

AJUNTAMENT DE VALÈNCIA
Àrea de Mobilitat Sostenible i Espai Públic.
Plaça de l'Ajuntament, 1.
46002 VALÈNCIA.

Valencia, 22 de marzo de 2019.

Asunto: ALEGACIONES DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS EN LA COMUNIDAD VALENCIANA A LA ORDENANZA MUNICIPAL DE MOVILIDAD DE VALENCIA.

Don Federico Bonet Zapater, en su calidad de Decano de la Demarcación de la Comunidad Valenciana del COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS, actuando en nombre y representación de esta Corporación de Derecho Público, con domicilio corporativo y a efectos de notificaciones en C/ Luis Vives, 3 de Valencia (CP 46003), representación que se ampara en el artículo 38 de sus Estatutos aprobados por Real Decreto 1271/2003, de 10 de octubre, ante ese Organismo, comparezco y **DIGO**:

En el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia nº 28 del pasado 8 de febrero de 2019 se publicó el Anuncio del Excelentísimo Ayuntamiento de Valencia sobre la aprobación inicial de la Ordenanza Municipal de Movilidad. En el mismo se indica que el Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria celebrada el 31 de enero de 2019, acordó la aprobación inicial de la citada Ordenanza, así como someter su texto a Información Pública.

El plazo establecido para la presentación de alegaciones fue de 30 días hábiles, de acuerdo con lo previsto en los artículos 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y 112 del Reglamento Orgánico del Pleno del Ayuntamiento de Valencia, finalizando dicho plazo el próximo día 25 de marzo de 2019.

Por tanto, estando en el momento presente la Ordenanza de Movilidad en período de Información Pública, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, como representante de un colectivo profesional directamente vinculado a las cuestiones de movilidad, transporte y espacio público, expresa su interés en participar en el proceso. Por ello, con el objetivo de contribuir al logro de las mejores condiciones de movilidad en la ciudad de Valencia, se adjuntan a continuación las alegaciones y sugerencias que este Colegio formula a la Ordenanza citada.

Con el objeto de facilitar la identificación de los aspectos comentados se indica el título, capítulo, disposición o anexo de la norma al que hace referencia cada sugerencia o alegación.

ALEGACIONES:

TÍTULO PRIMERO, Artículo 5.

En el Reglamento General de Vehículos, en el apartado 2 de la Señal V-25 se llama “Distintivo Ambiental”. En el primer párrafo de la Ordenanza se habla de distintivo, pero en el segundo se hace referencia a certificación ambiental, siendo más coherente seguir hablando de distintivo, ya que no es un certificado, ni la DGT certifica aspecto ambiental alguno.

Redacción que se propone para la última frase del apartado 2:

El distintivo ambiental emitido por la DGT podrá utilizarse para establecer los umbrales de permisividad de estas restricciones.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 7.b).

Cuando se habla de respetar los límites de velocidad, se considera que esta exigencia debería extenderse de manera explícita a cualquier otra prioridad, preferencia u obligación que venga impuesta por el Código de Circulación, con el objeto de ser plenamente coherente con éste y con los objetivos de seguridad vial que deben presidir la propia Ordenanza.

Redacción que se propone para el artículo 7.b):

- b) Respetar los límites de velocidad establecidos así como cualquier otra prioridad, preferencia u obligación que venga impuesta por el Código de Circulación, y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.*

TÍTULO PRIMERO, Artículo 8.1.

En el artículo no se aborda la circulación en paralelo y las distancias laterales a otros vehículos, que resultan también importantes en cuanto a la prudencia en la circulación, que es el objeto del artículo. Por ello se sugiere añadir al final del apartado 1 la frase que seguidamente se indica.

Redacción que se propone añadir al final del artículo 8.1:

1. ... También se prestará especial atención cuando se circule o transite en paralelo a otro usuario, guardando la debida distancia para evitar comprometer la seguridad vial.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 8.2.a)

En el apartado 2.a) del artículo 8 se cita el término ‘calzada’, pero éste no se ha definido en el glosario de términos que figura al final de la Ordenanza. Aunque este término se encuentra expresamente definido en el *Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*, (se define como “parte de la carretera dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles”) sería conveniente aportar una definición coherente con ésta y adaptada a al objeto de la Ordenanza de Movilidad.

Se sugiere añadir una definición de este término en el Glosario, aportándose una propuesta de definición en el apartado destinado al Glosario.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 8.2.c)

La Ordenanza no utiliza ni define el término ‘peatón’, aunque se habla de ‘calles peatonales’ o ‘zonas peatonales’; sin embargo dicho término está expresamente recogido en el *Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*. Por ello, se considera que la Ordenanza de Movilidad debe evitar la confusión que puede originar esta omisión, y debe clarificar su significado y su relación o diferencia con el término ‘viandante’, que es el utilizado por la Ordenanza.

Se sugiere añadir una definición de este término en el Glosario, entendiendo que si se considera como sinónimo de viandante, debe indicarse expresamente.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 8.2.p)

Entre los supuestos del artículo 8.2 en los que se requiere precaución máxima se debería añadir la situación de estar atravesando una plataforma tranviaria. Aún en el supuesto de que ésta se encuentre semaforizada, la precaución debe ser extrema, habida cuenta de que, además sobre la citada plataforma pueden circular vehículos de emergencia.

Se propone añadir un nuevo apartado, el p), que contemple este supuesto.

Redacción que se propone para el nuevo apartado p) del artículo 8.2:

- p) En los trayectos de travesía de las plataformas tranviarias.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 9.1.g)

En el apartado g), cuando se cita la señalización en contrario debería añadirse la señalización semafórica, que es la que da lugar a la mayoría de las situaciones de alteración de la prioridad ordinaria en glorietas.

Redacción que se propone para el apartado g) del artículo 9.1:

- g) A los vehículos que circulen por el interior de las glorietas, salvo indicación o señalización en contrario, incluyendo expresamente en esta situación la existencia de señalización semafórica.*

TÍTULO PRIMERO, Artículo 10.1.c)

En el apartado c) debería añadirse la obligación de otorgar prioridad de paso a los ciclos, no solamente a viandantes. Precisamente en el propio artículo se cita expresamente la posibilidad de añadir la silueta de un ciclo.

Redacción que se propone para el apartado c) del artículo 10.1:

- c) A las personas viandantes y ciclos que crucen por pasos peatonales regulados por semáforos, cuando éstos estén en amarillo intermitente.*

Para mejorar la información a las personas conductoras e incrementar la seguridad vial, en estos semáforos se podrá incorporar la silueta de una persona viandante y/o de un ciclo, para resaltar la obligación de cederles el paso en el paso peatonal o ciclista inmediato.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 12.a)

En el apartado a), referido al comportamiento en los cruces, debería añadirse además el supuesto de no entrar en los cruces sobre pasos de peatones y ciclos si hay posibilidad de obstruir la circulación de viandantes o ciclos.

