



## ALEGACIONES DE FOES AL NUEVO PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA SORIA 2019

Soria, 3 de abril de 2019

## ALEGACIONES DE LA FEDERACIÓN DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES SORIANAS (FOES) AL NUEVO PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA SORIA 2019

En el mes de marzo fue presentado en el Consejo de Municipal de Urbanismo y Medio Ambiente, del que forma parte FOES, el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Soria que el Ayuntamiento de Soria desea poner en marcha.

Este Plan contempla una serie de medidas en el casco urbano que **cambiarán completamente la configuración del tráfico, de los aparcamientos y de las zonas peatonales** de la ciudad de Soria en los próximos años.

El nuevo Plan de Movilidad cuenta con **6 ejes de actuación** sobre los que se sustentan las diferentes **medidas** propuestas:

- **Eje 1 - Infraestructura viaria y ordenación de la circulación.** Con propuestas como la Reconversión de la Avenida de Valladolid en Bulevar, la reconversión de Eduardo Saavedra en una vía interna de carácter más apaciguado e integrada en zonas colindantes, la construcción de la ronda del Duero y la redefinición de la vía norte estructurante conectando la carretera de Logroño con la ciudad.
- **Eje 2 - Mejora de la movilidad ciclista.** Que plantea propuestas dirigidas a la ampliación y la mejora de la conexión del carril bici, así como a la ampliación de las infraestructuras destinadas a facilitar el uso de la bicicleta en la ciudad.
- **Eje 3 - Mejora de la movilidad peatonal.** Que plantea la ampliación de la zona peatonal y la redefinición de determinadas vías del casco histórico como zonas limitadas a 30Km/h.
- **Eje 4 - Racionalización del Aparcamiento.** Este Eje plantea la ampliación de la zona azul en detrimento de la zona blanca, la ampliación del parking de la calle Doctrina y la construcción de un nuevo parking bajo el Palacio de la Audiencia.
- **Eje 5 - Fomento de la movilidad en transporte público.** Cuya propuesta va destinada al aumento de la frecuencia de determinadas líneas urbanas de más demanda, a la optimización de los recorridos y a diferentes medidas para dar preferencia al autobús.
- **Eje 6 – Directrices urbanísticas con criterios de movilidad sostenible.** En el que se plantean pautas y criterios generales para integrar la movilidad sostenible en la planificación de los nuevos desarrollos urbanos en la ciudad.

La planificación temporal se establece en tres fases:

- **2019-2020.** Incluye medidas que requieren intervenciones con obra civil menor y fácil implementación, cuyo objetivo es resolver conflictos preexistentes como remodelación de cruces mediante rotondas, señalización de ciclovías, implantación de aparcamientos



para bicicletas, reordenación de aparcamiento en superficie, medidas de promoción del transporte público.

- **2021-2024.** Este período temporal incluiría actuaciones con obra civil media o relevante, dirigiendo las actuaciones hacia la conformación y extensión de las principales infraestructuras (viarias, peatonales y ciclistas), así como optimizando la red de transporte público.
- **2025-2028.** El tercer período temporal reuniría las actuaciones sujetas a futuros desarrollos urbanos, medidas ciclistas en áreas periféricas o actuaciones de especial complejidad desde el punto de vista administrativo.

Habiendo estudiado el documento, **desde FOES vemos con preocupación, ciertas cuestiones del Plan que consideramos relevantes**, dada la importancia que este documento va a tener sobre la configuración de la ciudad en los próximos años, las cuales se detallan a continuación:

## **1. METODOLOGÍA EMPLEADA PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN**

En primer lugar nos preocupa la metodología que se ha utilizado en la realización del Plan. De acuerdo a lo que se establece en el documento, para la realización del Diagnóstico Inicial (FASE I) se ha realizado una toma de datos sobre la movilidad actual mediante una encuesta dirigida a la ciudadanía, durante los meses de octubre y noviembre de 2018. Suponemos que se trata de la Encuesta de Movilidad Urbana 2018 realizada por el Ayuntamiento de Soria a través de la Web <https://emapic.es>.

Sobre este aspecto indicar que desconocemos el tamaño de la muestra y si ésta es suficientemente relevante para tenerla en cuenta en el estudio. Lo que es cierto que si nos atenemos a los comentarios de la encuesta sobre la situación actual de la movilidad hay un total de 60 comentarios sobre 13 materias (Tabla 3 página 6). Este dato nos hace dudar de que la muestra sea lo suficientemente representativa y de la validez del la encuesta para la realización del diagnóstico. Esta apreciación es importante pues si la muestra no fuera lo suficientemente amplia las conclusiones probablemente no tengan validez y no coincidan con la opinión real de la población soriana, de forma que el diagnóstico podría ser erróneo.

