

## **Ordenanza Municipal de Circulación, Movilidad y Transporte.**

### **Introducción.**

En Ciudadanos entendemos esta ordenanza como una herramienta esencial en la ordenación y articulación de la movilidad en Burgos así como un instrumento para influir en el desarrollo futuro de nuestra ciudad. Estimamos que, entre otros objetivos, la ordenanza debería construirse en torno al peatón. Los espacios que la creciente presencia de las bicicletas en nuestras calles reclama deben obtenerse de los que ocupan los vehículos, no de las vías peatonales. Las bicicletas deben abandonar las aceras y ocupar vías específicas y seguras en espacios actualmente ocupados por los vehículos a motor, una opción que debería ser penalizada. Asimismo, el transporte público debería reconfigurarse y tomar al ciudadano en movimiento como el epicentro de su actividad y planificación.

Consideramos que esta ordenanza debe formularse en sintonía con el nuevo PMUS por su solapamiento y coincidencia en el tiempo. Sin embargo, la escasa o, en ocasiones, nula comunicación y coordinación entre concejalías ha hecho que ambos documentos, de gran importancia para la ciudad, hayan sido desarrollados de forma inconexa con las disfunciones o incluso contradicciones que puede conllevar.

Finalmente, esta ordenanza será inservible si no se asegura su cumplimiento integral en todo momento y en todos los rincones de la ciudad.

**Artículo 6.** La regulación del tráfico por otras personas que no sean policías municipales debe constituir un hecho excepcional, claramente delimitado y de carácter extraordinario. Las "patrullas escolares", en particular, representan un potencial foco de riesgo.

**Colegios.** En relación con el punto anterior la situación de caos que se genera en buena parte de los centros educativos de la ciudad merece un tratamiento específico. En este caso está en juego la seguridad infantil y, en consecuencia, debe ser regulado urgentemente. Proponemos que cualquier obra de construcción, ampliación o reforma de los centros educativos implique la creación de una zona de aparcamiento seguro para la llegada y salida de los niños que llegan en autobús o vehículo particular. Mientras tanto proponemos la prohibición de aparcar en las zonas aledañas en las franjas horarias que se correspondan con la entrada y salida de los colegios. Asimismo, proponemos que los centros educativos cuenten con un plan de llegada y salida que evalúe los medios de transporte que emplean sus alumnos para llegar y dejar sus instalaciones así como las medidas que proponen para ordenar ambos momentos.

**Artículo 27.** Proponemos incluir como excepción a la prohibición general de circulación de las bicicletas por las zonas peatonales a las de pequeño tamaño conducidas por menores.

**Artículo 28.** Consideramos que las sillas y otros dispositivos empleados por las personas con movilidad reducida no deberían circular por los carriles bici.

Los ciclistas nunca cruzarán la vía montados en la bicicleta, tampoco en los cruces en los que exista un paso para ellas paralelo al de los peatones, salvo que lo realicen a velocidad peatonal. La irrupción de una bicicleta en la calzada a una velocidad que no sea la peatonal supone un riesgo de atropello evidente.

**Registro de bicicletas (Artículo 31):** Hemos reconsiderado nuestra posición en este punto. El registro nos parece de aplicación compleja y resultados dudosos. No consideramos el establecimiento de ningún registro de otro tipo por parte del Ayuntamiento.

**Bicibur (Capítulo 2).** Consideramos Bicibur como una "marca comercial" y un servicio municipal ofrecido en un régimen monopolístico "de facto". No consideramos razonable incluir en textos regulatorios nombres concretos, sino servicios en general. El servicio ofrecido por Bicibur probablemente sea prestado en el futuro por operadores privados, en régimen de leasing, propiedad única, multipropiedad, etc. mediante mecanismos de distribución y pago (aplicaciones móviles, tarjetas de membresía, etc.) que desbordará el modelo plantado por Bicibur. La regulación de este servicio debería ser, por lo tanto, abierta y la ordenanza debería reflejarlo.

**Artículo 52.** Las paradas de autobús en ningún caso debería implicar la ocupación de carril alguno en la calzada, siempre debería haber un espacio apartado, protegido y colindante con la acera que garantizase un embarque y desembarque seguro sin entorpecer el tráfico rodado en la vía.

**Artículo 52.** Los autobuses urbanos deberían contar con un espacio reservado para los ciclistas, de manera que puedan viajar con sus bicicletas sin que éstas deban ser plegadas.

**Artículo 52.** Con el objetivo de proporcionar mayor seguridad, en especial a las mujeres, se podrá solicitar la parada en puntos intermedios a partir de las 23:00 horas en todas las líneas de autobús.

**Artículo 58.** El texto debería ser más taxativo, siempre existe recorrido alternativo salvo que el destino final se encuentre en las propias calles de la ciudad. En la actualidad se siguen empleando las calles de Burgos por vehículos pesados para evitar la circunvalación o acceder a las zonas industriales.

**Título VI, Capítulo 1.** En nuestra opinión la restricción en el tráfico en las calles de nuestra ciudad es frecuentemente un verdadero caos, tanto en su preparación e información como en su ejecución. Los cortes y restricciones de tráfico deberían ser planificados e informados y la policía local debería estar presente en la puesta en marcha de cualquier restricción en el tráfico.

**Capítulo VIII. (ORA)** Los Vehículos híbridos y eléctricos deberían estar exentos o pagar una tarifa sustancialmente inferior. La ciudad debería estar dotada de puntos de carga para estos vehículos, especialmente en las zonas ORA.

