

DÉCIMO CONGRESO CIUDADES QUE CAMINAN

La calle es la vida

VALLADOLID 19 | 20 | OCTUBRE

Valladolid

Alberto Gutiérrez Alberca

Concejal de Tráfico y Movilidad





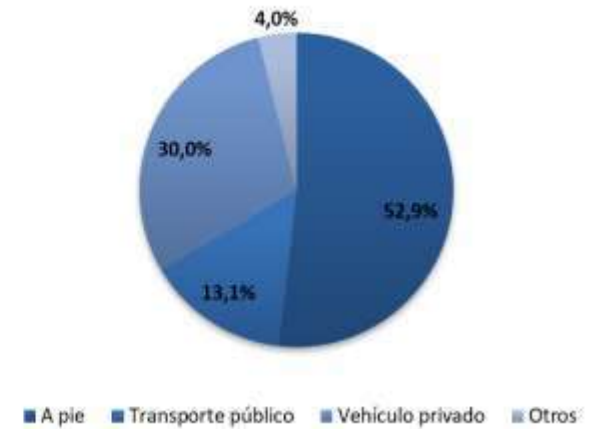
La calle es la vida



197,9 km²

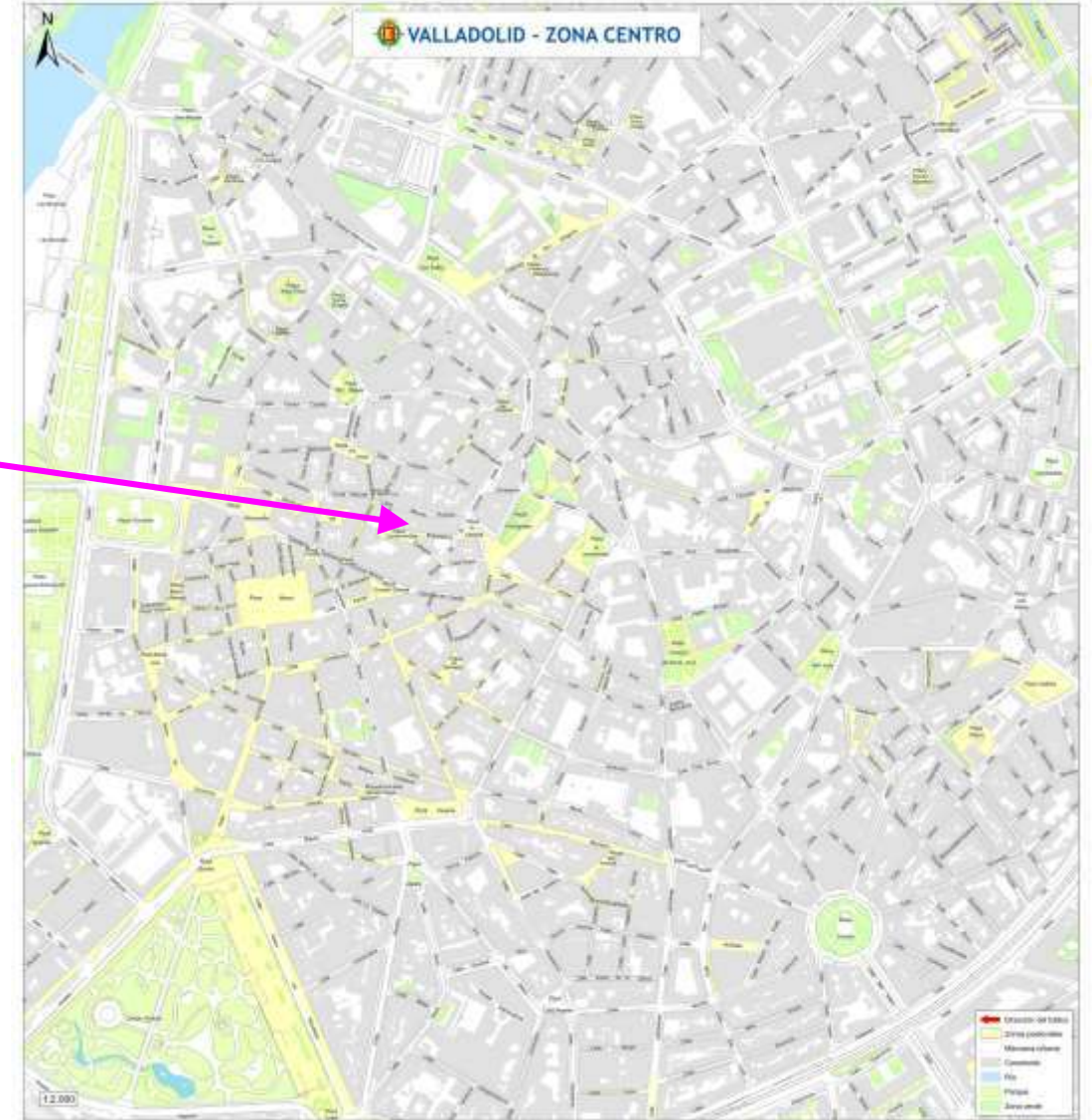
295.639 hab.

