



Santa Cruz de Tenerife
AYUNTAMIENTO

Proceso participativo de la Redacción de la Ordenanza municipal de movilidad de Santa Cruz de Tenerife- Consulta pública previa



Índice

1.	Antecedentes.....	2
2.	Análisis de las aportaciones en la fase de consulta pública previa	2
2.1.	Sobre la velocidad.....	3
2.2.	Sobre las infraestructuras y red viaria local	3
2.3.	Sobre la circulación.....	4
2.4.	Sobre la parada y el estacionamiento	5
2.5.	Sobre la seguridad	6
3.	Conclusiones.....	6



1. Antecedentes

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, de conformidad con el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, ostenta la facultad de ejercer como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas la regulación del tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad en el ámbito de tu término municipal.

Por la Alcaldía, se ha acordado iniciar los trámites para dotar al municipio de Santa Cruz de Tenerife de una nueva Ordenanza Municipal de Movilidad.

De conformidad con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que regula la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos, *“con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de: a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa; b) La necesidad y oportunidad de su aprobación; c) Los objetivos de la norma; d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.”*

En este sentido, con fecha 01 de septiembre de 2022, se articuló a través del portal web del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el preceptivo trámite de consulta pública previa. La duración del referido trámite fue de un mes a contar desde el día siguiente al de publicación en la página web, terminando dicho plazo el 30 de septiembre de 2022.

2. Análisis de las aportaciones en la fase de consulta pública previa

Una vez concluido el periodo de consulta pública previa, a continuación, se procede a realizar un análisis de las propuestas presentadas por los interesados.

Así, se han recibido un total de 34 comentarios y opiniones por parte de los interesados que se han distribuido entre los diferentes apartados recogidos en la web como sigue:

- *Problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa* (14 comentarios)
- *Necesidad y Oportunidad de su aprobación* (6 comentarios)
- *Objetivos de la norma* (3 comentarios)
- *Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias* (11 comentarios).

El extracto completo de la totalidad de los comentarios recibidos y puestos a debate se pueden encontrar en el Anexo del presente documento y en la página web del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en el siguiente link:

<https://www.santacruzdetenerife.es/participa/legislation/processes/24/debate>





A la vista de lo expuesto, tras analizar las aportaciones recibidas, en atención a su contenido, se ha realizado una clasificación de las mismas:



2.1. Sobre la velocidad

Fueron las siguientes:

- Con carácter general, se solicita reducir la velocidad de los vehículos en toda la ciudad. También se pide conseguir una pacificación real del tráfico en la ciudad: creación de más zonas 20 y 30 km/h.
- En este sentido, reiteradamente, se indica que se debería reducir la velocidad del tráfico a 20km/h en zonas escolares.

Las propuestas relativas a la moderación de las velocidades de circulación en las vías urbanas serán tenidas en cuenta por parte del Ayuntamiento especialmente en las zonas de convivencia modal y en las zonas escolares dentro del término municipal.

La delimitación de zonas 30 y 20 a lo largo de la ciudad se recibe con aceptación por la ciudadanía, quien propone la ampliación de estas zonas a diferentes barrios, complementándolas con otras actuaciones, como la adecuada transformación física de la calzada y las aceras, en orden a dar una verdadera prioridad a los peatones.

En general, se asumen la mayoría de las propuestas en cuanto coinciden con la política de la Concejalía competente en materia de Movilidad, que apuesta por la ampliación paulatina de esta medida de calmando de tráfico.

2.2. Sobre las infraestructuras y red viaria local

Fueron las siguientes:

- En determinadas zonas de la ciudad, se solicita el estrechamiento de carriles para los coches y ensanche de aceras. Se solicitan la segregación de vías urbanas con intensidades de tráfico elevadas.





- *Además de radares y vigilancia policial, se solicita la implementación de medidas urbanísticas para garantizar una pacificación del tráfico real (badenes, estrechamiento de carriles de tráfico aprovechando de paso para ampliar aceras, creación de pequeños giros en calles largas mediante colocación de bolardos, jardineras,...).*
- *Se propone como mejor solución para la reducción de la velocidad de los vehículos en la Rambla Santa Cruz, aumentar el ancho de la acera.*
- *Se pide la creación de una red de carriles bici.*
- *Se solicita mejorar el asfaltado de las vías urbanas y eliminar los badenes en el centro de los carriles.*

En relación con las propuestas sobre la creación o modificación de las infraestructuras viarias urbanas, la mayoría de las aportaciones de los usuarios giran en torno al estrechamiento o aumento de las vías o aceras, en función de la necesidad de paso de los peatones o de los vehículos según sus dimensiones y/o características. En este sentido, cabe indicar que estas aportaciones no tienen cabida en el contenido de la presente Ordenanza, por no ser el instrumento adecuado para definir las, siendo asumibles por el correspondiente órgano competente del municipio.

