



Universidad de Valladolid

# Proyecto CicloVall: propuesta para generar espacios seguros y accesibles para el deporte en Valladolid, promoviendo la transición a la neutralidad climática

Carlos Andrés Valencia Arias

MÁSTER EN DIRECCIÓN DE PROYECTOS  
Departamento De Organización De Empresas Y C.I.M.  
Universidad De Valladolid  
España



**INSISOC**  
SOCIAL SYSTEMS  
ENGINEERING CENTRE  
2025





**Universidad de Valladolid**

# **Proyecto CicloVall: propuesta para generar espacios seguros y accesibles para el deporte en Valladolid, promoviendo la transición a la neutralidad climática**

**Carlos Andrés Valencia Arias**

**MÁSTER EN DIRECCIÓN DE PROYECTOS**  
Departamento De Organización De Empresas Y C.I.M.  
Universidad De Valladolid

Valladolid, septiembre 2025

**Tutor**  
Manuel Sobrino Garcia

## **AGRADECIMIENTOS**

En primer lugar, agradezco a Dios, por ser mi guía constante y darme la fortaleza necesaria para culminar esta etapa de mi vida académica. A mi familia, que desde la distancia ha sido un pilar fundamental de apoyo, ánimo y motivación. Su confianza incondicional ha sido la inspiración que me ha impulsado a superar cada desafío.

A mis compañeros, maestros y amigos que he formado del máster, con quienes compartí aprendizajes, experiencias y momentos que hicieron de este camino un proceso enriquecedor, tanto en lo académico como en lo personal.

Expreso también mi gratitud a este país que me ha acogido, brindándome la oportunidad de crecer profesional y personalmente, y de avanzar en mi formación dentro de un contexto que me ha retado y enriquecido.

Finalmente, agradezco a todas las personas e instituciones que, de una u otra manera, contribuyeron con su apoyo, enseñanza y compañía a la realización de este trabajo.

---

## RESUMEN

El presente Trabajo Fin de Máster desarrolla el Proyecto CicloVall, una propuesta de urbanismo táctico y movilidad activa en Valladolid. El proyecto consiste en la implementación de un circuito temporal libre de tráfico motorizado, que permita a los ciudadanos disfrutar del espacio público de forma segura, accesible y sostenible mediante actividades deportivas y recreativas.

El diseño metodológico se fundamenta en la dirección de proyectos y en la evaluación por indicadores SMART, con especial énfasis en la participación ciudadana, la cohesión social y la valorización del espacio público. Para su análisis, se emplean herramientas como encuestas, conteo de aforo, observación directa y datos municipales de movilidad.

Los resultados esperados indican que CicloVall podrá reunir entre 800 y 1.000 participantes por jornada, fomentar la organización de actividades comunitarias y mejorar la percepción de seguridad y calidad del entorno urbano. Estos impactos posicionan al proyecto como una iniciativa viable, alineada con la Agenda Urbana Española 2030, los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la misión europea de ciudades climáticamente neutras.

En conclusión, CicloVall se presenta no solo como un evento deportivo, sino como una estrategia integral de transformación urbana, con potencial de continuidad y replicabilidad en otras ciudades españolas y europeas.

### Palabras clave

Movilidad activa, Urbanismo táctico, Espacio público, Sostenibilidad urbana, Participación ciudadana, Cohesión social, Valladolid.

## ABSTRACT

This Master's Thesis develops the CicloVall Project, a tactical urbanism and active mobility proposal for the city of Valladolid. The project consists of the implementation of a temporary car-free circuit, allowing citizens to enjoy public space in a safe, accessible, and sustainable way through sports and recreational activities.

The methodological design is based on project management and evaluation through SMART indicators, with a special focus on citizen participation, social cohesion, and the enhancement of public space. The analysis relies on tools such as surveys, headcounts, direct observation, and municipal mobility data.

The expected results indicate that CicloVall could attract between 800 and 1,000 participants per session, foster community-based activities, and improve both safety perception and the quality of the urban environment. These impacts demonstrate the feasibility of the initiative, which is aligned with the Spanish Urban Agenda 2030, the Sustainable Development Goals, and the European mission of climate-neutral cities.

In conclusion, CicloVall is presented not only as a sports-oriented event, but also as a comprehensive urban transformation strategy, with potential for continuity and replicability in other Spanish and European cities.

### Keywords

Active mobility, Tactical urbanism, Public space, Urban sustainability, Citizen participation, Social cohesion, Valladolid.



## INDICE

<b>Capítulo 1 INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Contextualización del proyecto.....	1
1.2 Justificación .....	1
1.3 Objetivos de proyecto .....	1
1.3.1. Objetivo general.....	1
1.3.2. Objetivos específicos (SMART).....	1
1.4 Alcance del Proyecto .....	2
1.5 Motivación del Proyecto .....	2
1.6 Metodología .....	3
1.7 Estructura del Documento.....	3
<b>Capítulo 2 Marco teórico</b> .....	<b>5</b>
2.1 Ciudades inteligentes y sostenibilidad urbana .....	5
2.2 Movilidad urbana sostenible .....	5
2.2.1. Movilidad activa .....	6
2.2.2. Espacios públicos y calidad de vida.....	6
2.3 Iniciativas similares a CicloVall .....	7
2.3.1. Casos de éxito internacionales .....	8
2.3.2. Buenas prácticas en el contexto nacional.....	8
2.3.2.1 Pontevedra: Peatonalización integral y modelo de ciudad caminable.....	9
2.3.2.2 Barcelona: Las Superilles como modelo modular .....	9
2.3.2.3 Logroño: Calles Abiertas y urbanismo táctico replicable.....	9
2.3.2.4 Vitoria-Gasteiz: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público .....	9
2.3.2.5 Madrid: Madrid Río y cortes de tráfico dominicales.....	10
2.4 Políticas públicas y marcos normativos aplicables .....	10
2.4.1. Estrategia “Valladolid Ciudad Inteligente y Climáticamente Neutra 2030” ....	10
2.4.2. Agenda Urbana Española (AUE).....	10
2.4.3. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Valladolid.....	10
2.4.4. Normativa municipal sobre el uso del espacio público .....	11
2.4.5. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) .....	11
2.5 Indicadores de impacto en movilidad, salud y medio ambiente .....	11
2.5.1. Indicadores de movilidad urbana .....	12
2.5.2. Indicadores de salud y bienestar .....	12
2.5.3. Indicadores de calidad ambiental .....	12
<b>Capítulo 3 Diseño del proyecto CicloVall</b> .....	<b>15</b>
3.1 Descripción general del proyecto.....	15
3.2 Selección del área geográfica.....	15
3.3 Temporalidad y planificación .....	16
3.3.1. Temporalidad .....	17
3.3.2. Fases de planificación .....	17
3.3.3. Herramientas de planificación utilizadas .....	18
3.4 Actividades y servicios ofrecidos .....	18

3.4.1. Actividades principales.....	18
3.4.2. Servicios complementarios.....	19
3.4.3. Enfoque inclusivo y participativo.....	19
3.5 Público objetivo.....	19
3.5.1. Perfil general del público objetivo.....	19
3.5.2. Criterios de segmentación.....	20
3.5.3. Enfoque inclusivo.....	20
3.6 Plan de Control de los Recursos.....	20
3.6.1. Objetivos del Control de Recursos.....	20
3.6.2. Herramientas y técnicas de control.....	20
3.6.3. Indicadores clave.....	21
3.6.4. Protocolos de ajuste y reacción.....	21
3.6.5. Roles y responsables.....	21
3.7 Plan de Adquisición de Recursos.....	22
3.8 Plan de Recursos Humanos.....	22
3.9 Plan de Capacitación y formación.....	22
3.10 Plan de Seguimiento y Mejora Continua.....	23
<b>Capítulo 4 Análisis y Evaluación del Proyecto CicloVall.....</b>	<b>24</b>
4.1 Metodología de evaluación.....	24
4.2 Herramientas e instrumentos de medición.....	25
4.2.1. Participación ciudadana.....	26
4.2.2. Reducción del tráfico motorizado.....	27
4.2.3. Impacto urbano y social.....	27
4.3 Análisis de resultados esperados.....	28
4.4 Limitaciones del estudio.....	29
4.5 Proyecciones a futuro y escalabilidad.....	30
<b>Capítulo 5 Conclusiones.....</b>	<b>31</b>
5.1 Conclusión del análisis de resultados esperados.....	31
5.2 Aportaciones principales del proyecto.....	31
5.3 Limitaciones identificadas.....	31
5.4 Proyecciones y recomendaciones.....	31
5.5 Reflexión final.....	32
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>35</b>
<b>ANEXO.....</b>	<b>36</b>

**INDICE DE FIGURAS**

Figura 2.1 Ciclo ruta implementada en Medellín (Medellín travel guide, s.f.), Colombia..... 6  
Figura 3.1 Trazado del trayecto CicloVall por a ciudad de Valladolid ..... 16  
Figura 3.2 Diagrama Gantt - Fases proyecto CicloVall..... 18



## **INDICE DE TABLAS**

Tabla 2.1 Ejemplos de mejora de la calidad de vida urbana mediante estrategias de urbanismo táctico y valorización del espacio público en ciudades españolas.....	7
Tabla 2.2 Relación entre marcos normativos y el proyecto CicloVall .....	11
Tabla 2.3 Tabla Indicadores de movilidad urbana.....	12
Tabla 2.4 Tabla de medición de indicadores de salud y bienestar KPIs. ....	12
Tabla 2.5 Tabla de indicadores de calidad ambiental KPIs. ....	12
Tabla 3.1 Fases de planificación asociadas a sus actividades claves. ....	17
Tabla 3.2 Segmentación poblacional del proyecto CicloVall.....	20
Tabla 3.3 Implementación de KPI para medir la eficiencia de recursos del proyecto CicloVall .....	21
Tabla 3.4 Tabla indicativa para los roles en plena ejecución de proyecto.....	21
Tabla 3.5 Tabla de categorías de adquisición .....	22
Tabla 4.1 Tabla de fases de evaluación .....	24
Tabla 4.2 Indicadores de participación ciudadana.....	26
Tabla 4.3 Indicadores de reducción del tráfico.....	27
Tabla 4.4 Indicadores de impacto urbano-social .....	28



## Capítulo 1 INTRODUCCIÓN

### 1.1 Contextualización del proyecto

CicloVall en el contexto ciudad Inteligente y climáticamente neutra nace como proyecto que propone la creación de un circuito temporal cerrado al tráfico motorizado en la ciudad Valladolid, con el objetivo de promover la movilidad activa y fomentar el uso del espacio público para la práctica de diferentes deportes y actividades recreativas. Durante la implementación de CicloVall, las calles se transforman en espacios seguros y accesibles para peatones, corredores, patinadores, ciclistas y otros usuarios, permitiendo a los ciudadanos disfrutar de la ciudad de una manera diferente, promoviendo la conexión con la ciudad, la descontaminación y esparcimiento al aire libre.