Redacción que se propone para el apartado a) del artículo 12:

- a) No entrarán en los cruces, intersecciones, pasos peatonales y ciclos y, en especial, en los carriles reservados para la circulación de vehículos de transporte público, cuando sea previsible que el vehículo va a quedar inmovilizado, obstruyendo la circulación transversal de vehículos o viandantes.*

TÍTULO PRIMERO, Artículo 13.1.

Cuando se habla de ‘viario de mayor capacidad’ debe especificarse que se trata de viario localizado en suelo urbano o en el interior de la ciudad, ya que sobre el municipio de Valencia –ámbito de la Ordenanza- existen carreteras cuya titularidad corresponde a administraciones de carácter sectorial y que están sometidas a una regulación de velocidades diferente.

Redacción que se propone para el apartado 1 del artículo 13:

1. *Para el viario de mayor capacidad, troncal, o con varios carriles de circulación por sentido, localizado en el interior de la ciudad de Valencia o dentro de la delimitación del suelo urbano, se aplicará la limitación de velocidad general establecida por la legislación estatal, fijada actualmente en 50 km/h.*

TÍTULO PRIMERO, Artículo 15.

Debe especificarse con claridad si están autorizados o no los juegos y deportes en calles peatonales, de la misma manera que se expresa esta circunstancia en el artículo 16, en relación a las calles residenciales.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 15.1.c)

En el artículo 15, apartado 1, subapartado c), referente a las calles peatonales, se indica que los comerciantes con actividad en una zona peatonal pueden circular por calles peatonales. Se estima que debería limitarse esta posibilidad a los comerciantes poseedores de plaza de garaje en la zona peatonal y, fuera de esta situación, se debería restringir la posibilidad de circulación a un horario coincidente con el de carga y descarga.

Se entiende como excesiva la equiparación del comerciante sin plaza de garaje a la del residente sin plaza de garaje a los efectos de la necesidad de circulación sobre un ámbito peatonal, además de que los vehículos de uno y otro pueden ser muy diferentes en tamaño y ocupación de espacio. Por ello, atendiendo a un objeto de optimización de la calidad del espacio público se entiende que debe ser suficiente el acceso rodado del comerciante sin plaza de garaje en las franjas horarias de carga y descarga.

Redacción que se propone para el artículo 15.1.c):

- c) *Las personas residentes en calle peatonal poseedoras de vehículo o cualquier persona propietaria o inquilina de una plaza de garaje en calle peatonal. Los comerciantes con actividad en calle peatonal no propietarios ni inquilinos de plaza de garaje podrán circular por dicho viario en el horario coincidente con el de carga y descarga. Para ello deberán contar con el documento habilitante que en cada momento establezca el Ayuntamiento de Valencia (tarjeta de habilitación de acceso).*

Además, al respecto de la alegación formulada cabe añadir que el documento habilitante al que se hace mención no está regulado en la Ordenanza, ni tampoco ésta hace referencia alguna a su desarrollo normativo. Se considera conveniente que estos aspectos sean incluidos en la Ordenanza.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 16.

Hay una errata en la redacción del último párrafo. Donde dice “En las calles residenciales las personas viandantes no deben estorbar inútilmente a las conductoras de vehículos, tal y como se indica en el Reglamento General de Circulación.” y debería decir “...a las personas conductoras... ”.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 17.

Análogamente a lo comentado en el caso del artículo 15, debe especificarse con claridad si están autorizados o no los juegos y deportes en el ámbito de las zonas 30, de la misma manera que se expresa esta circunstancia en el artículo 16, en relación a las calles residenciales.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 21.

Se recuerda que las señales que los Servicios Municipales pueden instalar se deben encontrar incluidas en los catálogos de señales oficiales (por ejemplo, de la DGT).

TÍTULO PRIMERO, Artículo 22.

La potestad sancionadora corresponde a funcionarios públicos, no a personal laboral, por lo que se debería regular correctamente el apartado 3 del artículo o en su posterior desarrollo.

TÍTULO PRIMERO, Artículo 22.2.

Debería añadirse que, además del Reglamento de la Policía Local de Valencia, debería tenerse en cuenta el Reglamento General de Circulación vigente.

Redacción que se propone para el apartado 2 del artículo 22:

2. *Corresponde al Cuerpo de Policía Local de València las mencionadas funciones de regular, señalizar y dirigir el tráfico, participar en los programas, planes y campañas de educación vial, así como instruir atestados por accidentes de circulación y por infracciones penales contra la seguridad del tráfico dentro del casco urbano, en los*

términos establecidos en el Reglamento de la Policía Local de València y en el Reglamento General de Circulación vigente.

TÍTULO SEGUNDO, Artículo 28.

Se sugiere añadir en este artículo un tercer apartado que regule las anchuras y los espacios de circulación peatonal en las aceras. Ha de tenerse en cuenta que los desplazamientos peatonales son los mayoritarios sobre la ciudad de Valencia, por lo cual su confort y funcionalidad han de ser siempre salvaguardados.

Por ello, se propone la regulación de anchuras citada en base al siguiente contenido:

- En las aceras sobre las que se haya habilitado una línea de circulación ciclista (las denominadas aceras-bici), el espacio peatonal resultante deberá cumplir con las anchuras mínimas exigidas por la normativa vigente de accesibilidad y, en cualquier caso, nunca debería tener una anchura neta inferior a 1,80 m.
- En el caso de que la citada anchura neta se encuentre comprendida entre 1,80 y 3,00 m los viandantes deben poder utilizar el espacio destinado a la circulación ciclista, siempre que no interfieran con ésta ni generen molestias sobre la misma.

Dado que la anchura de 1,80 m es la mínima reconocida para dotar de calidad a cualquier desplazamiento peatonal, se considera interesante especificar este umbral. Además, en el caso de anchuras netas inferiores a 3,00 m la utilización responsable del espacio de acera-bici redunda en una mejora de la calidad de la movilidad a pie y de viandantes en general.

Redacción que se propone para el nuevo apartado 3 del artículo 28:

3. *En el caso de aceras-bici (aceras sobre las que se haya habilitado una franja ciclista) el espacio peatonal resultante deberá cumplir con las anchuras mínimas exigidas por la normativa vigente de accesibilidad y, en cualquier caso, nunca debería tener una anchura neta inferior a 1,80 m. En el caso de que la citada anchura neta se encuentre comprendida entre 1,80 y 3,00 m los viandantes deben poder utilizar el espacio destinado a la circulación ciclista, siempre que no interfieran con ésta ni generen molestias sobre la misma*

TÍTULO SEGUNDO, Artículo 30.4.