Modo_básico	2005		2015	
	Viajes PIMUVA	% PIMUVA	Viajes PIMUSSVA (*)	% PIMUSSVA
A pie	445.435	54,5%	346.555	52,9%
Transporte público colectivo	104.318	12,8%	85.538	13,1%
Vehículo privado (**)	230.012	28,1%	196.874	30,0%
Otros	37.558	4,6%	26.349	4,0%
Total general	817.322	100,0%	655.316	100,0%





La calle es la vida



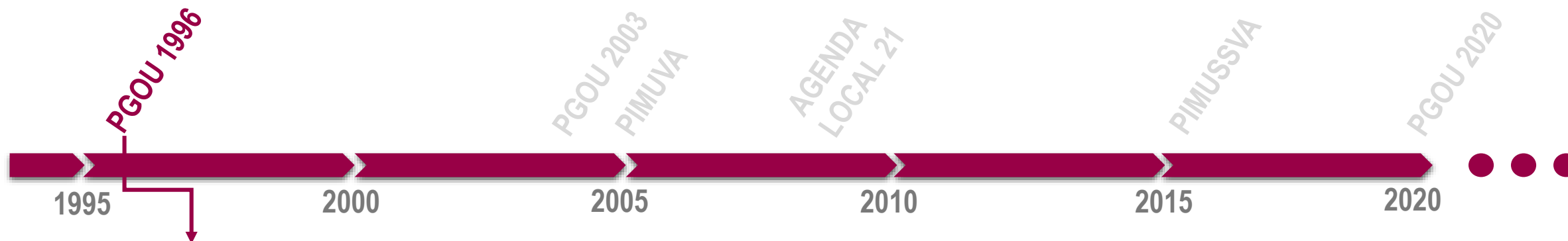


La calle es la vida





SOPORTE JURÍDICO-ESTRATÉGICO



- Actualización PGOU 1984.
- Punto 3.2.5 “Reorganización del sistema viario para un tráfico tolerable desde el punto de vista ecológico y social.”
 - 3. “...atender de forma adecuada los **modos peatonal**”
- Art. 143 Condiciones del Viario:
 - Calles exclusivamente **peatonales**, o con posibilidad de coexistencia con el automóvil y el transporte público, sin diferencia de superficies para distintos tráfico.

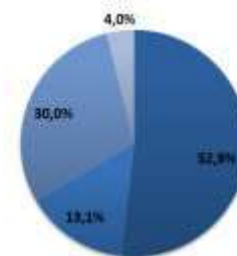
Plan de Acción III (2009-2011)

> espacio peatón.

Plan Acción IV (2009-2015)

Consolidación peatón.

PIMUSSVA



■ A pie ■ Transporte público ■ Vehículo privado ■ Otros

Plan Acción V (2016-2020)

- Multimodalidad.
- Fomento viajes no motorizados.
- Distribución equitativa espacio público.



