Asunto: ALEGACIONES de *ANDANDO BURGOS*, a 17 de diciembre de 2021, a la Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Burgos, de septiembre de 2021, con aprobación inicial de 07 de octubre de 2021 y publicación formal en el Boletín Oficial de la Provincia nº 209 de 03 de noviembre de 2021.

Félix Martínez Gutiérrez, con DNI 53022698-Q, como presidente y en representación de la asociación *Andando Burgos* (NIF G-09580135), de la que señalamos como domicilio a efectos de notificaciones C/ Doctor Luis Fournier 15 1ºD 09001 Burgos, ante usted comparece y de la forma más procedente en derecho, expone:

Que, con relación a la información pública de la Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Burgos, *Andando Burgos* formula observaciones y alegaciones. Las observaciones son exposiciones críticas sobre el documento presentado, necesarias para entender mejor las alegaciones. Aunque sabemos que el informe técnico de alegaciones tenderá a soslayarlas por su propio carácter, entendemos que las observaciones tienen mucha importancia, de interés estratégico, de interés técnico y de control democrático.

OBSERVACIONES PREVIAS

OBSERVACIÓN PRIMERA

El PMUS fue elaborado entre 2016 y 2018 por una consultora especializada (en 2018, el "Borrador de la Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Burgos. Documento Técnico. Noviembre 2018"), pero no llegó a ser aprobado. El PMUS ha estado desde 2018 pendiente de ser perfeccionado y culminado de cara a su aprobación. Por un lado, había que cambiar el tono del documento, que era el del equipo técnico asesor que propone al Ayuntamiento, pero el PMUS debe ser un documento que dispone lo que el Ayuntamiento se compromete a hacer. No se ha hecho. Por otro lado, debía ser perfeccionado a la luz de la Nueva Cultura de la Movilidad. Pero ese perfeccionamiento no ha llegado, salvo por algunas obligadas actualizaciones (en algún caso ni siquiera eso) y por el pequeño matiz del nuevo apartado sobre Zonas de Bajas Emisiones.

El Ayuntamiento ha dejado pasar el tiempo sin ocuparse de verdad en la necesaria mejora del PMUS de 2018. Nada menos que tres años después nos encontramos con una gran decepción: el documento denominado "Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Burgos. Documento técnico modificado tras el contraste público. Septiembre 2021" es esencialmente el mismo.

OBSERVACIÓN SEGUNDA

En una nota de prensa de 2 de febrero de 2021, denominada "Diez razones para hablar de plan y no tanto de ordenanza", *Andando Burgos* expuso razonadamente la importancia de elaborar

un buen PMUS y no fiar tanto los problemas de la movilidad a la ordenanza de movilidad, como venía sucediendo hasta entonces. Manifestamos en aquella ocasión y sostenemos ahora que el PMUS debe ser un documento de planificación (que requiere objetivos, análisis, diagnóstico, estrategias y propuestas) que responda a los principios de integración, participación y evaluación. En términos jurídicos ha de ser un compromiso de la administración municipal consigo misma. En términos administrativos, un plan aprobado permite al Ayuntamiento acceder a ayudas y subvenciones. En términos de acción pública, el plan debe poner orden lógico y exponer las líneas de acción de la política municipal relacionada con la movilidad. Y en términos de contenido planificatorio, el PMUS debe ser al mismo tiempo un documento estratégico de la política municipal de movilidad, que es a la vez un plan director de otros planes o programas específicos (calmado del tráfico, peatonalidad, ciclabilidad, transporte público, seguridad vial, educación vial, estacionamiento, etc.) y un plan con actuaciones y determinaciones concretas.

Como expusimos en febrero de este año, debía centrarse la atención al PMUS porque: 1º- Es el Plan, y no la Ordenanza, el instrumento que establece la estrategia municipal a medio y largo plazo para que la movilidad vaya siendo más sostenible, eficiente e inclusiva. 2º- El Plan acotará y pondrá lógica, orden y prioridad en tantas y tantas acciones, previstas o improvisadas, que, independientemente de su bondad, hacen que haya una actuación pública deslavazada. 3º- El Plan ha de responder a un Pacto por la Movilidad y debe ser realmente participado mediante una Mesa de Movilidad, con una Dirección Técnica municipal que retome todos los materiales existentes del PMUS y logre su perfeccionamiento y cierre para ser aprobado. La gestión de la movilidad podría tener una herramienta de participación en un consejo de movilidad. 4º- El Plan deberá definir directrices y disponer herramientas para pacificar el tráfico, señalando las técnicas más apropiadas y cómo y dónde aplicarlas. 5º- El Plan promoverá la peatonalidad y definirá una estrategia de calidad peatonal, de itinerarios preferentes y conexiones urbanas: estado y características de aceras, simplificación de cruces y optimización de recorridos, mejora en la señalización específica, en la iluminación específica, en la calidad estancial de los espacios peatonales, etc. 6º- El Plan promoverá la ciclabilidad marcando las directrices que favorezcan el uso seguro y eficaz de la bicicleta como medio de desplazamiento cotidiano, y definiendo las infraestructuras necesarias. 7º- El Plan mejorará la eficacia y eficiencia del sistema de transporte público, en términos de cobertura del sistema, de distribución y configuración de líneas, de accesibilidad, de velocidad comercial, etc., proponiendo líneas de actuación encaminadas a captar viajeros y hacer más atractivo este medio. 8º- El Plan organizará el estacionamiento de vehículos, incluyendo el estacionamiento en calzada de motocicletas y sobre todo bicicletas, primando criterios de seguridad vial. 9º-El Plan ha de favorecer la mejora del espacio urbano, estableciendo criterios de diseño para la ordenación urbanística detallada, para cualificar el espacio urbano para el paso y la estancia, para minimizar las posibilidades de estacionamiento ilegal, etc. 10º- El Plan debe dictar criterios de intervención urbanística para la infraestructura básica y urbanística, puede plantear posibles planes especiales, como por ejemplo un plan para la mejora de la permeabilidad; e incluso puede promover la modificación del Plan General de Ordenación urbana en aspectos tales como la anchura mínima pavimentada para la circulación de peatones en los viales de los nuevos desarrollos y la anchura máxima para el viario, entre otros.

Abundando en la importancia de hacer un buen PMUS, con fecha de 11 de marzo de 2021, *Andando Burgos* preparó y entregó al Ayuntamiento un informe técnico sobre el borrador de PMUS, con trece páginas y cinco capítulos, el último de ellos con una propuesta de reconsideración de sus bloques temáticos. En el informe sosteníamos "no aprobar el PMUS tal cual está formado, reiniciar el plan en sus fines y objetivos generales mediante un Pacto por la movilidad Sostenible, reconsiderar la estructura y los contenidos del plan solamente en los asuntos detectados como débiles o inexistentes, y finalmente culminar el plan y aprobarlo". Este informe no ha sido tenido en cuenta en absoluto, por lo que nos extraña e incluso importuna que el documento a información pública presentado más de seis meses después lleve el impugnable subtítulo de "Documento técnico modificado tras el contraste público". Este contraste público (que no sabemos en qué ha consistido, pues no ha sido una consulta pública), de haber existido, ha sido opaco e informal y, en todo caso, ha obviado por completo los planteamientos de *Andando Burgos*.

La participación cívica en la elaboración del PMUS fue en los años 2017 y 2018 tan formalizada como insustancial y muy dirigista, pero tras un parón de casi tres años, el proceso de participación en torno al PMUS simplemente no ha existido. *Andando Burgos*, como queda expuesto, ha hecho todo lo que podía para que el PMUS se reactivara y para que hubiera participación, e incluso ha aportado materiales, pero ha sido en vano.

OBSERVACIÓN TERCERA

Andando Burgos junto a *Ecologistas en Acción* y *Burgos con Bici*, solicitamos, vía Registro, al área de Movilidad del Ayuntamiento de Burgos, el día 10 de noviembre de 2021 la incorporación del material complementario al único expuesto en la web "Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Burgos" por entender que el documento está incompleto y que el material ausente es estrictamente necesario para formular convenientemente las alegaciones. La solicitud se formulaba al amparo de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno. La presentación de la documentación reclamada conllevaría la inclusión en la página web del material solicitado y una reformulación de tiempos para presentación de alegaciones.

La situación no sido corregida en el momento que preparamos estas alegaciones, incluso pese a que *Andando Burgos* hiciese mención expresa de esta situación en la pasada reunión de Consejo Sectorial de Movilidad en el turno de Ruegos y Preguntas, convocada en fecha tal que hubiese permitido una corrección de la situación.

El 14 de diciembre de 2021, más de un mes después de haber registrado las tres asociaciones arriba citadas la inclusión de la documentación complementaria (al menos los objetivos y el diagnóstico, citados expresamente por el documento presentado de PMUS), volvieron a registrar la solicitud de respuesta oficial y la corrección del error o insuficiencia de comunicación pública.

En definitiva, el material aportado es incompleto porque en la "Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Burgos" (septiembre de 2021) se alude en numerosas

circunstancias a aspectos de diagnóstico y a objetivos del plan que no aparecen en el documento y que no están disponibles, lo cual hace difícilmente contrastables y comprobables sus contenidos, pese a que permitirían, en buena lógica, una mejor comprensión de las medidas propuestas en dicho documento. Este asunto es grave.

ALEGACIONES GENERALES

ALEGACIÓN GENERAL PRIMERA. Sobre el carácter dispositivo o retórico del texto

El PMUS es un documento de planificación sin normativa superior que lo regule, ni de nivel estatal ni de nivel autonómico. No tiene carácter reglamentario, como sí lo tiene el Plan General de Ordenación Urbana. No está determinada legalmente su estructura, sino que depende de sus propios objetivos y de la visión de quien lo elabora en la instancia municipal. De ahí que este PMUS, como otros muchos en nuestro país, sea presentado como un texto enorme, más o menos estructurado, pero esencialmente retórico.

En este PMUS se entremezclan tres tipos de texto que solo un lector formado y atento puede discernir: 1º- explicaciones propias de una memoria informativa, con tono de diagnóstico, que dan cuenta de los problemas detectados, 2º- explicaciones propias de una memoria justificativa, con tono de estrategia, que exponen las líneas genéricas de actuación y sus criterios de interpretación, 3º- determinaciones del plan, aunque más parecen deseos que disposiciones, en tanto se usa mucho el tiempo verbal del condicional simple, apropiado para expresar situaciones hipotéticas pero no tanto para expresar disposiciones.

El plan en ningún momento hace evidente qué es Memoria Informativa (Análisis-Diagnóstico), qué es Memoria Justificativa (Estrategias y criterios) y qué es Aparato Dispositivo (Determinaciones del plan). Esto es algo ciertamente importante porque en un texto tan desarrollado y prolijo debe distinguirse qué es lo que realmente el plan dispone. Al no hacerse esta distinción, el PMUS es un documento confuso y cojo que se basa en exposiciones retóricas, pero sin prescripciones claras.

El PMUS contiene, por ejemplo, 46 “debería” o “deberían”, 74 “deberá” o “deberán”, así como 90 “se propone” o “se proponen”, es decir, sí formula criterios y propuestas, si bien buena parte deberían ser reescritos para dejar claro en su caso que se trata de disposiciones o determinaciones del plan, fundamentalmente en lo que el PMUS denomina plan de acciones. El plan no debe servirse del tiempo condicional ni del verbo proponer, sino que debe disponer.

En definitiva, este documento planificatorio a información pública tiende a aglomerar contenidos y carece de un neto aparato dispositivo. Es imprescindible que, en cada asunto tratado, tras los textos expositivos de diagnóstico y de estrategias, se remate con textos de carácter dispositivo.

ALEGACIÓN GENERAL SEGUNDA. Sobre si es o no un plan director

Este PMUS deriva la inmensa mayor parte de sus grandes contenidos (y sus detalles) hacia otros futuros planes. La mayoría de los grandes epígrafes del PMUS son nominados como si fuesen planes (aunque no se aclara si se harán en el futuro a la luz de lo expuesto en el PMUS o si los contenidos de los epígrafes así intitulados deben ser ya considerados los planes del PMUS): plan de ciclabilidad urbana, plan de circulación, plan de circulación y seguridad vial, plan de concienciación, educación y sensibilización ciudadana, plan de estacionamiento, plan de fomento del transporte colectivo y reparto intermodal, plan de itinerarios peatonales, plan de potenciación de los vehículos con combustibles alternativos y plan de fijación de zona de bajas emisiones. Y además de estos 9, otros 2 más, aun no apareciendo como planes en sus títulos, son mencionados como si lo fueran en otras partes del PMUS: plan de gestión de movilidad, plan de infraestructura básica y urbanística.

El PMUS se plantea implícitamente como un plan director, pero un plan director retórico y excesivo que parece acoger en su seno decenas de planes y programas que deberán hacerse en el futuro. Parece un plan director, en efecto, no solo porque denomina como planes a 11 de sus 12 epígrafes principales, sino porque además plantea la necesidad de establecer otros muchísimos planes más, nada menos que 21, sirviéndose del término de plan hasta límites insospechados de desgaste conceptual: planes de transporte de detalle para cada planeamiento, planes de gestión de la movilidad a colegios, empresas, etc., planes de movilidad a grandes centros atractores, planes de transporte al trabajo, plan de movilidad del HUBU, plan de movilidad del UBU, planes de transporte de detalle para cada planeamiento, plan especial para la mejora de la permeabilidad, plan de accesibilidad de la ciudad en materia de urbanismo, plan de intermodalidad bicicleta – transporte público, plan de control e inspección contra el fraude tanto en parada como dentro del autobús, plan de calidad del transporte público, plan de movilidad peatonal y accesibilidad coherente, plan de señalización de itinerarios peatonales, plan de zonas de prioridad peatonal, plan de calles peatonales, plan de sentidos de circulación, plan de mejora de la señalización vertical y horizontal de las calles y zonas peatonales, plan de transporte o movilidad vertical, plan de vehículos limpios, plan de acción para vehículos ecológicos, plan de aparcamientos para residentes. Además, como 11 más 21 planes no parecen demasiados, el PMUS plantea también 6 programas, aunque no es posible conocer las razones de no haberlos llamado planes y sumar entre todos 38: programa de educación vial de la policía local, programa de desplazamiento al cole en bici, programa de mantenimiento de las calles peatonales, aceras, plazas y parques que evalúen el estado del mobiliario urbano, programa que recupere el uso y disfrute del espacio público de forma lúdica, programa de fomento de ir andando al colegio, programa de educación vial para los niños.

A pesar de tratarse de un texto muy extenso, el PMUS ocupa la mayor parte de sus contenidos a exponer problemáticas y principios generales, pero, contradictoriamente, las disposiciones se quedan muy cortas a ser derivadas a futuros e improbables planes, programas y estudios que colgarían del PMUS. Esta es la solución fácil pero no es la solución a los problemas existentes. Con un PMUS aprobado que permita acceder a ayudas y subvenciones públicas, no habría razones para tener que atenerse a planes que lo desarrollen, sino que la cotidianidad y la

oportunidad políticas permitirían ir descubriendo qué y cómo actuar. Pero si esto fuera así, el PMUS dejaría de ser un compromiso de la administración local consigo misma y pasaría a ser un documento que no alcanza a vincular a sus gestores.

En definitiva, para *Andando Burgos* el PMUS podría ser un plan director siempre que no fuese solo un plan director y evitase los mencionados excesos pseudoplanificatorios. Puede preverse la elaboración futura de planes temáticos o de programas específicos, pero no debe delegarse casi todo a otros documentos que quizás nunca se hagan. De ahí, de nuevo, la importancia de que el PMUS contenga determinaciones concretas.

ALEGACIÓN GENERAL TERCERA. Sobre la desequilibrada estructura del PMUS

Es materialmente inviable hacer alegaciones a un documento de 427 páginas, que tiene muchísimos contenidos de gran calidad pero que tiene también muchos asuntos objetables, demasiados para ser expresados en unas alegaciones, y que requieren de un trabajo técnico enorme. Por ello, nos vemos obligados a centrarnos solamente en algunos de los asuntos donde pensamos que el plan está errado o carece de algún contenido relevante.

La estructura del documento, aparentemente completísima, permite apreciar los sobredimensionamientos de determinados asuntos y la aminoración y práctica desaparición de otros. Los epígrafes expresan a todas luces el desequilibrio de los asuntos de movilidad propuestos. Que el apartado 7, Plan de estacionamiento, tenga 12 puntos y que el apartado 11, Plan de potenciación de los vehículos con combustibles alternativos, tenga 6 puntos, mientras que el fundamental apartado 5, Plan de circulación y seguridad vial, tenga solo 2 puntos, es una buena muestra de ello. Este desequilibrio es inconveniente porque no se atiene a la Nueva Cultura de la Movilidad, sino que minusvalora lo más importante y otorga peso a asuntos menores.

Desarrollamos a continuación nuestra alegación general a la estructura de los epígrafes y a su desequilibrio:

a) El apartado 5, “Plan de circulación y seguridad vial”, tiene un título ambiguamente inconveniente y está de todo punto minusvalorado, pues apenas tiene desarrollo, donde además se menciona la necesidad futura de redactar un “Plan Especial regulador del Calmado del tráfico”, en vez de ser expuesto y concretado en lo más importante. Es, sin ninguna duda, el apartado más flojo, cuando precisamente debería ser uno de los más importantes. Debería titularse “Plan de Calmado de Tráfico” y tener mucho más desarrollados todos sus aspectos de trabajo. En definitiva, las propuestas de este plan de circulación y seguridad vial son correctas, pero también son insuficientes y están insuficientemente tratadas. Como solución, proponemos que se definan las actuaciones de calmado del tráfico, con su catálogo de medidas. Una vez incorporados todos estos asuntos tan relevantes de pacificación de tráfico, podrían sumárseles los asuntos de seguridad vial que aparecen en el apartado 10. De ser así, el apartado nuevo debería denominarse “Plan de calmado de tráfico y seguridad vial”.

Este Plan de calmado de tráfico y seguridad vial debería ser potente y con primacía, cuyo bloque de contenidos debería incluir asuntos tales como: aceras continuas, pasos sobreelevados de peatones, refugios de peatones en los pasos, orejas, condiciones de visibilidad en los pasos peatonales, semaforización pensada también para los peatones, disposición y diseño de los pasos en las esquinas y las rotondas, iluminación especial para los pasos de peatones, almohadas o cojines berlineses, lomos, desviaciones de trayectoria en las calles de un solo carril como calzada, zonas 30 y zonas 20, diferenciación de pavimentos, estrechamientos de carriles, minirrotondas, freno a las aceras bici, etc.

b) El apartado 9, "Plan de Itinerarios Peatonales", tiene un título inconveniente y está manifiestamente incompleto. Los itinerarios peatonales son un asunto relevante, pero no el tema general. Debería hablarse de peatonalidad y no tanto de itinerarios peatonales, que no es sino uno de los aspectos de la peatonalidad. No debe confundirse el todo con la parte.