No obstante, numerosas propuestas giran en torno a la creación y mejora de los carriles bicis, en los que se prime la seguridad de sus usuarios, así como en la conservación y el adecuado mantenimiento y señalización de estos. Todas estas aportaciones, serán tenidas en cuenta en el futuro texto en cuanto a que se contemplará una regulación que prime la seguridad de los usuarios de las bicicletas.

2.3. Sobre la circulación

Se extraen las siguientes aportaciones:

- *Se solicita dar prioridad de paso en las vías principales de circulación para evitar retenciones y accidentes por incongruencias entre el “sentido común” y la señalización.*
- *Reiteradamente, se insiste en no limitar a determinadas calles o vías la circulación de VMP o bicicletas. Se recomienda que se establezca la circulación de estos medios de movilidad por en medio del carril y no por el borde.*
- *Se solicita que los menores de 12 años y acompañantes puedan circular por las aceras con bicicletas adecuando su velocidad a la de los peatones.*
- *Se solicita la inclusión de la posibilidad de circular con bicicletas y VMP por parques, alamedas, zonas y calles peatonales y ramblas.*
- *Se señala que, en relación a la regulación de la bici, las ordenanzas de los distintos municipios de la isla no deberían diferir, para no crear confusión e inseguridad normativa para los ciudadanos al desplazarse en bicicleta entre los diferentes municipios. Por tanto, la ordenanza de Santa Cruz debería amoldarse, a lo ya estipulado por el Cabildo.*
- *Se señala que se duda de la legalidad de que un patinete o una bicicleta pueda circular por las mismas vías de circulación que los coches y motos.*





En relación con la regulación de la circulación de los diferentes modos de transporte dentro del término municipal, las aportaciones de la ciudadanía se centran en regular la prioridad de tránsito en determinadas vías y, especialmente, en la circulación de las bicicletas, ciclos y VMP en los diferentes tipos de vías urbanas.

En primer lugar, cabe poner de relieve la preocupación ciudadana por garantizar la prioridad peatonal en las ciudades frente a la ocupación desmedida del espacio por parte de los vehículos a motor, por lo que estas aportaciones coinciden con el espíritu que se pretende trasladar a la nueva norma en dónde se fijarán los criterios más adecuados para garantizar esa convivencia modal entre el peatón y los diferentes modos de transporte, dando prioridad al peatón en las frente al resto de vehículos.

En segundo lugar, tras el análisis de las aportaciones, se ve una clara discrepancia en si permitir o no que las bicicletas, ciclos y VMP puedan circular por determinadas vías urbanas. En este sentido, de conformidad con lo establecido en la normativa nacional que regula la materia, la futura norma deberá proteger la seguridad de los peatones en las aceras, evitando que se produzca una invasión de las mismas. Por lo que respecta a las vías por donde deberán circular los VMP, la ordenanza contemplará una regulación en donde la circulación de estos vehículos se realice por las vías específicas en caso de existir y, en su ausencia, por la calzada.

2.4. Sobre la parada y el estacionamiento

Se extraen las siguientes aportaciones:

- Se solicita el estacionamiento en un lado de la calle en el barrio Salamanca, en las calles Primo de Ribera, Calvo Sotelo y Matilde Martin ya que son muy estrechas para aparcar en los dos lados de la calle.
- Se solicita que no se cobre por el estacionamiento en vía pública. Se solicita que se evite el abandono de vehículos en la vía pública.
- Se solicita la disponibilidad de lugares aptos para estacionar bicicletas y VMP que eviten su robo o daños por vandalismo.
- Se solicita limitar el aparcamiento libre e indiscriminado en el espacio público: creación de zonas azules, limitación de entrada de vehículos a la ciudad, fomento de intercambiadores y del transporte público.
- Se solicita mejorar las zonas de aparcamiento que existen añadiendo arcos para poder anclar las motos y evitar el elevadísimo e imparable número de robos de estos vehículos. Se solicita también que se permita aparcar en aceras donde el espacio útil peatonal lo permita sin interferir en el tránsito.