Adecuación de las márgenes de los ríos Pisuerga y Esgueva para facilitar su uso peatonal y ciclista (discontinuidades)



Adaptación de itinerarios peatonales mejorando las condiciones de accesibilidad y seguridad vial (Pº Zorrilla)



Actuación
sobre
entorno y
patrimonio
históricos





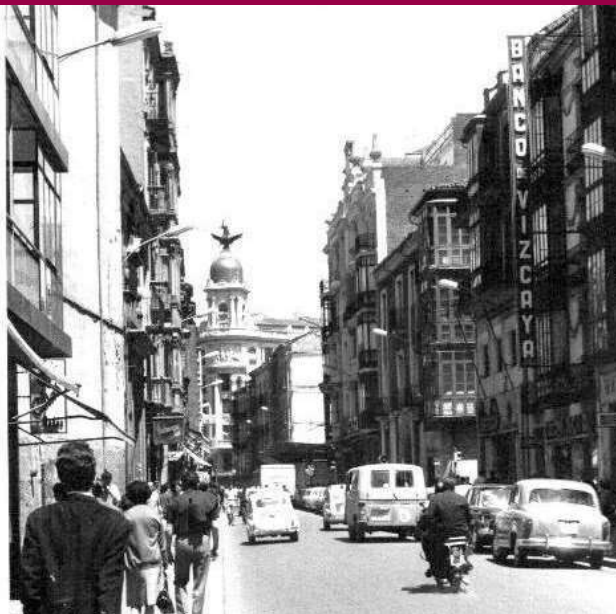
Catedral e Iglesia de Santa María de la Antigua



Obras de peatonalización de la calle Cadenas de San Gregorio, posiblemente la primera actuación de peatonalización



La calle es la vida



Calle Santiago,
peatonalizada en 1985





La calle es la vida



Evolución de la plaza Mayor (1950-1978-2018)



La calle es la vida



Plaza de Zorrilla (1965-2018)



La calle es la vida



Actuaciones
sobre
entornos
hostelero y
comercial





La calle es la vida



Plaza de San Miguel 2009. Recuperación de espacio y elevación de la calzada a la altura de la acera



La calle es la vida



Calles Regalado y Claudio Moyano. Entorno histórico y zona comercial



La calle es la vida



Calles Menéndez Pelayo y María de Molina. Zona comercial y de gestión.



Calles Menéndez Pelayo y María de Molina



Calle Cádiz. Actuación y mejora en el barrio de las Delicias



Estudio de evaluación sobre actuaciones en materia de movilidad urbana en la ciudad de Valladolid

Peatonalización del Casco Histórico





El **objetivo principal** de este estudio consiste en analizar la situación actual del Casco Histórico de Valladolid e identificar los posibles problemas, necesidades y oportunidades que aparecen en el ámbito para así formular una propuesta de peatonalización para el casco urbano.

Desde un punto de vista técnico, la **peatonalización está justificada** por tres razones fundamentalmente:

- 1.- El flujo de peatones en la zona es mayor que el flujo de vehículos, ya que estamos hablando de una zona poco accesible con importantes puntos atractores como El Corte Inglés y otras grandes marcas textiles.
- 2.- Forma parte de un área comercial y pertenece al casco histórico, resulta razonable potenciar los desplazamientos a pie, además de crear espacios estanciales donde se favorezcan las relaciones entre los habitantes y se mejore su calidad de vida.
- 3.- De esta manera se contribuye a completar una zona peatonal que actualmente se encuentra dividida en varias islas a través de las calles de María de Molina, Menéndez Pelayo y Claudio Moyano.



Tabla 15. Viajes generados y atraídos según modo.

Macrozona	Generados		Atraídos	
	Viajes	%	Viajes	%
CENTRO				
A pie	41.514	60,9%	72.116	65,6%
Transporte Público	8.983	13,2%	22.649	20,6%
Vehículo privado	15.459	22,7%	13.241	12,0%
Otros	2.161	3,2%	1.970	1,8%
Total	68.117	100,0%	109.975	100,0%

Figura 71. Viajes generados según modo.

