

AL AYUNTAMIENTO PLENO

MOCIÓN

***para mejorar el tráfico en Valladolid
y en defensa de nuestra industria
automovilística***

Presentada por el Grupo Municipal VOX

Exposición de Motivos

El Partido Socialista, con Pedro Sánchez y Óscar Puente a la cabeza, ha desatado una guerra sin cuartel contra el automóvil y todo lo que representa en nuestra sociedad: industria, riqueza y libertad.

Ya en el año 2018, la señora Teresa Ribera, ministra de Transición Ecológica, sorprendía desagradablemente al sector con sus declaraciones de que “el diésel tiene los días contados”, palabras acompañadas de una nada velada amenaza de subida de impuestos al gasóleo, lo que produjo un hundimiento del 30% del mercado de venta de coches diésel.

Esta política de demonización del coche ha continuado desde entonces, y aunque inicialmente el plan del gobierno de Pedro Sánchez para “descarbonizar” el sector del transporte en nuestro país era el año 2050, las presiones de los lobbies ecologistas en Europa hicieron que se propusiera adelantar al año 2040 esta prohibición, aunque finalmente, rizando el rizo de la locura colectiva, la decisión del pasado 14 de febrero del Parlamento Europeo, con el voto a favor de la izquierda, ha sido aún más radical y **se prohíbe la comercialización en 2035 vehículos de combustión, esto es, gasolina, diésel e híbridos**, con el objetivo utópico de que todos los coches que se vendan sean eléctricos.

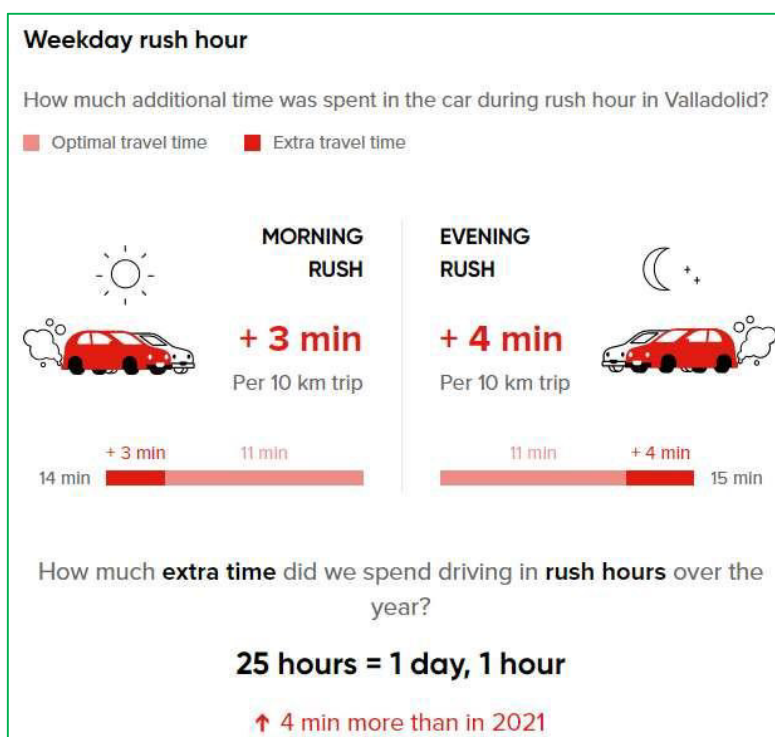
Y hay que señalar que todos los parlamentarios del PSOE votaron a favor de esta prohibición que afecta a uno de los pilares de nuestra economía y a las capas más desfavorecidas de la población, a pesar de que en ningún momento han llevado dicha propuesta en el programa electoral con el que pidieron el voto a los ciudadanos.

Desgraciadamente, Valladolid no se está librando de esta marea ecologista radical, y así, las políticas municipales de movilidad del señor Oscar Puente son un fiel reflejo de estas tesis, aplicando lo que les gusta llamar “el calmado del tráfico”, que no es otra cosa que poner cada vez más dificultades para que la gente se pueda desplazar en coche particular. Y lamentablemente, tenemos que decir que están teniendo éxito, porque cada vez el tráfico es más denso en nuestra ciudad, cada vez se producen menos desplazamientos en vehículos particulares.

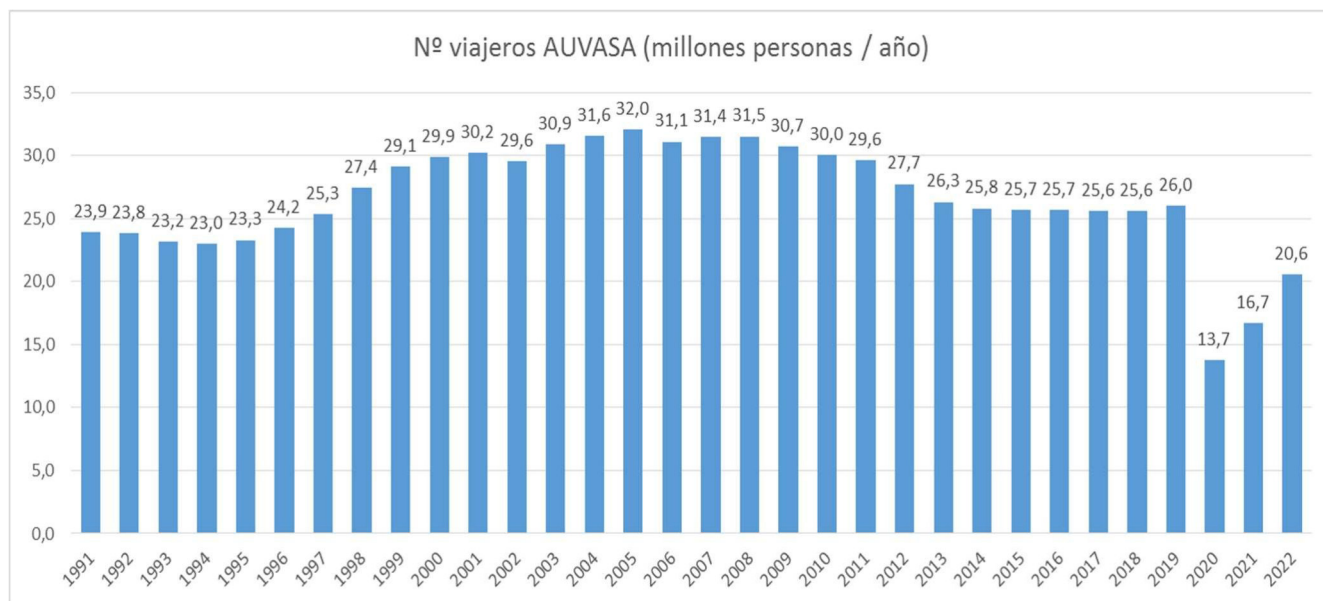
Esta disminución del tráfico en los últimos años se puede comprobar en la siguiente tabla de medidas en los puntos con más elevado tráfico de ciudad:

Punto de Medida	2017	2023	Dif.
ARCO DE LADRILLO HACIA EL CENTRO	21.769	17.835	-18,1%
ARCO DE LADRILLO HACIA MADRID	20.173	17.500	-13,3%
AVDA MADRID A CENTRO SAN AGUSTIN	20.108	10.263	-49,0%
PZA S. BARTOLOME HACIA SALAMANCA	19.806	17.082	-13,8%
ISABEL LA CATÓLICA HACIA PUENTE MAYOR	19.152	13.681	-28,6%
AVDA ZAMORA HACIA PARQUESOL 3	18.377	16.335	-11,1%
PONIENTE HACIA RINCONADA	17.120	10.556	-38,3%
ALAMILLOS A HUELGAS DESDE RAMÓN Y CAJAL	15.031	10.216	-32,0%
NICOLAS SALMERÓN A CAÑO ARGALES	15.272	11.659	-23,7%
DON SANCHO A CRUZ VERDE EN SAN JUAN	13.595	8.469	-37,7%
LOPEZ GÓMEZ A PLAZA ESPAÑA	11.948	6.296	-47,3%
DOS DE MAYO	9.855	7.823	-20,6%
AVDA SEGOVIA HACIA CENTRO	9.414	1.586	-83,2%
JUAN CARLOS I HACIA SAN ISIDRO	9.353	7.708	-17,6%
DUQUE DE LA VICTORIA	4.144	2.484	-40,1%
TOTALES	225.117	159.493	-29,2%

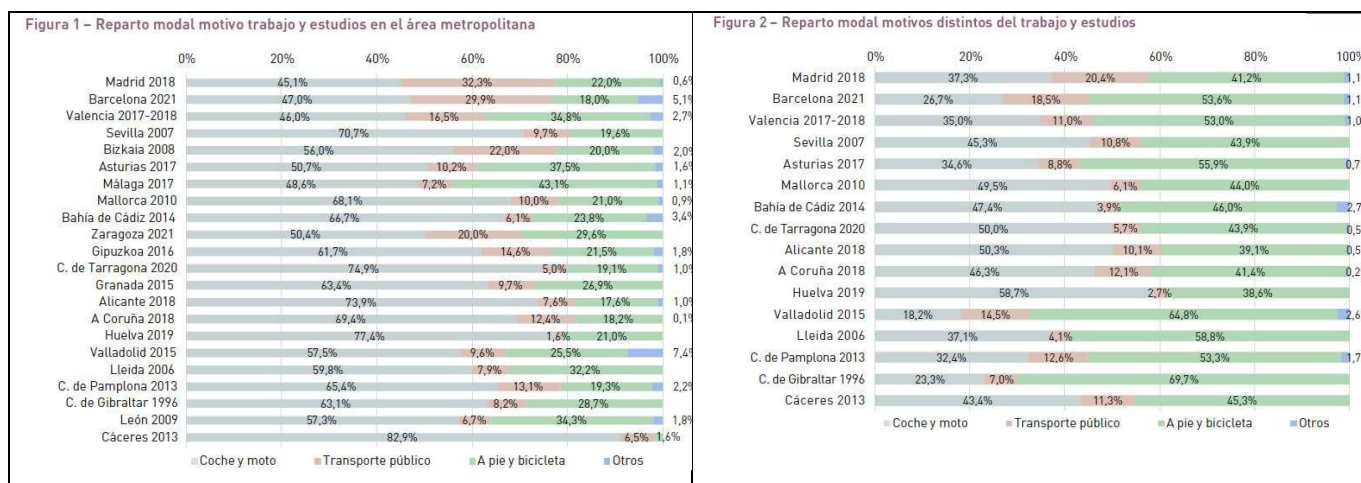
Pero a pesar de esta disminución de desplazamientos en vehículo privado, y a pesar de que cada vez hay menos coches circulando por las calles, el informe de "TomTom Traffic Index" nos señala que ha aumentado el tiempo que pedemos en los atascos, lo que quiere decir es que, aún habiendo menos coches, se circula peor en Valladolid:



Esta reducción de vehículos circulando por la ciudad (aunque más lentamente y con más atascos, como acabamos de comprobar) no se ha visto compensado por un mayor uso del transporte público, cuyo número de usuarios lleva años descendiendo desde los 32 millones de pasajeros transportados hace apenas 15 años. Es más, AUVASA ni siquiera ha recuperado aún el número de usuarios previos a la pandemia, como se puede observar en la siguiente gráfica:



Lo que no entiende el equipo de gobierno es que el hecho de utilizar el vehículo particular no es un capricho de la gente, sino que se hace, en su gran mayoría, por necesidad, básicamente para trabajo o estudio: es en este caso cuando la gran mayoría (57%) opta por el modo que más les conviene, el coche o la moto, cuando por el contrario, si el motivo es otro, solo el 18% opta elige el coche.



¿Y cuáles han sido estas **medidas del Equipo de Gobierno para hacer que el tráfico sea cada vez menos fluido**, ese eufemístico "calmado del tráfico" de resultados tan nefastos para Valladolid?

Pues un claro ejemplo ha sido la **implantación de "ciclovías"**, esa idea peregrina consistente en pintar una bici y una señal de 30 km/h sobre el asfalto de la calzada, pensando que automáticamente ese carril se convertiría por arte de magia en una vía a la que se lanzarían a circular miles de ciclistas, cosa que evidentemente no ha sucedido...

Otro ejemplo es la **supresión indiscriminada de plazas de aparcamiento**, independientemente de que fueran o no necesarias, o de si los vecinos tenían otra alternativa para estacionar sus vehículos, puesto que muchas veces se eliminaron en áreas en las que los edificios de viviendas no tenían garajes, lo que ha provocado que en ciertas zonas haya que dar vueltas y vueltas hasta dar con un hueco para aparcar.