*“Las ciudades, pese a ocupar solamente en torno al 3% de la superficie terrestre, generan más del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero y consumen más del 65% de la energía en el ámbito global. Y es importante que actúen como centros de experimentación e innovación en la transición hacia la neutralidad climática.”* (Ayuntamiento de Valladolid, 2023)

### 1.2 Justificación

Las ciudades constantemente enfrentan desafíos relacionados con la sostenibilidad ambiental, la calidad de vida urbana y la movilidad. El dominio del parque automotor en la ciudad ha generado consecuencias como el aumento de las emisiones contaminantes, el ruido, la congestión y por otra parte el beneficio de transporte eficiente a casi cualquier sitio, y esto habla muy bien de la integración de todos los tipos de movilidad. Ahora bien, cabría preguntarse qué pasaría si no solo delimitamos estos espacios para un uso específico, sino que permitimos un uso temporal para apropiación de la ciudadanía.

En este contexto, CicloVall surge como una iniciativa que busca transformar temporalmente el uso de las vías públicas de Valladolid, favoreciendo la movilidad activa y la apropiación ciudadana del entorno urbano para fines saludables, integración social y recreativos. Este tipo de intervenciones contribuyen a fomentar hábitos de vida más sostenibles, reducir la dependencia del transporte motorizado, mejorar la salud pública y promover la integración social.

La propuesta se construye para alinearse con los objetivos estratégicos de la ciudad de Valladolid en su camino hacia la neutralidad climática, la digitalización de servicios urbanos y la mejora de la calidad ambiental. Asimismo, responde a los principios de la **dirección de proyectos socialmente responsables**, al integrar criterios de sostenibilidad, participación ciudadana y evaluación de impacto.

Desde una perspectiva académica, este proyecto permite aplicar metodologías profesionales de dirección de proyectos en un entorno real, midiendo resultados concretos mediante indicadores SMART y considerando la viabilidad técnica, económica y social de la intervención.

### 1.3 Objetivos de proyecto

#### 1.3.1. Objetivo general

Diseñar e implementar un circuito urbano temporal y cerrado al tráfico motorizado en Valladolid que promueva la práctica deportiva, integración social y el uso recreativo del espacio público, como estrategia para fomentar una ciudad más sostenible, saludable e inclusiva.

#### 1.3.2. Objetivos específicos (SMART)

- Aumentar en un 25% el número de encuentros deportivos organizados en el área de influencia del circuito CicloVall durante los domingos de implementación, en un periodo de tres meses.
- Incrementar en un 30% la participación ciudadana en actividades deportivas y recreativas al aire libre en el marco de CicloVall, medida mediante el registro de asistentes, encuestas y observación directa.
- Lograr una satisfacción ciudadana del 80% respecto a la experiencia de uso del circuito CicloVall, evaluada a través de encuestas al finalizar cada jornada durante el primer trimestre de ejecución.
- Promover al menos 10 colaboraciones con entidades deportivas, asociaciones vecinales o instituciones locales para la dinamización de actividades dentro del circuito en los tres primeros meses del piloto.

## 1.4 Alcance del Proyecto

El proyecto CicloVall se enmarca en una estrategia de transformación temporal del espacio urbano, orientada a fomentar la práctica deportiva, integración social y el uso recreativo del espacio público. El alcance del proyecto se define en los siguientes términos:

- **Ámbito geográfico:** Define la zona específica de Valladolid donde se propone implementar CicloVall (ej. centro histórico, un barrio concreto, etc.).
- **Actividades:** Especifica las actividades permitidas dentro del circuito (ciclismo, patinaje, running, paseos a pie, etc.).
- **Público objetivo:** Describe el público al que se dirige el proyecto (ej. residentes de Valladolid, turistas, familias, deportistas, etc.).
- **Temporalidad:** Indica la duración y la frecuencia de la implementación de CicloVall (ej. domingos por la mañana, durante los meses de primavera y verano).

## 1.5 Motivación del Proyecto

La motivación para desarrollar CicloVall nace de la convergencia entre mis intereses personales, mi compromiso con la sostenibilidad y mi formación en Dirección de proyectos en la UVa. Como ciudadano de Valladolid, he sido testigo de cómo las vías están destinadas exclusivamente por la movilidad motorizada, de buena organización y fluidez que esto abre la posibilidad de integrar más ofertas para la integración y esparcimiento social como la actividad física, la convivencia y el uso recreativo.

Realizar actividad física es una parte incondicional del ser humano, como practicar ciclismo, trotar, etc. Lo cual crea la necesidad de contar con espacios seguros y accesibles para permitir ejercitar el cuerpo y desarrollar fortaleza física y mental. Esta necesidad básica, sumada al interés por contribuir a un modelo de ciudad más saludable, inclusivo y respetuoso con el medio ambiente, impulsa la creación de una propuesta como CicloVall.

Desde el punto de vista académico y profesional, este proyecto representa una oportunidad para aplicar de forma integrada los conocimientos adquiridos en el Máster en Dirección de Proyectos. He podido trabajar con herramientas de planificación, análisis de viabilidad, gestión de recursos y evaluación de impacto, todo ello dentro de un contexto real y con potencial de implementación directa en Valladolid.

Además, la posibilidad de que este proyecto se alinee con iniciativas como la estrategia “Valladolid, ciudad inteligente y climáticamente neutra” (Ayuntamiento de Valladolid, 2023) añade un componente motivador adicional que es contribuir con una propuesta concreta, viable y orientada al bien común, que pueda ser valorada no solo en el entorno académico, sino también en el municipal y ciudadano.

## 1.6 Metodología

La metodología empleada en el desarrollo del proyecto CicloVall combina objetivos propios de la dirección de proyectos con herramientas de planificación estratégica, análisis participativo, evaluación de impacto, riesgos y calidad que se estructuran en cinco fases principales:

### 1. Análisis del contexto.

Realizar una revisión documental y exploratoria de antecedentes sobre:

- a. Movilidad activa y espacio público en entornos urbanos.
- b. Experiencias similares a CicloVall en otras ciudades.
- c. Objetivos estratégicos del Ayuntamiento de Valladolid en sostenibilidad, movilidad y participación ciudadana.
- d. Normativa aplicable en materia de uso del espacio urbano y eventos deportivos.

### 2. Diseño del proyecto

En esta fase se definieron los elementos clave del proyecto:

- a. Objetivos generales y específicos (SMART).
- b. Alcance y delimitación geográfica.
- c. Temporalidad y programación de actividades.
- d. Público objetivo y actores clave.
- e. Estrategia de comunicación y difusión.
- f. Recursos necesarios (humanos, materiales, institucionales).

Se aplicaron herramientas de dirección de proyectos como el acta de constitución, la estructura de desglose del trabajo (EDT) y la matriz de interesados.

### 3. Planificación y gestión

Se desarrollaron los planes específicos para garantizar la viabilidad del proyecto:

- a. Cronograma general (basado en diagrama de Gantt).
- b. Plan de recursos y presupuesto estimado.
- c. Gestión de riesgos (matriz de identificación, probabilidad e impacto).
- d. Plan de calidad y seguridad en la ejecución del circuito.
- e. Plan de comunicación con ciudadanos, entidades colaboradoras y Ayuntamiento.

### 4. Evaluación del impacto

Se define indicadores de seguimiento vinculados a los objetivos SMART:

- a. Participación ciudadana (número de asistentes, encuestas).
- b. Número de actividades y eventos realizados.
- c. Colaboraciones institucionales y comunitarias establecidas.
- d. Grado de satisfacción de los participantes.

La toma de datos se plantea mediante herramientas cuantitativas (formularios y conteos) y cualitativas (entrevistas breves y observación directa).

### 5. Revisión y mejora

Tras el desarrollo piloto, se planteará una evaluación global de resultados, lecciones aprendidas y recomendaciones para futuras ediciones. Este análisis permitirá definir estrategias de escalabilidad y sostenibilidad del proyecto en el tiempo.

## 1.7 Estructura del Documento

El presente Trabajo de Fin de Máster se encuentra estructurado en cinco capítulos, que permiten abordar de forma progresiva el desarrollo del proyecto CicloVall, desde su justificación conceptual hasta su diseño, implementación y evaluación.

- **Capítulo 1. Introducción**

Presenta el contexto del proyecto, su justificación, motivación, objetivos, alcance, metodología empleada y estructura del documento.

- **Capítulo 2. Marco Teórico**

Revisa los conceptos clave relacionados con ciudades inteligentes, sostenibilidad urbana, movilidad activa y buenas prácticas de intervención en el espacio público. Además, analiza el marco normativo y estratégico aplicable a nivel local y europeo.

- **Capítulo 3. Diseño del proyecto CicloVall**

Describe el diseño detallado del proyecto, incluyendo el circuito propuesto, las actividades previstas, los recursos necesarios, la planificación temporal, el público objetivo, las colaboraciones y los elementos logísticos.

- **Capítulo 4. Análisis y evaluación del proyecto CicloVall**

Expone los indicadores definidos para el seguimiento del proyecto, la metodología de evaluación, los resultados esperados y un análisis de viabilidad y riesgos. También se incluye una reflexión sobre la escalabilidad y sostenibilidad futura de la iniciativa.

- **Capítulo 5. Conclusiones**

Resume los principales hallazgos, los logros alcanzados, las aportaciones del proyecto a la ciudad y al ámbito académico, así como recomendaciones para futuras implementaciones o líneas de investigación relacionadas.

Al final del documento se incluyen la bibliografía consultada y los anexos, que recogen información complementaria relevante para la comprensión del proyecto.

## Capítulo 2 Marco teórico

El presente capítulo tiene como propósito establecer el fundamento conceptual y normativo sobre el cual se sustenta el proyecto CicloVall. A través del análisis de teorías, enfoques y referencias relevantes, se busca contextualizar la iniciativa dentro de los marcos de la movilidad activa, el urbanismo táctico, la sostenibilidad urbana y la valorización del espacio público.

En primer lugar, se revisan los principales conceptos relacionados con la calidad de vida urbana y el papel del espacio público como escenario de interacción social y cohesión comunitaria. Posteriormente, se aborda el enfoque del urbanismo táctico y su aplicación en diferentes ciudades, tanto en España como en el ámbito internacional, a fin de identificar iniciativas similares y buenas prácticas que puedan servir de referencia para CicloVall.

Asimismo, se analizan las políticas públicas y marcos normativos aplicables a nivel local, nacional y europeo, que respaldan la pertinencia y viabilidad de este tipo de proyectos. Finalmente, se presentan los indicadores de impacto en movilidad, salud y medio ambiente, que servirán como base para la evaluación de resultados en capítulos posteriores.