Además, el epígrafe dedicado a la peatonalidad debería tener como primer ítem, con enorme relevancia y desarrollo, la ampliación del espacio peatonal en la sección de la calle. Porque la mejora de la peatonalidad no llegará mediante las peatonalizaciones sino mediante la ampliación y mejora sistemática de las aceras de la ciudad.

c) El apartado 3, "Plan de ciclabilidad urbana", está suficientemente desarrollado, aunque debería incorporar mayor detalle, y tiene la gravedad de incorporar un *troyano* en sus contenidos.

c-1.- *Andando Burgos* venimos denunciando el grave problema de la excesiva presencia de aceras bici en la ciudad, que no ha sido frenado sino al contrario. Debería ir solucionándose, pero para ello debe haber una prescripción nítida: no más aceras bici. Aparece el problema en la tabla de "Diseño del trazado de la vía ciclista inadecuado" (pp. 96-98) en términos de diagnóstico, pero se hace precisa una determinación clara sobre esto.

c-2.- Las referencias al estacionamiento de bicicletas son ambiguas: los aparcabicis deberían estar en las aceras solo como excepción. La realidad actual muestra que es la regla en vez de la excepción, pero el PMUS no lo señala como problema y es ambiguo en sus soluciones.

c-3.- Los VMP están muy poco estudiados en el PMUS y por ello nada se dice en términos de previsiones y determinaciones. Haría falta dedicarles mayor esfuerzo, cosa que no se ha hecho. Precisamente uno de los pocos cambios que han sido encajados en este documento de PMUS respecto del de 2018 es precisamente el de introducir a los VMP en el epígrafe de ciclabilidad, lo cual es de todo punto inadmisible. No solo porque los VMP nada tienen que ver con los ciclos y la ciclabilidad sino porque además se pone a estos vehículos eléctricos al mismo nivel que la movilidad activa representada por los ciclos. Si se quiere hablar de los VMP en el PMUS, debería crearse un apartado específico que debería estar incluido quizás como un 11.6, siguiendo el orden presentado.

d) En el apartado 7, "Plan de estacionamiento", tenemos las siguientes objeciones: 1ª/ No se plantea la posibilidad de reducir el número de plazas en superficie en alguna calle de la ciudad,

ni siquiera relegando esta posibilidad a otro posible estudio a medio plazo una vez hayan entrado otras medidas en funcionamiento; 2ª/ Aunque se mencionan varias cosas para incluir en el futuro pliego de contratación de la ORA (ampliación de zonas, nuevas Zonas de Alta Ocupación, revisión de tarifas al alza, introducción de modernidades tecnológicas para el conteo de plazas libres, tarificación variable en función de etiqueta DGT, control duración estacionamiento y recorte de los tiempos máximos en Zonas de Alta Rotación, creación de reservas/tarifas específicas para residentes) no se plantea incluir en el pliego condiciones para la posibilidad de recuperar alguna de las plazas en caso de verse conveniente dedicarlas a otros modos o de recuperar espacio público para mejorar la calidad del mismo; 3ª/ Se menciona la posibilidad de reservar plazas en aparcamientos públicos subterráneos para motos, pero no para bicis; 4ª/Aunque en el planteamiento inicial de objetivos y medidas se menciona la eliminación de motos en las aceras, se echa en falta que se plantee de forma expresa la posibilidad de ocupar aparcamiento actualmente dedicado a coches para este tipo de vehículos, y tampoco se plantea para bicicletas; 5ª/ Aunque se menciona la concienciación y educación ciudadana en el apartado inicial de medidas para reducir el aparcamiento indebido, no aparece en ninguno de los puntos tratados posteriormente, y 6ª/ La intensificación del control de la indisciplina de los conductores de vehículos podría aparecer con más fuerza como forma de presión para reducir el abuso y la ocupación indiscriminada de espacio público

e) El apartado 2, "Infraestructura básica y urbanística", es importante y conveniente, está bien desarrollado y recomienda la modificación del PGOU en diversos aspectos, tales como la anchura mínima pavimentada para la circulación de peatones en los viales para nuevos desarrollos y la anchura máxima para el viario, entre otros. O, también, la propuesta de realizar un "Plan Especial para la Mejora de la permeabilidad", así como estudios sobre la caminabilidad presente en los barrios de la ciudad. Por último, cabe señalar que el subapartado de criterios de intervención urbanística para minimizar las posibilidades de estacionamiento ilegal está bastante bien, pero debe ser más desarrollado e incluido en el apartado de calmado de tráfico.

f) En el apartado 8, "Plan de fomento del transporte colectivo y reparto intermodal", se han introducido cambios respecto del documento de PMUS respecto de 2018, puesto que era un asunto obligado de actualización. Se ha aprovechado para perfeccionar lo dispuesto en esta temática, pero hay un asunto que no está mencionado y que también es de actualidad: la necesidad de mejorar las condiciones de circulación de los autobuses a 30 km/h. Este es un problema técnico grave, porque la disminución de la velocidad máxima en numerosas calles de la ciudad origina problemas técnicos: los autobuses no están preparados para circular a treinta, entre otras razones porque a esa velocidad el punto de cambio de la caja de cambios está entre la tercera y la cuarta y cuesta mucho mantener la velocidad, y porque el filtro antipartículas se llena enseguida y requiere revoluciones en torno a las 2000 vueltas para evitar averías. Esto es todo un problema de primer nivel que no ha sido previsto y que debe ser expresado en el PMUS para prever su solución.

g) En definitiva, se propone una nueva estructura del PMUS sobre la base de dos criterios de planificación: disponer los epígrafes en orden de importancia decreciente y de acuerdo con la

pirámide de la nueva cultura de la movilidad. Esta propuesta se basa en aprovechar y reordenar los contenidos, renombrando los títulos de los grandes epígrafes, que pasarían a ser ocho, pero componiéndose de los subepígrafes ya existentes, del siguiente tenor:

1.- Pacificación del tráfico y seguridad vial:

4.1. PC1. Restricciones del tráfico rodado
4.5. PC5. Regulación de la prohibición de circulación de vehículos pesados en las vías urbanas del municipio (entendido como medida de PC1)
4.6. PC6. Mejora de la señalización en la zona de acceso restringido (entendido como medida de PC1)
5.2. PCySV2. Limitación de velocidad
4.7. PC7. Jerarquización del viario
4.2. PC2. Optimización de la red viaria del Bulevar (entendido como medida de PC7)
5.1. PCySV1. Implantación de medidas de calmado de tráfico (íntimamente relacionado con PCySv2)
4.3. PC3. Establecimiento de zona de espera adelantada en cruces
4.4. PC4. Continuación e intensificación de campañas de control de la indisciplina viaria
10.1. SV1. Reducción de la inseguridad peatonal en los diferentes cruces de las vías urbanas
10.2. SV2. Mejora de la seguridad de los ciclistas y usuarios de VMP en los encuentros con otros modos de transporte
10.4. SV4. Señalización para facilitar la circulación en glorietas

Nota general sobre la estructura de los capítulos: (En todo caso, atender a las explicaciones realizadas en cada uno de los capítulos en relación con la estructura planteada)

2.- Favorecimiento de la peatonalidad

9.1. PIP1. Creación de una red de itinerarios peatonales prioritarios
9.2. PIP2. Ampliación de zonas de prioridad peatonal
9.3. PIP3. Control de los viarios de coexistencia peatonal con otros modos
9.4. PIP4. Reducción de la presión del vehículo motorizado en las calles de estar y de pasar
9.5. PIP5. Reducción de conflictos de uso del espacio público en calles peatonales
9.6. PIP6. Señalización de itinerarios peatonales
9.7. PIP7. Fomento de la movilidad a pie en los colegios (podría incluirse en 6.1 PCESC1)
9.8. PIP8. Fomento de programas de calidad del espacio peatonal y de la movilidad sostenible para otros grupos objetivo (podría incluirse en 6.1 PCESC1)
9.9. PIP9. Fomento de la movilidad urbana vertical

3.- Favorecimiento de la ciclabilidad

3.1. PCU1. Ampliación y conexión de las vías ciclista (incluir el freno a las aceras-bici)
3.2. PCU2. Implantación de ciclocalles y ciclocarriles
3.3. PCU3. Conservación y mantenimiento periódico del estado de las vías ciclistas
3.4. PCU4. Aumento de los espacios destinados al aparcamiento de bicicletas y VMP en origen y destino.
3.5. PCU5. Reducción de los robos de bicicletas
3.6. PCU6. Fomento del sistema público de préstamo de bicicletas
3.7. PCU7. Fomento de la logística urbana en bicicleta
3.8. PCU8. Fomento de la movilidad sostenible en bicicleta y VMP para distintos motivos de desplazamiento (podría incluirse en 6.1 PCESC1)
3.9. PCU9. Fomento de la intermodalidad de la bicicleta, VMP y el transporte público
3.10. PCU10. Ampliación del parque municipal de bicicletas y VMP de uso interno
6.2. PCESC2. Fomento de la movilidad ciclista: concienciación y sensibilización

4.- Fomento del transporte colectivo y reparto intermodal

8.0. PFTP0. (Deseable): Propuesta de reordenación de la red de transporte público.
8.2. PFTP2. Implementación de criterios de diseño que contribuya a mejorar la velocidad comercial
8.1. PFTP1. Ampliación de la red de carriles reservados al transporte público
8.3. PFTP3. Prioridad semafórica
8.4. PFTP4. Agilización de los sistemas de pago
8.5. PFTP5. Incremento de los canales para la recarga de las tarjetas de transporte
8.6. PFTP6. Coordinación horaria de los autobuses urbanos con los servicios ferroviarios (8.6 y 8.7 debieran plantearse juntas dentro del epígrafe de 8.11, en su plan de acciones)

8.7. PFTP7. Tarifa especial de taxi aeropuerto-centro urbano
8.11. PFTP11. Mejora de la intermodalidad del transporte público
8.8. PFTP8. Mejora del sistema de información del servicio de transporte urbano
8.9. PFTP9. Mejora de la accesibilidad de paradas y estaciones de transporte público (8.9 y 8.12 habrían de plantearse juntas).
8.12. PFTP12. Implementación de sistemas de asistencia para mejorar la accesibilidad al sistema de transporte urbano a personas con movilidad reducida o discapacitadas
8.10. PFTP10. Obtención y mantenimiento de certificación de calidad para la red de transporte urbano
8.13. PTFP13 Mejora del Acceso en transporte público al HUBU

5.- Gestión de la movilidad

1.1. GM1. Organización de las competencias en materia de movilidad
1.2. GM2. Potenciación de la oficina municipal de gestión de la movilidad
1.3. GM3. Implantación de una ordenanza de movilidad
1.4. GM4. Implantación de una ordenanza de ocupación de la vía pública
1.5. GM5. Realización y seguimiento de planes de movilidad en grandes centros atractores
1.6. GM6. Impulsar la colaboración público-privada en el desarrollo de instrumentos para la gestión de la movilidad sostenible
1.7. GM7. Fomento del Carpool*. Vehículo de alta ocupación (más apropiado dentro de GM5)*
1.8. GM8. Fomento del Carsharing*. Coche compartido (más apropiado dentro de GM5)*
1.9. GM9. Regulación de la movilidad generada por los eventos
1.10. GM10. Articulación de la ciudad en diferentes redes nacionales y europeas en pro de la movilidad sostenible
(Las medidas GM11, GM12, GM13 y GM14 podrían fusionarse bajo el epígrafe "Optimización de la Distribución Urbana de Mercancías)
1.11. GM11. Adecuación de la oferta de zonas de carga y descarga a la demanda
1.12. GM12. Reducción de emisiones en la distribución urbana de mercancías
1.13. GM13. Incentivación de la distribución urbana de mercancías nocturna
1.14. GM14. Implantación de instrumentos tecnológicos que permitan la detección de la ilegalidad y el control de la máxima duración de estacionamiento en las zonas de carga y descarga

11.0. PPVCA Plan de potenciación de los vehículos con combustibles alternativos. Motivación y Estado del Arte
11.1. PPVCA1. Definición de un marco estratégico de fomento de vehículos menos contaminantes
11.2. PPVCA2. Instalación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos
11.3. PPVCA3. Introducción de criterios medioambientales en la política de compra municipal de vehículos de transporte
6.1. PCESC1. Realización de las campañas de fomento de la movilidad sostenible y segura
11.4. PPVCA4. Realización de cursos de formación en conducción eficiente y segura
11.5. PPVCA5. Renovación de la flota del taxi

6.- Gestión del estacionamiento

7.1. PE1. Estudio de ampliación de la zona de estacionamiento regulado
7.2. PE2. Tarifas variables en la zona de estacionamiento regulado
7.3. PE3. Revisión y coordinación de tarifas del estacionamiento regulado y aparcamientos públicos
7.4. PE4. Implantación de medidas para el control de la máxima duración de estacionamiento en la zona regulada
7.5. PE5. Redefinición de usuarios y actualización de la Ordenanza de Estacionamiento Regulado
7.6. PE6. Plan de Aparcamientos para residentes
7.7. PE7. Medidas para promover el uso del aparcamiento de disuasión Las Torres
7.8. PE8. Adecuación y señalización de las zonas de aparcamiento en polígonos industriales
7.9. PE9. Ampliación de las VAP
7.10. PE10. Continuación e intensificación de medidas para el control de la indisciplina de estacionamiento
7.11. PE11. Regulación de la prohibición de aparcamiento de vehículos pesados en las vías urbanas del municipio
7.12. PE12. Implantación de reservas de motos con tarifas reducidas en aparcamientos públicos o de carácter mixto

7.- Gestión de la infraestructura básica y urbanística

2.1. IBU1. Regulación de la movilidad en nuevos desarrollos urbanísticos
2.2. IBU2. Definición de dotaciones de aparcamiento en el Plan General de Ordenación Urbana
2.3. IBU3. Garantizar la permeabilidad y la cohesión urbana en el municipio

2.4. IBU4. Implementación del plan de accesibilidad para todos en el municipio
2.5. IBU5. Definición de criterios de intervención urbanística relacionadas con el estacionamiento
2.6. IBU6. Adecuación de zonas baldías en los barrios según uso del suelo proyectado en el PGOU

8.- Fijación de zona de bajas emisiones

ALEGACIONES ESPECÍFICAS

ALEGACIÓN ESPECÍFICA PRIMERA. Sobre el capítulo introductorio

El capítulo cero es a todas luces insuficiente, dado que el Ayuntamiento no ha proporcionado toda la información previa, tal como hemos expuesto en la observación tercera de este documento de alegaciones. El capítulo introductorio debería plasmar adecuadamente los objetivos del plan. Tan solo se ofrece una página (pág. 13) para abordar esta cuestión, claramente determinante de las medidas expuestas en las sucesivas páginas del documento. Los objetivos generales y específicos deberían ser relacionados, además, con los problemas y retos identificados en el análisis-diagnóstico.

El nuevo modelo de movilidad pretendido ha de tener su soporte fundamental en el objetivo del calmado o moderación del tráfico. Esto es: menos volumen de coches circulando y a menor velocidad. Pero en ningún momento se menciona expresamente cuál es la situación actual, cuál es el modelo de partida y, en definitiva, cuál es la distribución modal actual a partir de la cual sea pertinente el cambio de movilidad. Se presupone la existencia de un prediagnóstico y un diagnóstico en los cuales se ofrecen datos relativos a este escenario de partida. Y, en consecuencia, datos que condicionan que el equipo redactor se refiera a un necesario y progresivo cambio de modelo.

Es preciso reorientar, al menos, las dos primeras directrices del "nuevo modelo" que se cita en el escueto y generalista párrafo explicativo de "objetivo del PMUS". Así, y con el fin de dotar de mayor importancia a dos piezas fundamentales de la movilidad sostenible, entendemos que:

- "Un nuevo tratamiento al espacio público en el que el peatón sea el protagonista" ha de ser sustituido por "Un nuevo tratamiento del espacio público orientado hacia una mejor peatonalidad y a la creación de condiciones más apropiadas para dar prioridad al uso peatonal".
- "El redescubrimiento de la bicicleta como modo de transporte urbano" ha de ser sustituido por "La potenciación de la ciclabilidad en el conjunto de la ciudad como fórmula para incorporar la bicicleta en tanto modo de transporte urbano de uso cotidiano".

ALEGACIÓN ESPECÍFICA SEGUNDA. Sobre el capítulo 1, Gestión de la Movilidad

Sin duda, es un capítulo necesario y bien intencionado. Sin embargo, se aprecia que varios de sus aparatados no deberían estar incorporados en dicho capítulo o debieran ser reagrupados.

Por ejemplo, el apartado 1.7 y 1.8 tienen más que ver con medidas concretas y complementarias de actuaciones en grandes centros atractores (apartado 1.5), que como "idea fuerza" de la gestión global de la movilidad.

Por otro lado, los apartados 1.11, 1.12, 1.13 y 1.14 podrían reagruparse en un capítulo que pudiera denominarse "Optimización de la D.U.M". En todo caso, cuestionamos que la medida GM11 haya de denominarse "Adecuación de la oferta de zonas de carga y descarga a la demanda", toda vez que el objetivo hubiera de ser optimizar o repensar la demanda para reajustar la oferta. Si ajustamos la oferta a la demanda, ante una coyuntura económica sobrevenida o cambio de tendencia social hacia el consumo de determinados productos, podríamos quedarnos con una sobredimensión indeseable de la oferta. En definitiva, el criterio de la gestión de la demanda debe prevalecer sobre el criterio de la gestión de la oferta.

Respecto a la medida GM13, se pone en duda si es pertinente que se incentive el reparto nocturno de mercancía. En principio, esto solo favorece a determinados centros de distribución que son los que operan de esta forma y cuentan con vehículos adaptados a esta franja de la jornada. Además, no deja de incentivarse con ello, la circulación de vehículos voluminosos por viales en los que no es pertinente, así como un volumen determinado de actividad circulatoria durante la noche, espacio temporal indicado para un necesario descanso y minimización del ruido general de la ciudad. En un hipotético capítulo de optimización como el que se sugiere, este apartado podría estar incorporado a efectos de una regulación apropiada pero no como medida a incentivar.

Alegamos a continuación sobre cada una de las medidas propuestas en el capítulo 1:

- GM1 Organización de las competencias en materia de movilidad

Felicitamos la idea apuntada en GM1 hacia la organización de las competencias en materia de movilidad y la creación de la Concejalía de Movilidad mejor dotada de recursos y que aglutine competencias. En cambio, cuestionamos que la valoración económica sea la más adecuada para la consecución de tal empresa.

- GM2 Potenciación de la oficina municipal de gestión de la movilidad

Respecto a la medida GM2 sugerimos la recuperación del Observatorio de Movilidad, aspecto a ser incluido en el apartado de Plan de Acciones, en su subapartado 1.2.2.1. Y, en todo caso, tanto el observatorio como el Foro de Movilidad aludido en dicho subapartado, han de estar relacionados, ciñéndonos a la realidad, con el Consejo Sectorial de Movilidad, no citado en este importante capítulo, pero ya en funcionamiento.