Ese supuesto "calmado de tráfico", ese entorpecer el tráfico de manera gratuita, consiste también en el **estrechamiento de las calzadas** con el objeto de estrangular la circulación, con lo que se ha provocado que no haya espacio para las paradas de autobús (y que tengan que parar en medio de la calzada, formando largas colas detrás de ellos), y que los camiones de algunos servicios públicos (limpieza, basuras, bomberos,...) tengan grandes dificultades para girar con esos estrechamientos.

O la implantación generalizada de **carriles bus**, sin solución de continuidad, que comienzan y acaban de forma abrupta, y de muy dudoso beneficio para el servicio público, cuando lo que es innegable es el perjuicio clarísimo que causan al reducir a la mitad la capacidad de tráfico de las vías (ej. calle López Gomez)

Pero el remate final, si la ciudadanía con su voto no lo remedia en las próximas elecciones municipales del próximo mes de mayo, será la aplicación del **"Valladolid Central"**, las restricciones de tráfico que impone el gobierno de Pedro Sánchez con su Ley de Cambio Climático a través de las Zonas de Bajas Emisiones, y que en nuestra ciudad supondrán limitaciones de circulación en todo el centro urbano y gran parte de los barrios, llegando hasta Rondilla de Santa Teresa, Plaza Circular, Paseo de Farnesio y la orilla derecha del Pisuerga, un área de 3,2 km² (el equivalente 320 campos de fútbol).

Y por último, otro elemento que ha hecho empeorar el tráfico ha sido la aplicación de la limitación de velocidad a 30 km/h en el 80% de las vías urbanas de nuestra ciudad. El Ayuntamiento tenía la posibilidad de mantener el límite de 50 km/h en ciertas vías, en función del tipo y condiciones de la vía, y del tráfico que soporta, pero ha decidido aplicar la prohibición de forma indiscriminada, sin hacer un estudio del impacto que suponía.

Se dice que esta prohibición de circular a más de 30 km/h es por la seguridad del peatón, pero lo cierto es que los puntos negros de accidentes de tráfico en nuestra ciudad son históricamente las vías de alta capacidad (Paseo de Zorrilla (113), Isabel la Católica (27), Avenida de Salamanca (66), Juan Carlos I (55), Avenida de Burgos (30), Avenida de Zamora (18), Arco de Ladrillo (46), Ronda Interior (95), Daniel del Olmo(10)), con lo que no aporta gran cosa limitar a 30 km/h el restante 80% de la ciudad, aparte de estrangular el tráfico por decreto: esta medida restrictiva del 30 km/h no soluciona, ya que las causas de accidentes son otras, y muy variadas: distracciones al volante, exceso de velocidad, alcoholemia y drogas, imprudencias o infracciones del peatón, etc.

Y esto se confirma con los últimos datos sobre accidentes en vías urbanas en de Valladolid, en las que observamos que a pesar de aplicación del límite de 30 km/h, vemos que incluso han aumentado los fallecidos en vías urbanas:

(Cont.) Tabla 8.2.- Fallecidos^{1 2} en accidentes por provincias en vías urbanas

Provincias	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Valladolid	2	2	10	9	9	3	7	9

Y en cuanto los accidentes con víctimas en vías urbanas en Valladolid, son prácticamente los mismos que en los años anteriores (a pesar del límite a 30 km/h):

(cont.) Tabla 7.2.- Accidentes con víctimas por provincias en vías urbanas

Provincias	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Valladolid	466	463	560	570	543	517	394	499

Y un último dato, los hospitalizados en accidentes en vías urbanas en Valladolid en 2021 se han duplicado respecto a los del 2019 (a pesar del límite a 30 km/h)

(Cont.) Tabla 9.2.- Heridos hospitalizados en accidentes por provincias en vías urbanas

Provincias	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Valladolid	35	46	46	43	33	22	33	46

En realidad, y teniendo en cuenta los condicionantes de seguridad vial, habría que analizar más en profundidad las causas de los atropellos de peatones que se producen en Valladolid, y que no siempre tienen el culpable en el conductor del vehículo. La configuración de la ciudad, una inadecuada señalización y la falta de visibilidad en muchos pasos de peatones, o la presencia de contenedores junto a cruces que impiden la visibilidad hacen que en ocasiones sea físicamente imposible detener un vehículo garantizando los principios de seguridad y fluidez en los que se fundamente la regulación del tráfico.

Tal y como dijo el director de la Dirección General de Tráfico, Pere Navarro, en una comparecencia en el Congreso de los Diputados no hace mucho, "preocúpense de acondicionar y señalizar bien las vías públicas, que los accidentes empiezan a no ser siempre culpa de los conductores".

Con este desastroso panorama descrito, la ALTERNATIVA del Grupo Municipal VOX para mejorar el tráfico en Valladolid se estructura en 3 bloques:

- Reorganización de espacios y tiempos en la vía pública para garantizar la fluidez del tráfico:
 - Sincronización semafórica a 50 km/h en las principales arterias de nuestra ciudad:
 - Eliminación de los carriles-bus y ciclovías incompatibles con un tráfico fluido.
 - Aplicar las acciones que mejoran la seguridad vial, eliminando aquellas de "calmado del tráfico" que se han implantado para dificultar la circulación.
- Ejecución de las infraestructuras necesarias para solventar los puntos de congestión de tráfico y los problemas de aparcamiento.
- Redimensionamiento para minimizar el impacto negativo sobre ciudadanos y economía local del Valladolid Central.

1.- Reorganización de espacios en la vía pública para garantizar la fluidez

a) Sincronización semafórica a 50 km/h en las principales arterias de nuestra ciudad:

- Paseo de Zorrilla
- Avenida de Madrid/Arco de Ladrillo
- Avenida de Salamanca
- Avenida de Santander
- Avenida de Soria/Plaza Circular.

A continuación, mostramos como ejemplo de mala sincronización semafórica el recorrido en el eje Paseo de Zorrilla/Paseo de Isabel la Católica, entre Vallsur y la plaza del Poniente. En una vía de gran circulación, y respetando siempre la limitación de velocidad máxima de 50 km/h, y en condiciones de tráfico favorables, un conductor se ve obligado a hacer, al menos, **SEIS PARADAS** por semáforos en rojo, lo que evidentemente, denota la voluntad inequívoca de entorpecer el tráfico, en vez de favorecerlo, como sería lo lógico...