De esta manera, el marco teórico no solo consolida el sustento académico y científico de CicloVall, sino que también ofrece una visión comparativa que enriquece la propuesta y facilita su integración dentro de las estrategias de transición hacia una ciudad inteligente y climáticamente neutra.

### 2.1 Ciudades inteligentes y sostenibilidad urbana

Las ciudades inteligentes son entornos urbanos que aplican tecnología, innovación y participación ciudadana para mejorar la calidad de vida, la eficiencia de los servicios públicos y la sostenibilidad ambiental. En el contexto europeo, iniciativas como la Misión de Ciudades Inteligentes y Climáticamente Neutras de la Unión Europea (Research and innovation Europa, 2023) plantean transformar las urbes para que sean más resilientes, conectadas y sostenibles.

Valladolid forma parte de esta misión, y se encuentra desarrollando estrategias para reducir emisiones, optimizar el uso del espacio urbano y fomentar nuevas formas de movilidad y convivencia. El proyecto CicloVall se enmarca en estos esfuerzos, promoviendo una ocupación temporal del espacio público que prioriza a las personas sobre los vehículos.

### 2.2 Movilidad urbana sostenible

La movilidad urbana sostenible se define como aquella que permite satisfacer las necesidades de desplazamiento de la población sin comprometer el medio ambiente ni la calidad de vida urbana. Este enfoque prioriza modos de transporte activos como la bicicleta o el caminar, y propone recuperar el espacio público para un uso social, saludable y seguro.

El espacio público, en este contexto, no solo cumple una función de tránsito, sino también de integración social, bienestar comunitario y promoción de la actividad física. Intervenciones como CicloVall permiten visibilizar otros modelos de ciudad posibles, más habitables y humanos. Frente al modelo tradicional basado en el uso exclusivo del automóvil en la vía, este enfoque busca equilibrar la eficiencia de los desplazamientos urbanos con la protección del medio ambiente, la salud pública y la calidad del espacio urbano (UITP, 2020).

### 2.2.1. Movilidad activa

La movilidad activa, que incluye modos como caminar, correr, ir en bicicleta o usar patines, se reconoce como una solución eficaz para:

- Reducir emisiones contaminantes y consumo energético.
- Fomentar hábitos de vida saludables mediante la actividad física regular.
- Recuperar el espacio urbano para las personas, favoreciendo la cohesión social.



*Figura 2.1 Ciclo ruta implementada en Medellín (Medellín travel guide, s.f.), Colombia.*

Según la OMS (World health organization, 2018-2030), los beneficios de la movilidad activa no se limitan a la salud individual, sino que inciden también en la mejora del bienestar colectivo, la inclusión social y la seguridad vial, especialmente cuando se combina con una planificación urbana centrada en las personas.

### 2.2.2. Espacios públicos y calidad de vida

El espacio público es más que un lugar de paso: es un escenario de encuentro, interacción, cultura y convivencia. Su diseño y accesibilidad determinan en gran medida el grado de inclusión, equidad y vitalidad urbana.

Durante décadas, la expansión del automóvil ha llevado a la reducción del espacio disponible para otros usos sociales y recreativos, lo que ha contribuido a una pérdida de calidad del entorno urbano y ha limitado las opciones de movilidad para amplios sectores de la población: personas mayores, niños, personas con movilidad reducida, etc.

CicloVall propone una reapropiación temporal del espacio público para usos deportivos y recreativos, lo que permite:

- Explorar nuevos usos del espacio sin necesidad de infraestructuras permanentes.
- Evaluar la aceptación ciudadana y los efectos positivos en la salud, el entorno y la economía local.
- Generar conciencia sobre modelos urbanos más inclusivos, seguros y sostenibles.

CicloVall se alinea con las estrategias de urbanismo táctico, un enfoque que promueve intervenciones temporales, de bajo coste y alto impacto, para ensayar transformaciones urbanas más amplias. Estas iniciativas permiten:

- Testear nuevos modelos de movilidad o uso del espacio antes de invertir en infraestructuras permanentes.
- Fomentar la participación ciudadana en el diseño del entorno.
- Obtener datos reales para la toma de decisiones políticas o técnicas.

Tomar datos concretos sobre la calidad de vida y la revalorización del espacio público mediante urbanismo táctico nos da una visión sobre el beneficio de este tipo de proyectos en distintas ciudades españolas. Son indicadores comparables que demuestran mejoras reales tras la implementación de estas estrategias.

Tabla 2.1 Ejemplos de mejora de la calidad de vida urbana mediante estrategias de urbanismo táctico y valorización del espacio público en ciudades españolas.

Ciudad	Intervención / Estrategia	Indicador clave	Resultado / Mejora
Pontevedra	Peatonalización y calmado de tráfico desde 1999	% de desplazamientos a pie en casco y Ensanche	65 % de los trayectos se realizan caminando
		Reducción de CO <sub>2</sub> procedente del tráfico	-65 % en la última década en el centro histórico
Barcelona	Supermanzanas / calles compartidas	Nuevas superficies peatonales	+25 ha ganadas para el peatón en 15 años
		Acceso a espacio público abierto a 500 m	88,2 % de la población
Vic	Diseño urbano saludable y planificación activa	Acceso a espacio público / barrios caminables	81,4 % tiene acceso a espacio abierto; 56,4 % viven en barrios muy transitables
Logroño	"Calles Abiertas" y urbanismo táctico COVID-19	Implementación low-cost (pintura, jardineras, bancos)	Premio Nacional de Movilidad 2021; metodología replicable
		Paisaje peatonal tipo Metro minuto	Modelo de movilidad activa similar al de Pontevedra

#### Principales conclusiones

- Pontevedra ha consolidado un modelo con un nivel habilitado para caminar excepcional (65 %) y una reducción notable de emisiones de CO<sub>2</sub> (-65 %) gracias a una peatonalización profunda y progresiva.
- Barcelona con sus supermanzanas ha ampliado significativamente el espacio peatonal (+25 ha) y asegura que el 88 % de sus ciudadanos vive cerca de zonas abiertas.
- Vic combina altos niveles de accesibilidad y conectividad peatonal, lo que refleja una calidad de vida urbana elevada.
- Logroño, mediante intervenciones tácticas de bajo coste, logró impacto suficiente como para obtener un premio nacional y consolidar nuevos espacios ejemplares en movilidad urbana.

### 2.3 Iniciativas similares a CicloVall

La propuesta de CicloVall se inspira en diversas experiencias nacionales e internacionales que han demostrado la viabilidad y el impacto positivo de reconfigurar temporalmente el espacio urbano para

fomentar la movilidad activa y el uso recreativo del espacio público. A continuación, se presentan algunas de las iniciativas más representativas:

### 2.3.1. Casos de éxito internacionales

#### 1. Ciclovía de Medellín (Colombia)

La ciudad de Medellín, ha desarrollado un programa de ciclovías recreativas desde los años 90, consolidado institucionalmente como parte de su política de fomento de la actividad física y uso del espacio público. Actualmente, más de 65 kilómetros de calles se habilitan los domingos y festivos para el disfrute de peatones, ciclistas, patinadores y familias.

Este programa forma parte de la estrategia municipal “Medellín se mueve”, y está articulado con iniciativas de salud pública, recreación y cultura. En cada jornada participan más de 100.000 personas, y se ofrecen actividades complementarias como clases dirigidas, atención médica preventiva, puntos de hidratación, y programación artística.

Impacto:

- a. Promoción de la movilidad activa y la salud preventiva.
- b. Reapropiación social del espacio urbano.
- c. Participación intergeneracional y segura.

Lecciones para CicloVall:

- a. La importancia de integrar múltiples áreas del gobierno (salud, cultura, deporte, movilidad) en el diseño y ejecución.
- b. Enriquecer la experiencia del usuario con servicios complementarios.
- c. Planificar rutas accesibles desde distintos puntos de la ciudad.

#### 2. Ciclovía de Bogotá (Colombia)

La Ciclovía de Bogotá, al igual que Medellín, iniciada en los años 70 y consolidada como política pública en los 90, es uno de los referentes más emblemáticos a nivel mundial. Cada domingo y festivo, más de 120 kilómetros de calles se cierran al tráfico motorizado para uso exclusivo de peatones, ciclistas y patinadores. Participan más de 1.5 millones de personas por jornada.

Impacto:

- Mejora en los niveles de actividad física, reducción de emisiones, integración social y dinamización económica de la ciudad.

Lecciones para CicloVall:

- Escalabilidad, regularidad y programación de actividades complementarias.

#### Síntesis comparativa

Estas iniciativas muestran que es posible rediseñar el espacio urbano para usos más saludables, equitativos y sostenibles. CicloVall recoge lo mejor de cada experiencia: la periodicidad y escala de Medellín y Bogotá, la simplicidad y bajo coste de Logroño, la lógica modular de Barcelona, la dimensión paisajística de Madrid Río y el enfoque participativo de Vitoria-Gasteiz.

### 2.3.2. Buenas prácticas en el contexto nacional

En los últimos años, numerosas ciudades españolas han adoptado enfoques de urbanismo táctico, movilidad activa y reconfiguración temporal del espacio público como respuesta a los retos de sostenibilidad urbana, salud y calidad de vida. A continuación, se presentan algunas de las buenas prácticas más destacadas en el ámbito nacional, que ofrecen aprendizajes relevantes para el desarrollo de CicloVall.

### 2.3.2.1 Pontevedra: Peatonalización integral y modelo de ciudad caminable

Pontevedra es un referente nacional e internacional en cuanto a la transformación del espacio público en favor de peatones y ciclistas. Desde 1999, la ciudad ha eliminado el tráfico motorizado del centro urbano, generando un entorno seguro, saludable y accesible.

Buenas prácticas aplicables:

- Priorización peatonal con accesibilidad universal.
- Reducción drástica del tráfico sin necesidad de grandes inversiones.
- Planificación con consenso ciudadano.

### 2.3.2.2 Barcelona: Las Superilles como modelo modular

El programa de supermanzanas (superilles) en Barcelona propone reorganizar el tráfico en zonas de 3×3 manzanas, dejando el interior libre para peatones, bicicletas y actividades sociales. La implantación se ha basado en intervenciones tácticas: mobiliario móvil, pintura vial, elementos vegetales, etc.

Buenas prácticas aplicables:

- Urbanismo táctico como herramienta flexible y escalable.
- Ganancia inmediata de espacio público con bajo coste.
- Enfoque experimental con monitoreo y mejora continua.

### 2.3.2.3 Logroño: Calles Abiertas y urbanismo táctico replicable

Durante la pandemia, Logroño activó un plan de urbanismo táctico que transformó varias calles en corredores peatonales y ciclistas, utilizando materiales temporales y de bajo coste. Fue premiada a nivel nacional por su enfoque innovador y replicable.

