



FEDERACIÓ D'ASSOCIACIONS
DE VEÏNS DE VALÈNCIA



Ajuntament de València
Arquebisbe Mayoral s/n

Nº registre:

00110 2019 012167

Data i hora: 14/02/2019 10:15



AL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALÈNCIA

DÑA. MARIA JOSÉ BROSETA SERRANO, mayor de edad, con D.N.I. nº **22.520.819-R**, en calidad de Presidenta y legal representante de la **FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE VALÈNCIA**, con C.I.F. nº G-46.602.173, con domicilio social en Valencia, calle Enguera, s/n (Chalet del Parque Oeste – 46018-), ante el Excmo. Ayuntamiento de Valencia comparece y como mejor proceda en Derecho, **EXPONE:**

Que con fecha 8-02-2019 fue publicado en el BOP de Valencia nº 28, el trámite de información pública respecto de la aprobación inicial de la ORDENANZA DE MOVILIDAD aprobada por el Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria celebrada con fecha 30-11-2018, que dentro del plazo de treinta días otorgado, formula las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- Consideraciones en cuanto al preámbulo de la Ordenanza de Movilidad.

En el Preámbulo de la Ordenanza se dispone: *“El Espacio Público es de toda la población, su uso ha de ser compartido, de manera compatible, por las diferentes personas usuarias, de forma equilibrada y equitativa, garantizando la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad diversa. Ése y no otro es el punto de partida del presente texto. Se trata de la primera Ordenanza de Movilidad de la que se dota la ciudad de Valencia, tras muchos años de Ordenanza de Circulación, un concepto que se quedaba corto respecto a las preocupaciones actuales, en relación con la movilidad urbana y la ciudad sostenible.”*

Y en más adelante expresa textualmente: “De esta manera, la Ordenanza comienza desarrollando los derechos y deberes de las y los viandantes como luego se hará, en los distintos títulos, para las diferentes personas usuarias. La prioridad para los desplazamientos peatonales ha sido central en las actuaciones municipales de los últimos años. El compromiso de la ciudad de Valencia con el objetivo de proteger e incentivar la movilidad peatonal fue ratificado por el alcalde Joan Ribó con la firma, en representación de la ciudad de Valencia, de la Carta internacional del caminar, el 17 de noviembre de 2016, sumándose a la Red Internacional de Ciudades que caminan”.

Pues bien, frente a estas declaraciones de principios que establece los desplazamientos peatonales como eje central de la Ordenanza, en realidad, nos encontramos ante una declaración engañosa, teniendo en cuenta que si atendemos al desarrollo del propio texto legal, en misma se permite que se solapen distintos usos sobre las calles y plazas peatonales, lo que en la práctica supone la consolidación de una reducción del espacio de uso exclusivo para los viandantes en favor de otros medios de desplazamiento como por ejemplo los patinetes eléctricos y las bicicletas. La deducción del espacio en la vía pública de los peatones, cediendo su espacio a otros medios de transporte, es la conclusión a la que ha llegado la Federación tras el estudio del texto de la Ordenanza, y por ello constituirá el principal argumento de alegación, que desarrollaremos a continuación. Para esta Federación, los espacios peatonales (ya de por sí reducidos por la invasión de terrazas, mobiliario comercial e incluso por la práctica del llamado “top manta”) deben ser de uso exclusivo para los viandantes y personas con movilidad reducida, especialmente en aquellas zonas con mayor afluencia de peatones.

Finalmente el preámbulo que la Ordenanza expresa que: “**Con todo esto, no obstante, la nueva Ordenanza de Movilidad evita convertirse en un catálogo de prohibiciones y sanciones, apostando por la claridad, por la regulación, y por difundir los criterios del respeto y de la convivencia**”, pero frente a esta declaración de principios de la propia Ordenanza, debemos de manifestar que desgraciadamente actualmente no existe una educación vial, sobre todo de los nuevos instrumentos de movilidad. Por lo que con el solape de distintos medios de transporte con el uso peatonal de las calles y plazas se va a ver reducido el espacio de los peatones y se va a generar una zona de conflicto por la superposición de los usos, como de hecho ya se viene poniendo de manifiesto en la vía pública.