<p><u>Primera parada por semáforo en rojo:</u> Jardines de la Rubia, frente al Matadero</p>	
<p><u>Segunda parada por semáforo en rojo:</u> Paseo Zorrilla 83, frente al Cuatro de Marzo</p>	

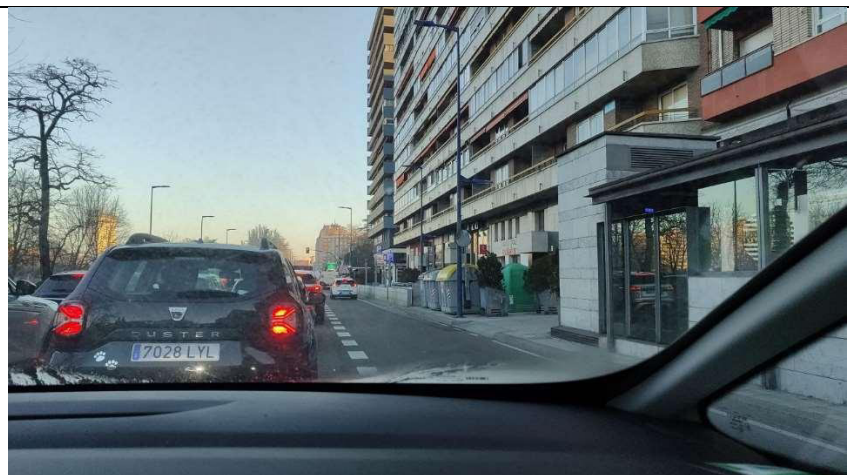
Tercera parada por semáforo
en rojo:
Plaza de Toros



Cuarta parada por semáforo
en rojo:
Hospital Militar



Quinta parada por semáforo
en rojo:
Isabel la Católica





b) Eliminación de los carriles-bus y ciclovías incompatibles con un tráfico fluido.

La implantación indiscriminada de la limitación a 30 km/h en muchas calles de nuestra ciudad, junto a carriles-bus y ciclo-vías de difícil justificación por su utilidad y uso han provocado el estrangulamiento de las grandes arterias colectoras de nuestra ciudad.

Para solucionar este problema, proponemos las siguientes acciones en las ubicaciones señaladas, medidas que se pueden hacer extensivas también a otros puntos de nuestra ciudad:

Ubicación	Propuesta
Plaza Poniente, Plaza Rinconada, Cebadería, calle Vicente Moliner, Plaza de Fuente Dorada	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperar los 2 carriles de circulación sentido entrada, eliminado la exclusividad del Carril Bus-Taxi • Suprimir la señalización de ciclovía pintada en la calzada • Recuperar la velocidad máxima de 50 km/h. • Sincronizar semáforos para no tener paradas respetando la velocidad de 50 km/h.
Calle de Lopez Gomez	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperar los 2 carriles de circulación, eliminado la exclusividad del Carril Bus-Taxi • Suprimir la señalización "ciclovía" pintada en la calzada. • Recuperar la velocidad máxima de 50 km/h. • Sincronizar semáforos para no tener paradas respetando la velocidad de 50 km/h.
Plaza España	<ul style="list-style-type: none"> • Suprimir la señalización "ciclovía" pintada en la calzada. • Aumentar la dársena para parada de autobuses fuera de los 2 carriles de circulación.
Calle de Miguel Iscar	<ul style="list-style-type: none"> • Suprimir la señalización de ciclovía pintada en la calzada • Recuperar la velocidad máxima de 50 km/h. • Sincronizar semáforos para no tener paradas respetando la velocidad de 50 km/h.
o Paseo Isabel la Católica	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperar los 3 carriles de circulación sentido Norte, eliminado la exclusividad del Carril Bus-Taxi • Recuperar los 2 carriles de circulación sentido Sur, desplazando el carril-bici fuera de la calzada. • Recuperar la velocidad máxima de 50 km/h.

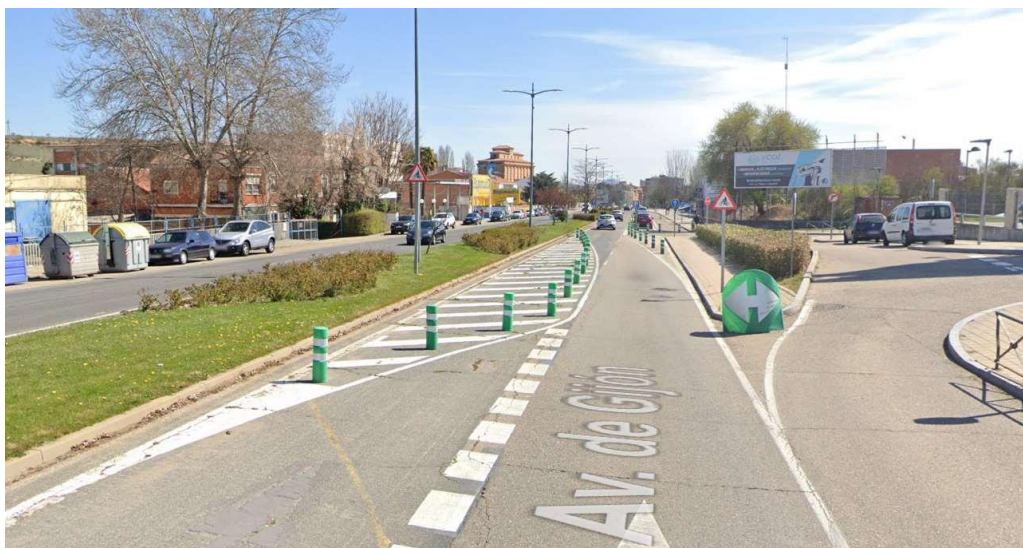
	<ul style="list-style-type: none"> • Sincronizar semáforos para no tener paradas respetando la velocidad de 50 km/h.
o Puente del Poniente	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperar los 2 carriles de circulación sentido entrada, eliminado la exclusividad del Carril Bus-Taxi • Recuperar la velocidad máxima de 50 km/h.
o Puente Mayor	<ul style="list-style-type: none"> • Suprimir la señalización “ciclovía” pintada en la calzada. • Recuperar la velocidad máxima de 50 km/h.
o Puente Isabel la Católica	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperar los 2 carriles de circulación sentido Oeste, eliminado la exclusividad del Carril Bus-Taxi • Recuperar la velocidad máxima de 50 km/h.
o Calle Gamazo, Dos de Mayo, Labradores, Nicolás Salmerón, Labradores	<ul style="list-style-type: none"> • Suprimir la señalización “ciclovía” pintada en la calzada. • Recuperar la velocidad máxima de 50 km/h.
o Avenida de Gijón	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperar los 2 carriles de circulación sentido entrada, desplazando el carril-bici fuera de la calzada. • Recuperar la velocidad máxima de 50 km/h. • Sincronizar semáforos para no tener paradas respetando la velocidad de 50 km/h.