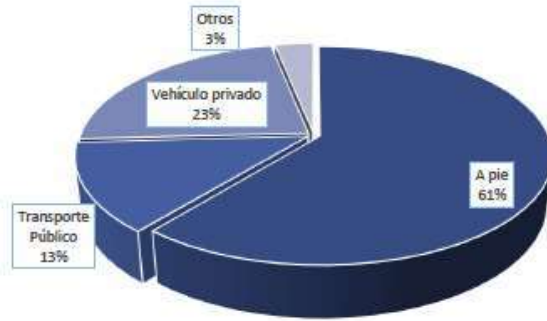
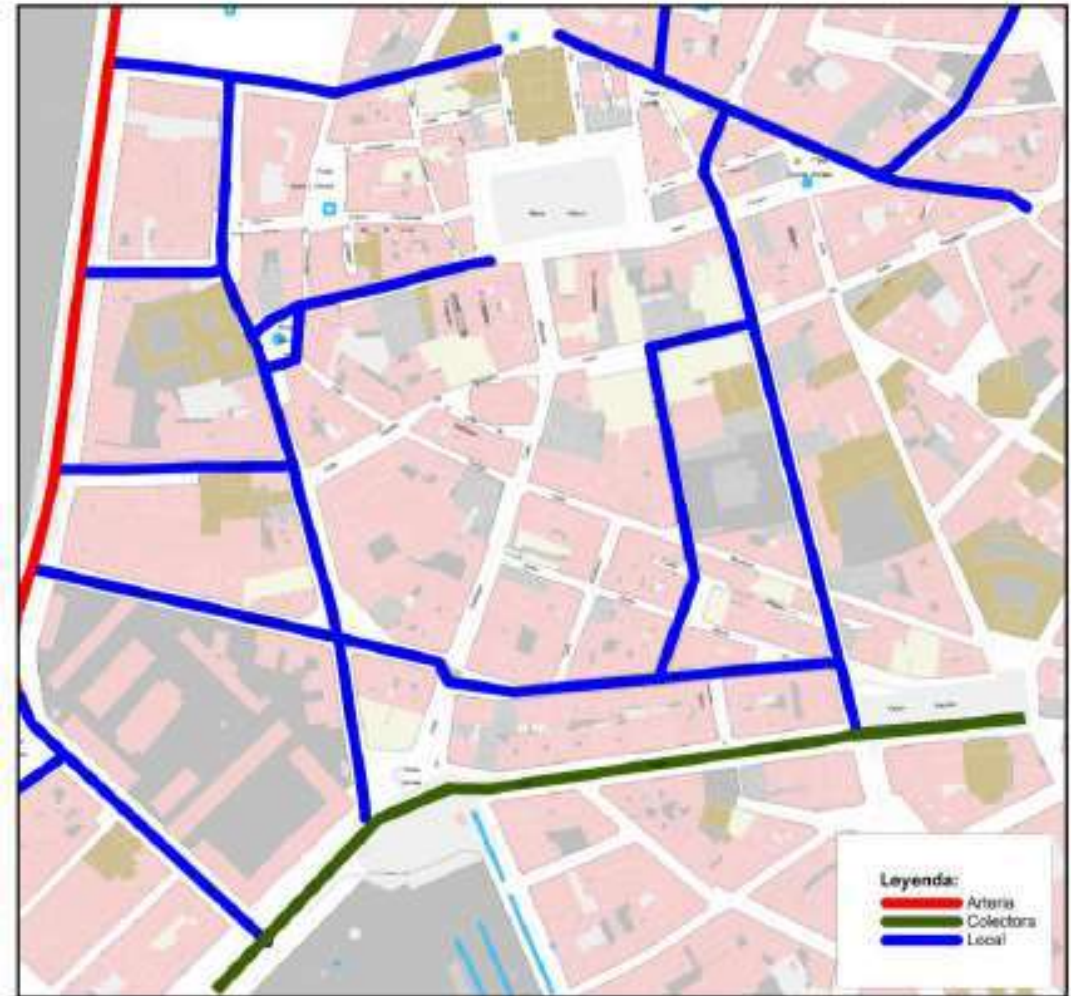


Figura 72. Viajes atraídos según modo.



Figura 10. Jerarquización del viario.





A la vista de los resultados obtenidos a lo largo del estudio, se concluyó que otorgar prioridad a los ciudadanos que se desplazan a pie o en sistemas de transporte no motorizados en el casco urbano, aportará importantes beneficios a la convivencia y la tranquilidad del espacio público, así como a la calidad ambiental urbana. Algunos de los beneficios obtenidos son los siguientes:

- Mejora del bienestar de los **residentes** al reducirse el ruido y la contaminación atmosférica y aumentarse la superficie destinada a su movilidad.
- Mejora de la calidad de vida de los **comerciantes** de la zona e incremento de su volumen de negocio. La transformación del área en una zona peatonal, potencia el aumento del número de personas que transitarán por esas calles produciéndose un incremento potencial del número de clientes.
- Mejora de los itinerarios peatonales y reducción del riesgo de accidentes viarios para el **conjunto de los ciudadanos**, aunque no habiten o trabajen en el Casco Histórico de Valladolid.



