



Félix Martínez Gutiérrez, con N.I.F 53.022.698-Q, con domicilio a efectos de notificación en calle Doctor Luis Fournier 15 1ºD 09001 Burgos, en calidad de Presidente de la Asociación "Andando Burgos" y en nombre de ésta,

EXPONE:

Que en respuesta al llamamiento de participación ciudadana que la Administración local ha realizado en referencia al "Borrador de la Ordenanza Municipal de Circulación, Movilidad y Transporte", de octubre de 2017, y dentro del plazo que se ha habilitado para ello, la Asociación Andando Burgos presenta, vía Registro General, el presente documento que consta de cinco páginas, con las siguientes APORTACIONES:

Desde un punto de vista global, el Borrador de octubre de 2017 de "Ordenanza municipal de circulación, movilidad y transporte" de Burgos es, en general y para caracterizar su contenido e interés, un documento convencional que no aporta nada de lo que se considera actualmente en el mundo occidental como medidas para una movilidad urbana sostenible. Es más, una vez leído todo el documento, el lector se pregunta sobre qué se entenderá en el Ayuntamiento de Burgos por 'movilidad urbana', pues 'movilidad' está en el mismísimo título y en varias partes del texto, pero de un modo retórico. Esta ordenanza es una oportunidad perdida para acometer con profundidad técnica y criterios de innovación todo aquello que tiene que ver con la movilidad urbana sostenible. Por ello, debería ser replanteada de nuevo.

Y desde la perspectiva de la mejora del documento en sus detalles, he aquí la revisión que hace «Andando Burgos»:

1. ESTRUCTURA Y CALIDAD DEL DOCUMENTO.- Con 150 artículos nominales en 7 títulos y 30 capítulos, se trata de un documento largo que presenta algunos problemas formales y precisa tener una organización y un estilo unitarios, que no han sido logrados:

- No es lógico ni parece necesario generar capítulos en aquellos títulos con un solo capítulo (los dos primeros). Sería mejor del siguiente tenor: Título I. Disposiciones generales. Objeto, competencias y ámbito de aplicación, y Título II. Planificación, regulación, ordenación del tráfico y disciplina. Del mismo modo, no parece preciso servirse de capítulos con un solo artículo, máxime cuando éste responde a un asunto menor (art. 57, art. 61, art. 62, art. 63).
- Si bien la mayoría del articulado se sirve de números naturales 1, 2, 3... y secundariamente de letras a, b, c... para jerarquizar las disposiciones, hay artículos que están numerados de forma distinta (25, 26, 115, 123, 147 y 148).
- No aparece el artículo 95.
- A pesar de que la ordenanza dispone de un apartado inicial de siglas y acrónimos (llamados abreviaturas), algún artículo (art. 42) se extiende innecesariamente en la nominación de normas.
- Hay muchas redundancias (algunas pertinentes, otras no); erratas, faltas ortográficas y discordancias gramaticales; equivalencias inconvenientes (hacer equivaler carriles reservados con carriles BUS, art. 45); definiciones dentro del articulado que deberían



estar en el anexo de definiciones (art. 41) y expresiones que deberían ser mejoradas (art. 40 “condicionar su uso a los siguientes condicionamientos”, art. 52.9 “El conductor está facultado para hacer abandonar el vehículo”).

- Hay un uso parcial de negritas y de mayúsculas que, aparte de asistemático, posiblemente es innecesario e inconveniente.
- En definitiva, se requiere la labor de un revisor unitario que otorgue coherencia al texto.

2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES.- Es un acierto muy pertinente disponer de un anexo terminológico. Pero, aunque la ordenanza se remite a la normativa estatal vigente, el listado brindado en el anexo tiene problemas:

- Ofrece definiciones erróneas, como la de ‘Ciclo’ (sistemáticamente se hace equivaler ciclo con bicicleta) y sobre todo la de ‘Movilidad sostenible’, que es muy deficiente.
- Podría ser aumentado para la óptima comprensión del ciudadano, pues hay términos y expresiones en la Ordenanza, como por ejemplo ‘vehículo’, ‘persona con diversidad funcional con movilidad reducida’, ‘transporte de seguridad’, etc. que podrían disponer de una definición. Además, podría construirse el glosario del modo más sistemático posible, pues, por ejemplo, se define ‘Vía urbana’ sin haber definido previamente ‘Vía pública’, lo que lo hace incomprensible a alguien no experto, máxime cuando la Ordenanza se sirve de la expresión ‘vía pública urbana’.
- Y todo ello, aparte del hecho muy relevante de que algunos términos son polisémicos y significan nociones distintas en función del contexto y los objetivos perseguidos. Por ejemplo, y muy significativos por su importancia, ‘Accesibilidad’ y ‘Movilidad’ tienen un sentido en el marco de la Movilidad universal y el Diseño para todos, mientras que significan otra cosa en el marco del Urbanismo y de la Economía e ingeniería de tráfico.

3. MOVILIDAD SOSTENIBLE.- Las referencias, pocas, a la movilidad urbana sostenible, están de todo punto equivocadas.

Estamos totalmente de acuerdo con la Ordenanza (art. 4) cuando expresa que se debería asegurar “una movilidad urbana sostenible, eficiente y segura”. Pero cuando el art. 1 habla de “garantizar la seguridad vial, la movilidad y el transporte público colectivo” comprobamos que ‘movilidad’ puede ser cualquier cosa. La movilidad no se garantiza sino que es la que es, una realidad social, que debe ser mejorada según unos determinados objetivos que han de hacerse explícitos (lucha contra el cambio climático, disminución de las emisiones a la atmósfera, pacificación del tráfico, etc.).

Veamos dos descalabros que demuestran este desenfoque:

- Art. 47 (Con el objetivo de conseguir una movilidad sostenible, se establece una jerarquía de los usos del espacio viario urbano que permita aquella movilidad entre peatones, vehículos y el resto de transportes) Esta causa-efecto entre la jerarquización



viaria y la sostenibilidad de la movilidad urbana es cuando menos extemporánea y fuera de lugar. Además, la jerarquía se remite a la normativa urbanística.

- *Anexo/Definiciones (Movilidad sostenible: El conjunto de medidas que tienen como objeto la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro del ámbito de la ciudad, llámese desplazarse en bicicleta, caminando, utilizando el transporte público, etc. Con el fin de mejorar el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos) Esta definición no es, ni con mucho, la más adecuada, y la peor con mucha diferencia de todas las que integran el anexo.*

4. **VELOCIDADES.-** El asunto de las velocidades de las vías es a priori uno de los más importantes, aunque apenas tiene desarrollo en esta ordenanza. Incluso aceptando que la velocidad máxima de 50 km/h fuese la genérica para toda la ciudad, algo que es muy discutible, la regulación de las velocidades es simplista y cerrada.

- Art. 25.3 (*La vel. máx. de los vehículos en el Centro Histórico será de 20 km/h*) Sería preferible 15 km/h o inferior.
- Art. 29 (*La velocidad de circulación de las bicicletas está limitada en 20 km/h para todos los tipos de vía ciclista*) Sería preferible ampliar las posibilidades y velocidades según su tipología.
- Art. 48 (*A 30 km/h. (Zonas 30), en las vías urbanas con un solo carril y sentido único de circulación... A 20 km/h. (Zonas 20) en zonas residenciales y peatonales y/o de coexistencia con plataforma única de calzada y acera*) Pero hacer equivaler velocidades de las vías a 30 o a 20 con 'zonas 30' o 'zonas 20' es un error excesivo en un tema tan delicado y relevante.
- El art. 48 desaprovecha la oportunidad de graduar las velocidades máximas sirviéndose de la limitación de 40 km/h para determinadas vías urbanas, muchas, donde 50 km/h es demasiado... así como de la limitación de 15 o 10 km/h para aquellas calles residenciales estrechas, como por ejemplo muchas de la Barriada Yagüe.
- Las zonas 30 y 20 carecen de desarrollo alguno en esta ordenanza, siendo herramientas para una movilidad urbana sostenible. Es preciso que tengan desarrollo normativo, una justificación técnica, una definición de criterios y una propuesta.

5. **BICICLETAS.-**

- Art. 31 (*Registro municipal de Bicicletas, de inscripción obligatoria*) No es aceptable.
- Art. 32 (*Las bicicletas utilizarán los elementos habilitados para su aparcamiento*) Incomprensible y excesivamente rigurosa regla mientras no haya una oferta más que suficiente al respecto, si bien es cierto que se debe tender a evitar el amarre de



bicicletas en el mobiliario urbano, sobre todo en los de uso ciudadano como los bancos.