El tipo de marca vial descrito para los pasos peatonales regulados con semáforos con línea de parada para los vehículos, puede en según qué casos confundirse con la marca de paso para ciclistas (codificada como M-4.4 en la Norma 8.2-I.C. Marcas Viales del Ministerio de Fomento). Por consiguiente, y en ausencia de otros factores, no se considera recomendable su empleo para el fin previsto en el citado artículo.

Redacción que se propone para el artículo 30.4:

Las marcas viales para pasos peatonales estarán compuestas por una serie de líneas dispuestas en banda paralelas al eje de la calzada y formando un conjunto transversal a la misma. La anchura del paso podrá ser variable en función de la intensidad de peatones, siendo recomendable que disponga de una anchura no inferior a 4 metros. En circunstancias excepcionales debidamente justificadas, podrá reducirse la del paso hasta 2,5 metros. Se procurará que no quede banda con anchura inferior a 50 centímetros, para lo cual se hará que la banda más próxima al borde de la calzada o al bordillo quede a una distancia del mismo comprendida entre 0 y 50 centímetros. Se procurará que en vía de doble sentido de circulación, el eje de la marca de separación de sentidos coincida con el eje de una banda o de un vano.

TÍTULO TERCERO, Artículo 33.a) 3.

De acuerdo con la propuesta de modificación del artículo 28 (adición de un tercer apartado con el contenido indicado anteriormente), se considera que en el apartado a) 3 del artículo 33 debería añadirse una frase que reforzase la coherencia con lo sugerido para el citado artículo 28. Además esta frase deberá ser también coherente con lo indicado en el apartado a) 4 del mismo artículo 33.

Redacción que se propone para la frase a añadir al final del artículo 33.a) 3:

... En este caso se tendrá en cuenta la posibilidad de circulación –no preferente– de viandantes sobre la acera-bici siempre que la anchura neta del espacio peatonal sea inferior a 3,00 m.

TÍTULO TERCERO, Artículo 33.b) 2.

En vías de un único sentido sólo se puede circular por calzada en el sentido indicado. Las bicicletas no deberían de circular en sentido contrario por calzada. Esto va en contra del Reglamento General de Circulación y, además, de la seguridad vial.

La redacción que se propone para el nuevo apartado 2 del artículo 33.b) consistiría en eliminar el segundo párrafo.

TÍTULO TERCERO, Artículo 33.b.2

Se sugiere incluir y/o integrar la definición de *ciclocalle* dentro del capítulo 3 del Título Primero (Tipología funcional de las vías públicas), al igual que se hace con el resto de tipologías funcionales.

En este mismo artículo, se contempla la posibilidad de habilitar la circulación de las bicicletas en ambos sentidos de calles de sentido único. Se considera que esta configuración puede

resultar problemática desde el punto de vista de la seguridad vial, y confusa tanto desde el punto de vista del usuario como de la regulación de prioridades o de su señalización.

TÍTULO TERCERO, Artículos 33.b.4 y 33.b.5

Las situaciones descritas en los artículos mencionados suponen un incumplimiento del Reglamento General de Circulación, en tanto en cuanto está asumiendo la posibilidad de desobedecer un semáforo en rojo, además de generar un problema de seguridad vial.

Se sugiere suprimir ambos artículos y por consiguiente, reenumerar el resto de apartados.

TÍTULO TERCERO, Artículo 33.b) 6.

Es preferible, por circulación y seguridad vial, que en una vía con más de un carril por sentido, las bicicletas pudiesen circular por el carril BUS, lo más cerca de la acera para permitir que sean rebasadas por el autobús sin que sea necesario invadir en exceso el carril contiguo ni que las bicicletas “frenen” la circulación del transporte público. Ver, además, la redacción del artículo 34.4 que va en la línea de circular por la derecha.

Redacción que se propone para el nuevo apartado 6 del artículo 28:

6. *Se permite la circulación de bicicletas en el carril reservado al transporte público siempre que se den las condiciones a las que se refiere el artículo 52, apartado 7, de la presente Ordenanza.*

TÍTULO TERCERO, Artículo 33.b) 7.

Por razones de seguridad se considera conveniente limitar la velocidad de las bicicletas a 5 km/h en los pasos de peatones y puntos de cruce de calzada, tanto para asimilar su velocidad a la de los propios peatones como para adecuarla al tiempo de reacción de los conductores en caso de situaciones imprevistas. Por ello, se sugiere la inclusión de un nuevo apartado en el artículo 33.b) que regule esta cuestión.

Redacción que se propone para el nuevo apartado 7 del artículo 33.b):

7. *En cualquier situación de cruce de calzada en la que las bicicletas atraviesen la misma junto a peatones –tanto se trate de pasos coincidentes, como separados específicamente, semaforizados o no– la velocidad máxima de las bicicletas será de 5 km/h.*

TÍTULO TERCERO, Artículo 33.b) 8.

También por motivos de seguridad, como en el caso anterior, se considera conveniente que en las calles en las que exista carril-bici las bicicletas circulen obligatoriamente por él, y no lo hagan por la calzada. Esta medida redunda, además, en el fomento de la utilización del carril-bici, así como en una mejor ordenación de la circulación en general y en la homogeneización de movimientos y velocidades de los vehículos usuarios de la calzada. Se sugiere la inclusión de un nuevo apartado en el artículo 33.b) que regule esta cuestión.

Redacción que se propone para el nuevo apartado 8 del artículo 33.b):

8. *Se prohíbe la circulación de bicicletas sobre la calzada en aquellas calles en las que exista carril-bici.*

TÍTULO TERCERO, Artículos 33.c.1 y 33.e.2

En aras de simplificar la comprensión y conocimiento de la futura ordenanza, se sugiere uniformizar las franjas de edad recogidas en ambos artículos. Mientras en el 33.c.1 se habla de "...menores de 8 años a quienes acompañe...", en el 33.e.2 se recoge "...los niños y las niñas de hasta 10 años...".

Redacción que se propone para el artículo 33.e.2:

2. *La prioridad será siempre de la persona viandante. Podrán circular por el resto de paseos los niños y las niñas de hasta 8 años, siempre respetando la prioridad peatonal y no causando molestias a quienes utilicen el parque o jardín.*

TÍTULO TERCERO, Artículo 33.c) 3.

Por razones análogas a las del caso anterior, de acuerdo con la propuesta de modificación del artículo 28.3, se considera que en el apartado c) 3 debería añadirse una frase similar a la del apartado a) 3 y, de igual manera, tendría el objeto de reforzar la coherencia con lo sugerido para el artículo 28.