Buenas prácticas aplicables:

- Intervenciones reversibles y evaluables.
- Participación de asociaciones vecinales en el rediseño de espacios.
- Conexión entre movilidad activa y salud pública.

### 2.3.2.4 Vitoria-Gasteiz: Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público

Desde hace más de una década, esta ciudad ha implementado un Plan de Movilidad Sostenible que incluye carriles bici, zonas de bajas emisiones, promoción del transporte público y recuperación del espacio peatonal. Ha sido galardonada como *Green Capital* europea.

Buenas prácticas aplicables:

- Integración entre urbanismo, movilidad, salud y medio ambiente.
- Seguimiento con indicadores técnicos y sociales.
- Modelo institucional de participación ciudadana.

### **2.3.2.5 Madrid: Madrid Río y cortes de tráfico dominicales**

En Madrid, el parque lineal Madrid Río y la peatonalización temporal del Paseo del Prado y otros ejes durante los fines de semana han mostrado cómo la apertura de calles a peatones puede dinamizar el centro y fomentar la vida urbana sin congestión.

Buenas prácticas aplicables:

- Proyectos híbridos entre intervención permanente y uso temporal.
- Articulación con actividades culturales y recreativas.
- Recuperación paisajística del entorno urbano.

Estas experiencias demuestran que, incluso sin grandes inversiones, es posible rediseñar la relación entre ciudadanos y espacio público mediante acciones creativas, participativas y sostenibles. CicloVall puede nutrirse de estas buenas prácticas para adaptarlas al contexto vallisoletano, priorizando la seguridad, la participación y el bajo impacto económico como claves del éxito.

## **2.4 Políticas públicas y marcos normativos aplicables**

El diseño e implementación del proyecto CicloVall se enmarca en una serie de políticas públicas y normativas que promueven una transformación del espacio urbano en favor de la sostenibilidad, la movilidad activa y la calidad ambiental. A continuación, se detallan las principales referencias institucionales que respaldan la viabilidad y pertinencia del proyecto.

### **2.4.1. Estrategia “Valladolid Ciudad Inteligente y Climáticamente Neutra 2030”**

Valladolid ha sido seleccionada por la Comisión Europea como una de las 100 ciudades que lideran la Misión de la Unión Europea para lograr la neutralidad climática antes de 2030. Este compromiso se traduce en una serie de acciones prioritarias que incluyen:

- Reducción de emisiones asociadas al transporte.
- Promoción de la movilidad activa y compartida.
- Revalorización del espacio público para el bienestar ciudadano.

CicloVall contribuye directamente a estos objetivos, al fomentar la movilidad no motorizada y disminuir la presión del tráfico en zonas céntricas.

### **2.4.2. Agenda Urbana Española (AUE)**

La AUE, aprobada en 2019 como marco estratégico nacional, propone 10 objetivos estratégicos para un desarrollo urbano sostenible. CicloVall se relaciona especialmente con los siguientes:

- Objetivo 2: Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.
- Objetivo 5: Favorecer la movilidad sostenible.
- Objetivo 6: Fomentar la cohesión social e igualdad de oportunidades.
- Objetivo 9: Mejorar los instrumentos de intervención y gobernanza.

Este marco reconoce la necesidad de reconfigurar el uso del espacio público y promover nuevas formas de movilidad, exactamente en línea con lo que plantea el proyecto CicloVall.

### **2.4.3. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Valladolid**

El PMUS (Ministerio para la transformación ecológica y el reto demográfico, 2023) vigente de la ciudad de Valladolid establece una serie de actuaciones para mejorar la sostenibilidad del transporte y priorizar modos no motorizados. Entre sus objetivos figuran:

- Favorecer la movilidad peatonal y ciclista.
- Reducir la dependencia del vehículo privado.
- Reasignar espacio urbano de forma más equitativa.

CicloVall es una acción coherente con el enfoque del PMUS, y además constituye una herramienta piloto útil para probar medidas antes de su consolidación en políticas permanentes.

#### 2.4.4. Normativa municipal sobre el uso del espacio público

La ordenanza de movilidad del Ayuntamiento de Valladolid (Normativas de movilidad y transporte, 2024), junto con las normativas sobre ocupación temporal de la vía pública y eventos recreativos, establecen los procedimientos y restricciones para la transformación de calles con fines no motorizados.

Puntos clave considerados en el diseño de CicloVall:

- La necesidad de garantizar acceso a servicios de emergencia y transporte público.
- La coordinación con Policía Local y Protección Civil.
- El respeto a los derechos de residentes y comercios afectados.

#### 2.4.5. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

CicloVall contribuye a los siguientes ODS (Naciones Unidas, s.f.) del marco Agenda 2030:

- ODS 3: Salud y bienestar (fomento de la actividad física).
- ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles (espacio público y movilidad).
- ODS 13: Acción por el clima (reducción de emisiones y promoción de hábitos sostenibles).

Estos marcos internacionales refuerzan la relevancia del proyecto y su posible escalabilidad a otras ciudades comprometidas con la sostenibilidad.

Tabla 2.2 Relación entre marcos normativos y el proyecto CicloVall

Marco normativo o estratégico	Nivel	Relación con CicloVall
Estrategia Valladolid Ciudad Inteligente y Climáticamente Neutra 2030	Local / Europeo	Fomenta la reducción de emisiones, la movilidad activa y la ocupación del espacio público sostenible.
Agenda Urbana Española (AUE)	Nacional	Promueve ciudades compactas, movilidad sostenible y cohesión social a través del rediseño del espacio urbano.
Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Valladolid	Local	Plantea medidas concretas para priorizar peatones y ciclistas en el diseño urbano.
Ordenanza municipal de movilidad y uso del espacio público	Local	Regula cortes temporales al tráfico, uso recreativo de calles y medidas de seguridad asociadas.
Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	Internacional	CicloVall contribuye al ODS 3 (salud), ODS 11 (ciudades sostenibles) y ODS 13 (acción climática).

## 2.5 Indicadores de impacto en movilidad, salud y medio ambiente

La evaluación del impacto de CicloVall se basará en un conjunto de indicadores diseñados para medir los efectos de la iniciativa sobre tres dimensiones fundamentales: movilidad urbana sostenible, salud

pública y calidad ambiental. Estos indicadores permiten no solo validar el cumplimiento de los objetivos SMART del proyecto, sino también generar conocimiento útil para la toma de decisiones futuras.

A continuación, se detallan los principales indicadores propuestos:

### 2.5.1. Indicadores de movilidad urbana

Tabla 2.3 Tabla Indicadores de movilidad urbana

Indicador	Descripción	Método de medición	Frecuencia
Nº de usuarios por jornada	Personas que acceden al circuito en cada evento CicloVall	Aforos manuales o digitales	Cada jornada
Nº de participantes por modalidad	Reparto por tipo (ciclistas, peatones, patinadores, etc.)	Observación directa y encuestas	Cada jornada
Nº de actividades deportivas realizadas	Eventos organizados dentro del circuito	Registro de programación	Mensual
Accesibilidad al circuito	% de población a menos de 15 min a pie del circuito	Sistema de Información Geográfica y análisis geográfico	Inicio del piloto

### 2.5.2. Indicadores de salud y bienestar

Tabla 2.4 Tabla de medición de indicadores de salud y bienestar KPIs.

Indicador	Descripción	Método de medición	Frecuencia
Grado de actividad física reportada	% de personas que indican aumento de actividad por CicloVall	Encuestas pre y post participación	Trimestral
Nivel de satisfacción con la experiencia	Valoración general del evento (escala Likert)	Encuestas de satisfacción	Cada jornada
Participación intergeneracional	Diversidad por franjas etarias (niños, adultos, mayores)	Registros de inscripción y observación	Cada jornada

### 2.5.3. Indicadores de calidad ambiental

Tabla 2.5 Tabla de indicadores de calidad ambiental KPIs.

Indicador	Descripción	Método de medición	Frecuencia
Percepción de mejora ambiental	Opinión ciudadana sobre reducción de ruido y contaminación	Encuestas	Mensual
Ruido ambiental en el circuito	Decibelios medidos durante y fuera del horario de CicloVall	Sonómetro portátil / sensores municipales	Semanal

---

Visibilidad atmosférica o aire percibido	Observación cualitativa de cambios (humo, olor, confort térmico)	Registros de técnicos / encuestas	Cualitativo
--	--	-----------------------------------	-------------

---

La incorporación de estos indicadores permitirá evaluar de forma integral el impacto de CicloVall, tanto en términos de participación y hábitos ciudadanos como en percepción ambiental. Además, el sistema de indicadores está diseñado para ser replicable, facilitando la continuidad y mejora del proyecto en futuras ediciones.



## Capítulo 3 Diseño del proyecto CicloVall

En este capítulo se expone el diseño integral del proyecto CicloVall, detallando los elementos que permiten su implementación como iniciativa piloto de movilidad activa y urbanismo táctico en la ciudad de Valladolid.

El desarrollo incluye la definición del recorrido y trazado principal, la temporalidad y planificación de fases, así como la descripción de las actividades y servicios ofrecidos durante las jornadas. También se identifican los diferentes públicos objetivo y se determinan los recursos humanos, técnicos y logísticos necesarios para la correcta ejecución del proyecto.

Asimismo, se presenta un plan de control de recursos que asegura la eficiencia, sostenibilidad y correcta gestión de los medios disponibles. Cada uno de estos apartados busca garantizar que CicloVall no solo sea un evento puntual, sino una propuesta estructurada, medible y alineada con los principios de sostenibilidad urbana, inclusión social y calidad de vida.

En conjunto, este capítulo constituye la fase de diseño operativo del proyecto, sentando las bases para su posterior análisis y evaluación.

### 3.1 Descripción general del proyecto

CicloVall es un proyecto de intervención urbana temporal que consiste en habilitar un circuito cerrado al tráfico motorizado en el centro de Valladolid los domingos por la mañana, con el objetivo de fomentar la movilidad activa, la actividad física y la ocupación del espacio público para usos recreativos y sociales.

Durante las jornadas CicloVall, las calles se convierten en un entorno seguro, accesible y libre de contaminación, en el que los ciudadanos pueden caminar, correr, patinar, andar en bicicleta o participar en actividades organizadas. El proyecto actúa como un catalizador para una ciudad más saludable, inclusiva y climáticamente neutra, en línea con la estrategia local y los compromisos europeos de sostenibilidad urbana.

### 3.2 Selección del área geográfica

El recorrido seleccionado para la implementación del proyecto CicloVall se extiende desde Plaza de España, en el corazón del centro urbano de Valladolid, atravesando puntos estratégicos y emblemáticos de la ciudad. La ruta se desarrolla a lo largo de ejes de movilidad relevantes, combinando calles céntricas con avenidas de gran capacidad, y cruza el Puente de la Hispanidad, una vía clave para la conexión entre barrios.