c) Aplicar acciones de mejora de la seguridad vial:

Se propone, mejorar la seguridad y visibilidad en pasos de peatones y en cruces para reducir el riesgo de accidentes, aplicando las siguientes mejoras:

- Aumentar el tiempo de paso en semáforos peatonales
- Desplazar las Zonas cargas y descargas y Contenedores emplazados junto a pasos de peatones y cruces (falta visibilidad)
- Iluminar los pasos de peatones (Farolas LED con sensor de movimiento)

También se propone eliminar todas aquellas medidas de “calmado del tráfico” que entorpecen la circulación (tipo “adelgazamiento viario” o “chicanes”), como por ejemplo, la chicane de la Avenida de Gijón, causa de numerosos accidentes (por suerte, leves casi todos):



2.- Ejecución de las infraestructuras necesarias para solventar los puntos de congestión de tráfico y los problemas de aparcamiento.

El Ayuntamiento, junto al resto de administraciones, en cuanto a titulares de algunas de las vías incluidas en las siguientes propuestas, debe hacer un esfuerzo inversor en infraestructuras que mejoren la circulación en las zonas de tráfico lento o saturado. En concreto, pensamos que se deberían acometer los estudios necesarios para las siguientes obras:

- Construir un túnel urbano en el Paseo de Zorrilla en su intersección con la calle Hospital Militar, con una rotonda para resolver el cruce en superficie.
- Construir un túnel urbano en la Avenida de Zamora en su intersección con Camino Viejo de Simancas, con una rotonda para resolver el cruce en superficie, para mejorar también accesos a Vallsur, y dar salida al crecimiento del barrio el Peral.
- Construir un túnel urbano en la Avenida de Zamora en su intersección con la Carretera de Madrid, con una rotonda para resolver el cruce en superficie, y recuperar el paso elevado del ferrocarril para uso como vía para el tráfico rodado cuando se finalice el bypass de mercancías.
- Demandar al Ministerio de Fomento la construcción del tercer carril en la autovía en el tramo entre Valladolid y Laguna de Duero, al ser la vía de acceso a Valladolid de máxima densidad de tráfico.
- Ejecutar los nuevos aparcamientos (subterráneos o en altura) para resolver los problemas que sufren tanto en el centro como los barrios: ampliación parking de Paseo Isabel la Católica, ampliación parking de la Feria de Muestras, puesta en funcionamiento del Parking de la Victoria, parking Delicias-Estación.
- Recuperar las dársenas para paradas de autobús fuera del carril de circulación, para evitar que el autobús bloquee la circulación:



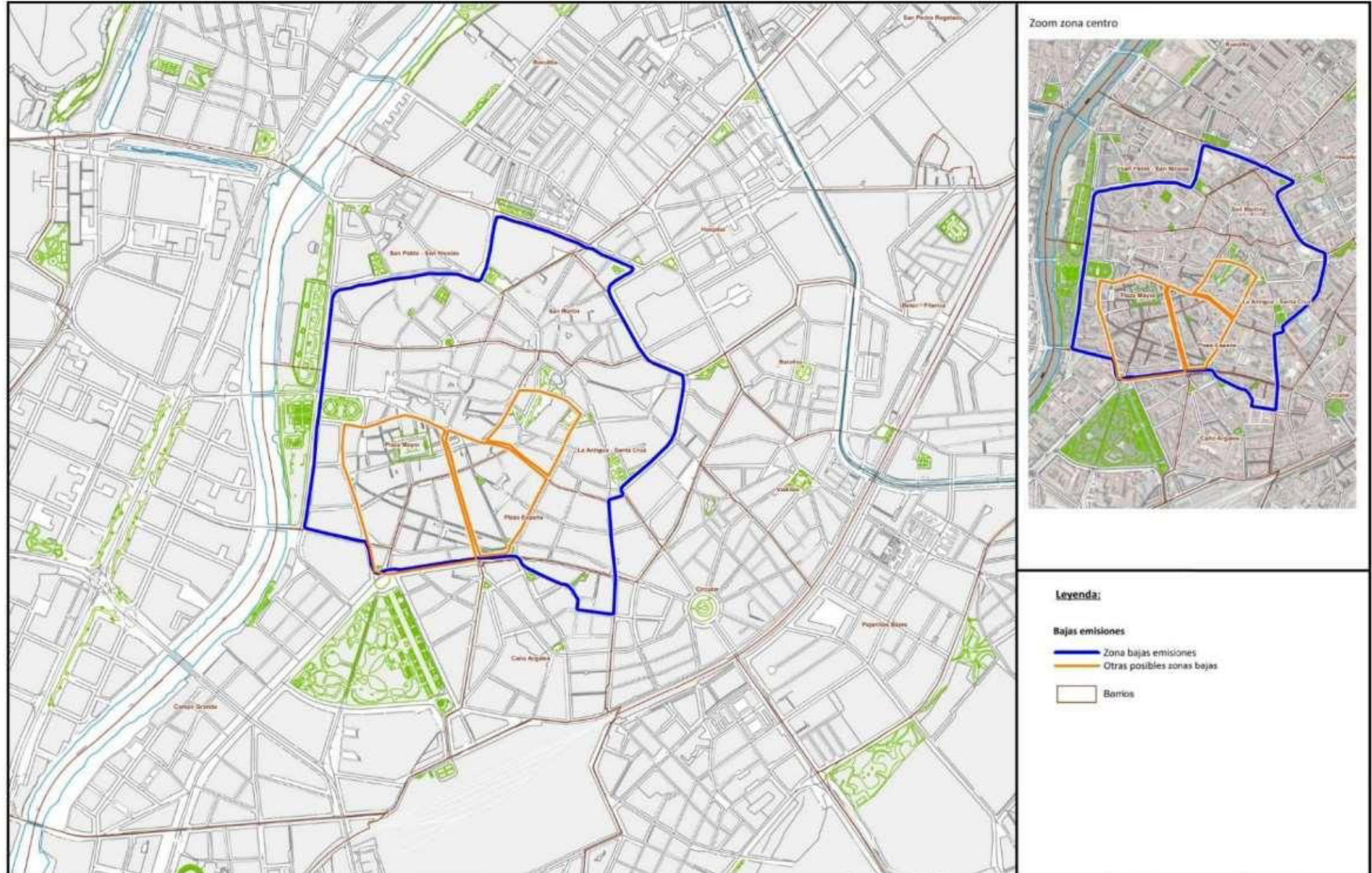
Reducción al mínimo del área del "Valladolid Central."



