

Ayuntamiento de Tres Cantos

Plaza del Ayuntamiento, 1
28760 Tres Cantos (Madrid)

D. ABEL PINEROS GIL con DNI 00389760-W, en representación de la Asociación de Vecinos de Tres Cantos, con domicilio a efectos de notificación en Plaza de la Constitución nº 5, local 13, 28760 Tres Cantos, Madrid, presenta:

ALEGACIONES DE LA ASOCIACIÓN DE VECINOS DE TRES CANTOS RELATIVAS A LA ORDENANZA MUNICIPAL SOBRE EL USO DE CICLOS Y TODO TIPO DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL, APROBADA INICIALMENTE EN PLENO MUNICIPAL DE ESTE AYUNTAMIENTO EN SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL DÍA 27 DE FEBRERO DE 2020, HABIENDO PUBLICADO EL PASADO 14 DE MAYO EN EL BOCM LA APERTURA DEL PLAZO DE PRESENTACIÓN DE SUGERENCIAS Y ALEGACIONES.

CONSIDERACIONES PREVIAS DE CARÁCTER GENERAL

La Asociación de Vecinos de Tres Cantos no participó en la presentación de alegaciones, el pasado octubre de 2019, con ocasión de la presentación del primer borrador de ordenanza, denominada “ORDENANZA MUNICIPAL SOBRE EL USO DE TODO TIPO DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)”.

Nuestras razones, que comunicamos por medio de nota de prensa, señalaban que dicha propuesta de ordenanza era parcial –pretendía regular el uso de Vehículos de Movilidad Personal– olvidando la totalidad de modos de movilidad en relación al diseño urbano y su regulación a través de “ordenanza municipal de movilidad sostenible”, como están abordado multitud de municipios en Europa, en nuestro país y de nuestro entorno.

Recordábamos en ese sentido, que nuestro municipio tiene un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) desde marzo de 2009 y que cualquier propuesta de “ordenanza municipal de movilidad” debería ser el resultado de una revisión/actualización del PMUS de Tres Cantos. Revisión que, por otro lado, la corporación municipal del PP entendemos que comenzó a dinamizar en 2019 a través de la puesta en marcha de unas “BASES DE TRABAJO para un PACTO POR LA MOVILIDAD” dirigida a los partidos de la oposición de nuestro municipio sin que, hasta el momento actual, haya tenido ningún desarrollo.

Esta segunda propuesta de ordenanza, mejora sustancialmente el alcance de la primera al incorporar los ciclos en su articulado, aspecto que supone una visión más realista de los cambios que introduce la nueva modalidad. Sin embargo, consideramos imprescindible abordar, con carácter previo a cualquier propuesta de ordenanza de movilidad, la elaboración de un nuevo PMUS en tanto instrumento de análisis de una ciudad distinta de la de 2009 y en constante crecimiento. El PMUS no sólo permite definir el escenario de la movilidad futura, sino también debe permitir a los tricantinos orientar sus formas de desplazamiento en el futuro en consonancia con los objetivos de sostenibilidad.



Entendiendo, sin embargo, la necesidad de ordenanzas que regulen nuestra vida municipal, en este caso destinada a la ordenación de la movilidad en nuestro municipio, consideramos un error de base aprobar esta Ordenanza sin un diagnóstico actualizado de espacio ciudad y del conjunto de los modos de movilidad tricantina y sin saber cuál es el modelo de movilidad que pretendemos para Tres Cantos.

Por último, animamos al equipo de Gobierno del PP a que –con carácter previo a la aprobación de esta **Ordenanza Municipal sobre el uso de Ciclos y todo tipo de Vehículos de Movilidad Personal** o de una ordenanza municipal de movilidad sostenible— inicie la ejecución un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de acuerdo con la metodología del Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético (IDAE)¹ citado en el preámbulo de la Ordenanza. Siendo imprescindible incorporar en el diagnóstico de ese nuevo PMUS además:

- El **Acuerdo de París**².
- La **Estrategia Europea a Favor de una Movilidad de Bajas Emisiones**³, que aconsejan fomentar un cambio modal de los desplazamientos activos (a pie, en bicicleta o por medio de los VMP) el transporte público y los planes de movilidad compartida a fin de reducir la alta presencia de vehículos a motor en nuestras calles, los atascos y la contaminación, aspectos que permiten realizar una regulación exhaustiva y completa de la movilidad donde la pacificación del tráfico, el impulso del transporte público junto con el uso de la bicicleta, otros ciclos y los VMP sean el objeto de este instrumento normativo.
- La **Carta de los Derechos del Peatón**⁴.
- Considerando que nuestro municipio pertenece a la **RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA**⁵, incorporar el desarrollo normativo elaborado junto con la Dirección General de Tráfico, sobre las diferentes experiencias acometidas por las ciudades y territorios españoles que componen la red en su esfuerzo por hacer más segura y desarrollar la circulación de los ciclos y, en esta coyuntura actual, el **Plan de choque para impulsar el uso de la bicicleta – COVID-19**.

• CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE ORDENANZA PROPUESTA

Teniendo en cuenta que en el Preámbulo de la Ordenanza se establece que ***“El uso del espacio público en nuestra localidad ha de ser compartido por todas las personas usuarias posibles de manera compatible y equilibrada, garantizando la accesibilidad universal y los derechos de todas las personas, independientemente del tipo de movilidad que precisen y dando prioridad a los peatones, tanto en uso como en seguridad”***;

¹ European Commission - Mobility and Transport - **Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)**

https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-actions/sustainable-urban_es
https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/guidance-cycling-projects-eu/policy-development-and-evaluation-tools/sumps-and-cycling_en

² En el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático que establece medidas para la reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

³ Dictamen (2017/C 342/09) del Comité Europeo de las Regiones — Una estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones.

⁴ **Adoptada** por el Parlamento Europeo en octubre de 1988.

⁵ Adhesión aceptada por unanimidad de las fuerzas políticas con representación en la corporación en Pleno Municipal de fecha 29/06/2017 a propuesta del grupo municipal de Ganemos Tres Cantos.

Teniendo en cuenta que el **Artículo 1. Objeto** de la Ordenanza, es, entre otros objetos, ***“(…) hacer compatibles las diferentes necesidades y usos, de forma equilibrada y equitativa entre las diferentes personas usuarias, garantizando la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad diversa, utilizando como criterio básico la prioridad entre los diferentes usos y desplazamientos, en función de la vulnerabilidad de las personas usuarias para garantizar la seguridad y la salud de las personas”;***

Teniendo en cuenta que el **Artículo 3. Convivencia en las vías y espacios públicos**, establece como norma general, que ***“(…) se deberá dar prioridad a la persona viandante, y también a quien emplee el vehículo que ofrezca menos protección a sus ocupantes, por parte de las personas usuarias de vehículos de mayor tamaño, peligrosidad o impacto”;***

Teniendo en cuenta que el **Artículo 4. Garantía de la accesibilidad universal** se determina como objetivo, por un lado ***“(…) garantizar la accesibilidad universal de las personas (...) respetando al máximo libertad de elección entre diferentes modos de desplazamiento”***, así como por otro ***“(…) evitar o minimizar los impactos ambientales, así como evitar la expulsión de las vías y espacios públicos de los peatones y en especial, de las personas usuarias más sensibles (niños, mayores, personas enfermas de vías respiratorias o con discapacidad o diversidad funcional etc.)”...***

Esta Asociación de Vecinos valora que

La Ordenanza permite y regula la convivencia de las bicicletas, patinetes y vehículos de movilidad personal (VMP) por los carriles acera-bici (recordamos que el llamado carril bici de Tres Cantos mayoritariamente se encuentra sobre las aceras detrayendo el espacio peatonal a los viandantes) lo que a nuestro juicio **es un error y hace persistir su peligrosidad**, además, de entrar en contradicción con algunos de los postulados que inspiran esta Ordenanza, como los citados previamente.

El carril acera-bici de Tres Cantos es discontinuo, no aporta ninguna solución a la movilidad urbana, es inseguro y peligroso para los peatones, ciclistas, usuarios de los VMP, patinetes y patinadores generando confusión y malestar entre peatones, ciclistas y demás usuarios.

Además, este carril acera-bici tiene numerosos puntos negros derivados de su trazado sobre las aceras, ocupando, por ejemplo, **la casi la totalidad de la acera en detrimento de los peatones, entra en conflicto con espacios infantiles y ocupa todo en espacio de acceso a determinados parques, etc.**

Cabe esperar, por tanto que, con esta propuesta de Ordenanza, puede producirse una mayor confluencia de ciclos y VMP sobre la acera-bici que provocará, además de los riesgos de accidentes, la expulsión de personas con movilidad diversa, de los niños y de los mayores, es decir, de las personas más sensibles, haciendo de las aceras un espacio inseguro y poco propicio para el normal discurrir de los viandantes y la convivencia pacífica de los ciudadanos.