En relación con las aportaciones sobre los estacionamientos de los diferentes vehículos en la ciudad, un amplio número de propuestas versan sobre la creación de lugares aptos y seguros para estacionar las bicicletas, VMP, motocicletas y ciclomotores, que eviten así su robo o daño por vandalismo. En este sentido, se valoran positivamente las aportaciones recibidas y se tendrá en cuenta la regulación del estacionamiento de estos vehículos para que los usuarios los puedan estacionar de una forma segura, atendiendo a las competencias propias de movilidad, sin perjuicio de las que son inherentes a infraestructuras y urbanismo.

Por lo que respecta a las propuestas de estacionamiento limitado o de pago por uso, cabe indicar que la Concejalía las asumirá en todo aquello que esté relacionado con los objetivos de la ordenanza en materia de regulación relativa al fomento de la rotación y a la ampliación de las zonas de estacionamiento limitado en función del uso y la demanda.





2.5. Sobre la seguridad

Fueron las siguientes aportaciones:

- *Se comenta que la duración de los semáforos en verde debiera permitir que los vehículos más lentos, como una bicicleta o un VMP con velocidad máxima (técnica) de 20km/h también tengan tiempo de pasar todos los semáforos en verde de extremo a extremo de la vía. Se comenta que la sincronización con el tranvía debiera permitir la aplicación de esta medida para la fluidez del tráfico.*
- *Se solicita la inclusión de la obligación del cambio de carril para adelantar y separación de más de 1,5 metros para hacerlo.*
- *Se solicita la exigencia de la separación adecuada detrás (de bicicleta y VMP) manteniendo una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad que nunca podrá ser inferior a 5 metros.*

Con carácter general, en relación a las normas de seguridad, concretamente en lo referido a las distancias de seguridad prudencial entre vehículos, ya sea cuando se realiza un adelantamiento o entre dos vehículos en una misma vía, se atenderá a lo establecido en el Reglamento General de Circulación, en función de la tipología de la vía y del vehículo que cada caso, por lo que la presente Ordenanza deberá ir en línea con la regulación estatal establecida al respecto.

En relación con la duración y sincronización de los semáforos, esta propuesta no tiene cabida en la nueva ordenanza de movilidad, ya que no forma parte del contenido regulatorio de la misma.

3. Conclusiones

A la vista de las aportaciones realizadas en el proceso de consulta se extraen las siguientes aportaciones:

1. Tras analizar el contenido de los comentarios cabe destacar, con carácter general, la valoración positiva que tiene la participación realizada por todos los ciudadanos en esta primera fase del proceso regulatorio abordado por el Ayuntamiento.
2. En la nueva ordenanza se regulará y adquirirá especial relevancia la mejora de la seguridad vial y garantizar que el tránsito de peatones, la circulación de bicicletas, los vehículos de movilidad personal, así como los modos de transporte más sostenibles se realice de una forma adaptada, segura y eficiente, haciéndola compatible con los diferentes usos de la vía pública.
3. Se desea elaborar una ordenanza que adapte el marco jurídico actual a la vida cotidiana y a la problemática del municipio, de implementar medidas y mecanismos que den soluciones a problemas tales como el tráfico rodado, la alta velocidad en vías urbanas, el aparcamiento y las zonas de estacionamiento regulado, facilitar el uso peatonal y su convivencia con la circulación tanto de vehículos a motor como los vehículos sin motor, regular la circulación, así como de instrumentalizar las técnicas necesarias para satisfacer estos objetivos, junto con la concepción de una visión anticipada de las nuevas necesidades que puedan acontecer en el municipio.
4. El Ayuntamiento procederá a completar y adaptar a través de la nueva ordenanza toda la normativa estatal y autonómica vigente en materia de tráfico y movilidad, adecuándola a las características que le son propias dentro del término municipal de Santa Cruz de Tenerife.





5. Únicamente no se tendrán en cuenta las propuestas que no vayan en línea con el espíritu y la naturaleza de una ordenanza de movilidad y seguridad vial, o cuya regulación sea competencia de otra área u órgano municipal diferente.