Este Grupo Municipal no está de acuerdo con la dimensión del "Valladolid Central", la ZBE propuesta por el equipo de gobierno, puesto su objetivo no es solucionar ningún supuesto problema de contaminación (que Valladolid no tiene), como el el propio Ayuntamiento reconoce en sus informes anuales de Calidad del Aire, así como en los documentos aportados, donde no figura ningún dato de estaciones de medición que indiquen una mala calidad de aire o la superación de los niveles legales de emisiones contaminantes en el municipio de Valladolid, que pudiera justificar el establecimiento de la ZBE de las dimensiones planteada.

Pero es que en el expediente público para la aprobación de esa ZBE ni siquiera **se justifica ni se cuantifica la reducción de emisiones que se pretende conseguir con la implantación de la ZBE de esas dimensiones: No hay un censo ni inventario de emisiones contaminantes en Valladolid** (óxidos de Nitrógeno (NO_x, NO₂, N₂O), monóxido de carbono (CO), óxidos de Azufre (SO_x), micropartículas (PM₁₀, PN_{2,5}), ozono (O₃)), **no se indica de qué niveles de contaminación se parte, ni a qué niveles de contaminación se pretende llegar con la implantación de restricciones de circulación.**

Y abundando en este argumento, existen múltiples informes que acreditan que la contaminación atmosférica en las ciudades no viene únicamente causada por las emisiones contaminantes de los automóviles de turismo, y demás vehículos de transporte de mercancías y pasajeros, sino que existen múltiples orígenes de emisiones contaminantes, como pueden ser las de origen industrial o las de origen en calderas de calefacción y agua caliente sanitaria de viviendas o edificios de uso terciario, aspectos que omite tratar este equipo de gobierno.

La ALTERNATIVA que propone este Grupo municipal VOX es una extensión mínima para la ZBE a la que nos obliga la Ley de cambio Climático (que hay que cumplir, en lo que conseguimos derogarla), ocupando una superficie que son las zonas ya peatonales existentes en el centro de la ciudad, y que por cierto, coincide casi completamente con una de las propuestas de ZBE que ya se incluía en el PIMUSSVA aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Valladolid (zona en AMARILLO en el plano siguiente):



 Ayuntamiento de Valladolid	CONSULTOR: 	TÍTULO DEL ESTUDIO: Actualización-Revisión del PIMUVA y su transformación en el Plan Integral de Movilidad Urbana, Sostenible y Segura de la Ciudad de Valladolid (PIMUSSVA)	TÍTULO DEL PLANO: Zonas de bajas emisiones	ESCALA: FECHA: Febrero 2021	Plano n°: Página n°:
---	--	--	--	--	---------------------------------------

En definitiva, los ayuntamientos, incluido el de Valladolid, tiene la **obligación legal** (artículo 7 de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial), de **regular los usos de las vías urbanas para la necesaria fluidez del tráfico rodado**, extremo que se ha visto en esta moción que no se cumple, por lo que, con el propósito de impulsar una verdadera política que facilite la movilidad, tenga un menor coste medioambiental, ahorre tiempos de desplazamiento y dinero a los vallisoletanos, y además, redunde en una mayor seguridad vial, el Grupo Municipal VOX presenta los siguientes

ACUERDOS

PRIMERO: El Pleno del Ayuntamiento de Valladolid insta al gobierno municipal a realizar cuantas acciones sean necesarias para mejorar el tráfico en nuestra ciudad, abriendo un debate con la ciudadanía y sus representantes sociales y económicos.

Para este debate de mejora del tráfico se estudiarán, y en su caso se optimizarán las medidas propuestas en esta moción:

- Reorganización de espacios y tiempos en la vía pública para garantizar la fluidez del tráfico rodado, como exige el artículo 7 de la Ley de Tráfico:
 - Sincronización semafórica a 50 km/h en las principales arterias de nuestra ciudad: Paseo de Zorrilla, Avenida de Madrid/Arco de Ladrillo, Avenida de Salamanca, Avenida de Santander, Avenida de Soria/Plaza Circular.
 - Eliminación de los carriles-bus y ciclovías incompatibles con un tráfico fluido.
 - Aplicar las acciones que mejoran la seguridad vial (por ejemplo, visibilidad del peatón), eliminando aquellas de "calmado del tráfico" que se han implantado para dificultar la circulación (por ejemplo, "adelgazamiento viario" o "chicanes").
- Ejecución de las infraestructuras necesarias para solventar los puntos de congestión de tráfico y los problemas de aparcamiento.
- Redimensionamiento al mínimo del Valladolid Central para disminuir el impacto negativo sobre ciudadanos y economía local.

SEGUNDO: El Pleno del Ayuntamiento de Valladolid expresa su rechazo institucional a la decisión del Parlamento Europeo de PROHIBIR la comercialización de vehículos de gasolina, diésel e híbrido a partir del año 2035, lo que perjudica a un sector fundamental de nuestra economía, como es la industria de la automoción, y a la ciudadanía con rentas más bajas, o de las zonas rurales y más despobladas, que tendrán muy difícil poder acceder al vehículo eléctrico.

En Valladolid, a 7 de septiembre de 2021

Javier García Bartolomé
Portavoz del Grupo Municipal VOX

AL AYUNTAMIENTO PLENO

MOCIÓN PARA FAVORECER LA PRÁCTICA DEL DEPORTE ENTRE LOS JÓVENES DE VALLADOLID

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Valladolid, una ciudad deportiva y universitaria

Valladolid, es indiscutiblemente una ciudad universitaria. La Universidad de Valladolid, a la que se suma la Universidad privada Miguel de Cervantes, consolidan Valladolid como ciudad referente en la selección de facultades de los estudiantes españoles. Los servicios que ofrece la Universidad de Valladolid, su propia excelencia reconocida y cada vez más consolidada (cabe mencionar que la UVa ha sido seleccionada por primera vez entre las mejores 1.500 universidades del mundo, junto a otras 30 universidades nacionales, en la edición 2023 del prestigioso ranking QS, publicada en junio de 2022), y la propia calidad de vida que ofrece nuestra ciudad, hacen de Valladolid un buen destino universitario.