Este mismo subapartado 1.2.2.1 incluye, en su punto final, "La elaboración de indicadores de evaluación del PMUS en base a realización de nuevos aforos y encuestas periódicas". Sin embargo, reiteramos la necesidad de que sea el propio PMUS quien determine, en el documento objeto de alegaciones, cuáles son los indicadores a evaluar para cada una de las medidas. Por tanto, el último punto debería reescribirse en los siguientes términos:

- "La oficina de movilidad registrará la evaluación de indicadores propuestos por el PMUS, evaluados de forma sistemática y periódica en el Consejo Sectorial de Movilidad, incluyéndose aquellos que estén sometidos a una valoración mediante encuestas o aforos, así como aquellos cuya evaluación estén sujetos a otros parámetros de seguimiento".

Es posible la evaluación de indicadores que no atiendan necesariamente a aforos o encuestas. Por ejemplo, en números absolutos o relativos, el espacio público recuperado para el uso peatonal, el estacionamiento recuperado para aparcamiento de bicicletas, los pasos de peatones de nueva creación, los elementos incorporados para el templado de tráfico, etc.

- GM3 Implantación de una ordenanza de movilidad

La incorporación de la medida GM3 carece de sentido toda vez se cita expresamente que ya se ha aprobado definitivamente. Su incorporación parece que tiene más que ver con la propuesta inicial del documento de dos años atrás, que con la actualidad. En cualquier caso, la exposición redactada para la acción propuesta (subapartado 1.3.2) presenta cierta ambigüedad y equívoco. Recomendamos su reconstrucción de modo que quede clara cuál es la acción concreta planteada.

- GM4 Implantación de una ordenanza de ocupación de la vía pública

La medida GM4 es necesaria. En la explicación de la situación actual se relaciona una serie de normativas y ordenanzas fiscales reguladoras de la ocupación de la vía pública, aunque se echa en falta la relacionada con la regulación de terrazas (año 2010) que, una vez incluida (como proponemos), debiera incorporar una referencia a la situación en la que se encuentra el proyecto de nueva ordenanza de 2019.

Respecto al plan de acciones propuesto para esta medida GM4, consideramos positivo el subapartado 1.4.2.1 "Nueva ordenanza", si bien debe referirse tanto a la disposición de elementos de carácter privado como institucionales.

En cuanto a los ejemplos citados en el subapartado siguiente (1.4.2.2), parecen estar orientados a ocupación de la vía pública de forma muy específica. Esto es, por las terrazas. Por tanto, aunque los parámetros geométricos indicados sean razonables, estos pudieran verse más restringidos por la nueva ordenanza de terrazas que, a corto plazo, pudiera estar vigente y que, como indicábamos ha de ser aludida al comienzo, en la descripción de la situación actual. Y dado que estos ejemplos se entienden como muy específicos, debería aparecer algún ejemplo que oriente de forma más aproximada la casuística general del objeto de esta nueva norma que se propone.

- GM5 Realización y seguimiento de planes de movilidad en grandes centros atractores

En la medida GM5 se ofrece, de forma tabulada, datos relativos al reparto modal de los principales centros atractores de la ciudad. No se comprende el modo básico "otros" ni exactamente el reparto en "vehículo privado". Aunque implícitamente se pueda entender el

"coche" como vehículo privado, en la exposición de datos no hay diferenciación entre el coche que se desplaza a estos centros y aparca durante la jornada laboral y el coche o vehículo similar que se desplaza al centro de trabajo, pero sigue moviéndose por la ciudad (ej. furgonetas).

En lo que respecta al plan de acciones para esta medida se señala que el objetivo de la misma es la reducción de la participación del automóvil en los desplazamientos a los principales centros atractores del municipio. Este puede ser entonces, un indicador a evaluar: el tanto por ciento de automóviles que se reduce en los desplazamientos a los centros atractores.

En cuanto al subapartado 1.5.2.1 entendemos que no es apropiada su inclusión en este apartado pudiendo reubicarse en el apartado de funciones de la oficina de movilidad o en el siguiente apartado GM6.

- GM6 Impulsar la colaboración público-privada en el desarrollo de instrumentos para la gestión de la movilidad sostenible

De hecho, el apartado GM6 parece orientarse más a la financiación e impulso económico que a la gestión propiamente dicha de la movilidad. Para su plan de acciones hacemos dos observaciones: la primera, relacionada con la terminología. Sugerimos la sustitución de la última referencia del subapartado 1.6.2.1, "modos blandos", por "modos activos"; en cualquier caso, se entiende fuera de lugar tal referencia si se está hablando de proyectos colaborativos.

No se entiende cuál es la parte propositiva relacionada con 1.6.2.1 Proyectos colaborativos. Se habla de "liderazgo" pero no propone ninguna acción concreta.

Por su parte, el subapartado 1.6.2.2. parece estar por completo fuera de lugar. Parece más un párrafo aislado de la medida GM5. Alegamos la necesidad de su eliminación.

La colaboración público-privada no debería de ser entendida solo en términos económico-financieros. También existe la posibilidad de establecer relaciones con empresas consultoras expertas en materia de movilidad sostenible para orientar convenientemente la gestión de la movilidad.

Podría estudiarse, incluso, la creación de puestos de asesoramiento en materia de movilidad en coordinación con la oficina de movilidad.

La valoración económica para la medida GM6 es inexistente.

- GM7 Fomento del *Carpool*. Vehículo de alta ocupación

Las medidas GM7 y GM8 respectivamente, tal y como se ha indicado, no parecen ser medidas a incluir en este capítulo de gestión de la movilidad. Respecto a lo indicado sobre cada una de ellas en este documento, cabe señalar:

GM7: Compartimos la idea base del *Carpool* para incentivar la alta ocupación como medida complementaria al conjunto de acciones que minimicen el impacto del uso masivo del automóvil en la ciudad. No obstante, creemos que no necesariamente haya de estar vinculada a

prestaciones tecnológicas tal y como se indica en la exposición de la situación actual, si son entendidas como utilización del coche eléctrico para tal fin.

En relación con las medidas adicionales indicadas en el subapartado 1.7.2.2. se señala, en su primer punto, que las ventajas tarifarias para este sistema se implementen concretamente en el aparcamiento de La Evolución Humana; al fin y al cabo, un punto céntrico de la ciudad que obligará, según la ZBE pensada a medio plazo, a que los vehículos que accedan tengan unas características determinadas. El *Carpool* estaría asociado, entonces, a esas características. Además, al concretar un punto con ventajas tarifarias inducirá circulación vehicular (por cualquier motivo y sustancialmente de ocio) en una zona sensible de la ciudad. En su segundo punto, la garantía de plaza en los centros de trabajo, refuerza nuestro argumento en la línea de que *Carpool* ha de estar incluido entre posibles medidas concretas de la gestión de la movilidad a los centros de trabajo; es decir, como parte del plan de acciones de la medida GM5 pudiendo ser más razonable introducir medidas fiscales o tarifarias en este ámbito.

En la valoración económica no es tenida en cuenta, como concepto, la preparación de la página web ni la puesta en servicio de la plataforma de gestión.

- GM8 Fomento del *carsharing*. Coche compartido.

En relación con esta medida GM8 proponemos la supresión de la última frase del primer párrafo descriptivo de la situación actual: “Al ser eléctricos no contaminan y pueden aparcarse de forma gratuita en las zonas de estacionamiento regulado, lo que aumenta enormemente su atractivo”. Cuestionamos que los coches eléctricos no contaminen. En todo caso, eso sí, dejan de emitir determinadas sustancias en forma de gases durante su circulación. Pero el proceso de fabricación y el desgaste de algunos de sus elementos durante su uso, es muy contaminante, así como la renovación de determinados elementos.

Por otro lado, la gratuidad es muy cuestionable en tanto en cuanto un coche, con combustible fósil o eléctrico, es un coche, ocupa espacio público y es un elemento de inseguridad vial. Su impacto en relación con la gestión del espacio público es el mismo o mayor. Además, las zonas de estacionamiento regulado están relacionadas con un sistema de gestión y explotación asociado a una empresa a la que, también con dinero público, habría que compensar.

El modelo B2C indicado como más apropiado para la ciudad de Burgos en el apartado de Situación actual es también cuestionable. Es un sistema que se entiende como un servicio, que requiere una altísima rotación y, por tanto, incremento de la movilidad (gran número de km realizados) para que compense su puesta en marcha. Así, inducimos movilidad vehicular. Sugerimos que, de mantenerse esta medida en los términos que se expresan, se reconduzca la última frase del subapartado 1.8.1. del siguiente tenor: “Entre los modelos expuestos, será el Ayuntamiento de Burgos quien determine cuál es el óptimo si bien estudiará otros sistemas no mencionados expresamente, que conduzcan a un uso razonable del vehículo compartido”.

Insistimos en la idea de que cualquier empresa que opere con este tipo de servicios, ya sea mediante automóviles eléctricos, patinetes eléctricos, motos eléctricas, etc. pretende una gran rentabilidad del servicio prestado a base de incremento de movilidad. Y esto es, precisamente,

lo que hace más compleja la movilidad en la ciudad sin garantizar que la mejore y, posiblemente, una mayor presión al espacio público. Por tanto, puede no ser y a menudo no es la forma más acertada de gestionar (tal y como indica este capítulo), la movilidad. En consecuencia, se sugiere la eliminación del último párrafo del punto 1.8.2.1.

Cuestionamos igualmente que se haya de modificar la normativa (no hace referencia a qué normativa; aunque se entiende que se trata de la ordenanza de movilidad sostenible) y peor aún en los términos referenciados de la ley de trato preferencial para el *carsharing* de Alemania, sin evaluar la bondad de la medida en relación al interés general de la movilidad sostenible y atendiendo a la realidad socio-económica de nuestro país.

GM8 finaliza sin valoración económica.

- GM9 Regulación de la movilidad generada por los eventos

Se propone la supresión del último párrafo de la descripción de la situación actual por entenderse como una propuesta concreta del plan de acciones. Es un error sistemático de este documento la mezcla de aspectos informativos y de diagnóstico con aquellos de propuesta, normativos o de determinación. Este es un caso.

Respecto a su primera propuesta del plan de acciones, alude a la creación de una nueva normativa concreta para la gestión de estos eventos. Sin embargo, es la ordenanza de movilidad sostenible, recientemente aprobada, la que debería incorporar o, al menos aludir, a la necesidad de la gestión de la movilidad a eventos. Como se decía en párrafos anteriores, esto ocurre por haberse dado un desfase o descoordinación temporal entre la formación de la ordenanza y el PMUS.

Esta medida, que se entiende como necesaria, contempla la realización de planes de movilidad específicos vinculados al evento concreto y orientados fundamentalmente a las personas que disfrutarán o participarán en ellos. Pero debería contemplar, además, las afecciones a la movilidad peatonal, ciclista o al transporte público generadas por dichos eventos en desplazamientos generales en la ciudad tratando de forma especial, por ejemplo, la necesaria permeabilidad que ha de darse en eventos tipo carreras o marchas populares donde es posible establecer puntos de cruce seguros. De algún modo, se ha de evitar el efecto barrera que ocasionan algunos eventos tanto física como temporalmente y que, con una mínima actuación de organización, pudiera ser solventado.

No se establece valoración económica y se entiende como una medida programada a largo plazo. Es evidente que los eventos se dan de forma frecuente a lo largo de todo el año (por tanto, también sus afecciones) y, por tanto, se debe reducir el plazo.

- GM10 Articulación de la ciudad en diferentes redes nacionales y europeas en pro de la movilidad sostenible.

Cuestionamos que la Red Española de Ciudades Inteligentes tenga una vinculación directa y comprobada con la mejor gestión de la movilidad. Es cuestionable igualmente la última frase

explicativa del objetivo de esta red, "(…) consiguiendo de este modo atraer la actividad económica y generando progreso". Aunque esta red está incluida de forma informativa, no debiera incluirse en la redacción final al no guardar, según lo explicado, vinculación directa con la movilidad.

Por otro lado, no queda claro cuál es el plan de acciones concreto, pero entendemos necesario que se introduzca el impulso y respaldo de la Semana europea de la Movilidad como una de las acciones básicas en esta medida.

Aplaudimos que se incluya la Red de Ciudades que caminan. Aunque también ha de quedar claro como acción útil y de aplicación a corto plazo.

Además, sería oportuno estudiar la inclusión de redes relacionadas por ejemplo con Economía Circular cuyo impacto sobre la movilidad en general y, de mercancías en particular, puede ser positivo. Aspecto, este último, que podría incorporarse igualmente en un hipotético apartado de optimización de la distribución urbana de mercancías.

Esta medida tampoco contempla valoración económica específica.

- GM11 Adecuación de la oferta de zonas de carga y descarga a la demanda

No estamos de acuerdo con una de las expresiones indicadas en la descripción de la situación actual. Proponemos el cambio del primer párrafo de la siguiente forma: "La distribución de mercancías y las operaciones de carga y descarga de las mismas tienen una gran incidencia en la movilidad urbana, afectando a la circulación del resto de vehículos motorizados (turismos, autobuses, etc.) y a la movilidad peatonal y ciclista". Porque no se afecta a la movilidad peatonal y ciclista de forma indirecta, sino, directa.

Por otro lado, tal y como se plantea en el plan de acciones, parece obviarse la actividad de reparto en el centro histórico, donde no existen plazas reservadas como tal. En consecuencia, no se trata convenientemente esta situación en esta zona tan sensible de la ciudad pero que asume un porcentaje muy elevado e intenso de esta actividad. Sin embargo, en la descripción de la situación actual sí se alude al Título III, capítulo 3 de la ordenanza de movilidad sostenible, relativo al control de acceso y carga y descarga en calles peatonales. Pero el PMUS no plantea una acción dirigida a optimizar el reparto en estas zonas en esta medida.

En cuanto a la acción específica 1.11.2.1 Estudio de plazas, proponemos la incorporación de una última frase al finalizar la exposición. De esta forma, al final habría que añadir: "En ningún caso, se admitirán solicitudes de reserva de espacio junto a las inmediaciones de cruces peatonales".

Creemos que, en general, esta medida debe reenfocarse abordando incluso, una mejor coordinación entre proveedores y clientes finales, siendo pertinente, por ejemplo, la realización de talleres de formación y lanzamiento de campañas específicas orientadas a todos los profesionales que intervienen en la cadena de suministro teniendo muy en cuenta la voz de los profesionales repartidores.

- GM12 Reducción de emisiones en la distribución urbana de mercancías

En el subapartado 1.12.2.2. Última milla, se propone la creación de una plataforma logística de proximidad. Pero no sugiere ningún emplazamiento en la ciudad. Tener en cuenta alguno llevaría a reconducir la valoración económica de la medida contemplando, por ejemplo, el acondicionamiento de los lugares más apropiados (por ejemplo, aparcamientos subterráneos de concesión).

- GM13 Incentivación de la distribución urbana de mercancías nocturna

Además del comentario inicial sobre este aspecto, consideramos que en el plan de acciones se haga referencia al Mapa Estratégico de Ruidos en el último párrafo del subapartado 1.13.2. y a las determinaciones que prevea el Plan de Acción en materia de Contaminación Acústica revisado.

- GM14 Implantación de instrumentos tecnológicos que permitan la detección de ilegalidad y el control de máxima duración de estacionamiento en las zonas de carga y descarga

En cuanto al plan de acciones planteado, se propone la supresión del primer párrafo justificativo (que podría incluirse al final del subapartado anterior 1.14.1) y, en todo caso, modificar la referencia a la velocidad tal y como está expresada. Un plan que pretende que haya menos vehículos circulando y a menor velocidad, no debe señalar que una actividad concreta, aunque sea indisciplina, disminuye la velocidad de circulación. La frase debiera reconstruirse de la siguiente forma: "La indisciplina vehicular y el uso irregular realizado por parte de usuarios particulares en las plazas de estacionamiento de carga y descarga y su entorno, genera tráfico de agitación y disminución de la seguridad vial".

El título de esta medida también debe contemplar el control sobre la velocidad de los vehículos que realizan reparto especialmente en calles y zonas peatonales. De modo que, en el plan de acciones, se debe incluir, por ejemplo, en las medidas complementarias (1.14.2.2), la incorporación de sistemas de control de velocidad.

Respecto a este mismo punto propositivo 1.14.2.2 es inaceptable la sugerencia realizada para creación de espacios adicionales en acera. Debe eliminarse tal alusión, quedando en todo caso, así: "Creación de espacios adicionales en calzada para facilitar las tareas de carga y descarga". Aspecto que, en cualquier caso, está fuera de lugar y es más apropiado en el plan de acciones de la medida GM11.

ALEGACIÓN ESPECÍFICA TERCERA. Sobre el capítulo 2, Infraestructura básica y urbanística

Estamos ante un capítulo que tiene mucha importancia pero que se resuelve con criterios laxos y recomendaciones.

- IBU1 Regulación de la movilidad en nuevos desarrollos urbanísticos

Tiene razón el texto del PMUS cuando expresa que las determinaciones del PGOU respecto a la movilidad "no reflejan de forma clara la importancia que se debe dar a la estructura de la

movilidad en los nuevos desarrollos". Entre las acciones del PMUS para corregir esto, plantea muy adecuadamente estudios de movilidad sostenible, inmediatamente redenominados planes de transporte de detalle para cada planeamiento, pero no establece para ellos ningún perfil técnico, por lo cual se queda en mero nominalismo. Es muy importante establecer la obligatoriedad de hacer estudios de generación de movilidad por parte de los nuevos desarrollos urbanísticos que concluyan con determinaciones acerca del mejor diseño urbano y del refuerzo de infraestructuras. Por lo tanto, este apartado necesita muchísimo más desarrollo.

Posteriormente, el PMUS diagnostica acertadamente que la "medida de 1,80 metros libres de obstáculos como ancho mínimo en los viales para nuevos desarrollos se queda corto". Pero justo después se limita a recomendar su ampliación a 2,5 - 3 metros de acera libre de obstáculos y otras recomendaciones más, todas ellas muy acertadas. Pero no se atreve a una determinación más rotunda: prescribir que se modifique el PGOU en este sentido. El texto está pensado en términos psicológicos como algo que la asesoría técnica del plan escribe para el Ayuntamiento, pero este PMUS ya no es un texto de una asesoría sino un documento propio del Ayuntamiento, que no puede recomendarse a sí mismo nada, sino comprometerse a los cambios que se estimen necesarios.