6. PEATONES.-

- La peatonalidad es un asunto desaparecido en el discurso de esta ordenanza. Nada se dice de la mejora de la movilidad a pie, de la intermodalidad, de los itinerarios peatonales, de la sección de la vía, de la acera como banda de circulación peatonal, etc.
- Creemos imprescindible remitir a la Orden VIV/561/2010, que establece, entre otros aspectos, la prioridad peatonal en las plataformas únicas de uso mixto y define las características que debe reunir el Itinerario Peatonal Accesible (IPA).
- Debe hacerse referencia a las diferentes bandas funcionales de una acera: servicio de fachada, circulación, equipado de la calle y servicio a la calzada.
- Debe ser utilizado y desarrollado el vocabulario general relativo a la movilidad peatonal como: itinerario peatonal, calle peatonal, red peatonal, zona o área peatonal, acera continua, oreja o refugio, entre otros términos, cuya correcta definición puede resultar de gran interés y satisfacción de dicha movilidad. Para ello, por ejemplo, podemos remitirnos a las recomendaciones europeas que, en este ámbito, llevan años trabajando aplicando nuevas y eficaces herramientas como el "Code de la Route" belga, así como las técnicas y herramientas más actuales y reconocidas por numerosas instituciones, organizaciones y administraciones, siendo la forma más efectiva y óptima de mejorar la seguridad y la comodidad de las personas que caminan.
- Finalmente, creemos imprescindible, defender el uso de no circulación rodada de las aceras.

5. CONCLUSIONES.-

- El borrador presentado para una primera fase de sugerencias parece servirse en gran medida del planteamiento general del vigente Reglamento General de Circulación, que centra su interés en las carreteras y que, a la postre, se adecúa a las necesidades de la circulación de los automóviles y a la regulación del tráfico que generan. Valga el siguiente párrafo recogido directamente de la introducción de la Instrucción 16/V-124, relativa a Vehículos de Movilidad Personal (VMP) redactada por la Subdirección General de Gestión de la Movilidad de la DGT, para certificar tal presunción:

"Tradicionalmente el tráfico urbano se ha disciplinado jurídicamente en nuestro país diferenciando peatón y vehículo de motor. Al primero se le asignaba como espacio natural las aceras y al segundo las calzadas. Sobre esta separación, se establecieron las principales normas de tráfico que rigen las ciudades, como las relativas a restricciones, prioridades de paso, prohibiciones, etc."

- Su estructura no parece adecuarse a la que presentan otras ordenanzas más o menos recientes que sobre la misma materia han elaborado o están elaborando otras





administraciones (ej. Vitoria, San Sebastián o Pamplona), sin perjuicio de que su contenido también sea criticable en algunos de sus detalles. En este sentido, invitamos a que sean tenidas en cuenta (como referencia) la forma y estructura que la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias) propone para la elaboración de este tipo de Ordenanzas.

- En la actualidad, la DGT y el Consejo Superior de Tráfico a través de los denominados Grupos de Trabajo, está discutiendo y valorando modificaciones importantes en los sentidos propuestos que condicionarán y reorientarán tanto la Ley de Tráfico y Seguridad Vial como el correspondiente Reglamento General de Circulación, sirviéndose de las aportaciones que importantes organizaciones nacionales están introduciendo para tal efecto.
- En consecuencia, la Asociación Andando Burgos, y sin menoscabo de poder colaborar en los correspondientes grupos de trabajo que se han de conformar para la mejora del documento "Borrador de la Ordenanza Municipal de Circulación, Movilidad y Transporte, de Octubre de 2017" y realizar las correspondientes alegaciones que sobre el documento final se puedan efectuar en su debido momento,

SOLICITA:

La REVISIÓN COMPLETA Y EXHAUSTIVA del documento presentado, con el objeto de adecuarse a los parámetros actuales de la movilidad urbana sostenible y a los intereses generales de los ciudadanos de Burgos.

En Burgos a 24 de Noviembre de 2017

Fdo. Félix Martínez Gutiérrez

Presidente Asociación ANDANDO BURGOS