Pero, además, Valladolid ha sabido convertirse en una ciudad importante para el deporte, promoviendo su participación entre los ciudadanos, dotando a la ciudad de servicios y espacios que permiten la práctica del mismo y logrando un buen reconocimiento nacional e internacional gracias a la celebración de torneos importantes en nuestra ciudad y participando de ellos deportistas de élite de Valladolid.

No hay que olvidar que, como ya mencionamos en la propuesta que hicimos ante este pleno en 2019, nuestra ciudad cuenta con una potente estructura en la práctica de alto rendimiento, con un número importante de deportistas y clubes deportivos que compiten en la élite del deporte en nuestro país, siendo este uno de los signos que nos identifican y que aportan un valor añadido a nuestra ciudad. El aumento de atletas federados, clubes y entidades deportivas, obligan a conseguir los recursos económicos e infraestructuras necesarios para permitir el buen desarrollo del talento y potencial de nuestros deportistas y de nuestra ciudad en este ámbito.

Dado el gran número de deportistas que emanan de nuestra Universidad, y dada la necesaria relación que debe forjarse entre el deporte y la universidad, creemos necesario mirar hacia esta unión y reforzarla. Teniendo en cuenta los datos que nos proporciona la UVa, de los 20.510 estudiantes de la Universidad, quedando excluidos de este dato los estudiantes de doctorado y los estudiantes del programa para mayores, 9.793 estudiantes están inscritos en alguna actividad deportiva. De los 9793 participantes a actividades deportivas, 5.656 son hombres y 4.137 son mujeres. Además, 240 de ellos son deportistas

de alto rendimiento. Por todo ello, consideramos que los datos son lo suficientemente significativos como para tenerlos en cuenta y pedir el respaldo a este colectivo desde el Ayuntamiento de Valladolid.

Además, no hay que olvidar que el deporte es un elemento necesario para el buen desarrollo de nuestros jóvenes, pero que además será siempre transmisor de valores que van más allá del bienestar y la salud de nuestros estudiantes y que son dignos de proteger y fomentar para las futuras generaciones de los jóvenes de nuestra ciudad, tales como la constancia y la disciplina, el trabajo en equipo, la competitividad o el propio afán de superación.

En este sentido, creemos que el Ayuntamiento puede y debe jugar un importante papel para favorecer la práctica del deporte durante la etapa universitaria. El convenio firmado en este ámbito entre Ayuntamiento y Universidad de Valladolid se circunscribe en exclusiva a la cesión mutua de espacios deportivos para la práctica del deporte, lo cual entendemos como una colaboración más que necesaria pero que, por desgracia, no llega a ser suficiente.

Reiteramos lo ya expuesto en el pleno de noviembre de 2019, que es la necesidad de desarrollar acciones conjuntas con el objetivo de promover y facilitar la práctica deportiva durante la etapa universitaria. Hay que ser consciente de la dificultad de compatibilizar los estudios universitarios con la práctica de un deporte de alto rendimiento, incluso a veces conciliarlo con otras cargas como puedan ser laborales para mantener económicamente el año académico y/o la práctica de las actividades deportivas.

De ahí que veamos la necesidad de que Ayuntamiento y Universidad aúnen fuerzas y recursos para facilitar a nuestros jóvenes universitarios el estudio de sus carreras y la continuidad de la práctica deportiva, apoyando especialmente la práctica del deporte de alto rendimiento, y por ello proponemos, entre otras medidas, que el Ayuntamiento y la Universidad de Valladolid firmen un acuerdo de colaboración para desarrollar un programa de becas deportivas para deportistas de alto rendimiento, programa de becas cofinanciadas entre ambas instituciones.

Déficit en las conexiones del transporte público con las instalaciones deportivas de la ciudad

Una cosa es predicar y otra dar trigo. Podemos presumir de nuestro sistema público de transporte en la ciudad. También de nuestras instalaciones deportivas. También se puede presumir de que desde el Ayuntamiento de Valladolid se fomenta el uso del transporte público. Pero lo cierto es que dos de los grandes campus deportivos que se ubican en la ciudad, el Complejo Deportivo Ciudad de Valladolid, de titularidad municipal, y el Campus Deportivo Fuente la Mora, de la Universidad de Valladolid, carecen de servicio de transporte público. Ambos campus deportivos están a una escasa distancia (10 minutos

andando) por lo que un servicio de autobús o una parada cercana podría dar servicio a ambas. Sin embargo, la parada más cercana a cualquiera de las dos instalaciones está a 30 minutos caminando. Tomando como referencia el campus de Fuente la Mora por ejemplo, las paradas de autobús más cercanas serían:

- Plaza Carmen Ferreiro – parada línea 2: distancia de 3 km (40 minutos caminando).
- Avenida Valle Esgueva 87, esquina Paseo Belén – parada línea 8: distancia de 2.5 km (30 minutos caminando).
- Calle del Cometa – parada línea 7: distancia de 2.5 km (30 minutos caminando).

Precisamente, si queremos fomentar la práctica deportiva entre nuestros jóvenes y apoyar el entrenamiento de alto rendimiento de nuestros estudiantes universitarios, resulta innegable la necesidad de dotar a estas instalaciones deportivas de un acceso directo gracias al transporte público y sin necesidad de caminar un mínimo de 30 minutos para acceder a ellas.

Teniendo presente todo lo anterior, el Grupo Municipal de Ciudadanos en el Ayuntamiento de Valladolid y, en su nombre, el concejal que suscribe propone el debate y aprobación en el Pleno ordinario de fecha 7 de marzo de 2023 de los siguientes:

ACUERDOS

1. Instar al Ayuntamiento de Valladolid para promover la firma de un convenio de colaboración con la Universidad de Valladolid para desarrollar una línea de becas deportivas para deportistas de alto rendimiento que estudien en la universidad, así como para fomentar la práctica deportiva en el seno de la Universidad.
2. Instar a la Concejalía de Movilidad para la puesta en marcha de una línea de autobús o bien añadir una parada en alguna de las líneas ya existentes que conecte la ciudad de Valladolid y las distintas sedes universitarias con los Campus Deportivos Ciudad de Valladolid y Fuente la Mora.