Redacción que se propone para la frase a añadir al final del artículo 33.c) 3:

- ... *Se tendrá en cuenta la posibilidad de circulación –no preferente– de viandantes sobre la acera-bici en el caso de que la anchura neta del espacio peatonal sea inferior a 3,00 m.*

TÍTULO TERCERO, Artículos 33.4, 42, 45 y 47

Se considera que los escalones de velocidad escogidos para establecer los límites máximos de velocidad de los diferentes vehículos resultan excesivos en número, de complicada medición y de difícil práctica. Se sugiere simplificar los valores adoptados, facilitando su comprensión, interpretación y conocimiento, así como también su medición a efectos de establecer sanciones a los incumplimientos.

Por ejemplo no parece lógico obligar en ciertos casos a la bicicleta a ir por calzada junto con el tráfico de vehículos y limitar su velocidad máxima a 45 y no a 50 como al resto de usuarios de la vía (calzada).

Se adjunta el contenido que se propone para las figuras 1, 2 3 y 4.

Contenido que se propone para las Figuras 1, 2, 3 y 4:

Velocidad máxima	Calle uso general	Calle a 30 km/h Ciclocalle Zona 30	Calles residenciales	Carril bici calzada	Carril bici acera	Senda ciclable (Parques)	Calle peatonal	Acera
Bici	50	30	20	20	15			X

Figura 1. Límites máximos de velocidad para bicicletas en función de la tipología de la vía

Velocidad máxima	Calle uso general	Calle a 30 km/h Ciclocalle Zona 30	Calles residenciales	Carril bici calzada	Carril bici acera	Senda ciclable (Parques)	Calle peatonal	Acera
Ciclos mercancías (Tipo C2)	50	30	20	20 Sólo si la anchura de vehículo no afecta al resto de personas usuarias	15 Sólo si la anchura de vehículo no afecta al resto de personas usuarias	X Acceso permitido sólo para realizar la carga/descarga	X Acceso permitido sólo para realizar la carga/descarga	X Acceso permitido sólo para realizar la carga/descarga
Ciclos para transporte de personas (Tipo C1)	50	30	20	X	X	X	X	X

Figura 2. Límites máximos de velocidad para ciclos de transporte de personas o mercancías en función de la tipología de la vía

Velocidad máxima	Calle uso general	Calle a 30 km/h Ciclocalle Zona 30	Calles residenciales	Carril bici calzada	Carril bici acera	Senda ciclable (Parques)	Calle peatonal	Acera
VMP Tipo A	X (sólo permitido por carriles señalizados a 30 Km/h)	30	20	20	15			X
VMP Tipo B	X (sólo permitido por carriles señalizados a 30 Km/h)	30	20	20	15		X	X

Figura 3. Límites máximos de velocidad para VMP Tipo A y B en función de la tipología de la vía

Velocidad máxima	Calle uso general	Calle a 30 km/h Ciclocalle Zona 30	Calles residenciales	Carril bici calzada	Carril bici acera	Senda ciclable (Parques)	Calle peatonal	Acera
Dispositivos sin motor	X	X	20	20	15			A PIE

Figura 4. Límites máximos de velocidad para monopatines, patines y aparatos similares sin motor en función de la tipología de la vía

En coherencia con la propuesta anterior de modificación/simplificación de los límites de velocidad, se propone asimismo realizar las siguientes modificaciones en los artículos:

33.d.2 (punto 2): ***se mantenga una velocidad moderada, similar a la de las personas a pie, nunca superior a 15 km/h.***

33.e.1 (final párrafo): ***...con una velocidad de circulación inferior a 15 km/h, en las condiciones establecidas en la Ordenanza Municipal de Parques y Jardines.***

42.3 (primer párrafo): ***...calles peatonales y por aceras con más de 3 m libres de obstáculos, sin superar la velocidad máxima de 15 km/h, y siempre que permitan un ancho de paso libre peatonal superior a 2 m, ...***

45.2.a (puntos 6 y 7): ***- por las calles peatonales a una velocidad moderada, similar a la de una persona a pie, nunca superior a 10 km/h y en las condiciones establecidas en el artículo 33.d. / - por parques, jardines y sendas ciclables, a una velocidad máxima de 15 km/h, y en las condiciones establecidas en el artículo 33.e.***

TÍTULO TERCERO, Artículo 34.2, 34.3 y 34.4

Es preferible, por circulación y seguridad vial, que en vías con más de un carril por sentido, las bicicletas pudiesen circular por el carril BUS, lo más cerca de la acera para permitir que sean rebasadas por el autobús sin que sea necesario invadir en exceso el carril contiguo ni que las bicicletas “frenen” la circulación del transporte público.

Es mejor circular por la derecha del carril, no por el centro (apartado 3); pero además esto es incoherente con lo que se dice en el apartado 4 donde recomienda ir por la derecha.

Redacción que se propone para el nuevo artículo 34.2:

2. En aquellas vías donde las personas en bicicleta circulen por la calzada, y que dispongan de al menos dos carriles de circulación por sentido, las bicicletas utilizarán preferentemente el carril derecho. De existir carriles reservados a otros vehículos, las bicicletas podrán circular por el carril por dicho carril reservado. Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección o cuando lo precisen y podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad.

En coherencia con lo indicado, se propone también suprimir el apartado 3 y renumerar el resto de apartados.

TÍTULO TERCERO, Artículos 34.3 y 34.5

No se considera coherente recomendar la circulación por el centro del carril con permitir serpentear entre el resto de vehículos para adelantarse hasta situarse en la línea de detención. Estas maniobras pueden resultar peligrosas si mientras se están llevando a cabo, el semáforo en cuestión cambia a fase de verde, por ejemplo. Se sugiere suprimir el artículo 34.5.

TÍTULO TERCERO, Artículo 37.5

Falta recoger el supuesto de que haya que tratarla como un residuo urbano.

Redacción que se propone para el artículo 37.5:

- 5. El Ayuntamiento establecerá un depósito de bicicletas para favorecer su recuperación por parte de la persona propietaria. Transcurridos tres meses desde su retirada el Ayuntamiento podrá optar por:*
- a) su entrega a alguna organización sin ánimo de lucro, o*
 - b) su tratamiento como residuo sólido urbano.*

TÍTULO TERCERO, Artículo 38.

A la visibilidad y accesorios, objeto del artículo, debería añadirse también “estado y obligaciones a contemplar por los usuarios de la bicicleta”. Se considera interesante establecer una obligación de condiciones mínimas respecto de la bicicleta, VMP y ciclos en general, por ello se entiende que debería regularse en este artículo –o en otro específico- lo relativo al posible seguro obligatorio, registro de usuarios, condiciones y elementos de seguridad de este tipo de vehículos.