- IBU2.Definición de dotaciones de aparcamiento en el Plan General de Ordenación Urbana

Estamos conformes con la revisión cada 5 años de las dotaciones mínimas establecidas en el PGOU conforme a la evolución del parque de vehículos. Y también con que el PGOU contemple una dotación de aparcamientos para bicicletas en todos los aparcamientos públicos subterráneos de propiedad municipal, si bien aquí ni siquiera se habla de recomendación sino de un "se propone" (demasiado habitual en este PMUS)... pero el Ayuntamiento no debe proponerse a sí mismo, sino que debe comprometerse.

- IBU3.Garantizar la permeabilidad y la cohesión urbana en el municipio

Andando Burgos considera excesiva la implementación de una batería de medidas presentadas como imprescindibles de cara a la eliminación del efecto barrera de los ríos y los páramos. Los túneles son todos innecesarios, carísimos e inductores de movilidad motorizada. Estamos de acuerdo con la conveniencia de futuras nuevas pasarelas para peatones y ciclistas e incluso al ensanchamiento de alguna existente, pero todo se deriva a un plan especial futuro.

Hay una mención totalmente desfasada a la pasarela del Crucero desmantelada en noviembre de 2016. Una prueba más de que el PMUS presentado ha experimentado a menudo un maquillaje apresurado y no una reconsideración profunda.

Se presentan fotos de pasarelas de autor en otras ciudades, imágenes que nada pintan en un plan de acciones, las cuales apenas se apuntan. Hay subapartados a partir de uno denominado paisaje urbano que tienen interés retórico pero nada aportan en un plan de acciones, que se echan mucho en falta. Incluso se habla de estudios de caminabilidad y de estudios sobre la relación edificación-espacio público, asuntos interesantes pero de nuevo retóricos, muy insuficientes y finalmente inservibles.

- IBU4.Implementación del plan de accesibilidad para todos en el municipio

Estamos ante un texto de nuevo retórico que expresa la necesidad de ejecutar correctamente el primer plan de accesibilidad universal del municipio de Burgos. Además de retórico es vacuo, pues se sirve inopinadamente del término "determinar" para derivar a la futura Oficina de Movilidad las actuaciones necesarias que fomenten la permeabilidad y movilidad peatonal no contempladas en el plan de accesibilidad citado.

- IBU5.Definición de criterios de intervención urbanística relacionadas con el estacionamiento

El PMUS habla de criterios "de aplicación inmediata a los nuevos desarrollos" sin explicarse mejor, algo estrictamente necesario. Estamos totalmente de acuerdo con el estrechamiento de los carriles para disuadir el estacionamiento en doble fila, con la implantación de orejas en muchas intersecciones, con la protección de las aceras con el arbolado, con la eliminación de las plazas de aparcamiento que afectan a la visibilidad de los pasos peatonales. Pero todo esto, tan necesario, apenas se apunta. Debe ser mucho más desarrollado.

- IBU6.Adecuación de zonas baldías en los barrios según uso del suelo proyectado en el PGOU

Asunto de cierto interés que el PMUS apunta, pero no dispone nada salvo algunos criterios generales.

ALEGACIÓN ESPECÍFICA CUARTA. Sobre el capítulo 3, Plan de ciclabilidad urbana

Debemos empezar esta alegación reiterando la idea de que no es de recibo que los VMP estén incluidos en este capítulo 3, pues nada tienen que ver con la ciclabilidad que muestra el propio título general. Menos sentido aún tiene que cuatro subcapítulos incluyan referencia expresa a los VMP. Es una inclusión equivocada y a todas luces inconveniente realizada en los últimos meses respecto del documento de 2018, que muestra ligereza e improvisación. En definitiva, los VMP no deben estar incluidos de ningún modo en este capítulo.

De hecho, en el plan de acciones relativo a la medida PCU1 se señala que hay que potenciar la bicicleta como vehículo urbano. Incluir a los VMP aquí, en igualdad de condiciones, le puede restar protagonismo, y cuota de participación modal. De hecho, está ocurriendo en otras ciudades; en Barcelona, el porcentaje de uso de bicicleta ha descendido a favor de los VMP que, en algunos casos, por no generalizar, están ocasionando bastantes accidentes en las propias vías ciclistas. Es evidente que no son vehículos semejantes. No discutimos que los VMP hayan de tener un espacio en este PMUS, pero no en este capítulo.

Respecto a la potenciación de la bicicleta, como se indica en la introducción del plan de acciones de la medida PCU1, (página 78) cabría señalar, además, la participación modal de partida respecto al conjunto de la movilidad y qué porcentaje de uso cotidiano es al que se quisiera llegar a medio y largo plazo teniendo en cuenta la realidad de Burgos. Esto nos daría un indicador de seguimiento.

Como comentario general final felicitamos el trabajo de *Burgos Con Bici* y su aportación a este capítulo a través del plan que ya elaboró esta organización y que, en buena medida, ha sido

incluido en este PMUS. Reconocemos que ofrece una planificación bastante clara para sus fines. A pesar de ello, el planteamiento es susceptible de matizaciones y mejoras.

- PCU1 Ampliación y conexión de las vías ciclistas

Apostamos por un modelo de ciclabilidad sustentado en la pacificación del tráfico y, por tanto, capaz de satisfacer las necesidades ciclistas en toda la trama urbana (en todos los barrios de la ciudad) para desplazamientos cotidianos. Por ello, no creemos tanto que haya que ampliar la red y conectarla, entendida como un conjunto de vías ciclistas, sino que ha de apoyarse en la modificación de características de los viarios existentes (en calzadas) complementando a la infraestructura ciclista ya existente. Eso sí, pensamos que gran parte de las vías ciclistas existentes, materializadas como acera-bici, han de ser tramos que se recuperen para el viandante. Por tanto, la ampliación de la red ciclista no debe contemplar la existencia de estos tramos. Debemos seguir denunciando que gran parte de la infraestructura ciclista ejecutada durante este año 2021 se sustenta en acera-bici pese a nuestra oposición y a las recomendaciones de todos los documentos técnicos sobre ello, de modo que no podemos admitir que estos tramos se contabilicen como ampliación de la red que este plan plantea.

Proyectar la red para que todo habitante quede a menos de 300 m de un eje básico ciclista es una medida cargada de muy buena intención y pudiera obedecer a criterios de hace dos décadas. Pero en este momento, cuestionamos la necesidad de construir más infraestructura (criterios medioambientales y recursos). Por otro lado, los 300 m es la distancia que se pueda alcanzar en menos de 5 minutos desde el origen del viaje. Esto supone que desde el origen o bien se desplaza a pie portando la bicicleta o circula por calzada hasta alcanzar la vía ciclista acondicionada. Creemos que es más potente apoyarse en calzadas pacificadas tal y como vamos a ir exponiendo continuamente en estas alegaciones. Este argumento se refleja también en este PMUS en la página 88.

- PCU2. Implantación de ciclocalles y ciclocarriles

Medida que se aborda con suficiente claridad siendo más propositiva que otras medidas que recoge este PMUS. En general, esta es una característica que ofrece este capítulo, debido fundamentalmente al esfuerzo de la asociación *Burgos con Bici*.

- PCU4. Aumento de los espacios destinados al aparcamiento de bicicletas y VMPs en origen y destino

En relación con el subapartado 3.4.2.2 proponemos eliminar la frase “preferentemente en las bandas de aparcamiento en línea” de su tercer párrafo. Últimamente también se han instalado en bandas de aparcamiento en batería, siendo también pertinente para contribuir, por ejemplo, a la mejora de visibilidad junto a pasos de peatones o por proximidad a centros de interés.

Estamos totalmente de acuerdo con que el criterio principal que debe regir la colocación de aparcabicis en el viario público sea que la instalación se realice en calzada, en las bandas dedicadas al estacionamiento de vehículos. Y, a su vez, es importante que se ubiquen junto a pasos de peatones, para favorecer la visibilidad mutua conductor-peatón.

- PCU6. Fomento del sistema público de préstamo de bicicletas

El sistema público de préstamo de bicicletas no ha de sustentarse en otros medios de desplazamiento como los sugeridos en el primer párrafo introductorio del plan de acciones (3.6.2). Se debe eliminar tal referencia porque no es objeto de esta medida según su título.

Proponemos la eliminación del subapartado 3.6.2.4 completo. *Andando Burgos* ya mostró su rechazo de forma pública a través de nota de prensa "Los patinetes eléctricos de alquiler: un error municipal en materia de movilidad" de mayo de 2021. Asimismo, la asociación mantuvo una reunión con el concejal de movilidad para exponer los argumentos oportunos para justificar la negativa. Además, insistimos, no es pertinente para este capítulo.

- PCU7. Fomento de la logística urbana en bicicleta

Tan sólo advertir que es una medida que hubiera de ser implementada, al menos, a medio plazo. No a largo plazo como se indica en la primera fase el plan de acciones 3.7.2, página 134.

- PCU8. Fomento de la movilidad sostenible en bicicleta y VMP para distintos motivos de desplazamiento

Debe eliminarse toda referencia a VMP en este capítulo. Como indicamos en otros apartados de nuestras alegaciones, el fomento de la bicicleta o, en general, de la movilidad sostenible, puede abordarse desde un capítulo general de "fomento, promoción e incentivación de la movilidad sostenible".

- PCU9. Fomento de la intermodalidad de la bicicleta, VMP y el transporte público

Asunto íntimamente relacionado con la medida PFTP11 que se comentará posteriormente.

ALEGACIÓN ESPECÍFICA QUINTA. Sobre el capítulo 4, Plan de circulación

Tras analizar los capítulos 4, 5 y 7 (incluso 10 y 12), que guardan estrecha relación, reiteramos la idea de que la estructura del PMUS propuesto debe ser recompuesta a partir del mismo material. Por ejemplo y, refiriéndonos a estos capítulos citados, de gran importancia de cara a afrontar el resto del documento, la descripción actual que describe la medida PCySV1, es perfectamente válida (sin entrar en matices) para justificar toda una política o estrategia de Pacificación del Tráfico. Es decir, justificar acciones relativas a: restricciones globales o concretas a la circulación, reducción de velocidad de circulación, generales y concretas, implantación de medidas o herramientas de calmado de tráfico, restricciones debidas a aspectos medioambientales y contaminación, restricciones o gestión del estacionamiento, etc. Por ello, en un capítulo que nosotros hemos sugerido que se denomine Pacificación del tráfico, se englobarían los capítulos 4, 5 y 7, comenzando con la exposición de motivos planteada precisamente en ese capítulo 5. Y esto daría pie, a continuación, a tratar los contenidos de los otros capítulos indicados.

Sin embargo, el tratamiento de estos tres capítulos (por ceñirnos a los 4, 5 y 7) comienza por un Plan de Circulación, que ni siquiera se circunscribe al conjunto de la ciudad; no, al menos, en lo referido a las restricciones al tráfico (sólo para vehículos pesados, cuestión importante pero no determinante).

> En consecuencia, proponemos una secuencia de redacción congruente con ¿cómo reducimos volumen y velocidad del tráfico? Y ¿qué implica o posibilita la pacificación del tráfico?:

a) Restricción de circulación (donde podrían justificarse las citadas en PC1, PC5 y PC6). En la base para establecer toda una política de restricción, estaría comprender el escenario actual y, por tanto, es donde se podría incluir la información de diagnóstico como la expuesta en PC7. Desde luego, el capítulo 12 se sustenta en la restricción de circulación. En este caso, por motivos medioambientales que no dejan de ser objeto de una deseada pacificación del tráfico en la ciudad.

b) Optimización de la red viaria, pero sujeta a los principios de la movilidad sostenible y teniendo en cuenta los intereses de todos los modos de desplazamiento. En esta optimización, es donde se establecen los criterios de velocidades (PCySV2, junto a PC7), de diseño de sección de cada calle (íntimamente relacionado con la peatonalidad), de la reinterpretación de sentidos de circulación y maniobras vehiculares permitidas (PC2, 5.1.2.1), del establecimiento de prioridades de circulación (PC3 y también PC2), de la gestión del estacionamiento (capítulo 7, donde también cabe hablar de sección de la calle); criterios que se complementarían con el conjunto de medidas que propone el Calmado de Tráfico (ej. Figura 1 y figura 2 de 5.1.2.2).

La restricción a la circulación y una adecuada gestión del estacionamiento, especialmente en destino, serán políticas determinantes, junto a las indicadas en GM5 para trabajar sobre el volumen de circulación. De esto se deduce que el primer punto del capítulo 4, (4.1, PC1) sea insuficiente como pasamos a describir a continuación:

- PC1 Restricciones del tráfico rodado

Ciñéndonos al planteamiento del capítulo 4, este plan de circulación se sustenta en dos soluciones prefiguradas en el pliego de prescripciones técnicas que regía la contratación de la asesoría técnica del PMUS. Pero eran y son prescripciones desacertadas. Este capítulo aborda, entre otros aspectos de solución preestablecida, la “restricción” del tráfico en la calle Santander y la “optimización” de la red viaria del Bulevar. Sorprende mucho que estos dos prejuicios de base política, que eran y son muy dudosos en términos técnicos, se mantengan en este PMUS de 2021.

Es esperable que un capítulo denominado Plan de Circulación al menos trate la circulación en el conjunto de la ciudad, (además de la escala de barrio o distrito), como ya se ha indicado. Pero

solo se limita a una solución aislada (aunque se apoya en la calle San Pablo), que puede acarrear problemáticas severas en su entorno, tal y como se deduce de las alternativas planteadas para redirigir el tráfico que actualmente soporta esta vía (s/ planteamiento en 4.1.2, plan de acciones).

Restringir el paso por la calle Santander, comprometiendo a otras calles como Azorín (que excede al entorno de la calle Santander), calle José Zorrilla (que no se cita, pero asume impacto de la medida) y, en consecuencia, Calle San Francisco (que se cita posteriormente), puede ser extremadamente problemático. Los recorridos alternativos que plantea, según plano de página 164 (actuaciones en el entorno de la calle Santander), especialmente el sur-norte, no parecen ser viables. Y ello se ve tanto en dicho plano como en las alternativas que se proponen para las actuaciones relacionadas con la limitación al tráfico en la calle San Pablo (4.1.2.2) y la reordenación viaria en 4.1.2.3.

No entendemos qué significa realmente la expresión "menos protegidas", cuando justifica estas alternativas. Si se refiere a calles que carecen de catalogación de figura de protección (como las del centro histórico), en cualquier caso, estaría obviando otras características, también importantes, de las calles por las que discurren las alternativas. Por ejemplo, la existencia de centros escolares cuyo entorno, según este mismo plan, ha de ser tratado de otra forma, pacificando y minimizando el impacto de los vehículos a motor; por tanto, medida incongruente con esa pretensión. En la calle Ramón y Cajal, juntaríamos el tráfico de paso (el que circulaba por calle Santander), con el de horas punta de entradas a colegios (mientras no se determinen otras actuaciones), con el de servicios de la zona e incluso con el residencial. Esta misma cuestión es exportable a la calle Alvar García. Un viario de tráfico actualmente reducido, muy específico y con proximidad al colegio Río Arlanzón y al Centro Municipal de Música de Burgos, de gran afluencia infanto-juvenil cada tarde. No menos impactante, es la agitación de tráfico que se pudiera dar en la calle del Morco y en la confluencia con la Avda. de la Paz, donde los tiempos semafóricos para el viandante ya están muy condicionados.

Por otro lado, la reordenación viaria propuesta en 4.1.2.3 obvia el proyecto pensado de implantación de un carril bici en la calle Vitoria y que exige parte de la sección de esta calle pudiendo ser incompatible, precisamente, con el giro a la izquierda a la calle Alvar García que esta reordenación propone. Creemos que se ha de tener clara, entonces, la escala de prioridades.

A nuestro juicio, la restricción en la calle San Pablo y todas las consecuencias en la calle Santander y otras inmediatas, han de abordarse desde una estrategia de pacificación aplicada en un conjunto más amplio que pudiera ser, por ejemplo: de oeste a este, desde Calle Carmen hasta BU-11 y de sur a norte, desde el Bulevar hasta el margen izquierdo del río Arlanzón. Ante esta perspectiva más global, habría que abordar nudos y confluencias significativas, como lo son

la de la calle Madrid con calle Progreso, calle Madrid con calle Valladolid, así como la sección de la propia calle Madrid desde su intersección con el Bulevar hasta dicha calle.

Además, no deja de ser significativo un posible planteamiento de reordenación de la propia plaza del Cid, y todo ello, desde el enfoque de la peatonalidad (para nosotros, necesario) y también del transporte público e incluso desde el enfoque de la ciclabilidad. A partir de estos intereses, es cuando habría que reorientar el tráfico porque son los que, como alternativas, pudieran generar una disminución de volumen significativa en toda esta zona de la ciudad.

Ofrecemos, en cualquier caso, una posible solución a la disyuntiva de resolución de tráficos (aquí denominado plan de circulación): quizá sea pertinente un cambio en el sentido de circulación actual de la calle Santander, medida que tiene que ver con una reinterpretación de la Plaza España, reordenación de la plaza del Cid, el primer tramo de la calle Vitoria y de sentido de circulación (incluso función) de la calle San Lesmes. El planteamiento de nuevo mercado norte debería haber abierto la oportunidad de unir plaza y mercado y, en consecuencia, habilitar un vial a cota de acera, pacificado, únicamente para servicios o transporte público, entre el pasaje de Radio Popular y la glorieta o fuente de los Delfines. El otro pasaje de plaza España podría asumir un doble sentido de circulación. Todo ello exigiría, además, una reinterpretación (disminución) de la sección interior de la glorieta de fuente de los Delfines y del número de carriles de Avda. Reyes Católicos.

De forma más concreta, realizamos las siguientes alegaciones relativas a cambios en la redacción:

- En relación con el subapartado 4.1.2.2, itinerario 2: sustituir “ctra. Logroño” por “calle Valladolid”.

- En relación con el subapartado 4.1.2.3, último párrafo: Eliminar “la red propuesta no propone el paso de ninguna línea, por lo que podría contemplarse su peatonalización cuando se pongan en marcha”. Por no ceñirse a la realidad del planteamiento de red de transporte actual que sí plantea el paso de líneas por calle San Pablo.

Como comentarios finales a esta medida PC1 señalamos: en primer lugar, y relacionado con las actuaciones en la calle San Pablo, que los últimos anuncios en ámbito mediático han apuntado a la peatonalización de esta calle. Sin embargo, este plan, precisamente en el último párrafo del punto 4.1.2.3 propone la restricción al tráfico y no la peatonalización. *Andando Burgos* no postula peatonalizaciones, sino la mejora sistemática de las condiciones físicas de la movilidad a pie, y en este caso concreto parece más adecuada una calle de convivencia con prioridad peatonal, tal como el PMUS parece proponer. En cualquier caso, una de las acciones a realizar en esta calle, especialmente en el tramo entre calle Progreso y Miranda, es la eliminación de la posibilidad de aparcamiento, al menos en el primer tramo, a lo largo de todo el centro educativo

Unipec, adaptación de la parada de bus, tanto en términos de accesibilidad universal, como de adecuación mediante incorporación de marquesina y eliminación de retranqueo y, en consecuencia, avanzarla respecto a la posición actual, generando un necesario ensanchamiento de acera.