## **2. OBJETIVO DEL PLAN**

Observamos cómo el documento se construye exclusivamente desde el punto de vista de objetivos medioambientales. El Plan de Movilidad establece como objetivo general la reducción del CO2 un 5%. Para ello se plantean dos objetivos tácticos: por un lado la reducción de la cuota de utilización del automóvil un 3.3% y por otro la reducción de la longitud del recorrido en automóvil un 1%.

De hecho el documento estima un impacto sobre las formas de movilidad (4.3 Impacto Esperado), previendo una reducción de la movilidad en automóvil tras la aplicación del Plan que se cuantifica exclusivamente en términos de reducción de CO2 (reducción del 1.430 Tn/año de CO2).

En otro tipo de ciudades de mayor tamaño (Madrid, Barcelona, Bilbao, ...), la contaminación es un problema. En Soria no lo es. El objetivo del Plan parece reducirse a sacar al vehículo de la ciudad, obviando que un tercio de los desplazamientos diarios, 31.909 desplazamientos diarios según el propio Plan, se realizan con automóvil.

Hasta la fecha la utilización del vehículo en Soria es una realidad. El vehículo facilita la vida y es necesario para mucha gente. Aspectos como: la facilidad de acceso al centro, la creación de zonas de aparcamiento gratuito cercanas al centro para atender las necesidades de trabajadores y ciudadanos de zonas más alejadas que se acercan a consumir a la ciudad, facilitar la carga y descarga de mercancías, facilitar el acceso a los colegios, a los centros de salud, ampliar la ampliación de la zona blanca en las zonas residenciales, son aspectos que no se tienen en cuenta en el Plan de Movilidad. El plan está diseñado con el único objetivo de sacar al coche de la ciudad.

Como ya hemos podido observar con la implementación del anterior Plan de Movilidad de 2009, un Plan de Movilidad Urbana es un instrumento que va a condicionar multitud de aspectos de una ciudad: el desarrollo urbanístico, el acceso a los servicios (colegios, hospitales, administración, ...), la actividad económica de los negocios en la zona de actuación, el suministro de mercancías, la decisión de la compra de vivienda, el mercado del alquiler.... Por ello entendemos que un Plan de movilidad tiene que atender a todos estos criterios.

Desde FOES consideramos que un Plan de Movilidad Urbana, no puede atender exclusivamente al único objetivo de sacar el coche de la ciudad. Tiene que ir mucho más allá incluyendo objetivos y medidas, entre ellos también las medioambientales, que den solución a las necesidades reales de la ciudad y faciliten la vida de los ciudadanos. Insistimos en este punto que la problemática de la ciudad de Soria nada tiene que ver con la Madrid.

### 3. PROPUESTA DE ESTRUCTURA VIARIA Y ORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN

La propuesta contempla varias actuaciones muchas de las cuales implican la reducción de la capacidad de las vías o la pacificación o reducción de la velocidad de las mismas, sobre todo en las calles cercanas al centro.

Para suplir esta reducción de capacidad en calles como Calle Tejera, Avenida de Valladolid, Reconversión 234 de la Alameda hasta Puente Medieval o Eduardo Saavedra, se plantea la creación de nuevas vías que rodearán la ciudad (construcción de Ronda del Duero al oeste, redefinición de la Vía Norte, y nuevo **vial estructurante en la zona este del Casco Histórico**).

No obstante desde FOES creemos que los desplazamientos de vehículos hacia el centro en las horas punta para acceder a los trabajos, llevar a los niños a los colegios, etc... se van a venir



produciendo con la misma intensidad tras la implementación del Plan de movilidad. De forma que si ya existen atascos en determinadas zonas de la ciudad en estas horas, especialmente en la rotonda que enlaza la Avenida de Valladolid con la calle San Benito, tras la reducción de la capacidad de la Avenida de Valladolid, estos atascos se van a intensificar.

Nos preocupa también la reducción de la capacidad de la calle Eduardo Saavedra, vía para la que se pretende reducir la velocidad y por la actualmente se dirige buena parte del tráfico que circunda la ciudad, y si ello no va a suponer un problema una vez que se realice. Y nos inquieta también la capacidad de la Ronda Del Duero, por la que se pretende dirigir el tráfico de Eduardo Saavedra.