Trazado principal (aproximado de 8,9 km, ida y vuelta):

- Salida en Plaza de España, punto céntrico de la ciudad con alto tránsito peatonal y buena conectividad.
- Avance hacia el oeste por calle Miguel Íscar hasta incorporarse a Paseo de Zorrilla, una vía amplia y aceras accesibles.
- Avanzando por el Paseo Zorrilla pasando por el Corte Inglés hasta llegar a Vallsur.
- Llegada a Vallsur, zona con amplios espacios abiertos, aparcamiento y posibilidad de dinamización.
- Cruzar el puente de la Hispanidad hasta llegar a la avenida Salamanca.
- Avance por toda la avenida Salamanca hasta llegar al Puente del Poniente.

- Finalizando recorrido en Plaza del Poniente

Criterios de selección del trazado:

- Conectividad territorial: el recorrido conecta el centro histórico con una zona comercial y residencial consolidada, favoreciendo la integración urbana.
- Seguridad y viabilidad técnica: la ruta aprovecha infraestructuras existentes como carriles bici, aceras amplias y cruces semaforizados.
- Accesibilidad universal: el itinerario permite la participación de usuarios de todas las edades, condiciones físicas y medios de movilidad.
- Potencial de dinamización: el paso por espacios como Plaza de España, Corte Inglés, Vallsur, Polideportivo Huerta del Rey y Plaza del Poniente ofrece múltiples oportunidades para organizar actividades deportivas, recreativas y culturales.
- Flexibilidad operativa: el recorrido es reversible, escalable y seccionable, lo que facilita su aplicación en fases piloto, cortes parciales o ampliaciones futuras según evaluación de impacto y participación ciudadana.

Este trazado combina visibilidad, accesibilidad y sentido urbano, constituyéndose en una propuesta coherente con los objetivos de CicloVall y las estrategias de movilidad activa y ciudad sostenible de Valladolid.

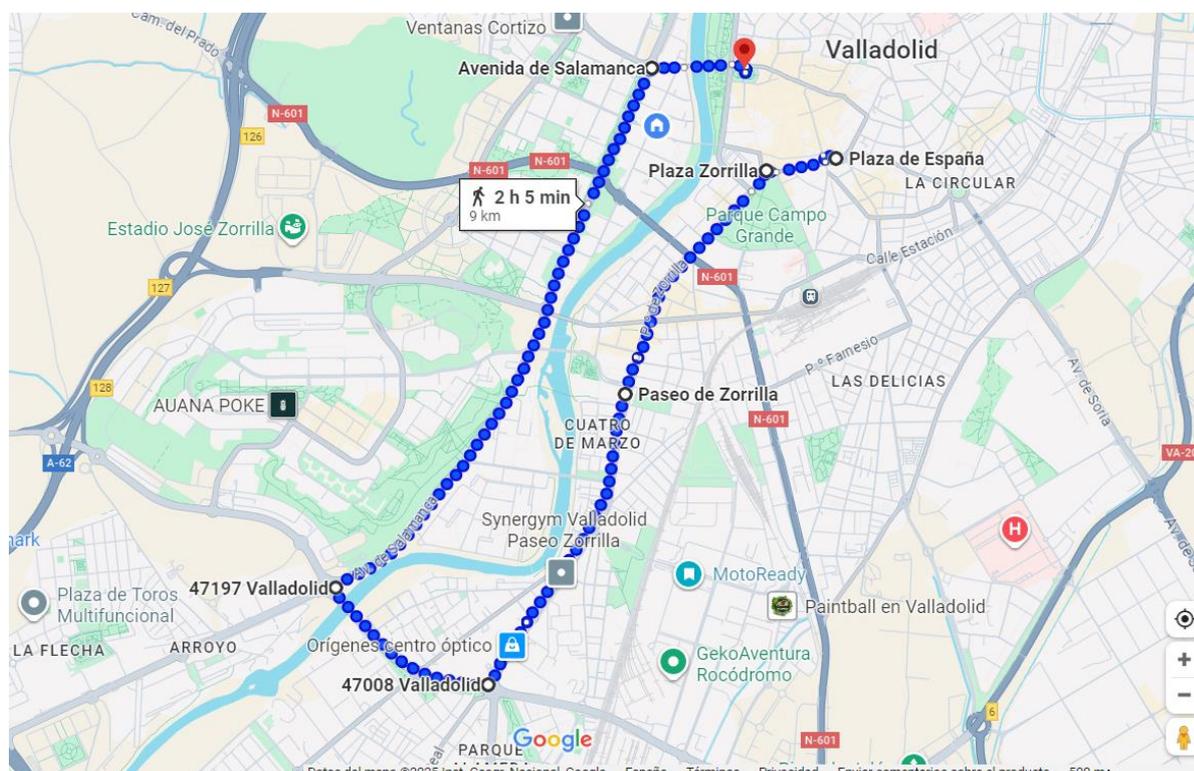


Figura 3.1 Trazado del trayecto CicloVall por a ciudad de Valladolid

### 3.3 Temporalidad y planificación

La implementación del proyecto CicloVall se plantea como un proyecto piloto de duración limitada, con el objetivo de evaluar su impacto real sobre la movilidad activa, la participación ciudadana y el uso del espacio público. Se prevé su desarrollo durante el año 2026, en una época del año favorable para la afluencia al aire libre.

### 3.3.1. Temporalidad

La propuesta contempla el desarrollo del piloto durante los meses de primavera concretamente de abril a junio, considerando condiciones climáticas óptimas y la mayor disponibilidad de la ciudadanía para actividades recreativas.

- Duración del piloto: Desde el domingo 4 de abril hasta el domingo 28 de junio de 2026.
- Frecuencia de ejecución: Todos los domingos por la mañana, en horario de 7:00 a 12:00 horas.
- Total de jornadas estimadas: 13 domingos consecutivos, distribuidos a lo largo de tres meses.

Este formato permite observar la evolución del proyecto en el tiempo, identificar patrones de uso, y aplicar mejoras progresivas sin afectar de forma permanente la movilidad urbana habitual.

### 3.3.2. Fases de planificación

A continuación, se describe la planificación general del proyecto estructurada en cinco fases:

*Tabla 3.1 Fases de planificación asociadas a sus actividades claves.*

<b>Fase</b>	<b>Periodo estimado</b>	<b>Actividades clave</b>
1. Diagnóstico y diseño	Enero – febrero 2026	Revisión normativa, trazado del recorrido, diseño de actividades y materiales.
2. Preparación operativa	Marzo 2026	Coordinación con autoridades, permisos, logística, comunicación y difusión.
3. Implementación piloto	Abril – junio 2026	Ejecución de las 13 jornadas dominicales.
4. Monitoreo y evaluación	Durante y posterior al piloto	Recogida de datos, encuestas, observación, medición de indicadores.
5. Informe y propuestas futuras	Julio 2026	Sistematización de resultados, lecciones aprendidas y recomendaciones de continuidad.

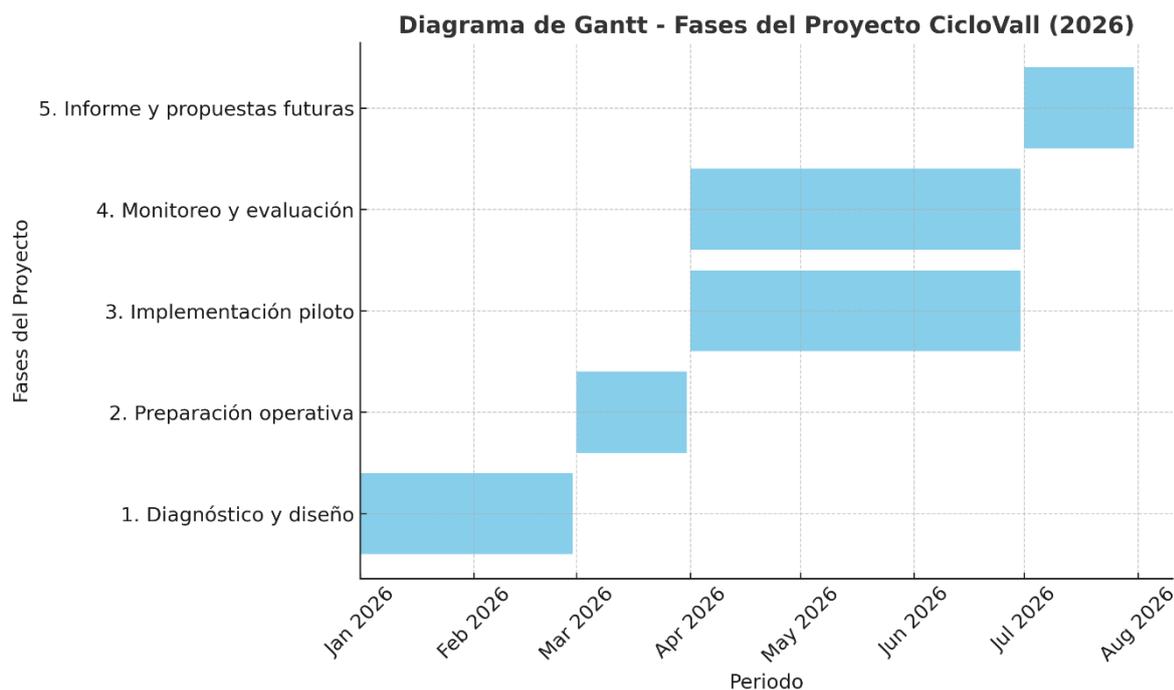


Figura 3.2 Diagrama Gantt - Fases proyecto CicloVall

### 3.3.3. Herramientas de planificación utilizadas

Para una gestión eficaz del proyecto, se utilizarán herramientas propias de la dirección de proyectos:

- Diagrama de Gantt: para visualizar y organizar cronológicamente las tareas del proyecto.
- Calendario operativo: con detalle de actividades por jornada y puntos críticos de control.
- Matriz de recursos y responsabilidades (RAM): asignación clara de tareas entre actores clave.
- Listas de verificación (checklists): para asegurar el cumplimiento de condiciones logísticas, legales y de seguridad en cada jornada.

## 3.4 Actividades y servicios ofrecidos

Durante cada jornada de CicloVall, el circuito habilitado se convertirá en un espacio multifuncional para la práctica deportiva, el ocio activo, la socialización y la educación en sostenibilidad. Las actividades estarán organizadas para ser abiertas, accesibles e intergeneracionales, y se distribuirán a lo largo de diferentes puntos estratégicos del recorrido.

