



Ecologistas en Acción de Burgos
C/ Diego Lafnez, 5 bajo, 09005 Burgos
947 236932

burgos@ecologistasenaccion.org

<http://www.ecologistasenaccion.org/rubrique81.html>

ASUNTO: Aportaciones al borrador de la ordenanza municipal de circulación, movilidad y transporte

██████████ en representación de Ecologistas en Acción de Burgos EXPONE que:

Habiéndose publicado el borrador de la ordenanza municipal de circulación, movilidad y transporte y abierto plazo para la recogida de aportaciones, Ecologistas en Acción – Burgos quiere hacer las siguientes consideraciones:

1. Consideraciones generales:

La ordenanza de circulación, movilidad y transporte supone una herramienta fundamental para regular la movilidad urbana en Burgos. En la actualidad nuestra movilidad se basa fundamentalmente en el uso del automóvil.

En un contexto de urgencia climática como es el actual es necesario reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a niveles muy inferiores a los actuales. El coche es responsable de tres cuartas partes de las emisiones que se producen en la movilidad urbana en España.

Implementar medidas que actúen de forma efectiva contra el cambio climático es compatible con las competencias municipales. Las ciudades son un espacio idóneo para transformar el modelo de movilidad en otro compatible con la urgencia ambiental y social que nos impone el cambio climático. Pero es que además, el actual modelo de movilidad produce contaminación atmosférica, responsable de la muerte prematura de más de 30.000 personas al año en España, y acústica; es dependiente de los combustibles fósiles; y supone la ocupación abusiva del espacio público, en detrimento de la ocupación para actividades que favorecen la vida en comunidad.

Para ello hace falta determinación política, que se hecha en falta en el borrador de ordenanza propuesto. El modelo de movilidad que presenta es continuista con el basado en el uso del vehículo a motor. La ordenanza no promueve el uso de la bicicleta, el transporte público o el modo peatonal frente al principal obstáculo que tienen: el uso del coche, que seguirá siendo el modo predominante. Mientras no se disuada a la ciudadanía del uso discriminado del automóvil y se potencien alternativas efectivas a medios de transporte sostenibles no se reducirán las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmosfera.

2. Uso de un lenguaje no sexista

La Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres se establece como uno de los criterios generales de actuación de los poderes públicos la implantación de un lenguaje no sexista en el ámbito administrativo.



La Junta de Castilla y León también aboga, a través de sus planes de igualdad entre mujeres y hombres por un uso no sexista del lenguaje en la administración. El Ayuntamiento de Burgos también lo recomienda y, para tal fin, publicó la Guía “Propuestas para un uso no sexista del lenguaje administrativo”.

Sin embargo, en el borrador de la ordenanza de circulación, movilidad y transporte no se siguen estas recomendaciones y mayoritariamente se utiliza el masculino genérico en vez de otras fórmulas más inclusivas.

3. Órganos de participación.

Se echa de menos la regulación de órganos de participación ciudadana, indispensables en esta materia.

Actualmente se utiliza el consejo sectorial de medio ambiente pero no es el mecanismo más adecuado ya que deja fuera a agentes imprescindibles en la regulación de las políticas de movilidad urbana. Se recomienda la creación de un Consejo de Movilidad (entendido como el órgano que agrupa a todos los agentes y sectores implicados en la planificación y gestión de la movilidad urbana) y se regule su funcionamiento fijando el mínimo de reuniones al año, así como sus funciones. Sin perjuicio de la creación de otros espacios de participación.

4. Diferentes perspectivas.

Recomendaríamos que, aprovechando la oportunidad que brinda la elaboración de una ordenanza de movilidad se incorporen nuevos criterios y enfoques. Así, recomendamos que se tengan en cuenta criterios ambientales y sociales.

Que se elabore una ordenanza que verdaderamente apueste por fomentar otros modos y que deje de regular el uso indiscriminado del coche. Una ordenanza que apueste por un modelo de movilidad que haga la ciudad más amable.

También recomendamos que se apueste por revisar el enfoque sobre el que se construye y regula la movilidad urbana actual; ya que rápidamente se pondrá de manifiesto que el actual modelo, y el que sustenta el borrador de ordenanza, se basa en un estándar que homogeniza los y las habitantes de la ciudad sin tener en cuenta las diferencias en razón de edad, género, ...