SEGUNDA.- Se propone por esta Federación la modificación de los siguientes artículos, en los términos siguientes:

1º.- Artículo 8.2 apartado e):

- **El texto de la Ordenanza dispone:** *“Se adoptarán las medidas máximas de precaución, se circulará a velocidad moderada e incluso se detendrá el vehículo, siempre que las circunstancias así lo aconsejen y en especial en los casos siguientes: (...) Al aproximarse a un autobús en situación de parada, y especialmente si se trata de un autobús de transporte escolar o de menores”.*
- **PROPUESTA:** Se propone modificar el apartado e) del citado artículo cuya redacción sería la siguiente: **“e) Al aproximarse a un autobús en situación de parada”.**

Planteamos la modificación del indicado apartado e) por entender que las precauciones y moderación de la velocidad se deben adoptar en todo caso, independientemente del tipo de transporte a que se refiera.

2º.- Artículo 15. 3º:

- **El texto de la Ordenanza establece:** *“Artículo 15. Calles peatonales (...) 3. Las bicicletas y los vehículos VMP podrán circular por ellas con las condiciones que se establecen en el Título Tercero de la presente Ordenanza”.*
- **PROPUESTA:** **Proponemos eliminar el apartado 3º del citado art. 15 de la Ordenanza, porque entendemos que las calles peatonales deben ser de uso exclusivo de los peatones y personas con movilidad reducida.**

3º.- Artículo 17. Zonas 30.

- El texto de la Ordenanza dispone: *“Las zonas 30 son ámbitos que engloban varias calles, en las que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h. Generalmente, mantienen la diferenciación tradicional entre calzada de circulación y aceras, aunque se requiere que esos ámbitos estén especialmente acondicionados y señalizados. En estas vías, las personas a pie tienen prioridad, y podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas, para lo cual deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido, no siendo necesario implantar pasos peatonales formalizados.*

Según el Reglamento General de Circulación (Artículo 159), estas zonas estarán informadas mediante la señal S-30, Zona a 30.”

- **PROPUESTA: Se propone eliminar desde “... y podrán atravesar la calzada” hasta el final del artículo.**

Puesto que consideramos que resulta peligroso lanzar el mensaje de que se pueden cruzar las calles desde cualquier punto.

4º.- Artículo 26. 4. Obligaciones Viandantes.

- **El texto de la Ordenanza dispone:** *“Artículo 26. Obligaciones de las personas viandantes*
 1. *Las personas viandantes transitarán por las calles, aceras, pasos y andenes a ellos destinados, según la organización de cada viario, teniendo siempre la preferencia las personas con diversidad funcional y aquellas con movilidad reducida que se desplacen en sillas de ruedas o vehículos similares.*
 2. *En las calles con segregación de espacios, podrán circular excepcionalmente por la calzada, cuando así lo determinen los y las agentes encargadas de la vigilancia del tráfico o lo habilite la señalización correspondiente. Cuando no existieran zonas destinadas a la circulación de viandantes, podrán transitar por la calzada por el lugar más alejado de su centro.*
 3. *Las personas viandantes no deberán detenerse en las aceras formando grupos, cuando ello obligue a otras personas usuarias a circular por la calzada.*
 4. *Las personas viandantes no podrán caminar a lo largo de los carriles bici ni ocuparlos y, en caso de atravesarlos, deberán respetar la prioridad de las personas en bicicleta”.*

- **PROPUESTA: El artículo quedaría así:** **“Las personas viandantes como norma general no podrán caminar a lo largo de los carriles bici ni ocuparlos y, en caso de atravesarlos fuera de pasos de cebra, deberán respetar la prioridad de las personas en bici. No obstante, en los carriles bici que discurran sobre las aceras y en los que discurran sobre la calzada en paralelo a zonas de aparcamiento en los que para bajar del coche sea necesario invadir la calzada, con el peligro que conlleva, los ciclistas deberán circular con especial precaución por la posibilidad de que haya peatones o bultos sobre las zonas ciclistas”.**

Consideramos que en los carriles bici sobre aceras puede haber elementos que obligue a los peatones en un momento dado a caminar por el carril bici. Del mismo modo, los carriles bici sobre calzada con aparcamiento paralelo dejan en situación de indefensión al que baja del vehículo. Por un lado puede tener un carril de un vial rápido con el peligro que conlleva y por el otro el carril bici.

5º.- Artículo 33. Zonas de circulación de bicicletas y velocidades:

a) Circulación por carriles bici.

1. Las bicicletas circularan obligatoriamente por los carriles bici (sustituyendo a preferentemente y eliminando sobre la calzada).

Entendemos que las bicis deben ir siempre por el carril bici independientemente de que sean en calzada o en acera, salvo que no exista.