En Valladolid, a 1 de marzo de 2023

Pablo Vicente de Pedro
Portavoz Grupo Municipal Ciudadanos



AL AYUNTAMIENTO PLENO

MOCIÓN PARA QUE EL EQUIPO DE GOBIERNO RECONOZCA SU ERROR CUANDO VOTÓ EN CONTRA DEL APARTADO 3 DEL PUNTO 2.3.d) DEL PLENO DE 13 DE DICIEMBRE Y PIDA DISCULPAS A LOS VECINOS DE VALLADOLID POR ESTE HECHO.

El pasado 7 de julio de 2021 el Gobierno de España aprobó el Proyecto de Ley Orgánica 10/2022 de Garantía Integral de la Libertad Sexual (conocida popularmente como Ley del “solo sí es sí”) y su remisión a las Cortes.

El Congreso de los Diputados la dio luz verde definitiva el 26 de agosto de 2022 con 205 votos a favor. Solo PP y VOX votaron en contra y la CUP se abstuvo. El 6 de septiembre de ese mismo año se publicó en el Boletín Oficial del Estado, entrando en vigor el 7 de octubre.

El primer agresor sexual beneficiado por esta Ley se produjo el mismo día de la entrada en vigor de la misma por auto de la Audiencia de Madrid. La primera rebaja de penas en Valladolid se produjo el 23 de noviembre.

El Grupo Municipal del Partido Popular en este Ayuntamiento presentó en el Pleno ordinario del pasado 13 de diciembre una moción en la que proponía, entre otras cosas, instar al Gobierno de España a la reforma inmediata de la Ley Orgánica 10/2022 de Garantía Integral de la Libertad Sexual, al objeto de corregir los efectos indeseados que su aplicación estaba produciendo. El equipo de Gobierno votó en bloque en contra de estos acuerdos.

El 6 de febrero de 2023 el Grupo Socialista en el Congreso presentó una Proposición de Ley para modificar la denominada Ley del “solo sí es sí” que a día de hoy todavía no ha sido debatida.

Hasta ahora, casi 700 condenados por delitos de índole sexual han visto rebajadas sus penas de cárcel y al menos 65 agresores han sido puestos en libertad. Una situación de la que ya advirtieron juristas, el Consejo de Estado e incluso el Consejo General del Poder Judicial durante el periodo de tramitación de la norma. El daño que está produciendo esta Ley Orgánica es irreparable, la alarma social es evidente y el Gobierno de España lentamente reacciona para corregir lo que todo el mundo reconoce como una chapuza o despropósito legislativo.

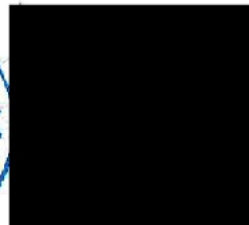


Por todo ello, el Grupo Municipal Popular presenta al Pleno ordinario de 7 de marzo de 2023 para su consideración la siguiente:

MOCIÓN

El Pleno del Ayuntamiento de Valladolid insta al equipo de Gobierno Municipal a que reconozca su error cuando votó en contra del apartado 3, de la Moción recogida en el punto 2.3.d) del Orden del día del Pleno Ordinario de 13 de diciembre de 2022, donde se recogía la necesidad de que se reformase de manera inmediata la Ley Orgánica 10/2022 de Garantía Integral de la Libertad Sexual, y a que pida disculpas a los vecinos de Valladolid por este hecho.

Valladolid, a 1 de marzo de 2023



Irene Núñez Martín

Portavoz del Grupo Municipal Popular



AL AYUNTAMIENTO PLENO

MOCIÓN PARA QUE EL EQUIPO DE GOBIERNO NO MALGASTE RECURSOS PÚBLICOS EN ELEMENTOS QUE DISTORSIONEN O PERJUDIQUEN EL PAISAJE URBANO, LOS EDIFICIOS PROTEGIDOS POR EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA Y LOS BIENES DE INTERÉS CULTURAL DE VALLADOLID.

Valladolid atesora un papel trascendental a lo largo de la historia; una significativa posición que ha forjado nuestra personalidad y nos ha legado un importante patrimonio cultural, histórico y artístico, y que ha conformado en gran medida la disposición del trazado urbano y la buena imagen de nuestra ciudad. Esa historia y patrimonio cultural y artístico, además de proporcionar a todos los vallisoletanos una imagen amable y de orgullo por nuestra ciudad, son fuente de riqueza y dinamización económica en la medida en que son un relevante recurso para el sector turístico.

Las calles de Valladolid, especialmente del centro histórico, se llenan todos los días de viandantes vallisoletanos y foráneos, que en muchos casos, tienen que contemplar con asombro cómo el equilibrio urbanístico, arquitectónico y artístico de la ciudad se ve desfigurado por elementos extraños, como son las calles peatonales pintadas de colores del centro, la barrera acústica, los toldos vegetales o las grandes macetas de colores estridentes; elementos todos ellos que no respetan el entorno ni el patrimonio cultural y artístico.

Muchos de estos elementos discordantes ubicados en varios puntos de nuestra ciudad forman parte del proyecto de "innovación" denominado *Urban Green Up*; un proyecto que, en la práctica totalidad de sus acciones, ha resultado fallido, no aportando ningún efecto innovador positivo para Valladolid. Estos elementos entorpecen y distorsionan el paisaje urbano y el entorno de los declarados bienes de Interés Cultural de Valladolid.

Por todo ello, el Grupo Municipal Popular presenta al Pleno ordinario de 7 de marzo de 2023 para su consideración la siguiente:



MOCIÓN

PRIMERO. - Instar al equipo de Gobierno municipal a que aborde de forma urgente el arreglo de las fallidas calles peatonales pintadas de colores optando por una solución definitiva, duradera, que evite el asfalto y las pinturas de colores, y mantenga el equilibrio con el conjunto histórico y artístico del centro urbano.

SEGUNDO. - Instar al equipo de Gobierno municipal a retirar de forma inmediata los siguientes elementos:

- a) La barrera acústica vegetal del Paseo del Hospital Militar.
- b) Las macetas polinizadoras ubicadas en el centro de la ciudad.
- c) Los toldos vegetales de la calle Santa María.
- d) Los jardines verticales móviles.

Valladolid, a 1 de marzo de 2023



Irene Núñez Martín
Portavoz del Grupo Municipal Popular