5. Artículo 1. Objeto de regulación

En relación con lo expresado en la consideración primera, encontramos el primer reflejo de la falta de aspiraciones a transitar a un modelo de movilidad sostenible en la propia definición del objeto de la ordenanza. Según el propio texto, será objeto de la misma, *la equitativa distribución de los espacios de las vías urbanas destinados a la circulación y el estacionamiento entre los diferentes usuarios.*



Si realmente se quiere implementar una movilidad sostenible sería aconsejable introducirlo en el objeto de regulación y relegar el automóvil a un modo que de ninguna manera podrá ser considerado igual de válido que los sostenibles.

Además el uso equitativo del espacio es imposible con un modelo como el actual, y serán peatones y, en particular, quienes no conducen (que además van a ser algunos de los sectores más vulnerables de la sociedad frente a los coches) quienes sufran mayor discriminación.

X 6. Artículo 9. Prohibiciones al tránsito de peatones

Se prohíbe a los peatones esperar a los autobuses urbanos y demás vehículos de transporte público fuera de los refugios o aceras o invadir la calzada para solicitar su parada (apartado c).

22 Esta prohibición resulta paradójica porque a día de hoy es incompatible con la realidad: muchas de las paradas de autobús no cuentan con marquesina ni tan siquiera se prohíbe aparcar en el espacio donde se encuentra la parada. De esta forma quienes quieren acceder autobús deben necesariamente bajar a la calzada para poder subir. Si la persona, por ejemplo, utiliza una silla de ruedas, deberá bajar a la calzada por la parte de la acera que tiene rebaje y esperar al autobús en la calzada. Esto ocurre, por ejemplo, en varias de las paradas de la avenida del Cid o en la avenida de La Paz.

7. Artículo 15. Excepciones a la circulación de vehículos.

En el apartado 4 establece la excepción a la circulación de vehículos en zonas peatonales cuando accedan o salgan de garajes y estacionamientos autorizados. Aunque el uso de vehículos debería integrar también a las bicicletas, la realidad es que este apartado permite la excepción a la circulación de bicicletas en zonas peatonales X cuando para residentes, a menos que se haya establecido un uso compartido (apartado 7). Siendo objetivo de esta ordenanza y de la movilidad sostenible fomentar el uso de la bicicleta no se puede, a nuestro entender, prohibir la circulación de bicicletas por el centro histórico de forma general. No es discutible que no deba hacerse en determinadas circunstancias que supongan graves molestias para peatones, pero no que deba prohibirse de forma general.

V En el apartado 5 regula la excepción para personas con diversidad funcional por movilidad reducida por un tiempo máximo de 30 minutos, recomendamos la modificación por *el tiempo estrictamente necesario para satisfacer la causa que haya motivado la entrada en la zona de prioridad peatonal.*

8. Artículo 26. Procedimiento para la concesión de autorización de acceso al sistema.

Apartado 26.1.1. Requisitos: Estar empadronado en el ámbito territorial delimitado en el anexo.

X Este debería ser el requisito, sin embargo, el borrador añade: fotocopia del DNI y fotocopia del permiso de circulación. Estos últimos son documentos que se solicitarán pero que no son un requisito en si mismo. La



autorización esta determinada por la residencia y el empadronamiento, no por la documentación a presentar. Por otro lado, la mención al DNI resulta limitante ya que es compatible el empadronamiento con otras formas de residencia en España.

Lo mismo cabe señalarse para el Apartado 26.1.2. Usuarios de garajes; requisitos: ser titular de una plaza de garaje.

✓ Apartado 27.4. Otros usuarios. Se recomienda que se incluya específicamente el acceso para mayores y diversidad funcional con movilidad reducida no residentes de forma puntual y justificada.

9. Artículo 28. Vías ciclistas.

Vía ciclista: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

✗ Atendiendo a la definición y al objeto: favorecer la circulación segura y cómoda de bicicletas carece de sentido obligar a bajarse de la bicicleta para cruzar la calzada, siendo recomendable optar por otras soluciones que no recaigan en los y las ciclistas si hay riesgo para la seguridad (reducir velocidad coches, pasos elevados, señalización,...), optando principalmente por asegurar la presencia de pasos ciclistas.

10. Artículo 29. Límites de velocidad de las bicicletas.

Se recomienda el uso de una redacción más adecuada: (...) u otras personas manifiestamente impedidas.

11. Artículo 30. Utilización de remolques y semirremolques.

✗ Se permite el uso de sillas acopladas en la parte posterior de la bicicleta, omitiendo la posibilidad de las sillas delanteras que también existen.