Por todo lo expuesto, esta Asociación de Vecinos formula las siguientes SUGERENCIAS y ALEGACIONES

SUGERENCIAS

PRIMERA

Añadir –a lo dispuesto en el **art. 5 Normas generales – apartado b)**– el desarrollo de una señalización que acompañe a lo dispuesto en este artículo, para permitir y garantizar la adecuación de las velocidades, las prioridades, preferencias u obligaciones que vengan impuestas por la normativa vigente y que favorezcan la integridad de los vehículos más vulnerables frente a lo más pesados y potentes.

SEGUNDA

Añadir de forma explícita –a lo dispuesto en el **art. 10. Velocidades de circulación, apartado 1**– que la velocidad de 50 km/h se refiere exclusivamente al carril izquierdo de las vías de doble carril. Los carriles derechos de estas vías, serán carriles 30, de forma similar a los definidos en el **apartado 2** de este artículo.

TERCERA

Añadir –a lo dispuesto en el **art. 18. Registro de ciclos y VMP**– un apartado que normalice la opción de registro a través del servicio de **BiciRegistro**⁶ considerando la pertenencia de este municipio a la **RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA**.

CUARTA

Añadir –a lo dispuesto en el **art. 21. Zonas de circulación de ciclos y velocidades – apartado 5**– un nuevo apartado que concrete para el Parque Central y similares su consideración de zonas peatonales compatibles como espacios ciclables (ciclos y VMP) con preferencia peatonal y máxima velocidad de 10 km/h.

QUINTA

Añadir –a lo dispuesto en el **art. 33. Estacionamiento y retirada de VMP**– la creación de **CANTONES** para el estacionamiento de los VMP estratégicamente ubicados (estación de cercanías, centros comerciales, colegios e institutos, biblioteca municipal, avenidas principales, etc.) con el fin de ordenar su recogida y devolución, así como el establecimiento de una norma que facilite un “abandono” adecuado de los VMP, en aquellas zonas donde no existan cantones, de forma que no impidan la normal circulación de los viandantes.

A efectos prácticos, esta norma deberá estar recogida en las condiciones que asume el usuario de estos vehículos.

SEXTA

En relación con el actual carril acera-bici, se considera un error regular el uso de ciclos, VMPs, patines, etc. por medio de esta Ordenanza, sin abordar un análisis crítico de su diseño, trazado (ya que entra en constante contradicción con el espíritu y la letra de esta

⁶ Sistema nacional de registro de bicicletas, propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta, cuenta con la participación de los propios Ayuntamientos que la componen, sus políticas locales, la DGT y los Gestores Administrativos. La Dirección General de Tráfico (DGT), colabora con la Red de Ciudades por la Bicicleta para el mantenimiento y accesibilidad de la base de datos de BiciRegistro.

Ordenanza), los numerosos puntos negros (en detrimento de los derechos de los peatones) que deberían inventariarse y eliminarse con carácter previo a la aprobación de esta Ordenanza.

ALEGACIONES

PRIMERA

El **Artículo 6. Prudencia en la circulación**, en su **apartado 2**, es informativo de carácter indicativo cuando debe ser regulatorio. Se entiende que, si existen zonas conflictivas, éstas deben estar perfectamente identificadas y señalizadas.

Para el caso de vías donde se ubiquen colegios e institutos, debería señalizarse en el perímetro que se considere necesario, una velocidad máxima de circulación para cualquier tipo de vehículos de 20 km/h.

SEGUNDA

La redacción del **Artículo 7. Preferencias de paso y adelantamientos**, en su **apartado 1 punto c)** se considera confusa y, en cualquier caso, contraria a las normas del Reglamento General de Circulación.

TERCERA

El contenido del **Artículo 10. Velocidades de circulación, apartado 2**, se considera demasiado genérico e inconcreto –más allá de lo regulado en el **Artículo 21. Zonas de circulación de ciclos y velocidades, Figura 1**, en el **Artículo 27. Transporte de personas, mercancías y mascotas, Figura 2**, en el **Artículo 28. Ciclos de transporte profesional de personas o mercancías, Figura 3** y en el **Artículo 31. Zonas de circulación de VMP y velocidades, Figura 4**— entendiendo que esta Ordenanza debe establecer en este artículo la tipología de vías y calles, zonas peatonales (eliminando la denominación **vías sin tráfico a motor**; ver alegación **CUARTA**), zonas residenciales y zonas de coexistencia de diferentes tipos de usuarios, etc. y sus correspondientes velocidades.