Cabe citar a este respecto que existen antecedentes de ordenanzas municipales (Por ejemplo León, 2017) con la previsión de creación de un registro de bicicletas, de inscripción voluntaria –con la idea de la prevención de robos– y condiciones para circular (por ejemplo disponer de timbre, freno, luces y reflectantes, etc.).

En todo caso, por seguridad vial, las bicicletas, VMP y ciclos en general deberían ser visibles en cualquier circunstancia, por lo que no se debería dejar como recomendación el uso de reflectantes, o la utilización de prendas, chalecos o bandas reflectantes, sino que se debería obligar su uso. En circulación nocturna, el uso de elementos luminosos debería ser obligatorio. Recordemos que cualquier incidente en el que estén involucrados este tipo de vehículos con otros vehículos de motor suele ocasionar graves daños a sus usuarios.

TÍTULO TERCERO, Artículo 39.7.

Los desplazamientos en bicicleta experimentan un uso creciente sobre la vía pública y, como consecuencia de ello, es inevitable que lleven aparejado un incremento futuro en su siniestralidad acorde con su crecimiento. Por ello se entiende recomendable regular la responsabilidad civil derivada de la circulación en bicicleta añadiendo un nuevo apartado específico, el nº 7. A este respecto, se considera que debería añadirse en el artículo 39 un apartado nº 7 que regulase esta situación, especificando que las personas físicas que se desplacen en bicicleta deben disponer de un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a terceras personas, así como a las personas que vayan de pasajeros en la propia bicicleta.

Debe tenerse en cuenta que la propia Ordenanza de Movilidad explicita la obligatoriedad de seguro de responsabilidad civil en el caso de los ciclos de transporte de personas o mercancías.

Redacción que se propone para el nuevo apartado 7 del artículo 39:

- 7. Las personas que se desplacen en bicicleta deben contratar un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a terceras personas, los daños materiales, así como los daños a las personas que vayan de pasajeros en la propia bicicleta.*

TÍTULO TERCERO, Artículo 40.

El artículo no indica nada al respecto de las características, pavimentos, colores, separadores, pasos y elementos de normalización que contribuyan a evitar la heterogeneidad en el diseño y a facilitar la interpretación por parte del ciudadano y, con ello, a propiciar una circulación más segura.

Se sugiere elaborar un anexo a la Ordenanza que incluya los criterios y recomendaciones de diseño.

TÍTULO TERCERO, Artículos 43.2 y 47.5

A la vista del contenido de estos artículos, en los que se recomienda (o se obliga en según qué casos) el uso del casco para VMP y otros vehículos no motorizados, se sugiere extender la recomendación del uso del casco también a los usuarios de bicicletas.

Dadas las velocidades que alcanzan los VMP, similares a las de las bicicletas, no se entiende que el timbre no sea obligatorio.

Redacción que se propone para el artículo 38.3:

Las bicicletas deberán disponer de timbre u otro dispositivo acústico, del que se podrá hacer uso para advertir de su presencia a otras personas usuarias de la vía. No es obligatorio el uso del casco, aunque es recomendable.

Redacción que se propone para el artículo 43.2. a):

Tipo A, vehículos autoequilibrados (mono-ciclos, plataformas) y patinetes eléctricos ligeros, de menor tamaño. Están equipados con un motor eléctrico y su capacidad máxima de transporte es de una plaza. El timbre es obligatorio en patinetes eléctricos. El casco no es obligatorio, pero sí recomendable. Cuando circulen por la noche o en condiciones de baja visibilidad, será obligatorio usar una prenda, chaleco o bandas reflectantes, así como luz delantera y trasera y catadióptricos. En todo caso estos elementos serán obligatorios cuando circulen por vía interurbana en los mismos términos previstos en el Reglamento General de Circulación para las personas en bicicleta.

Redacción que se propone para el artículo 43.2. b):

Tipo B, patinetes eléctricos de mayor tamaño. Están equipados con un motor eléctrico y su capacidad máxima de transporte es de una plaza. Dispondrán de timbre, freno, 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 usar una prenda, chaleco o bandas reflectantes, así como luz delantera y trasera y catadióptricos. En todo caso estos elementos serán obligatorios cuando circulen por vía interurbana en los mismos términos previstos en el Reglamento General de Circulación para las personas en bicicleta.

TÍTULO TERCERO, Artículo 44.2.

No tiene sentido que legalmente se pueda conducir un ciclomotor a los 15 años y no se pueda llevar un patinete eléctrico hasta los 16, por ello, y si se va a restringir la edad y área de uso, se recomienda equiparar la edad a esta edad legal.

TÍTULO TERCERO, Artículo 44.10.

De manera análoga a lo indicado para las bicicletas, se entiende procedente regular la responsabilidad civil derivada de la circulación de VMP haciéndola obligatoria, frente a lo indicado en el apartado 10 del artículo 44, que la cataloga únicamente de recomendable.

El objetivo, como se ha dicho, es regular la siniestralidad inherente a este tipo de vehículo, ante su previsible uso creciente. Así mismo, tal como se ha indicado anteriormente, la propia Ordenanza de Movilidad especifica la obligatoriedad de seguro de responsabilidad civil en el caso de los ciclos de transporte de personas o mercancías.

Redacción que se propone para el apartado 10 del artículo 44:

- 10. Las personas que se desplacen en Vehículos de Movilidad personal (VMP) deben contratar un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a terceras personas, los daños materiales, así como los daños a las personas que vayan de pasajeros en el propio VMP.*

TÍTULO TERCERO, Artículo 47.1.

Se considera que debería suprimirse el término ‘ocasionalmente’ de la posibilidad de uso de los monopatinés, patines y aparatos similares sin motor. La condición de ‘ocasional’ no puede predeterminarse desde la Ordenanza, ni tampoco establecer un control de la misma.

Redacción que se propone para el apartado 1 del artículo 47:

- 1. Estos dispositivos sin motor, de tracción humana, únicamente podrán utilizarse con fines lúdicos o deportivos en las zonas específicamente diseñadas o señalizadas para ello. Cuando sean utilizados para el desplazamiento de personas, de manera similar a los VMP, estarán sujetos a la misma regulación que los VMP ligeros (tipo A), con las restricciones adicionales que se establecen en los apartados siguientes de este artículo.*

TÍTULO CUARTO, Artículo 49.1.

Hay una errata de imprenta en el primer párrafo. Donde dice “una guía”, debería decir “un guía”.

TÍTULO CUARTO, Artículo 52.4.

Se debería permitir, por motivos de mejora de la fluidez del tráfico y seguridad vial, la circulación por el carril bus de las bicicletas, sobre todo en los casos en que no hubiera carril-bici o acera-bici (tal y como se recoge en el apartado 7 en el caso de carril bus ensanchado, pero extrapolado a cualquier carril bus).