Por último, las restricciones en estas y otras calles de la ciudad, también pudieran plantearse de forma temporal, es decir, fines de semana o festivos, limitando la posibilidad de tráfico de agitación por ocio. De esta manera, también se atendería a la disminución de contaminación por emisiones y ruido (íntimamente ligado al capítulo 12).

- PC2 Optimización de la red viaria del Bulevar

La optimización del bulevar es otra de esas soluciones prefiguradas en el pliego de contratación, contra toda lógica de teoría de la planificación. Además, se habla de optimización para un solo caso (aunque de manera deslavazada se hace referencia a ello en 4.7.2), y en términos de necesidades de los automóviles. Justifica la medida y las acciones planteadas, en la idea, equivocada o sesgada, de que el bulevar es esencialmente una vía con función de ronda interior para los automóviles. Esta premisa obvia el efecto barrera (ver IBU3) que ocasiona un alto volumen de tráfico en esta vía y que se incrementaría, precisamente, con la facilitación de giros a la izquierda, o determinados usos del carril bus existente. Recientes estudios del departamento de Tráfico de Burgos, según información del Diario de Burgos de 24 de noviembre de 2021, indican que el giro a la izquierda en el bulevar con calle Madrid "sería caótico", algo que *Andando Burgos* ya ha expuesto públicamente en numerosas ocasiones y recientemente en su Nota de Prensa de 29 de septiembre de 2021 (*No, las aceras no son anchas*, donde indicábamos: "(…) pero no nos llevemos a engaño. Resolver el giro a la izquierda con tan solo una modificación de ciclos semafóricos, no será suficiente con la sección existente (aunque sólo esto, ya perjudicaría enormemente a los tiempos semafóricos para el viandante. El objetivo final es cargarse el carril bus y la prioridad semafórica del mismo. Además, permitir el giro a la izquierda en este cruce conllevaría, a buen seguro, problemáticas de congestión en la calle San Pablo (…)". También indicábamos futuros problemas en el tramo norte de la calle Madrid. Pero nuestros comentarios no parecían estar muy alejados ni de los planteamientos de este PMUS ni de los datos que se ofrecen en él. Por un lado, y como hemos visto, el PMUS propone una restricción de la calle San Pablo y, por otro, los datos expuestos en la página 181 del subapartado 4.2.2.1 demuestran que aumenta el tráfico en casi todos los cruces significativos del bulevar y, en concreto, en la calle Madrid, tanto al sur como al norte del bulevar. *Andando Burgos* ha reiterado en numerosas ocasiones que facilitar el giro a la izquierda en el bulevar, inducirá más circulación motorizada. Los datos expuestos, lo avalan. Y esto es porque el bulevar no fue concebido como ronda interior, sino como una vía moderna, permeable y facilitadora de la

movilidad general de la ciudad, para todos los modos, especialmente para los activos y el transporte público. Cualquier otra interpretación es errónea.

Cuestionamos igualmente la necesidad de incorporar medidas para los giros a la derecha, orientadas para favorecer el tráfico motorizado. Al menos, sin un estudio de accidentalidad contrastado que determine que existen problemáticas en este sentido, obviamente para el ciclista y para el peatón. Para el peatón, una de las problemáticas detectadas es el funcionamiento de la semaforización. El vehículo, al girar a derecha observa ámbar a la vez que la fase de verde para el peatón (ej. Giro a derecha desde bulevar a calle El Carmen). En este sentido, sí cabría la posibilidad de estudiar mejoras. Advertimos de que una posible habilitación de los últimos metros (¿qué longitud es la óptima?) para girar a la derecha, puede condicionar la velocidad comercial del autobús urbano, aspecto que se señala a mejorar en la medida PFTP2 del capítulo 8. Es decir, puede ser incongruente con dicha propuesta.

En definitiva, las mejoras en el bulevar han de ir orientadas a facilitar la movilidad peatonal, ciclista y de transporte público, pero no la de la movilidad motorizada en los términos que se plantea. No nos oponemos a mejoras puntuales para este modo, pero no en este sentido. Quizá en la supresión de semaforización para acceder al bulevar desde determinados viales, aunque esto estará condicionado necesariamente por el potencial incremento de población, por ejemplo, en la zona oeste de la ciudad. De modo que este tipo de supuestas mejoras vehiculares han de estar cuidadosamente estudiadas y justificadas con informes objetivos y externos.

- PC3 Establecimiento de zona de espera adelantada en cruces

Cuestionamos la ubicación de esta medida en este capítulo. Parece más pertinente que esté en el propio plan de ciclabilidad (capítulo 4). La única justificación que tiene la inclusión de esta medida aquí es que estas zonas también se plantean para las motocicletas, algo que abiertamente cuestionamos. La movilidad sostenible se sustenta en el respaldo, promoción e incentivo de los medios activos de desplazamiento, peatonal y ciclista, y del transporte público. La motocicleta nada tiene que ver con esto.

Por otro lado, felicitamos la redacción del plan de acciones pues, en este caso, sí se observa claramente una parte propositiva (más allá de matizaciones): dos fases de implementación y en zonas concretas.

La posible instalación de cámaras en estos puntos debiera estar sustentada en informes policiales que determinen la necesidad de acometer esta solución, basados en la experiencia a lo largo del tiempo de implantación y en la percepción de usuarios ciclistas, quizá mediante encuesta.

- PC4 Continuación e intensificación de campañas de control de la indisciplina viaria

Se trata de una medida que pudiera estar incluida en el capítulo 6 Plan de concienciación, educación y sensibilización ciudadana que, a su vez, pudiera estar incorporado en el primer capítulo de Gestión de la movilidad.

Como alegación concreta, cabe señalar que se hace referencia a la "nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 en España"; referencia a eliminar por razones cronológicas obvias (desfase temporal) o, al menos, ha de ser matizada su inclusión o aludir, directamente, a alguna estrategia actualizada en este sentido, como por ejemplo, *Vision Zero*, proyecto de seguridad vial multinacional surgido en Suecia en 1997, el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, proclamado por las Naciones Unidas en septiembre de 2020, o la inminente Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

La medida carece de valoración económica.

- PC5 Regulación de la prohibición de circulación de vehículos pesados en las vías urbanas

No se hace mención de la circulación de este tipo de vehículos en horario nocturno; aspecto que, reiteramos, exige un estudio más profundo para determinar su viabilidad. Tampoco hay referencia a la circulación de vehículos agrícolas, con o sin remolque.

- PC6 Mejora de la señalización en la zona de acceso restringido

La señalización tanto en esta zona concreta de acceso restringido como en toda la ciudad bien pudiera merecer un capítulo más amplio. La inclusión de esta medida PC6 en esta parte del documento parece aislada y carente de pleno significado. Insistimos en que en un capítulo amplio de Pacificación del tráfico, donde la restricción al tráfico se hubiese abordado de forma integral en el conjunto de la ciudad, quizá si podríamos hablar de señalización en zonas, áreas y calles de acceso restringido.

En relación con el plan de acciones, subapartado 4.6.2.2, no queda claro qué señalización horizontal es la que se ha de implantar ni la justificación y conveniencia para ello.

- PC7 Jerarquización del viario

La primera observación que realizamos es que, paradójicamente, el plan de acciones (4.7.2) cita que "el objetivo fundamental es la optimización de la red viaria…"; algo que enlaza con todo lo expresado anteriormente: por un lado, la desconexión de todas las partes de este PMUS (en esta medida PC7, podría estar incluida la medida PC2, más allá de la necesidad de realizarla, precisamente por el objetivo indicado) y, por otro, y según prosigue ese párrafo "(…) orientando la circulación motorizada hacia las calles de mayor anchura, así como su distribución, de forma que se potencien las modalidades más sostenibles por el viario interior, el de los barrios e incorporando también interconexiones blandas entre los mismos", la potenciación de los medios sostenibles es lo que debe conducirnos a una reinterpretación de los viales y su jerarquía y, no al revés.

Pero se ha de felicitar la determinación de esta parte propositiva en cuanto al cambio de criterios para designar funcionalidades de las vías según el PGOU. En cambio, no estamos de acuerdo en que sólo sean las vías catalogadas como "viario local con calmado" en las que se implementen dichas medidas de calmado. Creemos que, independientemente de su catalogación urbanística, estas medidas, aunque en cada caso pudieran ser las más pertinentes, han de aplicarse a toda la red viaria.

Por su parte, observamos que, tanto en la medida PC7 como en la referida PC2, siempre se habla de "capacidad" de la vía y nunca de "nivel de servicio". Parámetro que en el ámbito de la ingeniería de tráfico cobra una especial relevancia a la hora de gestionar el viario en la ciudad y cuyo manejo adecuado supone entender que, en determinadas circunstancias o criterios, un vial puede optimizarse con disminución de sección o conservando su sección, lejos de lo que se podría entender a priori. Por ejemplo, el bulevar del ferrocarril permite una fluidez del tráfico a lo largo del día sin mayores congestiones que las de hora punta, pero una duplicación de capacidad induciría más tráfico (como ya hemos expuesto) y problemáticas de permeabilidad, disminuyendo, en consecuencia, el nivel de servicio de la vía.

Por último, entendemos que no se expone valoración económica en 4.7.3 porque no hay una propuesta concreta, más allá de una tabla generalista (tabla 2, página 203). Es decir, en el fondo, no hay un plan de pacificación del tráfico (siendo reiterativos) que determine de forma concreta cómo empezar, por dónde y cómo realizar la reconversión, por ejemplo, de los viales citados en página 198, del subapartado 4.7.1.

ALEGACIÓN ESPECÍFICA SEXTA. Sobre el capítulo 5, Plan de circulación y seguridad vial

- PCySV1 Implantación de medidas de calmado de tráfico

Como ya hemos indicado, este capítulo guarda estrecha relación con el capítulo 4. De hecho, los primeros cuatro párrafos de la medida PCySV1 debieran ser la introducción (sin entrar en matices) a ese hipotético capítulo que hemos propuesto de Pacificación del Tráfico (que no, calmado de tráfico).

Esta medida alude a la realización de un Plan Especial regulador del Calmado de Tráfico, que es precisamente lo que sería pertinente mostrar en este documento. Porque, en efecto, aquí se exponen los criterios con los que poder trabajar en el conjunto de la red viaria, así como un conjunto de actuaciones propuestas para el control de velocidad, pero no es propositiva de forma concreta. Es decir, no aborda por dónde empezar (qué viales), qué actuaciones concretas implementar y en qué cadencia temporal.

En consecuencia, no entendemos la valoración económica. Cómo se puede entender un coste de 585.000 euros en aplicación de señalización e instalación de semaforización si no se expone dónde se van a aplicar las medidas que, además, no consistirían solo en señalización sino en reconfiguración física de la sección de los viales o de alguna parte de las mismas, según lo que se expone en los apartados anteriores de este PMUS. Por otro lado, es incomprensible que tan solo 1 unidad de instalación semafórica tenga un coste de 500.000 euros. Requerimos la revisión

de esta tabla de valoración económica. Y proponemos añadir la palabra "negativas" a continuación de externalidades, en el segundo punto de la página 206.

- PCySV2 Limitación de velocidad

En primer lugar, no es aceptable (aunque pasa en casi todos los apartados) que, en la exposición de la situación actual, se señalen elementos informativos de referencia histórica en vez de centrar el diagnóstico de cara a la acción, restando por ello espacio a los criterios justificativos y sobre todo al desarrollo de las propuestas.

En segundo lugar, entendemos que existe una incongruencia en la redacción de esta medida PCySV2: Se introduce el concepto de "áreas 30" pero la parte propositiva de la medida se refiere a zonas 20. Las "zonas 20" pueden ser una buena medida en determinados lugares y barriadas de la ciudad, pero hay que desarrollar mejor el sentido de la medida y apuntar en dónde debe plantearse.

Proponemos suprimir las tres primeras referencias del subapartado 5.2.2.1 por no estar relacionadas directamente con el fin de la acción, e incorporar como primer ítem de referencia, el libro "Calmar el tráfico, pasos para una nueva cultura de la movilidad" del Ministerio de Fomento de 2008, donde se indica todo un catálogo de referencias más apropiadas.

Además, son preferibles las "zonas 30" a las "áreas 30", ya que las zonas confieren prioridad al peatón. En todo caso, queremos aportar la definición de tres conceptos, aparentemente iguales, pero que no lo son y pueden contribuir a establecer de forma más adecuada las medidas:

-Zona 30: conjunto de calles en las que se aplica la señal S-30 del Reglamento General de Circulación según la cual los peatones tienen prioridad y la velocidad máxima es de 30 km/h.

-Calle 30: Vía en la que la velocidad máxima de circulación es 30 km/h pero que, a diferencia de las zonas 30, no tienen prioridad peatonal, es decir, los peatones no pueden cruzar por cualquier punto.

-Ciudad 30: conjuntos urbanos en los que la velocidad máxima de circulación es 30 km/h, es decir, en las que todas las vías de titularidad municipal son calles 30.

Finalmente, de nuevo, no se entiende la valoración económica.

ALEGACIÓN ESPECÍFICA SÉPTIMA. Sobre el capítulo 6, Plan de concienciación, educación y sensibilización ciudadana

De forma general, entendemos que este capítulo debería estar integrado en el capítulo 1 de Gestión de la Movilidad dentro de las funciones a realizar desde la oficina de movilidad. Entendemos, además, que la medida PCESC2 debería estar incluida en el propio plan de acciones de la medida PCESC1. Como venimos indicando, el orden, la preeminencia y el peso sí importan a la hora de establecer las estrategias pretendidas.

- PCESC1 Realización de las campañas de fomento de la movilidad sostenible y segura

Respecto a la acción propuesta en 6.1.2.1 sería pertinente incluir un ítem de campañas de formación específicas a técnicos municipales, así como a diferentes brigadas de trabajo del Ayuntamiento. El personal debe recibir formación en materia de movilidad sostenible, y, en especial, aquellos técnicos con responsabilidad en el diseño del entorno urbano construido. La formación dirigida a las brigadas de trabajo puede tener que ver con la interacción que se da entre algunas tareas que se realizan en el viario público con vehículos y la movilidad peatonal o ciclista. Se trataría de sensibilizar para acometer algunos tajos de manera diferente para que el impacto de sus actuaciones fuese mínimo para la movilidad activa.

Otro aspecto a tener en cuenta es la formación e información dirigida a personas extranjeras (cualquier ciudadano que esté en nuestra ciudad por cualquier motivo) que, por causa del manejo del idioma, no acceden de forma adecuada ni a la normativa ni a las pretensiones gubernamentales. Esta idea está respaldada por colectivos y asociaciones que, en determinados foros, han comentado diferentes necesidades al respecto y tienen importancia en tanto se trata de una ciudad con cierto nivel de turismo.

Respecto al programa planteado en 6.1.2.2, proponemos mejorar el párrafo explicativo de movilidad a la escuela de la siguiente forma:

Movilidad a los centros educativos: multitud de experiencias nacionales e internacionales avalan los beneficios de implementar programas y proyectos educativos relacionados con la promoción de la movilidad sostenible. En concreto, uno de los entes de referencia en nuestro país es el CENEAM (Centro Nacional de Educación Ambiental), que desde principios de los años 2000 ha elaborado una serie de pautas, guías de referencia y material didáctico de apoyo para implementar medidas en este sentido en los centros educativos. En la actualidad, el CENEAM apoya el grupo de trabajo "Seminario Movilidad e Infancia", puesto en marcha desde 2012, que promueve la iniciativa "Entornos escolares seguros y saludables" como proposición no de ley, que cuenta con el respaldo de la Asociación Española de Pediatría. Además de estas iniciativas, la Dirección General de Tráfico (DGT), respalda los proyectos de "Camino Escolar Seguro" apoyándose en los programas STARS (Acreditación y Reconocimiento de Desplazamientos Sostenibles para colegios).

En cualquier caso, cabe señalar que el punto 6.1.2.2 no es propositivo tal y como está redactado, de modo que sugerimos que se disponga que el Ayuntamiento establezca los cauces necesarios (en colaboración con asociaciones de la ciudad o empresas especializadas) para poner en marcha este tipo de programas.

- PCESC2 Fomento de la movilidad ciclista y con VMPs: concienciación y sensibilización

Se pretende hacer ver que tanto las bicicletas como los VMP forman parte de la movilidad sostenible, pero no son en absoluto equiparables. Reiteramos la idea de que a lo largo de este PMUS se incluye a los VMP en toda referencia en la que aparece la movilidad ciclista, lo cual genera confusión y un inaceptable sesgo interpretativo. No es que no deban ser tratados en este

documento estos vehículos eléctricos, pero, tal y como están incluidos, se equiparan ambos modos pese a que la movilidad en VMP no es activa, como sí lo es la movilidad en ciclos.

ALEGACIÓN ESPECÍFICA OCTAVA. Sobre el capítulo 7, Plan de Estacionamiento

La gestión de los espacios destinados a estacionamiento, tanto públicos como privados de uso público, amparada por los principios que rigen la movilidad sostenible, se presenta como una de las formas más poderosas y eficientes para desincentivar el uso irracional del coche en la ciudad.

La gestión en estos términos del espacio destinado a tal fin debería ligar cada una de las medidas que este capítulo propone, con la perspectiva de la pacificación del tráfico y la recuperación de espacio destinado a otros fines relacionados con la promoción de la peatonalidad y ciclabilidad. Es obvio que la ciudad debe contar con una oferta determinada de estacionamiento, pero la movilidad sostenible exige trabajar sobre la demanda de estos espacios; sobre la disminución de esta demanda. De esta forma se modificaría el comportamiento o elección modal para determinados motivos de desplazamiento y, en consecuencia, la modificación del volumen vehicular que, como hemos indicado constantemente, está relacionado con una estrategia de Pacificación del Tráfico.

> Bajo estas premisas, es como entendemos ha de abordarse este capítulo. Por cierto, muy extenso en relación con otros que deben ser fundamentales en un PMUS. Respecto a algunas de las consideraciones que hace este capítulo de forma introductoria, exponemos algunas observaciones:

a) Felicitamos la referencia a “estudiar la viabilidad de que el sistema de aparcamientos colabore en la financiación del sistema de movilidad sostenible”, algo que se hace en otras ciudades. Sin embargo, requiere establecer muy bien los objetivos de tal medida y hasta dónde debe llegar la cobertura económica. Además, puede llegar a ser cuestionable que sea una opción adecuada (“un arma de doble filo”: necesitar coches para tener autobuses).

b) Cuestionamos que las motocicletas hayan de tener mayor oferta en el centro histórico de la ciudad. Aunque *Andando Burgos* propuso en su día crear estacionamientos para motos, era para solventar la problemática creciente del estacionamiento ilegal en las aceras, y además como medida extensible al resto de barrios. Sin embargo, no es un tipo de vehículo que haya que fomentar de forma vinculada a la movilidad sostenible.

c) La reducción del aparcamiento ilegal está íntimamente relacionada con el aparato dispositivo y sancionador de la vigente ordenanza de movilidad y, en consecuencia, con funciones policiales. Aunque no está de más aludir, como se hace, a la concienciación y educación e incorporación de elementos disuasorios para evitarlo.