Accesibilidad -
Movilidad
vertical



CALLE ESTORNINO

CALLE ÁNADE

CALLE ORIOL





ALGUNOS ASPECTOS A TENER EN CUENTA

- Materiales
- Diseño
- Ejecución





ACTUACIONES PARALELAS IMPRESCINDIBLES:

- Regulación y control de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) (pesos y horarios; implicación de los comerciantes y distribuidores).
- Regulación y control de las Terrazas de hostelería (horarios, mobiliario y ocupación).
- Regulación y control de bicicletas y VMP. Aparcamientos.



CALLES CONECTADAS... ¡CON LA ESCUELA!

Hacer seguro y atractivo el camino de casa al colegio, es una vía para ir recuperando espacios para la infancia y para ir haciendo más habitables nuestras calles y plazas.

Los proyectos de camino escolar sitúan en el centro de la acción pública y del interés social, las necesidades de movilidad de niñas y niños, con el fin de crear unas condiciones adecuadas en sus desplazamientos cotidianos.

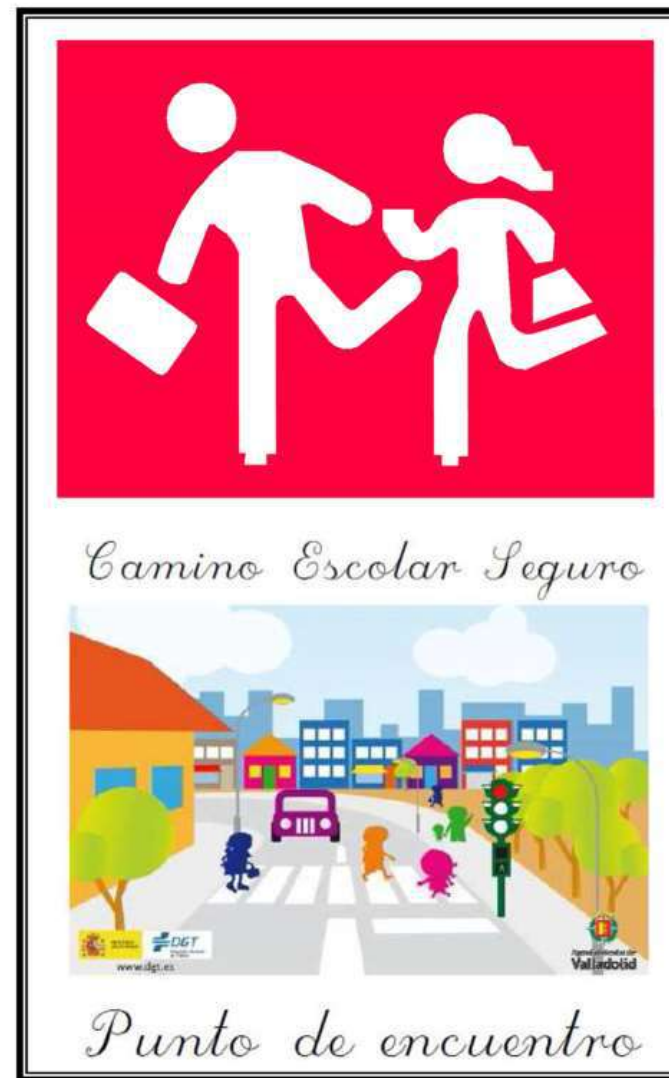
El objetivo primordial es que niñas y niños se puedan desplazar de manera autónoma, apostando por una movilidad saludable, sostenible y segura.

El Ayuntamiento de Valladolid con el apoyo, la experiencia, la metodología y la colaboración de la Jefatura Provincial de Tráfico, la coordinación con la Dirección Provincial de Educación y las AMPAS y direcciones de los centros respectivos, interviniendo la Concejalía y Servicio Municipal de Educación, Concejalía y Área de Seguridad y Movilidad, Policía Municipal y Centro de Movilidad Urbana, ha llevado a cabo la implantación de los Caminos Escolares Seguros en 3 CEIP (Antonio García Quintana, CEIP Miguel de Cervantes y M^a Teresa Íñigo de Toro) y un Proyecto STARS en el IES Antonio Tovar.

Durante el presente mandato tiene previsto continuar con su implantación por considerarlo una herramienta estratégica de gran aceptación y cuyos efectos serán sin duda positivos con el objetivo de modificar las pautas de movilidad en la ciudad.