12. Artículo 31. Registro de bicicletas.

✗ Recomendamos la modificación de este artículo en el sentido de que la inscripción sea voluntaria y no obligatoria, ya que carece de justificación, razón por la cual no se ha implantado en otras ciudades con mayor tradición de ciclismo urbano. Tendría un efecto negativo como política para favorecer el uso de la bicicleta, pero además resulta difícil de llevarse a cabo.

13. Artículo 32. Aparca bicicletas

✗ Recomendamos que se reagrupe todo lo relativo al aparcamiento de bicicletas en vez de estar diseminado por el texto, ya que genera confusión sobre lo que está permitido y lo que no.

14. Artículo 36. Retirada y devolución de la bicicleta del sistema.



19. Artículo 68. Usos prohibidos en la vía pública.

En el apartado 7 se recomienda incorporar la obligación de que el espacio libre para el tránsito por la acera sea compatible con los requerimientos de la accesibilidad universal.

20. Artículo 89. Aparcamiento para vehículo de personas con diversidad funcional por movilidad reducida.

X Se propone añadir: *Se permitirá estacionar en otras zonas no habilitadas para el aparcamiento, previa consulta e información a la Policía Local, en el caso de no existir o hallarse ocupadas todas las plazas practicables para la persona con movilidad reducida en la cercanía de su destino*

Se recomienda además adquirir el compromiso de cumplir lo establecido en el artículo 15 de la Ley 3/1998 de Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Junta de Castilla y León, dotando de las plazas reservadas para personas con discapacidad necesarias para el cumplimiento de la misma, ya que actualmente no se cumple.

21. Carga y descarga.

X Recomendamos que en la regulación de la carga y descarga se opte por un sistema más restrictivo que el actual, limitando más el horario y el acceso de vehículos, ya que en la actualidad es un volumen tan grande que en ocasiones dificulta el tránsito peatonal, respetando en todo caso los pasos peatonales y el acceso de vehículos de emergencias.

22. Transporte público urbano

2? Queremos trasladar la consulta sobre la regulación del transporte publico urbano, viendo que parece quedar fuera de esta ordenanza.



Detalla el artículo el modo en que se debe hacer la retirada y devolución conforme al sistema actual.

- ✓ Consideramos que tal detalle es innecesario. Además en caso de cambiarse el sistema se haría necesario modificar la ordenanza.

15. Artículo 41. Vehículos de movilidad persona (VMP)

Se hace necesario señalar que no pueden regularse de forma conjunta vehículos como patinetes eléctricos, monociclos y *segway*, con las sillas a motor para personas con movilidad reducida. Sin perjuicio de ser reguladas, deberán hacerse atendiendo a sus circunstancias particulares. En el caso de las sillas de ruedas, por ejemplo, en caso de necesidad la persona usuaria no puede abandonar el vehículo y debería siempre poder circular por la acera por cuestiones de seguridad, atendiendo siempre a los límites de velocidad establecidos. Por

- ✗ último también se establece de forma general que no tendrán prioridad sobre peatones, pero en caso de personas con movilidad reducida esto debería revisarse.

Por otro lado la posibilidad de que los vehículos de Nivel C puedan circular por las vías ciclistas también deberá

- ✗ hacerse atendiendo a los límites de velocidad, ya que los 45 km/h los convierten en un peligro para el resto de usuarios y usuarias.

16. Artículo 48. Límites de velocidad.

La Comisión Europea recomienda a las ciudades que apliquen la limitación de velocidad en el interior de núcleos urbanos a 30 km/h y no a 50 km/h como es la norma general. De acuerdo con esta perspectiva proponemos que se modifique el artículo 48, de acuerdo con esta redacción propuesta:

- ✗ a) *Velocidad máxima de 50 km/h en las vías de la Red principal de 2º orden y Red urbana básica.*
b) *Velocidad máxima de 30 km/h en las vías de la Red urbana local.*
c) *Con el objeto de aumentar la seguridad vial de las personas y mejorar la calidad medioambiental, se podrán establecer zonas y vías de la ciudad con limitación de velocidad a 30 km/h. (zonas 30), a 20 km/h. (zonas 20 ó residenciales y zonas peatonales y/o de coexistencia).*

17. Artículo 51. Transporte regular, de uso especial.

Recomendamos una redacción más simple, limitando la definición a : Son considerados transporte regular de uso especial los destinados a servir a un grupo específico de usuarios y usuarias.

18. Artículo 55. De las motocicletas y ciclomotores

- ✗ Consideramos necesario incluís la prohibición específica de aparcar en la acera, dado el fuerte arraigo que tiene en la ciudad esta modalidad de aparcamiento y ocupación del espacio público.