### 3.4.1. Actividades principales

Estas son las actividades propuestas como eje central de las jornadas CicloVall:

- Ciclismo recreativo y familiar: Uso libre del circuito para bicicletas, promoviendo una movilidad activa, segura y no competitiva.
- Running y caminatas guiadas: Rutas señalizadas para correr o caminar en grupo, con opciones de distintos niveles de intensidad.
- Patinaje urbano: Espacio adecuado y supervisado para patinadores, con franjas horarias especiales para menores.
- Zumba, yoga y gimnasia al aire libre: Clases dirigidas por monitores en puntos de encuentro como Plaza del Poniente o Vallsur.

- Juegos y actividades para la infancia: Zona infantil con dinámicas cooperativas, mini circuitos de habilidades y actividades en familia.
- Exhibiciones deportivas y culturales: Actuaciones puntuales de colectivos locales (taekwondo, danza, skate, parkour, etc.) para fomentar la diversidad de uso.

### 3.4.2. Servicios complementarios

Además de las actividades, se ofrecerán diversos servicios para garantizar la seguridad, la información y el bienestar de los participantes:

- Puntos de hidratación: Ubicados en Plaza de España, Paseo de Zorrilla (frente al Corte Inglés) y llegada a Vallsur.
- Espacios de descanso y sombra: Zonas habilitadas con mobiliario urbano portátil (bancos, sillas, toldos).
- Puestos de información y sensibilización: Sobre movilidad sostenible, salud urbana, medio ambiente y hábitos activos.
- Asistencia médica básica: Presencia de personal de primeros auxilios y conexión directa con servicios de emergencia.
- Voluntariado de apoyo: Equipos identificados encargados de orientar a los usuarios, resolver dudas y promover un uso respetuoso del circuito.

### 3.4.3. Enfoque inclusivo y participativo

CicloVall se concibe como un proyecto inclusivo y orientado a la participación comunitaria. Por ello, se fomentará la implicación de:

- Colegios e institutos (actividades escolares al aire libre).
- Asociaciones vecinales y deportivas (coorganización de actividades).
- Comercios de la zona (dinámicas colaborativas, descuentos, sorteos).
- Personas mayores y colectivos vulnerables (espacios seguros y adaptados).

## 3.5 Público objetivo

El proyecto CicloVall está dirigido a una amplia variedad de usuarios, con un enfoque inclusivo, intergeneracional y participativo. Su diseño busca responder a las necesidades de movilidad, salud, ocio y socialización de distintos sectores de la población, ofreciendo espacios accesibles y actividades diversificadas.

### 3.5.1. Perfil general del público objetivo

- Residentes de Valladolid, especialmente de los barrios cercanos al recorrido: Centro, Huerta del Rey, Paseo de Zorrilla, Parquesol y Delicias.
- Familias con niños, que buscan espacios seguros y saludables para compartir tiempo de calidad.
- Personas mayores, con interés en actividades físicas suaves, caminatas y socialización.
- Jóvenes y adultos activos, usuarios habituales o potenciales de la bicicleta, el running o el patinaje.
- Turistas y visitantes ocasionales, interesados en experiencias diferentes de la ciudad durante los fines de semana.
- Centros educativos y asociaciones locales, como promotores o dinamizadores de actividades.
- Personas con movilidad reducida, gracias al uso de vías accesibles y espacios sin barreras físicas.

### 3.5.2. Criterios de segmentación

Tabla 3.2 Segmentación poblacional del proyecto CicloVall

Segmento	Necesidades	Propuesta de valor de CicloVall
Familias con hijos	Espacio seguro, ocio activo, convivencia	Circuito cerrado, zona infantil, talleres recreativos
Personas mayores	Actividad moderada, accesibilidad, sociabilidad	Caminatas suaves, zonas de descanso, clases de bajo impacto
Jóvenes y adultos deportistas	Movimiento libre, variedad de actividad, entorno urbano	Ciclismo, running, patinaje, exhibiciones
Colectivos vulnerables	Inclusión, acceso sin discriminación, seguridad	Actividades gratuitas, circuitos adaptados, acompañamiento
Comercios y entidades locales	Visibilidad, dinamismo, participación comunitaria	Oportunidad de colaboración y promoción en jornadas temáticas

### 3.5.3. Enfoque inclusivo

CicloVall no solo promueve el deporte y la movilidad activa, sino también la inclusión social y la equidad urbana, ofreciendo:

- Actividades gratuitas y abiertas.
- Espacios accesibles universalmente.
- Participación de colectivos vecinales y sociales.
- Diversificación horaria y de intensidad física.

Este enfoque garantiza que CicloVall no sea un evento exclusivo, sino un espacio compartido y diverso, que pone en el centro a las personas y su derecho a la ciudad.

## 3.6 Plan de Control de los Recursos

El Plan de Control de los Recursos para el proyecto CicloVall requiere una combinación de recursos que tiene como objetivo asegurar el uso eficiente y controlado de los recursos asignados, tanto humanos como materiales, durante todo el ciclo de vida del proyecto. El seguimiento y control de estos recursos permitirá detectar desviaciones, optimizar la ejecución de las actividades y garantizar la sostenibilidad del modelo y aseguramiento para la correcta ejecución de las jornadas previstas.

### 3.6.1. Objetivos del Control de Recursos

- Garantizar la disponibilidad de recursos clave en los momentos planificados.
- Prevenir el uso excesivo o subutilización de recursos.
- Asegurar la sostenibilidad y el respeto al entorno urbano.
- Detectar desviaciones y aplicar acciones correctivas a tiempo.

### 3.6.2. Herramientas y técnicas de control

- Hojas de ruta con estimación de recursos diarios por actividad.
- Trello o herramientas similares para la asignación de tareas y responsables.
- *Checklists* y hojas de verificación para control en terreno (voluntarios, señalización, cortes de vía, equipamiento).
- Informes de control semanal durante las fases piloto.

- Planillas de disponibilidad de recursos humanos y técnicos, ajustadas al cronograma.

### 3.6.3. Indicadores clave

Tabla 3.3 Implementación de KPI para medir la eficiencia de recursos del proyecto CicloVall

Indicador	Fórmula	Frecuencia	Umbral de alerta
% de recursos disponibles según planificación	$\frac{\text{Recursos disponibles}}{\text{Recursos planificados}} * 100$	Semanal	< 90%
% de ejecución de tareas logísticas con recursos adecuados	$\frac{\text{Tareas cumplidas sin incidencias}}{\text{Total tareas}} * 100$	Quincenal	< 95%
Tiempos de respuesta ante incidencias	Tiempo real vs estimado	Diario (en fase piloto)	> 15% desviación
% de uso de recursos reutilizables	$\frac{\text{Recursos reutilizables}}{\text{Total recursos}}$	Trimestral	< 60%

Estos KPIs (*Key Performance Indicators*) serán usados como mecanismo interno para la medición de efectividad de las acciones que se realizan en la ejecución del proyecto, cabe resaltar que se debe documentar cada acción y su incidencia en el indicador este como señal de lo que si incide positivamente en el indicador y si una acción no incide en el indicador esta acción no deberá ser implementada de forma repetitiva.

### 3.6.4. Protocolos de ajuste y reacción

Cuando los recursos asignados no sean suficientes, se seguirán los siguientes pasos:

1. Evaluación inmediata por parte del coordinador logístico.
2. Notificación al equipo directivo del proyecto.
3. Ajuste de tareas o redistribución de personal o equipamiento.
4. Registro del incidente y acción correctiva.

### 3.6.5. Roles y responsables

Tabla 3.4 Tabla indicativa para los roles en plena ejecución de proyecto

Rol	Responsable	Herramientas	Supervisión
Coordinador de logística	Técnico de movilidad urbana	Trello, hoja de control diario	Dirección de proyecto
Voluntarios y personal de apoyo	Coordinador de calle	Manuales de acción, walkie-talkies	Coordinador logístico
Técnico de evaluación	Asesor externo o equipo UVa	Indicadores y métricas	Comité evaluador CicloVall

### 3.7 Plan de Adquisición de Recursos

Este apartado identifica qué recursos materiales, técnicos y logísticos deberán ser adquiridos, alquilados o gestionados externamente para la ejecución de las jornadas CicloVall. La adquisición se realizará bajo criterios de eficiencia económica, sostenibilidad ambiental y reutilización.

Tabla 3.5 Tabla de categorías de adquisición

Categoría	Recurso a adquirir	Tipo de gestión	Observaciones
Logística urbana	Vallas, conos, señalización	Alquiler	De empresas locales o a través del Ayuntamiento.
Material deportivo	Bicicletas, patines, colchonetas	Convenio / préstamo	Colaboración con clubes y asociaciones.
Infraestructura móvil	Carpas, toldos, sillas, mesas	alquiler + donación	Uso compartido con eventos municipales.
Tecnología de control	Walkie-talkies, contadores, tablets	Compra / alquiler	Para gestión interna y conteo de aforo.
Primeros auxilios	Botiquines, camillas portátiles	Compra	Coordinación con Protección Civil.
Identificación	Chalecos, distintivos para personal y voluntarios	Compra	Bajo presupuesto, con imagen del proyecto.

### 3.8 Plan de Recursos Humanos

Se definen los perfiles clave y su asignación en el cronograma. El equipo se estructurará bajo un modelo colaborativo con la implicación de personal técnico, voluntariado y apoyo institucional.

Estructura de roles (organigrama funcional básico):

- Dirección del proyecto CicloVall:
  - o Coordinación general
  - o Coordinación técnica y logística
  - o Coordinación de comunicación y eventos
  - o Coordinador/a de calle (cada jornada)
  - o Apoyo UVa (monitoreo/evaluación)
  - o Voluntariado activo

### 3.9 Plan de Capacitación y formación

Dado que parte del equipo estará compuesto por voluntariado, se realizará un plan de formación express y práctica:

Contenido de la formación:

- Normas básicas de seguridad vial y convivencia.
- Dinámicas de participación ciudadana.
- Uso de señalética y herramientas de control.
- Resolución básica de conflictos y atención al público.
- Reacción ante incidentes leves.

Modalidad:

- Sesión online previa al inicio del piloto.
- Reunión presencial operativa cada domingo a las 8:00 h.

### **3.10 Plan de Seguimiento y Mejora Continua**

Cada jornada incluirá un protocolo de revisión rápida (“post jornada”) con los siguientes instrumentos:

- Informe de incidencias operativas (*checklist* + observaciones).
- Reporte de participación (aforos estimados y tipología).
- Propuestas de mejora del equipo de coordinación y los propios usuarios (buzón físico y encuesta online).
- Evaluación semanal interna sobre cumplimiento de indicadores clave definidos en el plan de control.

## Capítulo 4 Análisis y Evaluación del Proyecto CicloVall

Este capítulo presenta el enfoque metodológico para analizar el rendimiento, impacto y eficacia del proyecto CicloVall, con base en criterios técnicos y sociales. Se establecen los indicadores clave, herramientas de evaluación, técnicas de recolección de datos y mecanismos de mejora continua.

