolid, 18 de julio de 2023

Esta obra está bajo una [licencia de Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).



Paseo Isabel la Católica

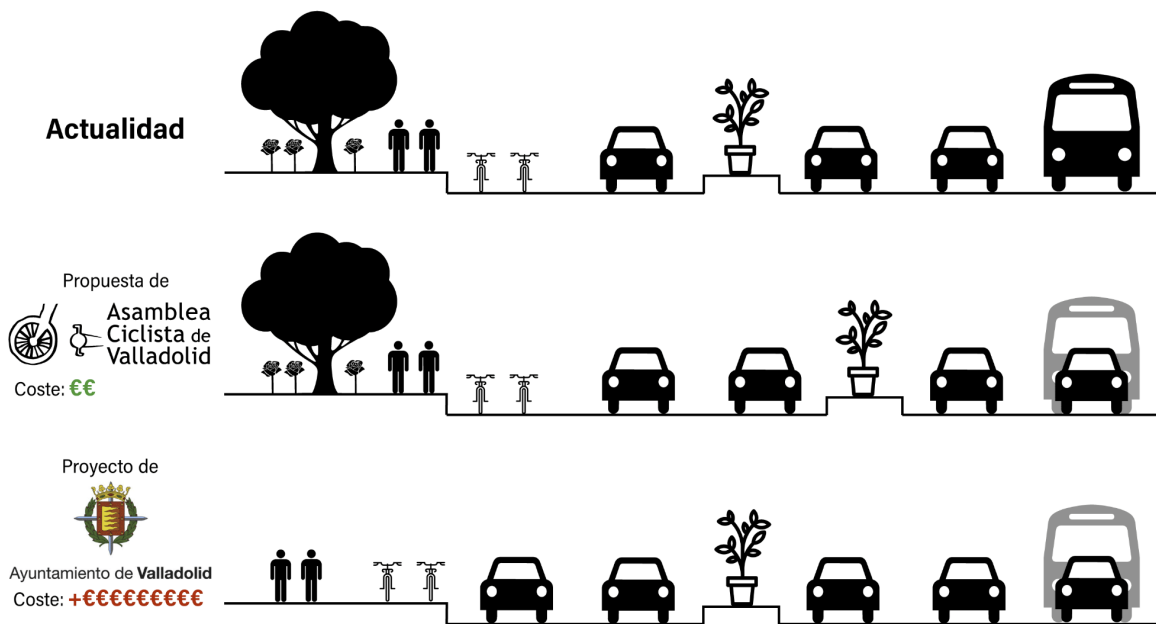


Figura 1. Sección de Isabel la Católica. 1: Actualidad. 2: Propuesta de ASCIVA. 3: Propuesta del ayuntamiento. Fuente: ASCIVA.

Situación actual

Poco después de las pasadas elecciones municipales del 28-M, el nuevo equipo de gobierno ha planteado, con mayor o menor intensidad, primero la supresión y después el desplazamiento del carril-bici de Isabel la Católica. Desde ASCIVA hemos solicitado una reunión con el nuevo concejal de movilidad. Lamentablemente, no hemos obtenido respuesta aún.

Defendemos que Isabel la Católica debería mantenerse en su estado actual. No solamente eso, sino que opinamos que lo ideal es que existiera un carril-bici unidireccional en cada sentido, generando una mejor integración de la bicicleta en el entorno de la calle y facilitando los giros y las incorporaciones en todo el entorno del carril-bici.

Sin embargo, a la vista de las intenciones de alterar la situación actual de Isabel la Católica por parte del nuevo equipo de gobierno, creemos que, al menos, es fundamental considerar una alternativa que evite la tala de árboles, giros imposibles, prevenga conflictos con los peatones y sea económicamente eficiente.

Proyecto del ayuntamiento de Valladolid

Recientemente, la prensa ha publicado el anuncio del ayuntamiento de un proyecto de modificación de Isabel la Católica en el que se eliminaría el carril-bici de la calzada y, en su lugar, se añadiría un carril para coches. Se crearía un carril-bici bidireccional de 2,3 metros de ancho en lo que actualmente es acera y se movería la acera hacia el parque, resultando en una acera de 2 metros de anchura.

Por la premura con la que ha sido presentado, entendemos que este proyecto se trata de un proyecto previamente valorado, pero finalmente descartado.

Lo que no nos queda claro es el presupuesto asignado, ya que hemos visto variar las cifras desde los 1,2 millones de euros hasta casi los **1,7 millones de euros**.

Los detalles conocidos hasta el momento de este proyecto son más bien escasos pero nos han permitido sacar una serie de conclusiones. Consideramos que la propuesta de este proyecto sigue al pie de la letra el manual de "cómo **no** hacer un carril-bici":

A la altura de la acera. Realizar vías ciclistas a la altura de la acera está explícitamente desaconsejado por la Guía de recomendaciones de Diseño de Infraestructuras Ciclistas del MITMA (y cualquier guía europea de buenas prácticas). Adicionalmente, según el PGOU, la ordenanza ciclista y la ley de tráfico, esta vía no podría denominarse "carril-bici" por encontrarse en la acera, por lo que incumpliría el PGOU que establece que debe haber un carril-bici en el Paseo de Isabel la Católica. En adición a esto, generaría conflictos con los peatones, como ya ocurre en otras vías de esta índole, ya que los peatones invaden el carril-bici, accidentalmente en la mayoría de las ocasiones.