- PE1 Estudio de ampliación de la zona de estacionamiento regulado

Un modelo de estacionamiento más adecuado para los intereses de la movilidad sostenible ha de basarse en la disminución de la oferta general de estacionamiento, regulada o de uso libre.

La ampliación de la zona de estacionamiento regulado ha de motivarse solamente en la disuasión del estacionamiento. La ampliación supone dotar de más espacio público para este servicio y puede comprometer demasiado espacio público que pudiera utilizarse para otros fines según otros intereses que pudieran establecerse (por ejemplo, hemos visto cómo muchas plazas ORA se han convertido en espacio de terrazas de hostelería, aunque pudiera también determinarse su habilitación de aparcabicis o para accesibilidad universal para el transporte público). Esto debe explicitarse en la contratación con las empresas que exploten estos servicios, aspecto que no se señala en este capítulo.

En relación con el resultado del nivel de satisfacción del servicio ORA, expuesto gráficamente en la página 223, entendemos que está condicionado por la propia formulación de la pregunta en la encuesta dirigida a usuarios de coches y a la carencia de más información que debiera haberse ofrecido a la persona encuestada en relación con la cantidad de espacio público destinado a tal uso en la ciudad. Además, ¿en qué sentido se produce la insatisfacción? ¿En el coste, en la carencia de más sitio regulado…? De alguna forma, este tipo de preguntas puede entenderse como capciosa y estar orientada a una respuesta que determine la solución ya prefigurada.

No se entiende cuáles son "los problemas advertidos en el centro" según se expresa en el último párrafo de la página 224. Precisamente la falta de espacio, la alta densidad o la limitación de espacio debido a la existencia de vías peatonales es lo que nos debe conducir a reconsiderar una disminución de oferta y apostar por otro modelo de movilidad, más que a incrementar la oferta, tal y como propone esta primera medida de este capítulo.

En el subapartado 7.1.2.1 Rediseño del modelo, se plantea incluir nuevas zonas expuestas a regulación como las situadas junto a centros atractores para dificultar el desplazamiento en vehículos privado. Se ha de tener en cuenta que no necesariamente han de estar regulados estos espacios para limitar la movilidad en coche, sino que pueden gestionarse mediante cambio físico o preferencia de uso para otros fines o vehículos sostenibles, como la bicicleta (protegida).

La medida finaliza con una prognosis de incremento de la oferta en un 30%, que estimamos elevado y que quizás poco tenga que ver con el uso y la eficiencia. No hay que olvidar que en los últimos meses se habilitaron zonas nuevas (quizá para compensar las destinadas a otros usos), como las anexas a calle Vitoria (Regino Sainz de la Maza), rompiendo precisamente esa discontinuidad de oferta regulada y no están funcionando convenientemente para la empresa explotadora. Eso sí, puede estar disuadiendo de uso en vehículo privado, algo que habría que contrastar.

- PE2 Tarifas variables en la zona de estacionamiento regulado

En la descripción de la situación actual se expone claramente que, en la actualidad, apenas existen restricciones de tiempo ni económicas. Consideración que compartimos y que debiera conducir al plan de acciones expuesto en la siguiente medida PE3 incluyendo, si es pertinente, las acciones destinadas a la bonificación de determinados vehículos como se indica en el subapartado 7.2.2.1. Es decir, de nuevo, se puede reconfigurar el capítulo con el mismo material.

En cualquier caso, cuestionamos el sistema de etiquetado planteado por la DGT, pues es discutible que los nuevos vehículos sean más sostenibles.

- PE3 Revisión y coordinación de tarifas del estacionamiento regulado y aparcamientos públicos

El primer párrafo descriptivo de la situación actual es coherente con lo expuesto en la parte introductoria anteriormente comentada. Se refuerza la idea de unificar ambas medidas de forma que la regulación tarifaria teniendo en cuenta la comparativa con los aparcamientos públicos fuese una acción de una medida conjunta. Quizás la solución tarifaria pase por establecer un precio mínimo de uso (más elevado) que al menos entre en la media de los exigidos en otras ciudades. En Burgos es bastante bajo, tal y como se expone en la tabla 1 de página 233.

La reducción del coste de las tarifas al HUBU podría contrarrestar los efectos, supuestamente beneficiosos, de acometer dos acciones del PMUS: un plan de movilidad específico y un paso inferior para descongestionar los dos viales principales de acceso. Este plan de movilidad debería fomentar los modos sostenibles.

- PE5 Redefinición de usuarios y actualización de la ordenanza de estacionamiento regulado

En el subapartado 7.5.2.1 definición de usuarios se plantea distinción de usuarios de vehículos *carsharing*. Se da por hecho que el municipio facilitará este servicio que, según se plantea y ya hemos advertido en la medida concreta, estará asociado a intereses empresariales. Por tanto, la bonificación o exención de pago es más que cuestionable, entre otros aspectos por la exigencia de espacio público que demandará el servicio, aunque sean, supuestamente, vehículos poco contaminantes. No queremos que se den situaciones como la mostrada en la siguiente imagen, ni por su exigencia de espacio ni por el inapropiado uso de la acera.

No existe valoración económica. De nuevo, medida sometida a la creación de un nuevo estudio o modificación de una ordenanza.

- PE6 Plan de aparcamientos para residentes

Una vez más se menciona “problemáticas de estacionamiento”; en este caso en el subapartado 7.6.2.1. Pero el documento no expresa el tipo ni el alcance de esa problemática; el PMUS alude a ello en varias ocasiones especialmente para los aspectos relacionados con la movilidad motorizada o, en este caso, para la disponibilidad de espacio para estacionamiento. Para comprender las soluciones necesitamos comprender qué problemática es esa. ¿Es una cuestión de percepción de usuarios en coche? ¿Una demanda vecinal trasnochada? ¿Una realidad evaluada? ¿Se ha de incluir por ejemplo el barrio de San Pedro y San Felices como zona con problemática? ¿Por qué y en base a qué criterios y justificación? Quizá las problemáticas las sufran los modos activos o transporte público o tengan que ver con la ausencia de espacio público para facilitar la convivencia o la carencia en la dotación de mobiliario urbano de calidad.

No es de recibo expresar la existencia de problemáticas si el propio documento (sin sus anexos no incluidos de documento de objetivos y criterios, documento de análisis-diagnóstico, estudios específicos de tráfico, etc.) no aclara qué problemas conforman la o las problemáticas, pues ello conduce a la imposibilidad de comprensión y a la inseguridad jurídica.

No podemos admitir y por ello, requerimos su eliminación, la referencia a la construcción de aparcamiento subterráneo bajo colegios públicos. Además, sin entrar a valorar la dificultad que supone implementar un sistema tarifario rentable para este tipo de apuestas infraestructurales, cuestionamos ampliar la oferta mediante aparcamiento subterráneo también por cuestiones medioambientales. Ya hemos expuesto que la oferta induce circulación.

- PE7 Medidas para promover el uso del aparcamiento de disuasión Las Torres

Empecemos por afirmar que el área de estacionamiento de Las Torres no es un aparcamiento de disuasión. El concepto de disuasión en términos transportísticos nada tiene que ver con esta idea. Estaría relacionado con una intermodalidad vinculada a transportes colectivos masivos, de gran capacidad. En segundo lugar, el origen de este aparcamiento está en la habilitación de un espacio de forma temporal (con consecuencias negativas sobre espacios verdes consolidados) mientras se realizaba la fallida remodelación de la calle Vitoria. En cualquier caso, el mayor o menor éxito de este espacio para el fin pretendido, pasaría por restringir o eliminar la posibilidad de aparcamiento en otros espacios del barrio de Gamonal.

Respecto a la medida 7.7.2.4 consideramos que lo más efectivo para mejorar la movilidad en los entornos escolares, en concreto el citado en este punto, pasa por promocionar los modos sostenibles de desplazamiento a través de alguno de los programas o planteamientos que este mismo PMUS recoge. La medida propuesta está fallando en las ciudades en las que se ha planteado (ej. Sabadell) porque no impide la circulación de vehículos en el entorno del colegio y exigiría demasiado espacio, además de seguir provocando maniobras rápidas, dobles filas y otros inconvenientes o exigencias (como la citada en la última frase de la medida: habilitación de entradas por la parte del aparcamiento). Requerimos la eliminación de esta medida y, en todo caso, del último párrafo porque no creemos que contribuya a la mejora del entorno escolar ni mucho menos a la seguridad vial.

- PE9 Ampliación de las VAP

Andando Burgos alegó a la ordenanza de movilidad urbana sostenible para que las VAP fuesen incorporadas en dicho texto, con el fin de poder regularse. En consecuencia, esta ampliación propuesta, ha de guardar relación con dicha incorporación.

- PE10 Continuación e intensificación de medidas para el control de la indisciplina de estacionamiento

Medida íntimamente relacionada con la acción policial como bien recoge el texto. La medida no propone acciones concretas. Por ejemplo, se debe orientar esta vigilancia en zonas sensibles, como las inmediaciones de centros educativos donde la indisciplina es recurrente y genera mucha presión a la actividad policial.

- PE12 Implantación de reservas de motos con tarifas reducidas en aparcamientos públicos o de carácter mixto

Este tipo de vehículos no está incluido en la catalogación de vehículos sostenibles. No entendemos por qué han de estar beneficiados por bonificaciones. La reserva de plazas protegidas ante las inclemencias meteorológicas no ha de ser superior, de ningún modo, a la ofertada para las bicicletas.

ALEGACIÓN ESPECÍFICA NOVENA. Sobre el capítulo 8, Plan de fomento del transporte colectivo y reparto modal

El fomento del transporte público en este plan debería estar sustentado en objetivos claros teniendo en cuenta el escenario actual (obviamente esta consideración es extrapolable a todos los capítulos que aquí se abordan). Observamos que en este documento de PMUS no se reflejan tales objetivos de partida, pero orientarían las medidas adoptadas. En relación con la propia estructura planteada de medidas, la primera debería haber sido replantear la oferta de transporte (el propio sistema) en función del grado de cobertura y eficiencia de la operación del modelo deseado. En el caso de la ciudad de Burgos el grado de cobertura, antes de la reestructuración de líneas realizada (no necesariamente la más idónea) era muy elevado, pero esto no es necesariamente un indicador de eficiencia o de buena oferta del transporte público si no se evalúan otros factores, fundamentalmente la frecuencia. Uno de los objetivos del fomento del transporte colectivo que debería haberse incluido es: la participación modal deseada del transporte público en el conjunto de la movilidad. Es esencialmente necesario conocer cuántos usuarios tiene el transporte público, a cuántos debería captar y de qué otro modo provendrían, o qué hay que hacer para mantener un número mínimo de viajeros satisfechos, cuáles son los insatisfechos y por qué motivos, y, en definitiva, un equilibrio o ajuste de oferta y demanda, son otras consideraciones de partida para abordar este capítulo.

Ciñéndonos a la estructura planteada, la medida PFTP2 es la que debería regir algunas de las demás. La red de carriles reservados o prioridad semafórica son factores muy importantes para favorecer una mejor velocidad comercial.

Por otro lado, las medidas PFTP9 y PFTP12, así como las PFTP6, PFTP7 y PFTP11 deberían abordarse como únicas medidas respectivamente, abordando, en cada caso, lo concreto de cada una de ellas. Así, por ejemplo, PFTP9 podría abordarse como “Medidas para la mejora de la accesibilidad universal al transporte público” e incluir en su plan de acciones la medida PFTP12. Por otro lado, la medida PFTP11 podría orientar las otras dos citadas en su plan de acciones.

La medida PFTP13 es muy concreta. Podría haberse planteado un capítulo de fomento de líneas troncales ya que la función principal de tales líneas es la de unir, de la forma más directa posible, los principales focos de generación y atracción de viajes. Ante este planteamiento, el plan de acciones podría incluir el HUBU. Por cierto, medida muy relacionada con el plan de movilidad específico planteado en este mismo PMUS.

- PFTP1 Ampliación de la red de carriles reservados al transporte público

No se puede hablar de ampliar una red de carriles reservados porque solo existe una plataforma reservada en un único vial de la ciudad (el bulevar del ferrocarril). En la avda. Arlanzón (que no se cita en este capítulo) se podría entender que hay un tramo de carga y descarga de viajeros de escasa longitud, que no hace la función de carril-bus propiamente dicho. El tramo anexo a la nueva estación de ferrocarril podría entenderse como un complemento al planteamiento del bulevar del ferrocarril. Por tanto, no existe tal red y debe ser eliminada la referencia.

Las plataformas únicas son útiles, sin duda, para mejorar la velocidad comercial, especialmente en el viario específicamente diseñado de tal modo y en las grandes ciudades. Para la ciudad de Burgos, es posible que la forma de optimizar la velocidad comercial pase por potenciar precisamente la medida PFTP3. Es cuestionable que, dadas las características de la ciudad de Burgos, deban planificarse más tramos de plataforma reservada para el viario ya existente. La calle Vitoria podría ser objeto de implantación, pero quizá este planteamiento esté desfasado en el tiempo (hubiese sido pertinente hace dos décadas) y entre otros factores, las condiciones demográficas actuales (que condicionan a su vez la actividad económica) han cambiado. Además, el intervalo de paso de vehículos del transporte público (entendida como frecuencia) es óptimo y presenta un elevado nivel de uso; eso sí, probablemente a costa de un mayor número de expediciones por hora.

No está tan claro que la avda. Reyes Católicos deba albergar una plataforma única, aunque sí parece pertinente reconsiderar la funcionalidad de cada una de las dos calzadas de esta avenida, aunque esto está íntimamente ligado a nuestro planteamiento de pacificación del tráfico en el conjunto de la ciudad. Téngase en cuenta que en la avda. Reyes Católicos se va a implantar un carril bici en calzada (salvo en la conexión con Plaza España que se prevé, desacertadamente, sobre acera).

Respecto a la calle Valladolid y avda. Palencia, *Andando Burgos* ha reivindicado la idea de que se pacifique este vial en favor de la movilidad ciclista ya que el actual itinerario para este modo discurre por acera y afecta gravemente a la peatonalidad en algunos puntos. Toda vez que se simplifique el volumen de tráfico en la ciudad, por la potenciación de los otros modos sostenibles de desplazamiento, es deseable que esta vía no asuma tanto tráfico.

En la página 264, en la descripción del bulevar del ferrocarril se indica que la única línea en servicio es la L22. Es pertinente un cambio de redacción según la realidad de este momento ya que está en servicio también la línea circular. En este sentido, es posible que requiera actualización las líneas referidas al viario de acceso a la estación de ferrocarril Rosa de Lima (desde hace poco Burgos - Rosa Manzano).

En la página 265 se indica, en referencia a la avda. Islas Canarias que “está propuesto un carril bici segregado en el tramo que falta para completar toda la calle”. Es obvio que esta información está desfasada y no ha de ser incluida. Y además, según lo redactado, se entiende que el carril bici pudiera interferir con una plataforma reservada para autobuses. De todos es conocido que el carril bici no se ha planteado totalmente como tal, sino como acera-bici en algún subtramo y,

por tanto, no hubiese interferido con una plataforma reservada que, en todo caso, pudiera plantearse conveniente en el espacio central de mediana para lo cual será necesario replantear todo el viario.

- PFTP2 Implementación de criterios de diseño que contribuya a mejorar la velocidad comercial

En la parte introductoria de esta medida se reconoce que "medidas como la creación de carriles bus" contribuyen a mejorar la velocidad comercial. Es decir, avala nuestro argumento relacionado con el orden de la estructura planteada.

En el último párrafo de la página 269 se hace referencia al "mobiliario urbano" como obstáculo que afecta a la circulación del autobús. Ni se explica por qué (quizás esté expuesto en el análisis-diagnóstico, pero reiteramos la absoluta inconveniencia de que no ha sido aportado por el Ayuntamiento) ni compartimos la idea, por lo que proponemos la eliminación de tal referencia.

En la valoración económica se propone que para una primera fase se implementes los criterios del plan de acciones en determinadas calles. Proponemos que se incluya en esta primera fase la reordenación y mejora de parada en la calle San Pablo y también en la calle Santander que, bajo nuestros planteamientos, ya comentados, deberán seguir ofreciendo este servicio público de la mejor forma posible.

- PFTP3 Prioridad semafórica

Esta medida la entendemos como la más apropiada para el caso de Burgos con el fin de obtener mejores velocidades comerciales que la de implantación de reserva de plataforma.

El plan de acciones debe materializar (bien el subapartado 8.3.2.1 o como subapartado inmediatamente posterior) la idea de que la prioridad ha de darse respecto a los flujos vehiculares de automóviles, afectando a los tiempos de los ciclos semafóricos para estos y nunca a los de los viandantes. Además, la prioridad debe implementarse en cruces de calzada y no en cruces peatonales, tal como sucede en el bulevar del ferrocarril. Proponemos la eliminación de la señalización sonora y mediante semáforo relacionada con que el viandante ha de ceder paso a los autobuses en los pasos de peatones, pues genera situaciones confusas, interpretación inadecuada por todos los usuarios (de coche, de autobús, bicicletas, peatones, etc.) y, en consecuencia, situaciones de riesgo. El significado de un paso de peatones ha de ser pleno y más cuando la mayor parte del tiempo a lo largo del día, funciona como tal. En definitiva, se propone eliminar la semaforización activada con el paso de buses en los cruces peatonales del bulevar ferroviario y el mensaje auditivo de "atención peatón, no cruce, preferencia bus". Todo ello ha debería estar incluido en dicho subapartado o continuación del mismo, como proponemos.

- PFTP6 Coordinación horaria de los autobuses urbanos con los servicios ferroviarios

Esta medida estaría íntimamente relacionada con una política regional de transportes que determine todo un sistema integrado de movilidad, incluyendo la operatividad de la estación de autobuses interurbanos, aunque esta no esté integrada espacialmente.

De forma concreta, cabría añadir al final de la última acción propuesta lo siguiente: Coordinación de las líneas de autobús que dan servicio a la estación Rosa Manzano, flexibilizando la hora de salida de los autobuses para poder absorber los retrasos leves del tren; la hora de salida se demoraría unos pocos minutos para poder cobertura a esos viajeros.

- PFTP7 Tarifa especial de taxi aeropuerto-centro urbano

En el plan de acciones se señala: "se trata de un destino cuyas características especiales requieren una alta disponibilidad, puntualidad y comodidad que el autobús urbano puede no ser capaz de ofrecer". Se debe eliminar tal justificación. No cuestionamos la mayor eficiencia del taxi en este caso, pero sí cuestionamos la incorporación de tal comentario que nada aporta.