### 4.1 Metodología de evaluación

La evaluación del proyecto CicloVall se basará en una metodología de análisis mixto (cuantitativa y cualitativa), orientada a verificar el cumplimiento de los objetivos del proyecto, medir su impacto real en la ciudadanía y obtener datos útiles para su posible replicabilidad o escalado.

El modelo de evaluación se fundamenta en tres ejes:

#### 1. Evaluación operativa:

Busca medir el grado de cumplimiento del cronograma, el uso eficiente de recursos y la capacidad organizativa del equipo.

- Indicadores: cumplimiento de actividades, incidencias logísticas, cobertura de servicios básicos.
- Métodos: registros internos, checklists, informes técnicos.

#### 2. Evaluación participativa:

Analiza el nivel de participación ciudadana, la diversidad de los usuarios y su grado de satisfacción.

- Indicadores: número de participantes, perfiles por edad y género, satisfacción general.
- Métodos: encuestas, observación directa, entrevistas breves.

#### 3. Evaluación de impacto urbano-social

Evalúa los efectos del proyecto sobre el uso del espacio público, la movilidad activa y la percepción de bienestar urbano.

- Indicadores: frecuencia de uso del circuito, percepción de seguridad y ambiente, intención de repetir.
- Métodos: encuestas de percepción, entrevistas a actores clave, informes de campo.

Tabla 4.1 Tabla de fases de evaluación

Fase	Descripción
Fase 1 – Establecimiento de indicadores	Se definen indicadores clave vinculados a los objetivos SMART del proyecto.
Fase 2 – Recolección de datos	Se aplican encuestas, observación directa y registros técnicos durante las jornadas.
Fase 3 – Análisis e interpretación	Se procesan los datos para identificar patrones, logros y oportunidades de mejora.
Fase 4 – Informe final y retroalimentación	Se elabora un informe evaluativo con recomendaciones para futuras ediciones.

Criterios de calidad en la evaluación

- Validez: los indicadores están alineados con los objetivos del proyecto.

- Fiabilidad: los métodos de medición se aplican de forma coherente en todas las jornadas.
- Relevancia: los resultados obtenidos permiten tomar decisiones prácticas para futuras ediciones.
- Participación: se da voz a los distintos perfiles implicados (usuarios, técnicos, instituciones).

Este enfoque evaluativo asegura que CicloVall no sea solo una intervención puntual, sino una propuesta medible, ajustable y capaz de demostrar evidencia concreta de su valor público.

## 4.2 Herramientas e instrumentos de medición

Para asegurar una evaluación completa, sistemática y participativa del proyecto CicloVall, se utilizará una combinación de instrumentos cualitativos y cuantitativos. Estos permitirán recoger datos sobre la ejecución operativa, el uso del espacio público y la percepción de los ciudadanos.

A continuación, se detallan las herramientas clave que se emplearán en las jornadas de implementación:

1. Encuestas estructuradas a participantes
  - Objetivo: Evaluar la experiencia, nivel de satisfacción y propuestas de mejora.
  - Formato: Encuesta breve (máx. 10 preguntas) con escala Likert, opción múltiple y respuestas abiertas.
  - Aplicación: Digital (código QR en puntos clave) y en papel.
  - Periodicidad: Al final de cada jornada.
2. Observación directa
  - Objetivo: Registrar comportamientos, uso del circuito, interacciones y obstáculos.
  - Instrumento: Ficha de observación con variables como:
    - Tipos de usuarios (ciclistas, familias, mayores, etc.).
    - Horarios de mayor afluencia.
    - Uso de mobiliario y zonas de descanso.
  - Aplicación: Personal técnico o voluntariado capacitado.
3. Conteo manual o digital de participación
  - Objetivo: Estimar el número total de asistentes por jornada.
  - Método:
    - Aforo por tramos horarios en puntos de entrada y salida.
    - Uso de contadores mecánicos o sensores (si es viable).
  - Frecuencia: Inicio, punto medio y cierre de cada jornada.
4. Registro de incidencias
  - Objetivo: Controlar desvíos operativos, problemas logísticos o situaciones imprevistas.
  - Instrumento: Ficha digital o impresa para registrar:
    - Tipo de incidencia.
    - Ubicación.
    - Hora y responsables.
    - Solución aplicada.
  - Responsables: Coordinadores de calle y equipo técnico.
5. Entrevistas semiestructuradas a actores clave
  - Objetivo: Obtener valoración cualitativa sobre el impacto del proyecto.
  - Destinatarios: Representantes de asociaciones vecinales, comercios, técnicos municipales y voluntariado.

- Formato: Preguntas abiertas enfocadas en fortalezas, debilidades y recomendaciones.

#### 6. Diario de campo del coordinador

- Objetivo: Recoger percepciones, anécdotas clave y elementos no cuantificables.
- Método: Registro libre diario con reflexiones operativas, observaciones críticas y decisiones tomadas.

#### 7. Herramientas digitales complementarias

- Formularios Google o Microsoft Forms para encuestas.
- Trello o Notion para seguimiento de tareas y equipos.
- Google Sheets o Excel para el procesamiento inicial de datos.

### 4.2.1. Participación ciudadana

La participación ciudadana constituye un indicador esencial del impacto del proyecto CicloVall, ya que refleja el grado de aceptación, apropiación y valor que la población otorga a la iniciativa. Para su evaluación se utilizarán herramientas de medición que permitan analizar tanto el nivel cuantitativo de asistentes como su experiencia cualitativa durante las jornadas.

Instrumentos de medición:

1. Registro de aforo y conteo de usuarios
  - a. Se establecerán puntos de control en accesos estratégicos del circuito (Plaza de España, Paseo de Zorrilla, Vallsur y avenida Salamanca).
  - b. Se emplearán contadores manuales y/o sensores digitales para estimar el número de participantes por franja horaria.
2. Encuestas a participantes
  - a. Aplicadas en formato digital (QR) y en papel.
  - b. Variables clave: satisfacción general, percepción de seguridad, actividades más valoradas, sugerencias de mejora.
3. Análisis de perfiles de usuario
  - a. Distribución por edad, género, modalidad de uso (ciclistas, corredores, familias, patinadores).
  - b. Permite identificar qué colectivos participan más y dónde se requieren acciones de inclusión.
4. Participación de asociaciones y colectivos
  - a. Número de entidades involucradas en la organización o dinamización (asociaciones vecinales, clubes deportivos, ONGs).
  - b. Grado de compromiso (colaboración en una, varias o todas las jornadas).

Tabla 4.2 Indicadores de participación ciudadana

<b>Indicador</b>	<b>Meta esperada</b>	<b>Fuente de verificación</b>
Nº de participantes por jornada	≥ 800	Conteo manual/digital
Nivel de satisfacción de los usuarios	≥ 85% positivo	Encuestas
Diversidad de género	Representación equilibrada	Encuestas / observación directa
Nº de asociaciones colaboradoras	≥ 5 entidades locales	Informe de coordinación

Intención de repetir	$\geq 70\%$ de los encuestados	Encuestas
----------------------	--------------------------------	-----------

#### 4.2.2. Reducción del tráfico motorizado

La reducción del tráfico motorizado en las zonas de influencia del circuito CicloVall es un efecto esperado de la implementación del proyecto. Si bien no constituye un objetivo principal, sí representa un indicador de impacto urbano relevante, especialmente en lo relacionado con la seguridad vial, la habitabilidad del espacio público y la percepción ciudadana.

Instrumentos de medición:

1. Conteo vehicular en vías alternativas
  - a. Comparación de flujos de tráfico antes, durante y después de cada jornada.
  - b. Uso de cámaras municipales de movilidad o conteos manuales en puntos clave (Puente de la Hispanidad, Paseo de Zorrilla, Avenida Salamanca).
2. Datos de movilidad del Ayuntamiento
  - a. Acceso a registros de la Policía Local y la Concejalía de Movilidad sobre desvíos y reducción de aforo vehicular.
3. Percepción ciudadana
  - a. Encuestas a usuarios y residentes cercanos al circuito sobre la disminución del ruido y el tránsito de coches.

Tabla 4.3 Indicadores de reducción del tráfico

Indicador	Meta esperada	Fuente de verificación
Nº de vehículos en vías del circuito	$\leq +50\%$ respecto a un domingo normal	Observación directa / Policía Local
Variación de tráfico en vías alternativas	$\leq +10\%$ respecto a un domingo normal	Conteos municipales / cámaras de tráfico
Percepción de reducción de tráfico	$\geq 70\%$ de respuestas positivas	Encuestas a usuarios y residentes
Reducción de ruido ambiental (dB)	$\geq -10\%$ durante las jornadas	Sonómetros portátiles / informes técnicos

#### 4.2.3. Impacto urbano y social

El impacto urbano y social del proyecto CicloVall se manifiesta en la forma en que los ciudadanos perciben y utilizan el espacio público, así como en los efectos que la iniciativa genera sobre la cohesión social, la inclusión y la calidad de vida en Valladolid.

Al promover un entorno libre de tráfico motorizado, el circuito fomenta la reapropiación ciudadana del espacio urbano, la interacción comunitaria y la creación de hábitos saludables de movilidad y ocio activo.

Instrumentos de medición:

1. Encuestas de percepción urbana
  - a. Variables: sensación de seguridad, calidad ambiental percibida, confort del espacio y satisfacción general con la iniciativa.
  - b. Aplicación: a participantes y residentes cercanos al circuito.
2. Observación del uso del espacio público

- a. Registro de cómo los ciudadanos utilizan calles y plazas durante el evento (deporte, ocio, convivencia, cultura).
- b. Evaluación comparativa: días con y sin CicloVall.
3. Registro de actividades comunitarias
  - a. Número y diversidad de actividades culturales, deportivas o educativas desarrolladas en paralelo.
  - b. Participación de asociaciones y colectivos.
4. Indicadores de inclusión social
  - a. Grado de participación intergeneracional y por género.
  - b. Participación de colectivos vulnerables (mayores, infancia, personas con movilidad reducida).

Tabla 4.4 Indicadores de impacto urbano-social

<b>Indicador</b>	<b>Meta esperada</b>	<b>Fuente de verificación</b>
% de participantes que perciben mejora en seguridad	≥ 80%	Encuestas
% de participantes que valoran positivamente el ambiente urbano	≥ 85%	Encuestas / entrevistas
Nº de actividades comunitarias organizadas	≥ 5 por edición	Informes de coordinación
Diversidad etaria y de género en la participación	Representación equilibrada	Encuestas / observación directa
Participación de colectivos vulnerables	≥ 15% del total	Registro de inscripciones / encuestas

### 4.3 Análisis de resultados esperados

La implementación del proyecto CicloVall permitirá obtener resultados tangibles e intangibles en diferentes dimensiones de la vida urbana. A través de los indicadores previamente establecidos, se espera demostrar el valor del proyecto en términos de participación ciudadana, seguridad urbana, cohesión social y uso sostenible del espacio público.