Redacción que se propone para el artículo 52.4:

4. *Por el carril bus podrán circular también los taxis, así como los servicios públicos urgentes o de emergencia (sanitarios...) y bicicletas, pero está prohibida la circulación del resto de vehículos particulares, salvo en las inmediaciones de los cruces para poder efectuar un giro permitido a la derecha, siempre que no se entorpezca el paso de un autobús.*

TÍTULO CUARTO, Artículo 52.7.

En el apartado 7 del artículo 52 se regula la utilización del carril-bus por parte de bicicletas y VMP en aquellas situaciones en las que no sea viable la construcción de carril-bici. Se considera que es una determinación que entraña peligro y que, para aplicarse con la máxima seguridad, debería reglamentarse más. En concreto, deberían fijarse la anchura mínima deseable –aunque hoy no se disponga de ella y sea un objetivo a alcanzar– y la señalización que indique la compatibilidad de bicicletas con el carril-bus; así mismo, deberían establecerse normas de circulación interna en dicho carril compartido, no solo el posicionamiento general de la bicicleta, sino también los adelantamientos (la velocidad del bus es superior) y la prioridad en las maniobras de giro.

La necesidad de reglamentar más detalladamente estos carriles de compatibilidad obedece, principalmente, al hecho de que pueden generarse situaciones cuya interpretación no debe quedar a criterio de los usuarios (tanto bicicletas como buses).

Por ello, dada la dificultad de regular de forma eficaz los aspectos comentados anteriormente, se considera recomendable que, por razones de seguridad, donde se permita la utilización del carril-bus por parte de bicicletas éste tenga una anchura mínima de 4,75 m, fijando dicha anchura como objetivo a conseguir con fines de seguridad vial. Así mismo, se considera que, por sus características específicas, los patinetes, VMP y vehículos similares en ningún caso puedan utilizar el carril-bus.

Redacción que se propone para el apartado 7 del artículo 52:

7. *En las calles en las que no exista carril-bici las bicicletas podrán circular por el carril-bus. A este respecto se establece como objetivo de futuro que los carriles-bus que vayan a albergar tráfico de bicicletas dispongan de una anchura mínima de 4,75 metros, ya que esta anchura favorece la fluidez del transporte público y propicia maniobras seguras de adelantamiento de las bicicletas por parte de buses y taxis, evitando además que éstos hayan de ocupar el carril contiguo al carril-bus en dichos*

movimientos de adelantamiento. Todas las actuaciones de reordenación de espacio público o de la sección transversal viaria, así como los nuevos proyectos de urbanización, tendrán en cuenta esta anchura cuando proceda. La anchura indicada es la mínima necesaria para dar cabida al propio bus, a la bicicleta y a la distancia de seguridad de 1,50 m establecida en el artículo 56.1 de la presente Ordenanza. Con la excepción indicada de las bicicletas, el resto de vehículos potencialmente usuarios del carril-bici (patinetes, VMP, etc.) no podrán utilizar en ningún caso el carril-bus, incluyendo en esta prohibición las calles en las que no exista o resulte inviable la creación de un carril-bici.

TÍTULO CUARTO, Artículo 52.8.

Este tipo de semáforos ya está regulado en el artículo 148 y en el apartado 4.4 del Anexo I del Reglamento General de Circulación, por lo que podría ser conveniente una referencia al texto normativo estatal.

Además, hay una errata de imprenta, al decir que “proporcionen... de prioridad” cuando lo correcto es decir “proporcionen... prioridad”.

Redacción que se propone para el apartado 8 del artículo 52:

8. Podrán adoptarse medidas de gestión diferenciada del tráfico que proporcionen a los vehículos para el transporte colectivo público de personas viajeras prioridad de paso en los semáforos, y la autorización de movimientos o giros exclusivos.

El semáforo y su interpretación será el indicado en el artículo 148 y el Anexo I del Reglamento General de Circulación.

TÍTULO CUARTO.

Dentro de este Título Cuarto debería redactarse un artículo específico, similar al 52, para regular las relaciones de la circulación rodada con las plataformas tranviarias existentes en la ciudad de Valencia.

A este respecto, debe tenerse en cuenta que en Valencia existen muchos kilómetros de plataforma tranviaria, y que se trata de un ámbito del espacio público complejo, sobre el que confluyen multitud de situaciones que deben quedar reguladas por la Ordenanza de Movilidad.

TÍTULO QUINTO, Artículo 56.1.

En el apartado nº 1 del artículo 56, referido a la protección de la circulación de las personas ciclistas, patinadoras y conductoras de VMP, se especifica que el espacio lateral libre será de

1,5 m entre el vehículo y la bicicleta en las maniobras de adelantamiento, pero no se citan otros tipos de vehículos. Se considera que debería especificarse también que esta misma distancia debe mantenerse entre el vehículo y el resto de usuarios (VMP, patinetes, etc.).

El propio título del artículo 56 cita expresamente a personas ciclistas, patinadoras y conductoras de VMP, por ello la frase final del artículo también debería citarlas, evitando de este modo la ambigüedad que supone referirse únicamente a bicicletas.

Redacción que se propone para el apartado 1 del artículo 56:

- 1. Las personas conductoras de vehículos motorizados que circulen detrás de una bicicleta, patinetes, VMP o dispositivos similares deberán mantener una distancia de seguridad de al menos 3 m entre su vehículo y éstos. Cuando pretendan sobrepasarlos, lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación o cuando no estén delimitados dejando un espacio lateral libre como mínimo de 1,5 m entre el vehículo y la bicicleta, patinete, VMP o dispositivo similar.*

TÍTULO QUINTO, Artículo 60.1.

En el apartado se habla del aprovechamiento especial del dominio público municipal que supone el arrendamiento de vehículos motorizados sin persona conductora y sin base fija estará sometido a la previa obtención de la correspondiente autorización demanial, con ciertos condicionantes, pero únicamente está incluido dentro del Capítulo de motocicletas y ciclomotores, dejando excluido por tanto el uso de VMP y vehículos como coches, pese a que ese artículo indica vehículos motorizados.

Acción que se propone para el apartado 1 del artículo 60:

Sería preciso incluir este párrafo o fuera del Capítulo de motocicletas o copiarlo en los otros apartados, para que afectara a todos los vehículos susceptibles de aprovechar el dominio público municipal.

TÍTULO SÉPTIMO

La ordenanza aplaza la regulación de los sistemas de monitorización y/o reserva de plazas de carga y descarga, el control o regulación del tiempo de estacionamiento. La redacción del nuevo texto parece una oportunidad inmejorable para desde ya, tratar de regular dichas cuestiones, o al menos de sentar las bases para su implantación y desarrollo, y no quedarse en una mera intención de futuro sin plazos concretos.