CUARTA

El **CAPÍTULO 3 del TÍTULO PRIMERO: NORMAS GENERALES, TIPOLOGÍA DE LAS VÍAS, REGULACIÓN Y CONTROL**, titula en su **Artículo 11. Vías sin tráfico a motor**, cuando debería hablar de **ZONAS PEATONALES**. Las denominadas por esta Ordenanza como **Vías sin tráfico a motor** no están recogidas ni en la **Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial**, ni en el **Reglamento General de Circulación**.

En este sentido, se solicita:

1. La modificación de la denominación **Vías sin tráfico a motor** por **ZONAS PEATONALES** en el **Artículo 11**, donde se definen, así como en el resto del contenido de la Ordenanza donde se hace referencia a esa denominación.
2. La modificación del **Apartado 1** de este **Artículo 11**, atendiendo al **Artículo 121. Circulación por zonas peatonales – Apartado 5**, del citado **Reglamento General de**

Circulación, donde se señala *“La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales”*.

3. Definir, dentro de este **Apartado 1**, la excepción a la restricción señalada en el punto anterior en estas zonas peatonales, que, a estos efectos, deberán medir más de 5 metros y disponer de 3 metros de espacio libre de paso para que se pueda producir la coexistencia entre viandantes y vehículos sin motor.
4. De acuerdo con lo señalado en el punto anterior, añadir un apartado nuevo dedicado explícitamente para los sectores⁷ de las Fases I y II, que tendrán la consideración de ciclables (ciclos y VMP) con preferencia peatonal y máxima velocidad de 10 km/h.
5. Añadir a lo dispuesto en el **Apartado 2** –tanto para los **puntos a) y b)** como para el **Apartado 3**— el desarrollo de un protocolo de actuación de esos vehículos (relativo a formas de acceso, ocupación, permanencia, balizamiento, señalización, advertencia de peligros, etc.) que no condicione la normal circulación y seguridad de los viandantes.

QUINTA

El **Artículo 20. Derechos y Obligaciones en el uso de la bicicleta** –y por extensión también para los VMP según señala el **Artículo 30. Condiciones generales**— dicta que: *“1. Las personas usuarias de los ciclos tienen derecho a circular con seguridad y eficacia por las calles de la ciudad, siguiendo itinerarios claros y directos, y a utilizar tanto las infraestructuras reservadas (carriles bici), como espacios compartidos con los vehículos a motor, o con las personas viandantes, en las condiciones que se establecen en esta Ordenanza”*.

La necesidad de contar con una norma reguladora entre los distintos modos de movilidad urbana, conllevaría la revisión y mejora de las infraestructuras existentes para conseguir un óptimo desarrollo de la movilidad sostenible.

En este sentido, los derechos y obligaciones que dictan estos artículos para el uso de la bicicleta y de los VMP respectivamente, lo hacen sobre una realidad física (de vías de circulación, calles, carriles acera-bici, etc.) preexistente sin ninguna evaluación y diagnóstico sobre esta para adaptarla y regular los nuevos modos de movilidad.

Este **Artículo 20** y el **30**, en su referencia a la convivencia con los viandantes, introduce elementos de confusión y contradictorios con el contenido y espíritu de la Ordenanza. Si bien es importante promover el uso de modos de transporte que nos permitan transitar hacia la sostenibilidad, con el objetivo de reducir la contaminación y favorecer condiciones saludables que redunden en la población, no parece sin embargo que proteja los derechos y preserve la seguridad de los viandantes al no preservar el **espacio de los peatones**.

⁷ Nuestros Sectores (Fase I y II, no es el caso del AR Nuevo Tres Cantos) son homologables a las **supermanzanas** que se están implantando en numerosas ciudades como tendencia de planificación orientada a la movilidad sostenible. La **supermanzana** es un espacio urbano que, a diferencia de la manzana tradicional —un «espacio urbano, edificado o destinado a la edificación, generalmente cuadrangular, delimitado con calles por todos sus lados»— es, típicamente, una zona peatonal en la que se desarrollan actividades de ocio, o un complejo residencial de edificios rodeados de zonas ajardinadas y con tráfico limitado. Su extensión es menor que la del barrio tradicional (<https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/que-hacemos-y-porque/espacio-publico-de-calidad/supermanzanas>)

La **Unión Europea** en su política de movilidad, afirma la importancia de la humanización de las ciudades, la necesidad de reducir las emisiones y, en definitiva, recuperar el espacio urbano para las personas, a través de la pacificación del tráfico y la reducción de la presencia de vehículos a motor, la incorporación de nuevos modos de movilidad, la ampliación de los espacios peatonales y creando zonas peatonalizadas como espacios seguros para las personas. Por ello, **no encontramos ni lógico ni seguro detraer espacios de las aceras en detrimento de los peatones**, como así ocurre con buena parte del carril bici (carril acera-bici) de Tres Cantos que discurre por las aceras de nuestras calles.