En cuanto a la batería de propuestas que plantea este punto “Estructura Viaria y Ordenación de la Circulación” se nos plantean dudas sobre si se han realizado mediciones de la intensidad actual de las vías y de la capacidad de las propuestas para asumir la nueva ordenación del tráfico que propone el Plan de Movilidad.

De no ser así se corre el riesgo de que no sólo no se corrijan las zonas de conflicto, si no que los problemas en estas zonas se intensifiquen o se creen problemas donde no los había.

#### **4. PROPUESTA PARA RACIONALIZAR EL APARCAMIENTO**

En cuanto los aparcamientos en la ciudad, observamos como la mayor parte de las propuestas que contempla el Plan implican una reducción realmente importante de los aparcamientos en las zonas de actuación.

El Plan en el apartado “Propuesta para racionalizar el aparcamiento” propone una ampliación de la zona Azul/AZUL/ORA a muchas a otras partes de la ciudad, la ampliación del Parking de la calle Doctrina y la construcción de un nuevo parking bajo el Palacio de la Audiencia.

La eliminación de plazas de aparcamiento en la Zona Azul/ORA como consecuencia de las actuaciones a realizar por el Plan se cifra en 69, mientras que la ampliación de las plazas de la Zona Azul/ORA que se plantea como compensación por esta reducción es de 367 (Ficha Área de Actuación Aparcamiento Actuaciones 01 y 02). Es decir el Plan prevé la creación neta de 298 nuevas plazas de aparcamiento de Zona Azul/ORA en Soria. Esto va a suponer que esas 298 plazas se eliminen de zona blanca de aparcamiento gratuito en zonas residenciales. Por otro lado el Plan no indica las zonas blancas que se prevé eliminar como consecuencia de las actuaciones, por lo que prevemos que el número plazas de aparcamiento de zona blanca que se eliminen como consecuencia de la implementación del Plan sea mucho mayor. La pregunta es ¿Cuál va a ser es el número de plazas de zona blanca de aparcamiento gratuito que se van a eliminar realmente?

Las consecuencias que prevemos son:

- No van a quedar zonas blancas de aparcamiento a una distancia de más de 15-20 minutos andando al centro. Se va generar una presión enorme sobre el aparcamiento en zona blanca, de forma que va a ser imposible aparcar un vehículo a una distancia prudencial del centro urbano sin pagar por ello.
- Para los residentes de las zonas residenciales a las que se les quita zona blanca, pierden la posibilidad de aparcar el coche sin coste en su calle y si quieren hacerlo tendrán que pagar la AZUL/ORA o alquilar una cochera.
- Para todos aquellos que utilizan el coche para venir a trabajar al centro de Soria, no van a poder aparcar sin coste en las zonas en las que vienen aparcando actualmente. No se ha cuantificado el número de vehículos que diariamente aparcan en las zonas blancas cercanas al centro, pero nos consta que es elevado.
- Y por último para todos aquellos ciudadanos que se acercan al centro a realizar gestiones, comprar, etc... a los que no les va a quedar más remedio que pagar Zona Azul/ORA o Parking si quieren aparcar a una distancia prudencial del centro.
- En cuanto a las consecuencias sobre las zonas de carga y descarga los veremos en un punto aparte.

Desde nuestro punto de vista, Este Plan de Movilidad, como ya lo hiciera el de 2009, va a conllevar la eliminación del aparcamiento gratuito en una buena parte de la ciudad, no sólo en el centro sino también con importantes afecciones en muchas zonas residenciales. Esto va a afectar a los residentes de estas áreas y a la población flotante que viene a trabajar a Soria. Por otro lado se insiste en ampliar las zonas de aparcamiento de pago: se amplía la zona AZUL/ORA, se amplían las plazas parking de la Doctrina y se construye otro más en el Palacio de la Audiencia.

Si nos atenemos a los hechos, en cuestión de aparcamiento en la ciudad, la dirección que ha adoptado la política municipal estos años ha sido la de eliminar y dificultar el aparcamiento gratuito incluso en las zonas residenciales y tratar de dirigir el aparcamiento hacia las áreas de pago, en concreto Zona Azul/ORA y parkings públicos.