Por otro lado, con una operatividad aeroportuaria mayor, resultaría fácil que el transporte público ofreciese buen servicio flexible al igual que se ha señalado para la estación.

- PFTP8 Mejora del sistema de información del servicio de transporte urbano

La información fija, especialmente la asociada a las paradas de bus, también ha de ser objeto de refuerzo y, por tanto, incluirse en el subapartado 8.8.2.1. Pero refuerzo entendido como facilidad de comprensión y no de acumulación excesiva de información.

Parece muy interesante el primer punto de los refuerzos que se proponen. Además, la información dinámica a través de pantallas, debe estar dispuesta o bien en el interior de marquesina o bien en orientaciones y alturas que procuren la mayor visibilidad y que sean correctas respecto a la posición más desfavorable de la incidencia de los rayos de sol. Proponemos la incorporación de este asunto (o similar) en el plan de acciones 8.8.2.1.

- PFTP9 Mejora de la accesibilidad de paradas y estaciones de transporte público

Este epígrafe debería abordar la mejora general de las paradas. No sólo en términos de accesibilidad sino en lo relativo a la adecuación y servicio a la alta demanda de algunos puntos (ej. Gran Teatro y Avda. Arlanzón junto a Plaza del Mio Cid) adaptando al volumen de usuarios los espacios de acera, mobiliario, etc. y haciendo más atractiva y cómodas las esperas. Aspecto relacionado también con la intermodalidad y la calidad de los transbordos.

Se debe completar el plan de acciones con dos medidas más:

Por un lado, una medida relativa a que el entorno de las marquesinas no se vea afectado por la proximidad del recorrido de vías ciclistas. Los posibles conflictos en los encuentros entre vía vehicular y espacio peatonal, han de ser minimizados con un diseño adaptado y con criterios de preferencia peatonal. Incluimos aquí esta apreciación que bien podría estar en el plan de peatonalidad, pero debe asegurarse que el entorno de las paradas sea plenamente accesible.

Por otra parte, los elementos destinados a la obtención del título de transporte público han de reunir condiciones de accesibilidad. De esta forma, debe ser revisado el diseño de las máquinas de recarga actuales pues no cumplen las alturas máximas exigidas para acceder a las botoneras y a un manejo apropiado.

Respecto a la valoración económica, se alude al contrato de publicidad como forma de financiar las mejoras en este ámbito; cabe señalar que tal contrato también debería limitar la publicidad de coches.

- PFTP11 Mejora de la intermodalidad del transporte público

En la descripción de la situación actual se reconoce un valor bajo de etapas/viaje. Este parámetro nos indica de algún modo que apenas hay intermodalidad; no al menos, si el dato se ofrece de forma aislada. Desconocemos si la fase de análisis del PMUS ha incluido encuestas relacionadas con la percepción de los ciudadanos al respecto o sus necesidades y en qué lugares y entre qué modos. Por tanto, al menos con esta mínima redacción de la situación actual, no hay justificación alguna para plantear la acción comentada en la Plaza España.

En el centro urbano existen tres nodos importantes de transporte: la plaza España, Gran Teatro y Plaza del Mio Cid más Avda. Arlanzón. Por tanto, lo que parece más pertinente es una planificación de puntos cabecera de líneas, estudiando entre estas tres opciones cuál es la más idónea para asumir la función intermodal pretendida (lo que requeriría de nuevo replantear la red) o bien apostar por reacondicionar cada uno de estos puntos para ofrecer una mejor intermodalidad.

En cualquier caso, la acción señalada parece ser más sensata para cubrir transbordos entre líneas que para satisfacer el intercambio de modos. Si un usuario desciende en plaza España en autobús proveniente de zonas de G3 o Gamonal, es porque su destino final está en el centro de la ciudad. Si va a continuar a otra zona del oeste o sur de la ciudad en otro autobús, realizará un transbordo en el mismo modo, pero es improbable que continúe su viaje en bicicleta o VMP (pero habría que conocer una encuesta de predisposición). No obstante, carecemos de la información necesaria que motive la medida propuesta, de modo que con la contamos, no podemos respaldar tal solución.

- PFTP12 Implementación de sistemas de asistencia para mejorar la accesibilidad al sistema de transporte urbano a personas con movilidad reducida o discapacitadas

Medida relacionada con PFTP9. Las soluciones propuestas parecen orientarse a dos aplicaciones concretas (Apertum y Navilens) pero proponemos que sean valoradas e incluidas también otras opciones.

- PFTP13 Mejora del acceso en transporte público al HUBU

No compartimos la idea de construir un paso inferior en la rotonda de acceso al hospital. Somos más partidarios de reducir el volumen de tráfico general y, especialmente el debido al provocado por los trabajadores de este centro atractor a través del plan de movilidad específico planteado en este PMUS y que debería haberse hecho antes de ponerse en funcionamiento el propio hospital.

Además, es probable que la movilidad peatonal siga igualmente comprometida en el entorno. Por tanto, las mejoras de acceso al hospital por parte de los autobuses deberían basarse en otras soluciones mediante la reconfiguración de espacios del recinto hospitalario.

ALEGACIÓN ESPECÍFICA DÉCIMA. Sobre el capítulo 9, Plan de itinerarios peatonales

Insistimos en la idea de que este capítulo debe abordarse como Favorecimiento de la peatonalidad o en su defecto, como plan de movilidad peatonal o estrategia peatonal. Los itinerarios peatonales o redes peatonales forman parte de las herramientas generales de la intervención peatonal, pero no debe confundirse la parte con el todo.

Para abordar este capítulo es esencial comprender el espacio para caminar y para estar. Es decir, tener en cuenta aspectos de antropometría, que nos da cuenta de cómo son las dimensiones corporales en función de la edad o de las circunstancias, las distancias y condiciones ideales de la marcha a pie, la velocidad al caminar, en función de edad y condiciones, cómo es el espacio físico y social para caminar y estar, las dimensiones del espacio de circulación peatonal, cómo son los cruces u otros aspectos necesariamente a tener en cuenta como la pavimentación, el mobiliario urbano, iluminación, señalización específica o el arbolado. A partir de todo esto ya podría plantearse cuáles son las herramientas generales de intervención, como los itinerarios peatonales, los espacios libres de automóviles (uno singular sería la peatonalización si se demostrara pertinente), las áreas de tráfico y tránsito peatonal –de coexistencia-, así como las herramientas garantes de calmado del tráfico como son las zonas 30 o las zonas 20, entre otras.

En consecuencia, es preciso formular una política de Pacificación del Tráfico íntimamente ligada a la mejora sistemática de la peatonalidad. De hecho, y de forma particular, todas las técnicas que ofrece el calmado de tráfico son favorables a la peatonalidad. Toda vez que se establecen las herramientas generales de intervención, estas han de ser complementadas con herramientas para intervenir en la sección de la calle y proceder a la modificación de la sección de la calzada, de la banda de aparcamiento según qué casos, de los cruces, de la propia velocidad de circulación a través de un catálogo de medidas, de la sección dedicada al tránsito peatonal (ordenación de las zonas de tránsito y estanciales, disposición adecuada de mobiliario, calidad de la pavimentación, etc.) así como de la permeabilidad ante infraestructuras o barreras topográficas (ej. desnivel vertical).

En consecuencia, la estructura planteada para este capítulo 9 es muy susceptible de mejora e incluso de una reordenación de epígrafes de cada medida. Por ejemplo, PIP3 debe estar íntimamente relacionado con PIP5 y, a su vez, con campañas generales de reducción de conflictos o minimización de las ilegalidades que ya se han citado en otros capítulos. La medida PIP6 no tendría que ir dirigida exclusivamente a los itinerarios peatonales sino a cómo señalizar la ciudad en su conjunto para adecuarse a la peatonalidad. En cuanto a las medidas PIP7 y PIP8 también podrían estar incluidas en aquellas campañas aludidas en otros capítulos y como complemento a la gestión de la movilidad.

Se incluyen numerosos aspectos en los que estamos de acuerdo de forma general, pero disentimos en la estructura planteada, en el título del capítulo y en la falta de desarrollo de un tema central y prioritario de la nueva cultura de la movilidad.

Proponemos el cambio de nombre del capítulo. No itinerarios peatonales sino peatonalidad. Claro está que la parte introductoria ha de ser coherente con toda la exposición que hemos señalado previamente. En cualquier caso, se puede utilizar parte del argumento introductorio señalado en la página 301. Pero proponemos la sustitución terminológica porque precisamente el contenido aborda el tránsito peatonal y la habitabilidad y calidad urbana. Se observa una incongruencia en la redacción del cuarto párrafo de la página 302 que avala nuestro argumentario. Se indica: "La ciudad de Burgos necesita un plan de movilidad peatonal…". Es decir, necesita un plan de peatonalidad o, como también indicábamos, un plan de movilidad peatonal. Pero no un "plan de itinerarios peatonales" que es una parte del todo.

Proponemos la eliminación de la frase "especialmente como movilidad preferente para los recorridos cortos", pues para recorridos más largos también es una realidad, aunque sea en menor medida.

De nuevo se ofrecen datos de diagnóstico, inaccesibles en esta fase de alegaciones como ya hemos indicado y, además, incompletos o, al menos, observamos que falta información relacionada con los datos ofrecidos que nos permitan comprender mejor los mismos, así como una valoración más precisa. Relacionado con ello, el desglose de los porcentajes de los viajes realizados a pie no es apropiado: tan sólo señala qué ocurre con un 44% y con un 33%. No sabemos qué ocurre con el resto de porcentaje y qué motiva sus desplazamientos.

Proponemos la sustitución de motivos de "diversión" por motivos de "recreo" u "ocio".

Según los resultados expuestos, hay un porcentaje que usuarios satisfechos y otro de insatisfechos de dichas áreas. Pero como no tenemos acceso a las encuestas o a un resumen de las mismas, no sabemos de qué áreas se trata ni bajo qué criterios se plantea la pregunta de satisfacción; en qué términos. Otro caso más, entre tantos y tantos, de hacer incomprensible el documento por no ofrecer toda la información.

No estamos de acuerdo con la última impresión del segundo párrafo de la página 302. Es matizable que las aceras de los nuevos desarrollos estén mejor equipadas. La frase debería terminar del siguiente tenor: "sobre todo con aceras más anchas, aunque es mejorable su equipamiento".

El relato posterior es relativo exclusivamente a la consecución de itinerarios peatonales. Eso sí, con algún argumento más que nos vuelve a aproximar al tratamiento de este capítulo de otro modo, recurriendo a otras herramientas generales de intervención –que ya hemos citado – y ligado a la pacificación del tráfico; por ejemplo, al final del segundo párrafo de la página 303 se cita "la velocidad de los vehículos motorizados también será un factor determinante para conseguir espacios amables", o cuando se refiere a la permeabilidad y conexión entre zonas.

La parte introductoria finaliza aludiendo a que la figura de página 304 muestra un resumen de las acciones que plantea el PMUS en este capítulo. Sin embargo, cuando leemos cada una de las medidas que se exponen en este capítulo, no se observa tal metodología de trabajo propuesta en dicha figura que, pareciendo plausible, es generalista. En cualquier caso, insistimos en que la idea de trabajo que debe proponer el plan ha de basarse en la implementación, primero, de herramientas generales y después, de las relativas al tratamiento de la sección de calle, etc., aspectos ya comentados. Sirvan de referencia manuales o programas de trabajo para llevar a cabo estrategias peatonales como "Donostia Camina, de 1999" o cualquier documento de este ámbito del CEREMA francés.

- PIP1 Creación de una red de itinerarios peatonales prioritarios

En la página 305 se hace referencia a "estrategias de peatonalización", dentro de una explicación relativa al diagnóstico de este PMUS. No sabemos en qué consisten porque no podemos consultar ese diagnóstico y los análisis que dan lugar a él. Una más de la denunciada incompleción de la documentación ofrecida para que la ciudadanía pueda ejercer su derecho a la información y la participación.

Prosigue el mismo párrafo relacionando determinadas actuaciones que se han acometido con gran esfuerzo municipal como los rebajes de bordillos. Estos hay que acometerlos por mandato legal y se mezcla inconvenientemente el acondicionamiento para las necesidades peatonales con el acondicionamiento preciso para conseguir la accesibilidad universal. Conceptos relacionados pero que no son lo mismo. El texto debe ser mejorado.

También se refiere a que la EDM analiza los lugares por los que más le gusta caminar a los ciudadanos. Desconocemos, de nuevo, en qué términos se plantea la pregunta. Es posible que me guste caminar por la ribera del río para un desplazamiento de recreo u ocio pero que no pueda caminar por la acera que da acceso a las tiendas de mi barrio porque es estrecha, incómoda, etc. Es decir, que tendemos a creer que la pregunta se plantea en términos de ocio. Pero resulta importante orientar las soluciones en términos de movilidad cotidiana.

Es paradójico que en la página 307 el PMUS apueste por el concepto de "espacios peatonales", que *Andando Burgos* viene considerando esencial, según propusimos en las alegaciones a la Ordenanza de Movilidad, que no fueron atendidas.

Los itinerarios planteados no tienen por qué ser radiales o circulares. Han de cumplir con la función esencial de conectividad entre barrios y lugares de interés, adquiriendo la forma lineal que sea consecuente. El origen no ha de estar en la búsqueda de conexión con el centro de la ciudad (que también) sino en la facilidad de acceso a los servicios y en la comunicación directa y segura entre los diferentes puntos de interés, incluyendo los más alejados. Por tanto, proponemos sustituir la última frase de la página 311 y el párrafo que prosigue (primer párrafo de la página 312) por: "Los recorridos óptimos de los itinerarios atenderán a un criterio de cobertura máxima para todo el municipio de forma que su geometría lineal se desarrollará según todas las orientaciones posibles. Y todos los recorridos habrán de estar dotados de una gran

calidad ambiental y urbana con aceras anchas, masa arbórea abundante y presencia de verde urbano de forma general".

En la página 312 la redacción del penúltimo párrafo no es suficientemente clara. En cualquier caso, se indica "aceras de más de 1,8 metros de anchura en calles templadas o sin circulación intensa". Alegamos que estas condiciones se han de cumplir en todo el recorrido de esos itinerarios independientemente de la catalogación del vial. Por tanto, proponemos eliminar "en calles templadas o sin circulación intensa".

De nuevo la valoración económica asociada resulta incomprensible. Existe un desglose del mismo concepto (trabajos de consultoría) pero con costes muy diferentes. Además, no puede entenderse el presupuesto para la implantación de esta medida si no se indica dónde actuar en cada fase en el plan de acciones.

- PIP2 Ampliación de zonas de prioridad peatonal

En el plan de acciones (9.2.2) se indica: "Se trata de mejorar la participación de la movilidad peatonal cotidiana en Burgos, promoviendo medidas de peatonalización selectiva y completando el sistema de peatonalización existente. Sin embargo, no se plantea un plan de peatonalización como los precedentes en Burgos, sino evaluar potenciales actuaciones que transformen calles, entornos o áreas que mejorarían considerablemente la calidad peatonal del entorno y recuperarían el espacio público para los peatones". No es entendible a qué se refiere con "sistema de peatonalización existente" aunque estamos de acuerdo en no plantear planes de peatonalización (que nunca han existido como tales planes, pues han sido meros listados) sino evaluar las actuales más convenientes.

El texto es demasiado ambiguo: indica que no hay que plantear planes de peatonalización como los precedentes, pero al mismo tiempo señala que hay que completar el sistema de peatonalización existente, sin definición ni evaluación de tal supuesto sistema. Si no ha habido nunca en sentido estricto plan alguno de peatonalización, no hay sistema ni se puede completar ni existe rumbo alguno. Proponemos dejar el texto de la siguiente forma: "Se trata de potenciar la movilidad peatonal cotidiana proponiendo, en cada caso, las actuaciones más convenientes que confieran calidad peatonal y prioridad de uso, transformando calles, entornos o áreas de la forma más conveniente y recuperando, así, espacio público para los peatones".

Hay cierta confusión en la terminología empleada al inicio de la página 317. Entendemos que "vía peatonal" se define como: "espacio acondicionado para el tránsito peatonal, como puede ser una acera, un camino, una senda, un andén, un bulevar o una vía compartida con vehículos en la que se establecen condiciones adecuadas de compatibilidad entre la marcha a pie y la circulación". Por ello, una calle residencial, estaría incluida en esta tipología; no haría falta una diferenciación entre vías peatonales y vías de prioridad peatonal. De hecho, el argumento que prosigue en el primer párrafo de la página 317 es válido pues el grado de prioridad peatonal vendrá determinado por los factores que se indican. O sea, no sería necesario aludir a "vías de prioridad peatonal"; se supone que estamos en la medida PIP2 y se sobreentiende tal prioridad.

Por otro lado, lo deseable es que no haya diferenciación entre calzada y acera, pero hay determinadas calles que, aun existiendo esta diferenciación física, facilitan tal funcionalidad.

Tampoco estamos de acuerdo en que, por norma general, estas vías se implanten en calles de anchura inferior a 7 metros entre fachadas. Existen muchos casos de mayor anchura en numerosas ciudades. Se debe suprimir tal referencia (párrafo segundo de la página 317).

La referencia a "peatones especiales" en la página 318 debe ser reescrita y explicada.

El texto señala que no hay que centrar el esfuerzo en la peatonalización pero alude a ella por ejemplo en la página 318 dentro de un subapartado denominado "determinar zonas de prioridad peatonal en el casco histórico y en los barrios" y después de hablar de áreas de prioridad peatonal o calles residenciales que no están vinculadas al concepto de peatonalización. En definitiva, no se comprende adecuadamente el objeto de la medida. Y menos cuando se expone una relación de calles en la página 319 susceptibles de tratamiento orientado a la mejora y prioridad peatonal ("determinando en cada caso qué modalidad peatonal es conveniente implantar"); o sea, que no necesariamente es la peatonalización según la definición que se presenta a pie de página en la página 318.

En relación con la modalidad de plataforma única señalada en la página 320 cabe señalar que no indica una relación de calles potenciales para implementar esta solución, pero sería necesario incluir, al menos, la necesidad de transformar todas aquellas calles que en la actualidad tengan aceras de anchura inferior a lo establecido en la 0/VIV/561/2010 o en la modificación de esta orden (en TMA/851/2021).

Por su parte, el modelo de supermanzana está íntimamente ligado a la reiterada estrategia de pacificación del tráfico en la ciudad. De hecho, tiene su origen en conseguir áreas de restricción al tráfico (evitar la circulación innecesaria de vehículos de paso), conseguir áreas de calidad medioambiental, apoyándose en modificación de sentidos de circulación y restricción total o parcial de la circulación en alguno de los viales interiores, casi sin intervención física del espacio. Es decir, las supermanzanas o, mejor, áreas de restricción al tráfico, deben referenciarse más en el capítulo de Circulación (mucho mejor si se plantea el de Pacificación del tráfico) o en el punto 9.4.2.2, como modalidad de espacio peatonal. En todo caso, es pertinente que se haga referencia a la fuente de las dos definiciones planteadas a pie de página (página 320).