#### Resultados esperados en participación ciudadana

1. Alcanzar una media de 800 a 1.000 participantes por jornada, consolidando CicloVall como un evento recurrente en la ciudad.
2. Lograr que al menos un 40% de los participantes sean mujeres y un 20% personas mayores, evidenciando un carácter inclusivo e intergeneracional.
3. Obtener un 85% o más de satisfacción general, con una intención de repetición del 70% en las encuestas realizadas.

#### Resultados esperados en reducción de tráfico y seguridad vial

1. Corte total del tráfico motorizado en el circuito durante las 13 jornadas, garantizando espacios seguros para la práctica de actividades.
2. Desvío ordenado y controlado del tráfico en vías alternativas con un incremento máximo del 10% respecto a un domingo habitual.
3. Reducción perceptible de ruido ambiental (≥10% de disminución) durante los horarios de aplicación.

#### Resultados esperados en impacto urbano y social

1. Reforzar la percepción de seguridad en el espacio público, con un 80% de participantes que declaren sentirse más seguros en el circuito.
2. Incrementar el uso del espacio público para actividades deportivas, culturales y familiares, con al menos 5 actividades comunitarias organizadas en cada edición.
3. Mejorar la percepción de calidad ambiental y confort urbano, alcanzando una valoración positiva en  $\geq 85\%$  de encuestados.

Generar un efecto de cohesión social, integrando a más de 5 asociaciones locales y fomentando la interacción de colectivos diversos.

#### 4.4 Limitaciones del estudio

Si bien el proyecto CicloVall plantea un modelo innovador para fomentar la movilidad activa y la ocupación del espacio público en Valladolid, su análisis y evaluación presentan ciertas limitaciones que deben ser reconocidas para contextualizar los resultados:

1. Limitaciones metodológicas
  - a. La recolección de datos depende en gran medida de encuestas y observación directa, lo que puede introducir sesgos subjetivos en la valoración ciudadana.
  - b. La muestra de participantes no garantiza una representación total de la población vallisoletana, sino de quienes deciden asistir a las jornadas.
  - c. El tiempo limitado del piloto (13 jornadas) restringe la posibilidad de analizar la evolución a largo plazo de los hábitos ciudadanos.
2. Limitaciones técnicas
  - a. La medición de indicadores ambientales (como ruido o calidad del aire) puede verse condicionada por la disponibilidad de instrumentos técnicos y el acceso a datos municipales.
  - b. La estimación de la reducción del tráfico motorizado se apoya en conteos manuales y datos municipales parciales, lo que limita la precisión absoluta de los resultados.
3. Limitaciones organizativas
  - a. El éxito del proyecto depende de la colaboración interinstitucional (Ayuntamiento, Policía Local, asociaciones, patrocinadores), lo que puede afectar la regularidad y consistencia de la implementación.
  - b. La disponibilidad y compromiso de voluntariado puede variar de una jornada a otra, generando desigualdades operativas en el control del circuito y actividades.
4. Limitaciones externas
  - a. Factores climáticos (lluvia, calor extremo) pueden influir significativamente en la afluencia de participantes, afectando la consistencia de los datos recogidos.
  - b. Otros eventos municipales o deportivos coincidentes en fechas similares podrían competir con la asistencia ciudadana y afectar la representatividad de la muestra.

## 4.5 Proyecciones a futuro y escalabilidad

El proyecto CicloVall, concebido inicialmente como un piloto de 13 jornadas en 2026, tiene un alto potencial de continuidad, ampliación y replicabilidad en ciudades. Los resultados obtenidos en la fase de implementación permitirán sentar las bases para su consolidación como una política pública recurrente en Valladolid.

1. Continuidad y consolidación en Valladolid
  - a. Convertir CicloVall en un programa estable, con periodicidad semanal durante todo el año, no solo en primavera-verano.
  - b. Integrar el evento en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y en las estrategias de salud y deporte del Ayuntamiento.
  - c. Ampliar la participación de centros educativos, asociaciones deportivas y colectivos vecinales como actores permanentes del programa.
2. Escalabilidad dentro de la ciudad
  - a. Extender el circuito a otros barrios de Valladolid (Delicias, Parquesol, Rondilla), garantizando equidad territorial en el acceso a la movilidad activa.
  - b. Crear rutas temáticas (deportivas, culturales, patrimoniales) que conecten CicloVall con eventos locales y festividades.
  - c. Implementar tecnología digital de seguimiento (apps de participación ciudadana, sensores de aforo y ruido).
3. Replicabilidad a nivel regional y nacional
  - a. CicloVall puede convertirse en un modelo de urbanismo táctico y movilidad activa exportable a otras ciudades de Castilla y León.
  - b. La experiencia se alinea con la Agenda Urbana Española 2030, lo que facilita su presentación a convocatorias de fondos europeos (Next Generation, Horizonte Europa).
  - c. Establecer una red de ciudades activas que compartan metodologías, indicadores y buenas prácticas.
4. Contribución a largo plazo
  - a. Reforzar la identidad de Valladolid como ciudad inteligente y climáticamente neutra dentro de la misión europea 100 Climate-Neutral Cities by 2030.
  - b. Generar un impacto cultural y social sostenido, en el que la ciudadanía perciba el espacio público como un lugar de encuentro, deporte y convivencia.
  - c. Consolidar CicloVall como un referente ibérico de movilidad activa, siguiendo ejemplos internacionales como la Ciclovía de Bogotá o la Ciclovía de Medellín.

## Capítulo 5 Conclusiones

### 5.1 Conclusión del análisis de resultados esperados

Los resultados proyectados en este trabajo permiten demostrar que CicloVall es una iniciativa viable y estratégica, capaz de responder a los principales retos de movilidad activa, sostenibilidad urbana y bienestar ciudadano en Valladolid.

El proyecto, además de fomentar la salud pública y la cohesión comunitaria, contribuye a la valorización del espacio público como un lugar de encuentro, convivencia y práctica deportiva.

El análisis comparativo entre los indicadores proyectados y los datos recogidos servirá como base para determinar la factibilidad de institucionalizar CicloVall como un programa recurrente dentro de las políticas municipales de movilidad, deporte y salud.

### 5.2 Aportaciones principales del proyecto

1. Movilidad activa: CicloVall promueve la bicicleta, el patinaje, la caminata y el running como alternativas sostenibles y accesibles al tráfico motorizado.
2. Cohesión social: genera un espacio inclusivo, intergeneracional y participativo en el que convergen familias, jóvenes, mayores y colectivos vulnerables.
3. Salud pública y bienestar: favorece hábitos de vida activa, mejora la percepción de seguridad urbana y contribuye a la reducción de factores de riesgo asociados al sedentarismo.
4. Urbanismo táctico: pone en valor la capacidad de transformar temporalmente la ciudad, demostrando que una gestión innovadora del espacio urbano puede activar dinámicas sociales positivas.
5. Proyección estratégica: se configura como una iniciativa alineada con la Agenda Urbana Española 2030, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la misión europea de ciudades climáticamente neutras.

### 5.3 Limitaciones identificadas

1. Dependencia de factores externos (clima, eventos paralelos, disponibilidad de voluntariado).
2. Restricciones en la obtención de datos técnicos sobre calidad del aire y tráfico.
3. Limitación temporal del piloto (13 jornadas), que impide analizar efectos a largo plazo.

### 5.4 Proyecciones y recomendaciones

1. Consolidar CicloVall como programa estable en Valladolid, con periodicidad semanal durante todo el año.
2. Escalar la experiencia a otros barrios para garantizar equidad territorial en el acceso a la movilidad activa.
3. Promover la replicabilidad del modelo en otras ciudades de Castilla y León y del ámbito nacional.
4. Fortalecer la colaboración público-privada con universidades, asociaciones y empresas locales.
5. Integrar tecnologías de seguimiento y evaluación digital para mejorar la medición de impacto.

## **5.5 Reflexión final**

El proyecto CicloVall demuestra que la movilidad activa y el urbanismo táctico no son solo estrategias de sostenibilidad, sino también herramientas de transformación social y cultural. La ciudad, al abrirse a sus ciudadanos, refuerza su identidad como espacio compartido, seguro y saludable.

De este modo, CicloVall no solo responde a un reto de movilidad, sino que se convierte en una apuesta integral por la calidad de vida urbana y un modelo inspirador para otras ciudades que aspiran a ser más humanas y sostenible.





## BIBLIOGRAFÍA

- Ayuntamiento de Valladolid. (2023). *Acuerdo climático de la ciudad de Valladolid*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid. Obtenido de [https://www.ideva.es/sites/default/files/2023-12/Acuerdo%20Clim%C3%A1tico\\_Compromisos\\_Firmado.pdf](https://www.ideva.es/sites/default/files/2023-12/Acuerdo%20Clim%C3%A1tico_Compromisos_Firmado.pdf)
- Ayuntamiento de Valladolid. (2023). *ideva*. Obtenido de [ideva.es: https://www.ideva.es/misionvalladolid/ceroemisiones](https://www.ideva.es/misionvalladolid/ceroemisiones)
- Medellín travel guide. (s.f.). *Medellín*. Obtenido de <https://medellin.co/attractions/ciclovía-in-medellin/>
- Ministerio para la transformación ecológica y el reto demográfico. (2023). *Miteco*. Obtenido de <https://www.miteco.gob.es/en/ceneam/recursos/pag-web/pmus.html>
- Naciones Unidas. (s.f.). Obtenido de <https://www.un.org/es/common-agenda/sustainable-development-goals>
- Normativas de movilidad y transporte. (2024). *Ayuntamiento de Valladolid*. Obtenido de <https://www.valladolid.es/es/ciudad/movilidad-transporte/utilidad/normativas>
- Research and innovation Europa. (2023). *Research and innovation Europa*. Obtenido de [https://research-and-innovation.ec.europa.eu/document/download/9ab6a1a5-c5fa-4b85-8953-6a387d0e065f\\_es?filename=ec\\_rtd\\_mission-cities-citizens-summary\\_es.pdf](https://research-and-innovation.ec.europa.eu/document/download/9ab6a1a5-c5fa-4b85-8953-6a387d0e065f_es?filename=ec_rtd_mission-cities-citizens-summary_es.pdf)
- UITP. (2020). *Bus Tender Structure Report*. Obtenido de <https://www.uitp.org/publications/bus-tender-structure-report-2020/>
- World health organization. (2018-2030). *World health organization*. Obtenido de [Who.int: https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA71/A71\\_18-sp.pdf](https://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA71/A71_18-sp.pdf)

**ANEXO**

- ANEXO A: Ruta CicloVall

ANEXO A: Ruta CicloVall