Por supuesto en el documento ni se plantean los efectos sobre la ciudad que tiene la eliminación del aparcamiento gratuito. Tampoco se plantea si ello puede retraer que el público se acerque al centro a comprar o consumir servicios de hostelería, optando por otras opciones que cuentan con facilidad de acceso y aparcamiento gratuito, por ejemplo Camaretas. Tampoco se ha valorado cómo puede afectar al mercado inmobiliario o de alquiler en esas zonas residenciales en las que ya no va a haber zona blanca, y si ello puede condicionar la decisión de compra o de alquiler hacia otras zonas de la ciudad que cuenten con ella.

## **5. CARGA Y DESCARGA**

Hemos incluido este apartado como un punto de las portaciones de FOES, por la preocupación que nos han trasladado las empresas de distribución en cuanto a la definición de las zonas de carga y descarga en la ciudad tras la implementación del Plan.



El Plan de Movilidad Urbana de 2009 ya redujo las zonas de carga y descarga que tenía la ciudad, dificultando la actividad de las empresas de distribución comercial en el centro de Soria.

En cuanto al aspecto concreto de carga y descarga el Plan de Movilidad establece en el apartado 3.4 Propuestas para Racionalizar el Aparcamiento / 3.4.1 Objetivos específicos: Racionalizar la oferta de plazas de carga y descarga en el ámbito central; el logro de este objetivo deberá estudiarse con posterioridad para analizar cómo equilibrar la dotación de plazas en función de la actividad comercial.

Aunque el plan no lo menciona expresamente, las actuaciones previstas supondrán la eliminación de ciertas zonas de carga y descarga. Dado que se prevé en el documento que estas se estudiarán con posterioridad, desde FOES se pide que se dé prioridad a estas zonas de aparcamiento, y que se consensue su número y ubicación con la Federación y las empresas del sector de la distribución comercial de Soria.

## CONCLUSIONES

Como conclusión desde nuestro punto de vista queremos poner de manifiesto:

- En primer lugar el hecho de que se haya tomado como referencia para la redacción del Plan las políticas de movilidad de grandes ciudades, cuya realidad nada tiene que ver con la de Soria.
- Nos preocupa que el único objetivo del Plan de Movilidad sea la reducción CO2, sin tener en cuenta las necesidades reales de Soria y sus ciudadanos.
- Nos inquietan las dudas que plantea la metodología utilizada en la elaboración del Plan. Por ejemplo que la encuesta sobre la que se ha realizado el diagnóstico no sea representativa y que sus conclusiones no reflejen la realidad.
- También nos preocupa que no se hubieran realizado mediciones de flujos de tráfico y de capacidad de las vías para contrastar la viabilidad de las medidas que se proponen. Y nos inquieta especialmente que ciertas actuaciones puedan ocasionar atascos mayores que los que ya existen en nudos claves de la ciudad.
- Vemos con mucha preocupación la propuesta de ampliación de la Zona Azul/ORO y la política recurrente de este Ayuntamiento de eliminación progresiva de zona blanca de aparcamiento gratuito y la manera en la va a afectar a las áreas residenciales y sobre la retracción de clientes y potenciales consumidores del centro de Soria.
- Nos preocupan también los efectos del Plan sobre la actividad económica de la ciudad y de los negocios del centro, algo que en estos momentos debería ser prioritario, sin olvidar la preocupación por como el Plan Movilidad puede afectar al mercado de alquiler y a la venta de vivienda o a la actividad de carga y descarga, que tampoco se tienen en cuenta.

En definitiva reiterar que un plan de movilidad urbana tiene que dar solución a los problemas de la ciudad y facilitar la vida de sus ciudadanos y este Plan no lo cumple.

Sin lugar a duda las medidas de este Plan van definir la Soria del futuro, una ciudad que el Plan va a convertir en incomoda, inaccesible y que da por sentado que va a reducir población, sin tener en cuenta proyectos que a medio plazo atraerán gente, como por ejemplo la puesta en marcha de la cárcel.

Desde FOES pedimos en primer lugar que se nos dé traslado de los estudios y mediciones de flujos de tráfico y de capacidad de las vías que soportan el Plan de Movilidad, en el caso de existir, y solicitamos la redefinición total de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible por uno nuevo que se elabore pensando en las necesidades de la ciudad y en facilitar la vida de los ciudadanos. Una ciudad sin actividad es una ciudad muerta.

Soria 3 de abril de 2019

A handwritten signature in blue ink is written over a circular stamp. The stamp contains the text "Federación de Organizaciones Empresariales Sorianas" around the perimeter and "FOES" in the center.

Fdo.: Santiago Aparicio Jiménez  
Presidente de FOES