De nuevo, la valoración económica plantea las mismas dudas que en el caso anterior.

- PIP3 Control de los viarios de coexistencia peatonal con otros modos

En la descripción de la situación actual se expone que zonas de coexistencia o calles residenciales se han extendido en los nuevos sectores entre Avenida Príncipes de Asturias y Carretera Poza hasta Villímar. No estamos de acuerdo con esa apreciación pues prácticamente todos los viales existentes se conciben como viales de circulación con diferenciación de cotas entre acera y calzada y, aunque pudiera algún vial puntual, no induciría a hablar de que estas zonas se "han extendido".

Por su parte, las calles Hijos de Santiago Rodriguez o Padre Silverio, aunque se den situaciones de tránsito vehicular, no son el mejor ejemplo del objetivo de calles de coexistencia. La primera está embebida en una urbanización residencial de escaso tránsito vehicular –fundamentalmente debido a acceso a garajes-, y apenas peatonal; en todo caso sería mejorable, en efecto, la señalización para que no fuese viario de paso. La segunda, es prácticamente un fondo de saco y, en efecto, hay tránsito vehicular pero vecinal y probablemente las mayores incidencias se den en la conexión con calle El Carmen por diferentes motivos.

El subapartado 9.3.2.1 denominado "establecer los criterios para los viarios de coexistencia", comienza su propuesta aludiendo a "calles peatonales". Esto es incongruente. El significado de viario de coexistencia es uno y el de calle peatonal es otro. Proponemos sustituir por "viario de coexistencia" o "calles de coexistencia" o "calles con prioridad peatonal". Sin embargo, se sigue observando la incoherencia en el texto. En el primer párrafo de este subapartado se alude a "los conflictos evidenciados en el diagnóstico de movilidad" en estas vías, realmente se está refiriendo a las problemáticas de las calles del centro histórico y creemos que lo pretendido en este punto es resolver, de forma general, tanto lo existente como lo proyectado a futuro en viales de coexistencia tal y como se deduce, precisamente en todos los párrafos siguientes de este subapartado. De hecho, en las calles del centro histórico no cabe la posibilidad de que las velocidades sean máximas de 20 km/h, de implementar zonas 30 u otras consideraciones que aquí se exponen. En ellas, la regulación es más estricta y favorable al peatón.

No compartimos la idea de que el pavimento haya de ser especial por presencia de vehículos eléctricos. El ruido es un problema de salud pública y debe procurarse su minimización en la medida de lo posible. Por norma, es el conductor de vehículo quien debe prestar toda la atención necesaria en estas zonas, conduzca el vehículo que conduzca. En todo caso, conviene añadir en ese punto lo siguiente: "cumpliendo en todo caso las prescripciones normativas en el ámbito de la accesibilidad universal". Téngase en cuenta que un pavimento "especial" para resolver el problema de sonoridad, puede suponer un tono o textura de difícil detección para personas ciegas.

Proponemos sustituir todo el párrafo que introduce la relación de lugares que se citan en la página 328. Es decir, cambiar "Algunos de los cruces no semaforizados que son susceptibles de introducir pasos elevados para proteger el itinerario peatonal a la salida de plazas y parques son" por "Se dispondrá la implantación de estas técnicas en los siguientes lugares".

De la misma forma, el último párrafo (página 329) debe redactarse del siguiente modo: "Estas técnicas deberán implantarse en zonas sensibles como en las inmediaciones de centros de salud y en los entornos escolares".

- PIP4 Reducción de la presión del vehículo motorizado en las calles de estar y de pasar

Proponemos el cambio del título de la medida a "Reducción de la presión del vehículo motorizado en todo el viario"

La caracterización de "calles de estar" que se hace en la introducción poco o nada tiene que ver con el objeto que se busca con este concepto. El texto presentado señala que estas calles tienen

unas características determinadas de acera y calzada. Pero es que eso no son calles de estar. Son calles en las que, actualmente, hay poco tráfico por la propia configuración urbanística y jerarquización viaria. Pero no están diseñadas como tal. En efecto, las "calles de estar" se asociarían mucho más a las tipologías de calles que se han recogido en este PMUS hasta ahora. Es decir, calles residenciales, calles de coexistencia, calles peatonales, etc.

Por ello, pensamos que también está errada la afirmación "La red vial de un entorno urbano se suele dividir básicamente en dos tipos de vías". Creemos que cabe diferenciar entre lo pretendido (en lo que estamos totalmente de acuerdo y que habría que señalar de otro modo en el texto) y el formalismo técnico. De hecho, aquí se ha hecho una redacción detallada de los tipos de viarios en un entorno urbano, por lo que no cabría, como tal, la afirmación y el desglose expuesto al inicio de este plan de acciones.

Sin embargo, todo el plan de acciones posterior y el argumentario utilizado es válido si bien, una vez más, observamos que se producen reiteraciones innecesarias en los textos o que muchos apartados pudieran estar íntimamente relacionados y fusionados.

Respecto al subapartado 9.4.2.4 sugerimos incluir la calle Dr. José Luis Santamaría en el punto "Semáforos que tienen un ciclo para paso de vehículos a motor elevado, algunos incluso después de solicitar el paso en la botonera del semáforo".

Además, proponemos añadir una tercera situación en la que los vehículos tienen fase intermitente o ámbar durante la fase de verde para el viandante, situación que ha generado muchas circunstancias de peligro para el viandante (ejemplo: Bulevar con calle El Carmen o calle Vitoria con calle Segovia, entre otras).

Discrepamos de la referencia que se hace de las supermanzanas en las páginas 339 y 340 indicando que se trata de acepciones modernas o conceptos nuevos. Es posible que la filosofía implementada por Salvador Rueda en Barcelona incorpore algunas consideraciones nuevas (como los de establecer 400 m de lado para células urbanas – fácil en el ensanche barcelonés-), pero el concepto como mínimo se remonta a 1942 y se extiende más a partir de la publicación de "Traffic in Towns" de Buchanan. En todo caso, en Burgos parece más apropiado hablar de revisión de sentidos de circulación (como en subapartado 9.4.2.2) y de implementación de medidas de calmado de tráfico y la búsqueda de espacios de prioridad peatonal en todos los barrios de la ciudad, que de supermanzana.

- PIP5 Reducción de conflictos de uso del espacio público en calles peatonales

La medida parece estar orientada a las calles peatonales pero los diferentes ítems del plan de acciones pueden ser de ámbito general como el 9.5.2.3., 9.5.2.4 o 9.5.2.5.

Además, aunque pretende minimizar el conflicto en calles peatonales, solo se refiere a la relación peatón-bicicleta. Aunque es muy importante para nosotros que esto se trate, no es menos importante la relación peatón-vehículo motorizado en calles peatonales. Las horas de carga y descarga suponen un uso muy intenso de estos espacios provocando verdaderas situaciones complejas y de riesgo.

En la descripción de la situación actual se hace referencia a "sistemas inteligentes" a disponer en los accesos y, por tanto, parecería ir orientando la solución al control de acceso de vehículos fundamentalmente motorizados (quizás en el futuro, eléctricos), pero aborda el conflicto desde los no motorizados para cuya resolución no es tan importante el control de acceso "inteligente" sino un diseño apropiado de itinerarios, recorridos y horarios.

Proponemos la eliminación del punto indicado en página 342 "Los suelos en las calles peatonales claramente diferenciados de las calzadas para vehículos de motor". El significado de calle peatonal es pleno y ningún vehículo ha de tener un espacio reservado para la circulación y menos de forma claramente diferenciada ya que esto le otorga una prioridad de forma inducida por el diseño. No estamos de acuerdo ni en diferenciar espacio para los vehículos motorizados ni para los no motorizados en calles peatonales. No cabe en consecuencia, hablar de calzada en estas calles.

No estamos de acuerdo con la afirmación que se realiza al final de la página 342. Las actuaciones no tienen que estar en paralelo con las actuaciones incorporadas en el Plan de Ciclabilidad Urbana del PMUS. Es al revés. Las exigencias peatonales, que deben ser prioiridad de este PMUS, son los que deben condicionar el plan de ciclabilidad. No al revés. Debe procederse a su eliminación, así como de la frase que continúa "la falta de infraestructura adecuada para el ciclista ocasiona que muchos ciclistas con miedo al tráfico motorizado circulen por las aceras y calles peatonales". Por tanto, proponemos una nueva redacción de la siguiente forma, a partir de la última clasificación por puntos de la página 342: "Se promoverán actuaciones para dotar de espacios específicos para el ciclista en la calzada como se recoge en la Medida PCU1 Ampliación y conexión de las vías ciclistas; y recuperar espacios para el peatón, especialmente en las que actualmente existen de forma inadecuada aceras-bici".

En el párrafo siguiente se justifica de algún modo que el peatón circula por vías ciclistas porque no hay una separación clara. Pero el problema no es que no haya una separación clara. El problema real y candente es que no hay espacio suficiente porque se incorporaron espacios ciclistas en las aceras, convirtiendo estas en bandas que alcanzan en algunos puntos solo 40 centímetros. Por tanto, proponemos reconducir el texto de dicho párrafo: "La existencia de aceras-bici en aceras y, especialmente, en aceras muy estrechas, provoca que los peatones circulen por ellas. Por ello es preciso que las actuaciones se centren en recuperar estas vías peatonales a la vez que se da alternativa segura en la calzada para la circulación de las bicicletas".

El título del subapartado 9.5.2.2. no se comprende bien. Especialmente la palabra "positivos". La intención buscada parece buena pero quizá se podría redactar de otro modo.

Proponemos la eliminación de la referencia a pie de página (número 41) de la página 345. La propuesta es muy polémica y sobre todo no es pertinente su alusión.

En la página 347 se recoge lo que indica el Procurador del Común en referencia a los criterios de colocación de contenedores. Sería pertinente incluir una aclaración en relación con el punto que indica: "Tampoco deben interrumpir el tráfico y la visibilidad de este. La colocación de contenedores en las calles en las que no existe reserva de aparcamiento puede solucionarse

realizando retranqueos en las aceras para alojarlos". La aclaración debe situarse a continuación para explicar que el PMUS propone avanzar la acera a las zonas de aparcamiento (no retranquear) en todos los casos en los que no exista reserva de aparcamiento, analizando la posibilidad de hacerlo en algunos viales en los que sí exista tal reserva.

- PIP6 Señalización de itinerarios peatonales

La única apreciación que realizamos aquí es que la señalización peatonal ha de plantearse para todo el conjunto municipal y no solo para los itinerarios peatonales.

- PIP7 Fomento de la movilidad a pie en los colegios

Como habíamos indicado en otros apartados, tanto esta medida como la siguiente, deben estar incluidas en un capítulo de campañas de promoción de la movilidad sostenible.

En la página 356 se indica "Hay que tener en cuenta que la decisión del modo de transporte empleado para acercar a los niños al colegio no corresponde tanto a los niños como a sus padres, en función de la edad de los primeros". Proponemos cambiar este párrafo por: "La movilidad de los niños está condicionada por las decisiones adultas, aunque las preferencias infantiles sean otras".

De ahí que, el siguiente párrafo deba redactarse del siguiente modo: "Por ello, el fomento de este modo debe incluir una intensa campaña de información y concienciación a los padres sobre la movilidad urbana sostenible", eliminando la referencia a "que debe ir de la mano de un programa de educación para los niños, ampliando las actuaciones que actualmente se realiza desde la Policía Local". En todo caso y dado que la movilidad infantil está condicionada, la educación vial ha de esta orientada a los padres que, por su elección de modo de transporte al colegio, son los usuarios que potencialmente generan peligros en el entorno escolar. De hecho, así lo ha transmitido el Intendente Jefe de Policía de la ciudad de Burgos en fechas recientes.

El programa internacional "La ciudad de los niños" en efecto reforzará las actuaciones que el Ayuntamiento de Burgos realizará para fomentar este programa de Movilidad a pie a los colegios, pero también es pertinente añadir la necesidad de adhesión del Ayuntamiento de Burgos a la Red de Ciudades que Caminan ya que puede aportar apoyo técnico para realizar estos programas concretos. Proponemos incluir una referencia en este sentido.

Finalmente, proponemos eliminar la frase del último párrafo del subapartado 9.7.2.1 de página 357: "Para cada colegio se definirán dos itinerarios: uno para desplazarse andando y otro para la bicicleta". Por un lado, estamos en una medida relacionada con el fomento de la movilidad a pie. Por otro lado, no es estrictamente necesario la existencia de rutas en bici si comprometen a la movilidad a pie y no existen vías específicas.

- PIP8 Fomento de programas de calidad del espacio peatonal y de la movilidad sostenible para otros grupos objetivo

Este es un ámbito de trabajo muy concreto sobre el que cabría hacer bastantes matizaciones. En cualquier caso, parece razonable abordar las necesidades peatonales de las personas en estas franjas de edad.

- PIP9 Fomento de la movilidad urbana vertical

Medida relacionada con facilitar la permeabilidad peatonal en la ciudad. Felicitamos la inclusión de esta medida que favorece que haya un trasvase modal de coche a desplazamiento a pie que, en cualquier caso, habría que evaluar periódicamente a través de un indicador apropiado.

Sugerimos incorporar una alusión a la nueva Orden TMA/581/2021 junto a la Orden VIV/561/2010 a la que va a sustituir a partir de enero del próximo año (página 364).

ALEGACIÓN ESPECÍFICA UNDÉCIMA. Sobre el capítulo 10, Seguridad Vial

La seguridad vial ha de abordarse desde la perspectiva de la pacificación del tráfico que favorece un diseño más acorde a las necesidades de las personas y determina otras prioridades del espacio público. Insistimos en la conveniencia de reestructurar los epígrafes, de acuerdo con la alegación general tercera.

Respecto al último párrafo de la introducción del capítulo (pág. 367), proponemos modificar la primera parte de la siguiente forma: “Dentro de este objetivo se considera especialmente relevante reducir el número de atropellos y lesiones a peatones realizando un gran esfuerzo en los cruces peatonales de la ciudad donde se registran 7 de cada 10 atropellos en los últimos años”.

En la página 368, en el primer punto de los objetivos principales, se alude a los tramos de concentración de accidentes. Pensamos que esta referencia no se adecúa a la realidad del municipio y además se trata de un concepto (con definición específica) de la seguridad vial en carretera, no en espacios urbanos. Sugerimos su eliminación si en el municipio no existen y sustituir por “puntos donde se producen de forma frecuente los siniestros viales”.

- 10.1.SV1 Reducción de la inseguridad peatonal en los diferentes cruces de las vías urbanas

Toda la medida se sustenta en unos fundamentos de carreteras (todo lo redactado en páginas 370 y 371).

Respecto al plan de acciones cabe señalar que la mejor protección para el peatón es el diseño favorable al modo peatonal. Es decir, todo lo que este PMUS ha planteado en anteriores capítulos, como el mal llamado de Itinerarios Peatonales. La protección consistente en separar flujos a través de vallas u elementos físicos perpetúa el modelo de la prioridad vehicular y presenta técnicas de efectos perversos bien conocidos. Es más apropiado reforzar un diseño sustentado en la pacificación del tráfico.

Proponemos un cambio en la parte final del primer punto del subapartado 10.1.2.3, introduciendo lo siguiente: "facilite la intervisibilidad conductor-peatón".

- 10.1.SV2 Mejora de la seguridad de los ciclistas y usuarios de VMPs en los encuentros con otros modos de transporte

Pensamos que el resultado de la encuesta de percepción de inseguridad vial detectada por los ciclistas, en relación con que el peatón es un problema, al invadir vías ciclistas, tiene mucho que ver con que buena parte de estas, son acera-bici. De modo, que no se puede obviar esta realidad a la hora de tomar decisiones de mejora, pues de otra forma se estaría trocando la realidad por cierta percepción.

- 10.1.SV3 Supresión de la pintura de paso en los pasos de peatones

No estamos en absoluto de acuerdo con esta medida. Proponemos su eliminación completa. Los pasos de peatones cobran pleno significado con el diseño apropiado y normado. Téngase en cuenta:

- Adecuación a la normativa de tráfico: artículo 55 del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el real decreto legislativo 6/2015 de 30 de octubre, que establece:

1. Reglamentariamente se establecerá el Catálogo Oficial de Señales de la Circulación y Marcas Viales, de acuerdo con las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia.

2. Dicho Catálogo especificará necesariamente la forma, color, diseño y significado de las señales, así como las dimensiones de las mismas en función de cada tipo de vía y sus sistemas de colocación.

3. Las señales y marcas viales deberán cumplir las especificaciones que reglamentariamente se establezca.

- Por su parte, el artículo 134 del Reglamento General de circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, establece en su apartado 3:

"Las señales que pueden ser utilizadas en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial deberán cumplir las normas y especificaciones que se establecen en este reglamento y en el Catálogo oficial de señales de circulación."

- A su vez, el artículo 168, apartado c) del texto reglamentario define la marca transversal "marca de paso para peatones" como:

"c) marca de paso para peatones: una serie de líneas de gran anchura dispuestas sobre el pavimento de la calzada en bandas paralelas al eje de ésta y que forman un conjunto transversal a la calzada, indica un paso para peatones, donde los conductores de vehículos o animales deben dejarles paso. No podrán utilizarse líneas de otros colores que alternen con las blancas" (Ver dibujo).

- Y es necesario señalar que el Anexo I de dicho reglamento establece que el Catálogo oficial de señales de circulación está constituido, entre otros documentos, por la norma de carreteras 8.2 –IC Marcas Viales de a instrucción de Carreteras aprobada por Orden de 16 de julio de 1987.

Además, los titulares de las vías son responsables del mantenimiento de las señales: el artículo 57 del texto refundido señala:

"1. Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación, y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales."

Según informe de 24 de febrero de 2020 del Jefe de Unidad de Normativa de la Dirección General de Tráfico relativo a marcas no normativas sobre pasos de peatones, se señalaba lo siguiente: "Los titulares de las vías, como responsables de la señalización, deben de tener en cuenta las consecuencias derivadas de una posible falta de comprensión de la señalización no ajustada a la normativa vigente, en caso de un hipotético accidente".

Por lo tanto, téngase en cuenta estas consideraciones como justificación de la alegación que requiere la eliminación de la medida 10.1.SV3.

TODO ESTE TEXTO DE 52 PÁGINAS CONSTITUYE EL DOCUMENTO DE ALEGACIONES DE *ANDANDO BURGOS* QUE SE PRESENTA EN TIEMPO Y FORMA, EN BURGOS A 17 DE DICIEMBRE DE 2021.

Fdo. Félix Martínez Gutiérrez

Presidente de *Andando Burgos*