3. Eliminarlo porque el 1 habla de todos los carriles bici.
4. Añadir lo dispuesto en el artículo 26.4: “No obstante, en los carriles bici que discurren sobre las aceras y en los que discurren sobre la calzada en paralelo a zonas de aparcamiento en los que para bajar del coche sea necesario invadir la calzada, con el peligro que conlleva, los ciclistas deberán circular con especial precaución por la posibilidad de que haya peatones o bultos sobre las zonas ciclistas”.

b) Circulación por calzadas.

1. Las bicicletas podrán circular por la calzada, siempre que no haya carril bici y que no lo hagan a una velocidad anormalmente reducida.

Entendemos que siempre que haya carril bici los ciclistas deben ir por carril bici.

Apartado 2. Cuando dice “...el Ayuntamiento podrá habilitar la circulación de las bicicletas en ambos sentidos, mediante el empleo de la señalización que corresponda” añadir “siempre que la anchura de la vía lo permita”.

Apartado 3. El artículo quedará así: **“En los cruces de calzada en los que no existan pasos específicos para las bicicletas, las personas en bicicleta deberán bajar de la bici y cruzar andando junto a su bici”**. Entendemos que en estos cruces se debe habilitar paso para ciclistas, de lo contrario, se debe bajar de la bici para evitar situaciones de peligro.

Apartado 4 y 5. permite a las bicis adelantarse a la línea de detención estando el semáforo en rojo, consideramos necesario, por seguridad suprimir estos apartados. Lo anterior teniendo en cuenta que consideramos que la posibilidad de que las bicis puedan saltarse semáforos es un riesgo innecesario que va en detrimento sobre todo de los peatones.

d) Circulación por zonas con restricción de tráfico y limitación de velocidad.

1. El artículo quedará así: **“En las calles residenciales, zonas 30 y zonas de coexistencia las bicicletas circularán por la calzada, salvo que exista carril bici. En calles y plazas peatonales los ciclistas deberán bajar de la bici e ir andando junto a ella. Se podrá circular en sentido contrario siempre y cuando las condiciones de la vía lo permitan y esté debidamente señalizado”**.

2. En la línea de lo descrito anteriormente, el artículo debe quedar así: **“En las calles y plazas peatonales, con circulación restringida de los vehículos a motor, los ciclistas deberán bajar de la bici e ir andando junto a ella hasta enlazar con algún carril bici, ciclocalle o calle 30 no peatonal”**.

6º.- Artículo 34. Posición en la vía.

3. En aquellas vías donde las personas en bicicleta circulen por la calzada añadir ***“por no existir carril bici”*** las bicicletas utilizarán **obligatoriamente** (en lugar de preferentemente) el carril derecho.

4. El artículo quedará así: “En los carriles bus con sobreebanco se podrá habilitar un carril bici con las condiciones de seguridad necesarias para los ciclistas y garantizando en todo

momento la integridad de los usuarios y usuarias de los autobuses, que en todo momento tendrán preferencia sobre los ciclistas cuando accedan o bajen de los buses”.

Entendemos que es compatible el uso del carril bus con el ciclista si el carril bici está debidamente protegido, pero en todo caso deben tener prioridad los usuarios de transporte público.

7º.- Artículo 35. Señalización.

3-B). Eliminar “clavos metálicos”

E). Añadir, “siempre y cuando no suponga atravesar un paso de peatones”.

Entendemos que se pondría en peligro la integridad de los peatones.

8º.- Artículo 38. Visibilidad y accesorios.

1. En lugar de recomendable, cuando circulen de noche o en condiciones de baja visibilidad será “**obligatorio** que los ciclistas usen una prenda, chaleco o banda reflectante ciudad”.

Entendemos que por la noche debe ser obligatorio por una cuestión de seguridad para los usuarios de las bicis.

9º.- Artículo 42. Circulación, estacionamiento y seguro responsabilidad civil.

Apartado 3. Quedará así: “**Los ciclos de transporte de mercancías tendrán el mismo tratamiento que las bicis y por tanto deberán circular por los carriles bici, o por la calzada de ciclocalles y calles 30. En ningún caso podrán circular como norma general por calles peatonales y aceras, salvo para acceder a un negocio y hacer carga y descarga**”.

10º.- Artículo 43. Descripción y clasificación de los VMP.