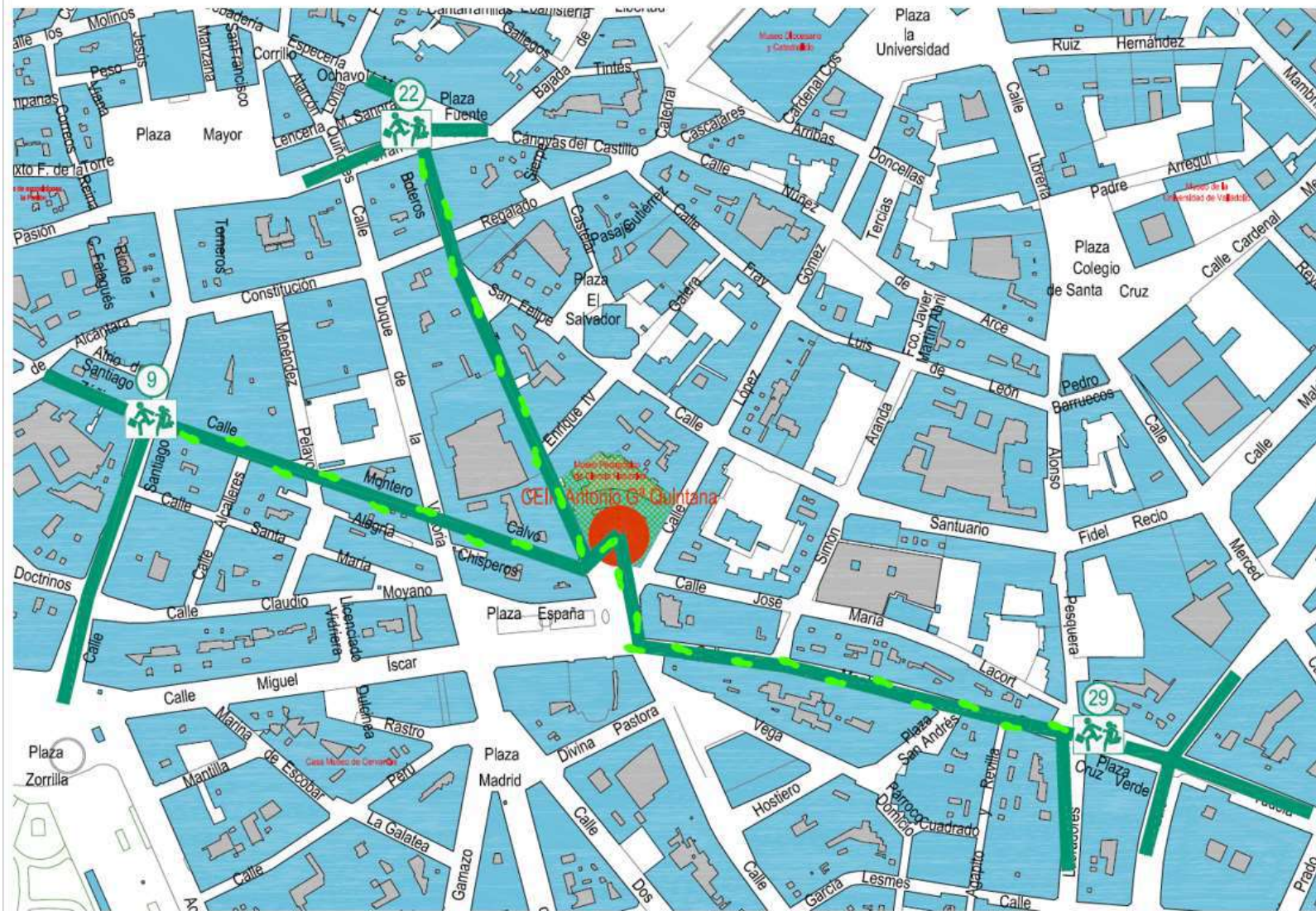


La calle es la vida





La calle es la vida





La ealle es la vida



¡Gracias por su atención!

DÉCIMO CONGRESO RED DE CIUDADES QUE CAMINAN
#CiudadesqueCaminan | #MenosCocheMasCiudad

GRACIAS POR SU ATENCIÓN

 CIUDADES
QUE CAMINAN



Ayuntamiento de
Valladolid