TÍTULO OCTAVO, Artículo 75.3.

El artículo 75 define el estacionamiento. Se considera conveniente, aunque también en otras ordenanzas y normas municipales pueda recogerse esta misma cuestión, que la propia Ordenanza de Movilidad establezca las dimensiones mínimas de las plazas y franjas de aparcamiento de vehículos en la vía pública. A este respecto debe tenerse en cuenta que la dimensión de éstas constituye un aspecto crucial para las condiciones de movilidad del conjunto del tráfico, por el menor o mayor tiempo de espera que exigen las maniobras de estacionamiento según la dimensión de las plazas, y por la ocupación física de éstas en el espacio público. Por ello, en atención a las dimensiones reales de los vehículos que circulan actualmente sobre el viario de la ciudad se entiende como conveniente añadir un nuevo apartado a este artículo, el nº 3, que regule de manera básica estas dimensiones mínimas.

Redacción que se propone para el nuevo apartado 3 del artículo 75:

7. *Las dimensiones mínimas de las plazas de aparcamiento ordinarias en la vía pública serán de 5,00 x 2,50 m, en tanto que las franjas de aparcamiento en línea o cordón deberán disponer de una anchura mínima de 2,25 m.*

TÍTULO OCTAVO, Artículo 76.7.

En el apartado nº 7 del artículo 76, que regula el estacionamiento autorizado, se indica que los vehículos que estacionen junto a un carril-bici no podrán invadirlo con su vuelo. Habría que manifestar expresamente esto mismo para cualquier acera o espacio peatonal junto al cual puedan estacionar vehículos.

Con esta consideración se trata de dar un tratamiento coherente a los espacios sobre los que no circulan vehículos, máxime teniendo en cuenta que la movilidad peatonal es mayoritaria en la ciudad de Valencia.

Redacción que se propone para el apartado 7 del artículo 76:

7. *Los vehículos que estacionen en un lugar permitido, ya sea en cordón o en batería, contiguo a un elemento viario tal como un carril bici, una acera o un espacio peatonal, cuidarán que el vuelo del vehículo no sobrepase la línea que delimita el citado elemento viario. Caso de que esto ocurra, se considerará que el vehículo está excediendo del espacio destinado al estacionamiento.*

TÍTULO OCTAVO, Artículo 76.8.

Para poder permitir verdaderamente el aparcamiento nocturno en los carriles bus-taxi habría que eliminar el texto “y siempre que no haya servicio de EMT durante dicho horario,”; ya que, por ejemplo, en grandes avenidas hay autobús nocturno lo que haría inviable el estacionamiento.

Redacción que se propone para el apartado 8 del artículo 76:

8. Excepcionalmente, podrá autorizarse específicamente el aparcamiento nocturno en los carriles bus-taxi mediante señal que indique los días y horas autorizados, exceptuándose, en todo caso, el espacio anexo a los puntos de recogida de residuos sólidos.

TÍTULO OCTAVO, Artículos 80.4 y 80.5.

El artículo 80 regula el aparcamiento de motos en espacios peatonales. En relación a lo indicado en los apartados 4 y 5 del mismo, se considera que se debería eliminar el aparcamiento genérico de motos en los citados espacios peatonales, y permitirlo solo en los lugares habilitados por los planes de distrito a medida que éstos se vayan aprobando.

Entendiendo las necesidades de aparcamiento que generan las motos, se considera que una Ordenanza de Movilidad nueva, como la que ahora se encuentra en información pública, debe considerar prioritario el espacio peatonal, tanto por cuestiones de movilidad como de calidad urbana.

En consecuencia se estima que donde no haya plan de distrito, por claridad de interpretación de la norma y por calidad del espacio urbano, el estacionamiento de motos debería permitirse solo en calzada.

Redacción que se propone para el apartado 4 del artículo 80:

- 4. En tanto se elaboran estos planes, en los distritos no recogidos en el Anexo V no estará permitido el aparcamiento de motos en aceras y espacios peatonales.*

Redacción que se propone para el apartado 5 del artículo 80:

- 5. En los distritos no recogidos en el Anexo V tampoco podrán localizarse sobre aceras ni sobre espacios peatonales las bases de motocicletas o ciclomotores de flotas privadas o individuales, destinadas al reparto de mercancías o productos, cuya regulación y tasa para el uso del espacio público estarán determinadas en las normativas municipales correspondientes.*

TÍTULO DÉCIMO.

Dentro del Título Décimo, Capítulo 2, Sección 2ª, *Infracciones y sanciones en materia de tráfico y seguridad vial*, se echa en falta la existencia de un artículo específico sobre infracciones y sanciones por circular o utilizar indebidamente el carril-bus, y otro artículo específico similar por circular o utilizar indebidamente la plataforma tranviaria.

El carácter prioritario que debe tener el transporte público en la ciudad requiere este grado de especificación, al igual que se hace, por ejemplo, con las infracciones por circular sobre zonas de tráfico restringido o en materia de plazas de estacionamiento regulado.

Dentro del Título Décimo, Capítulo 3, Sección 1ª Inmovilización habría que hacer mención expresa de lo siguiente:

- En el artículo 126 al “Artículo 104. Inmovilización del vehículo.” del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- En los artículos 130 a y 133 al “Artículo 105. Retirada y depósito del vehículo.” del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- En el artículo 133 al “Artículo 106. Tratamiento residual del vehículo.” del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

TÍTULO DÉCIMO, Artículo 114.

Se aprecia una errata en el límite inferior de la cuantía de la sanción, debiendo ser el valor de 751 € y no de 701 como se indica.

Redacción que se propone para el último párrafo del artículo 114:

Serán sancionadas con multa desde 751 euros hasta 1.500 euros, atendiéndose para la graduación de su cuantía, a la intensidad de la perturbación ocasionada y de los criterios establecidos en el artículo 108 de esta Ordenanza.

DISPOSICIONES ADICIONALES. PUNTO 3.b)

Dentro del apartado citado se indica:

...tales como estrechamientos, tramos de doble sentido con carril único, que obligan a conducir con más precaución y ceder el paso....

Dado que el cometido primigenio de estos caminos es facilitar el acceso a las huertas, y por tanto el uso de tractores y demás maquinaria agraria, se considera un riesgo para la seguridad vial que se produzcan estrechamientos de carriles o acciones que pongan en peligro a los usuarios principales de la vía.

ANEXO I. CLASIFICACIÓN DE VMP Y CICLOS DE MÁS DE 2 RUEDAS

Se debería hacer referencia a la Instrucción 16/V-124 “Vehículos de Movilidad Personal (VMP) de la DGT.