SEXTA

El **Carril acera-bici implantado en el Nuevo Tres Cantos** discurre, en su totalidad, sobre las aceras en paralelo a las calzadas, lo que reduce de manera innecesaria el espacio peatonal, como se ha señalado reiteradamente, y condiciona el paseo de los viandantes exponiéndoles a situaciones peligrosas y conflictivas con los usuarios de ese carril acera-bici.

Contrasta esta situación con la lógica que sustenta la Ordenanza en su **Artículo 11. Vías sin tráfico a motor** –que deben denominarse zonas peatonales como se ha señalado en la **ALEGACIÓN CUARTA— Apartado 1**, en el que se establece, que en los espacios que no tengan el mínimo de 3m. de ancho tendrán la consideración de espacios exclusivamente peatonales. Esta contradicción se da en muchas de las aceras del AR Nuevo Tres Cantos.

En este caso, no tiene sentido mantener este carril sobre la acera, por esta razón y por ser contiguos a las calzadas, pudiendo circular por esas calzadas siempre que estas vías sean clasificadas, como señala el **Artículo 10. Velocidades de circulación, Apartado 2**, como carril 30, para **“todas las vías de un único carril por sentido”** y los carriles de la derecha de las vías de doble dirección, como esta Asociación de Vecinos señala en la **SUGERENCIA Segunda** de este documento.

Esta Asociación de Vecinos, por todo lo expuesto, SOLICITA

La retirada de esta ORDENANZA MUNICIPAL SOBRE EL USO DE TODO TIPO DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP), al entender que responde a una regulación parcial de la movilidad de nuestra ciudad.

Abordar la puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) –con la metodología del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDEA) que se sustenta en las **Directrices SUMP** de la **Comisión Europea**— al objeto de incorporar un enfoque global sobre nuestra ciudad y la jerarquía modal como principio de la movilidad sostenible. Este proceso, deberá culminar con una **“ordenanza municipal de movilidad sostenible”**.

Establecer un procedimiento de participación efectiva, en la consecución de un nuevo PMUS, donde estén incorporadas todas las sensibilidades ciudadanas y sectores económicos junto con los múltiples colectivos que abogan por la movilidad sostenible, inciden en la necesidad de implantar todas aquellas medidas que favorezcan los cambios estructurales

para avanzar hacia ciudades amables, en situación de tráfico calmado, y adecuadas a la movilidad ciclista, de los VMP y el transporte público principalmente.

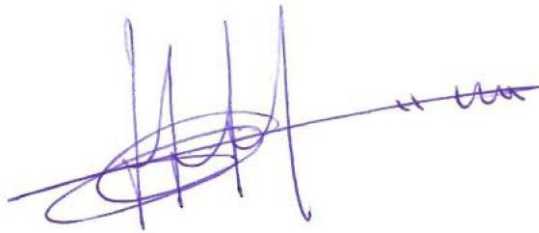
Abordar la eliminación urgente de los carriles aceras-bici, concretamente los que se encuentren sobre aceras inferiores a 3m, los denominados puntos negros y la eliminación paulatina del resto. Estos carriles aceras-bici han resultado ser un fracaso en multitud de ciudades y a éstos, se opone la Red de Ciudades por la Bicicleta, asociación a la que pertenece el municipio de Tres Cantos. Durante el proceso de eliminación paulatina, de los carriles aceras-bici deberán clasificarse como **“senda ciclable: vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado (...)”**⁸, debiendo señalizarse con la indicación **“preferencia peatonal, velocidad máxima de circulación 10 km/h”**.

Elaborar para el caso de los ciclos (como ya existe) y de los VMP y otros, una instrucción que reglamente y regule provisionalmente su circulación. Dicha instrucción deberá publicitarse y repartirse masivamente.

En Tres Cantos a 7-7-2020

ABEL PINEROS GIL

DNI 00389760-W



PRESIDENTE DE LA AVV DE TC

⁸ Apartado 75 del Anexo (LEY 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo.)