Respecto del Apartado 2. Proponemos eliminar la distinción de tipos A y B de los VMP

puesto que genera confusión y dificultades para la Policía a la hora de aplicar la ordenanza. Todos los patinetes eléctricos deben tener el mismo tratamiento. Así pues, el artículo único quedará así:

“Vehículos autoequilibrados y patinetes eléctricos de capacidad máxima de una plaza. Dispondrán de timbre en el caso de los patinetes, frenos, luces delantera y trasera y catadióptricos. El uso del casco es obligatorio. Cuando circulen por la noche o en condiciones de baja visibilidad será obligatorio que usen una prenda, chaleco o banda reflectante”.

11º.- Artículo 44. Condiciones generales.

Apartado 6. Cuando los VMP circulen por el carril bici, o por las calzadas en las que estén autorizados, lo harán por su derecha, advirtiendo con antelación suficiente los giros o cualquier maniobra que se vaya a realizar y respetando las indicaciones de los semáforos, tanto los generales, como los exclusivos para bicicletas, **adaptando su velocidad al tráfico de otros vehículos** (añadir).

12º.- Artículo 45. Zonas de circulación de VMP y velocidades.

Apartado 2. Quedará así:

“En lo referente a las zonas de circulación y velocidades, todos los VMP se regirán por las mismas normas que las bicis, por tanto, deberán circular obligatoriamente por carriles bici o por las calzadas de cicocalles o zonas 30. En ningún caso podrán circular por aceras ni por calles y plazas peatonales, por donde deberán bajarse y circular andando junto al dispositivo. En los carriles bicis, podrán circular a una velocidad máxima de 20 kilómetros por hora en los carriles bici sobre la calzada y de 15 kilómetros por hora en los carriles bici sobre las aceras”.

13°.- Artículo 46. Aparcamiento y retirada de VMP. Se aplicará la misma normativa que a las bicis sin distinción entre tipologías.

14°.- Artículo 47.3. Proponemos Añadir al principio del artículo “Los menores acompañados por sus padres o tutores también podrán transitar por...”.

15°.- Artículo 48. Actividades económicas de tipo turístico o de ocio.

En el Apartado 2 después de Asimismo, deberán informar de las rutas autorizadas y las condiciones de circulación (se debería especificar más, añadiendo además de una completa información de las restricciones al tráfico de esos vehículos, aportando por escrito también la información y disponiendo de un control y un seguro que pudiese cubrir los percances de estos vehículos y las sanciones por la inadecuada utilización).

16°.- Artículo 54. Derechos y obligaciones de las personas usuarias.

Apartado 1. Cambiar “velará” por “garantizará”.

17°.- Artículo 69. Operaciones de carga y descarga con vehículos particulares.

Apartado 1. Los turismos solo podrán hacer uso de las zonas de carga y descarga para este fin durante 10 minutos (en lugar de los 20 actuales)

18.- Artículo 76. Estacionamiento autorizado.

Apartado 8. El artículo empezará así: “Podrá estacionarse en horario nocturno en los carriles bus-taxi siempre y cuando no haya servicio de EMT durante dicho horario...”hasta el final.

TERCERA.- Otras consideraciones a destacar para la mejora de la aplicación de la Ordenanza:

1°.- Consideramos que habría que incluir algún artículo que estipule la obligatoriedad de identificar a los propietarios de las bicis y los patinetes mediante un código QR o un sistema similar.

2°.- Entendemos que habría que insistir en la obligatoriedad de todas las empresas de alquiler de bicicletas y patinetes de que se informe verbalmente y documentalmente de las reglas básicas de circulación dispuestas en esta ordenanza.

3°.- Es muy necesario incluir la posibilidad de requisar bicis o patinetes ante infracciones graves y la obligatoriedad de realizar un curso de seguridad vial para recuperarla, además hacer efectivo el pago de la sanción.

4°.- Consideramos indispensable incluir la realización de charlas sobre educación vial en los colegios en las que se expliquen aspectos básicos de la ordenanza.

Por lo expuesto,

SOLICITO AL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA: Que, teniendo por presentado este escrito, y por formuladas las alegaciones que en él se contienen, las considere, y modifique en los términos expresados la Ordenanza de Movilidad sometida al trámite de información pública.

OTROSI DICE: Tenga a quien presenta estas alegaciones por interesado/a y parte en el procedimiento, notificándole los ulteriores actos y resoluciones.

SOLICITA AL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA: Tenga por hecha la petición a los efectos oportunos.

En Valencia a doce de febrero de dos mil diecinueve.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "M.ª José Broseta", is written over a blue circular stamp. The stamp contains the text "FEDERACIÓ D'ASSOC. DE VEÏNS VALENCIA" in a circular arrangement.

**Fdo.: Maria José Broseta Serrano.
Presidenta Federació AA.VV. Valencia.**