También habría que cambiar la fila “Timbre”, columna A, cambiando “Recomendable” por “SI” en patinetes.

ANEXO VIII. ESQUEMAS DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL PARA VADOS

En las Figuras “Tipo I. Aparcamiento en cordón y carril bici” y “Tipo II. Aparcamiento en batería y carril bici” y “Tipo III. Aparcamiento en batería inclinada y carril bici” habría que dejar una anchura útil de 10 metros (5 metros a cada lado) sin aparcamientos de vehículos ni la presencia de mobiliario urbano, contenedores de residuos, etc. para permitir la visibilidad tanto del vehículo que va a incorporarse a la vía o acceder al garaje así como que para que el resto de usuarios (viandantes, ciclistas, usuarios de VMP...) tengan visibilidad suficiente respecto al vehículo (coche, moto...) que va a entrar o salir del parking.

ANEXO X. Glosario de términos de Movilidad y Transporte.

En relación con el Glosario que constituye el Anexo X de la Ordenanza de Movilidad, se considera conveniente la formulación de las siguientes observaciones a los términos que a continuación se indican:

- BOLARDO. No tiene por qué responder únicamente a un formato tipo poste. La definición podría ser “Elemento de pequeña altura, de piedra, metal u hormigón prefabricado, que se ancla al suelo para impedir el paso o el aparcamiento a los vehículos.”
- CAR SHARING. Habría que hacer referencia a que existe una regulación en el Reglamento General de Vehículos, recogido en el apartado 2 de la Señal V-26 como “**Distintivo de uso compartido**”.
- CALZADA. Se propone añadir este término, incluyéndolo con la siguiente definición: “Parte de la vía pública dedicada al tránsito motorizado y, en general, a la circulación de vehículos; puede albergar uno o los dos sentidos de circulación, y puede estar integrada por uno o más carriles”.
- CAMINO RURAL. Aunque solo sea una cuestión de forma, debería darse una mayor consistencia a la definición de ‘camino rural’: no lo es únicamente aquel camino vinculado a la huerta sino cualquier camino situado en un entorno no urbano, y que estén hoy soportando un tráfico excesivo es una circunstancia ajena a la definición.
- CARRIL-BICI SEGREGADO. Se considera que la definición de ‘carril-bici segregado’ requiere mayor claridad: decir que está trazado por la calzada es obvio, por la propia definición que antes se da de carril-bici, no se indica el tipo de separación (¿pintura vial?), con lo cual no hay diferencia con el ‘carril-bici protegido’, y especificar que está separado de los viandantes no tiene sentido porque está alojado en la calzada.
- CARRILES DE ALTA OCUPACIÓN. No se aporta ningún tipo de regulación sobre este tipo de carriles ni se hace referencia a ellos en ningún artículo de la Ordenanza.
- CERTIFICACIÓN AMBIENTAL. Habría que hacer referencia a que existe una regulación en el Reglamento General de Vehículos, recogido en el apartado 2 de la Señal V-25 se llama “**Distintivo Ambiental**”. En el primer párrafo del artículo 5 ya se hablaba de distintivo, pero en el

segundo se hace referencia a certificación ambiental, siendo más coherente seguir hablando de distintivo, ya que no es un certificado.

- CICLABILIDAD. Esta palabra no existe en el Diccionario de la Real Academia Española (RAE).
- DIVERSIDAD FUNCIONAL QUE PRESENTAN MOVILIDAD REDUCIDA. Se considera que se debería subsanar el término '*Diversidad funcional que presentan movilidad reducida*'. En sí mismo carece de sentido; se entiende que se refiere a personas, pero es un término suficientemente importante como para que quede definido con precisión.
- INFRAESTRUCTURA. Se aprecia que es muy imprecisa la definición de '*Infraestructura*'; en una norma de la importancia de la Ordenanza de Movilidad se considera que esta definición debería ser un poco más completa.
- INTERCAMBIADOR. En la definición de '*Intercambiador*' no es correcto el término "medios de transporte", debería sustituirse por "modos de transporte".

Además de que la expresión apropiada es la que se ha indicado en la consideración anterior, en el término siguiente, '*Intermodalidad*', se hace referencia expresa a "modos de transporte".

- ITINERARIO CICLISTA. Se estima que en la definición de '*Itinerario ciclista*' sobraría la primera definición: la "ruta que recorre una persona en bicicleta" está ligado a lo que haga cada persona, y se contradice con la segunda definición porque se puede usar la calzada.

Eliminada esta primera frase, la segunda definición se considera aceptable.

La tercera frase, que vincula 'Itinerario ciclista' con su carácter de ruta principal o troncal también debería eliminarse: son cosas diferentes.

- MASA MÁXIMA AUTORIZADA (M.M.A.). No coincide con la Definición "1.6" de MMA del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos.
- MODO DE TRANSPORTE. La definición de '*Modo de transporte*' se considera incorrecta: el término alude al sistema (ferrocarril, metro, tranvía, autobús urbano, vehículo privado, bicicleta, etc.) y no a la dicotomía público/privado o motorizado/no motorizado.
- MOVILIDAD. Se considera que una Ordenanza de Movilidad debe incluir una mejor definición del término '*Movilidad*'. Aunque se pueda medir, la movilidad es más que una simple variable cuantitativa, es un término que alude al desplazamiento de personas y mercancías, y no solo al número sino a la posibilidad, capacidad, características, dificultades y funcionalidad de dicho movimiento.
- PLATAFORMA TRANVIARIA. En consonancia con la alegación formulada al Título Cuarto, debería aportarse la definición '*plataforma tranviaria*', en relación a la plataforma habilitada en la vía pública para la circulación del tranvía.
- REPARTO MODAL. En el término '*Reparto modal*' se vuelve a utilizar inapropiadamente la expresión "medios de transporte" en lugar de "modos de transporte".

- ZONA DE DETENCIÓN ADELANTADA DE MOTORISTAS. Se habla de este concepto en la Ordenanza pero no se recoge en sus definiciones, como sí se hace con la zona de detención adelantada de ciclistas:
 - *En los cruces semaforizados, se marca una segunda línea de detención para los automóviles, y se permite a las personas en motocicleta y ciclomotor adelantarse a la línea de detención.*

Además se remarca que existen términos definidos en el glosario que no se utilizan en toda la ordenanza, como por ejemplo 'carsharing' o 'free floating'.

Valencia, 22 de marzo de 2019



Federico Bonet Zapater
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Decano

ATT.: ÀREA DE MOBILITAT SOSTENIBLE I ESPAI PÚBLIC. AJUNTAMENT DE VALÈNCIA.