Más estrecho. Reducirían la anchura del carril-bici desde los 3 metros a 2,3 metros. Desde el año 2000 la DGT sugiere valores de anchuras mínimas para carriles-bici bidireccionales de 3 a 3,5 metros. Además, el espacio para el peatón se reduciría en algunos tramos de 2,8 metros a tan solo 2 metros. Esto no está permitido en el PGOU, que establece en el artículo 277.10 un mínimo de 2,5 metros de anchura de la banda de acera para acera sin arbolado y un mínimo de 4 metros para acera con arbolado.

Con mayor espacio para el vehículo privado. Aumentar aún más el ya hiperdimensionado espacio dedicado al vehículo privado provocaría más situaciones conflictivas con los modos de desplazamientos más saludables. Asimismo, el artículo 281 del PGOU, titulado "reparto equitativo del viario público", dispone que *en toda nueva urbanización de viario público nuevo o existente se respetará el criterio general de distribuir lo más equitativamente posible el espacio entre peatones, bicicletas y vehículos de motor.*

Con giros de 90°. Las intersecciones con la calzada plantearían dos giros de 90° en el carril-bici, posiblemente debidas al hecho de desconocer la trayectoria y los movimientos de un ciclista.

Talando árboles. Pese a haberse indicado lo contrario, sería necesario la tala de muchos árboles de gran porte, además dentro de una zona definida como PEL (Protección de Espacios Libres). Desaparecerían 54 árboles, otros tantos quedarían seriamente dañados y numerosos rosales y arbustos serían eliminados. Tampoco está claro el impacto en la valla de piedra y la puerta de piedra (otro elemento protegido) que da acceso al parque desde el Paseo de Isabel la Católica. En adición a esto, las entradas a las zonas ajardinadas serían desplazadas, reduciendo significativamente la anchura de las zonas de paseo del parque próximas.

Propuesta de ASCIVA

Nuestra propuesta alternativa consiste en mantener el carril-bici en su actual ubicación mediante el desplazamiento de la mediana y la integración del carril bus-taxi a partir del edificio de La Electra hasta la calle de San Quirce. Para ello solamente es necesario desplazar las tomas de las luminarias, varias hileras de maceteros, dos zonas de respiradores del aparcamiento subterráneo y reponer una zona con arbustos.

Esta propuesta es **mucho más económica** que el proyecto del ayuntamiento, **evita la tala de árboles**, minimiza los conflictos con los peatones y **mantiene un carril-bici amplio** que se ha demostrado que cada vez transporta a más personas.

Por otro lado, el pequeño tramo del carril bus-taxi que discurre por esa zona está frecuentemente invadido por vehículos privados (ver figuras en [Anexo 1. Ocupación de carril reservado bus-taxi de Paseo Isabel la Católica por parte de vehículos privados](#)), ya que es necesario atravesarlo para acceder a la calle Veinte de Febrero (ahora con menos tráfico tras la peatonalización en 2021), la entrada del aparcamiento de Isabel la Católica, la entrada de la calle de Pedro Niño, la salida del aparcamiento de Isabel la Católica, el acceso al aparcamiento Poniente, y, por supuesto, para realizar el giro hacia plaza de Poniente, sin olvidar una zona de carga y descarga.

Adicionalmente, para disminuir el volumen de tráfico que atraviesa el Paseo Isabel la Católica en dirección al Puente Mayor, se puede habilitar el carril izquierdo de Isabel la Católica, justo antes de la intersección con la Calle de los Doctrinos, para girar hacia el Puente de Isabel la Católica.

En ASCIVA, creemos en la importancia de un diálogo abierto y constructivo entre la sociedad civil y las autoridades municipales. Instamos al Ayuntamiento de Valladolid a considerar nuestra propuesta alternativa y a establecer un espacio de diálogo para discutir los desafíos que plantea la modificación de Isabel la Católica.

Anexo 1. Ocupación de carril reservado bus-taxi de Paseo Isabel la Católica por parte de vehículos privados



Figura 2. Carril reservado bus-taxi ocupado por vehículos privados en el cruce con la Plaza Poniente en septiembre de 2019. Fuente: Google Street View.



Figura 3. Carril reservado bus-taxi ocupado por vehículos privados a la altura de la entrada del parking de Isabel la Católica en septiembre de 2021. Fuente: Google Street View.



Figura 4. Carril reservado bus-taxi ocupado por vehículos privados en el cruce de plaza Poniente en septiembre de 2021. Fuente: Google Street View.



Figura 5. Carril reservado bus-taxi ocupado por vehículos privados en octubre de 2008. Fuente: Google Street View.