



## AL ALCALDE DEL AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID

Da. MARÍA JOSÉ LARENA GOROSTIAGA, con D.N.I. no XXXXXX, en nombre y representación de la **FEDERACIÓN PROVINCIAL DE ASOCIACIONES VECINALES Y DE CONSUMIDORES DE VALLADOLID "ANTONIO MACHADO"**, con CIF No G-47035076 y domicilio a efectos de notificaciones en calle Andrés de Laorden, s/n, 47003 Valladolid, ante usted comparecemos y de la forma más procedente en derecho, decimos:

En relación al anuncio de información pública aparecido en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid del 19 de noviembre de 2014, relativo a la aprobación inicial de la **"Ordenanza reguladora de la Movilidad en Bicicleta en el Término Municipal de Valladolid"**, en tiempo y forma, se formulan las siguientes

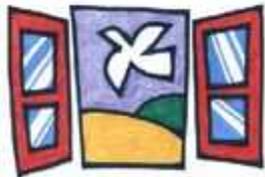
### ALEGACIONES:

En cuanto a la EXPOSICIÓN DE MOTIVOS donde se manifiesta:

- Que siendo el **Ayuntamiento competente para regular**, mediante una ordenanza municipal la circulación de vehículos y por ende el de la bicicleta para **favorecer la movilidad sostenible y en especial los medios de transporte de menor coste social, ambiental y energético**.
- Que para lograrlo **"contará con la participación de la sociedad en la toma de decisiones"**, dando así cumplimiento a los tratados internacionales relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental.
- Que el **Ayuntamiento dispone de herramientas como el PIMUVA, la Agenda Local 21**, etc., que le pautan los objetivos a conseguir en materia de Movilidad Sostenible
- Que **la bici es uno de los modos de transporte que más favorece y se ajusta a estos objetivos**,

La Federación Alega:

- **Que con la Ordenanza reguladora de la movilidad en bicicleta que se pretende aprobar, más que favorecer, condiciona y desmotiva uso.**
- Los argumentos que justifican esta presunción quedarán demostrados en las alegaciones referidas al articulado.
- **Hacer una Ordenanza específica para el uso de las bicicletas por el hecho de que hay que corregir "los efectos negativos de la circulación motorizada"**, entendemos que **no es argumento** suficiente, ni la hacen necesaria, ni tampoco **"responde al panorama actual de la movilidad en nuestra ciudad"**.
- La expectativa que había suscitado a los usuarios de la bici, motivada por **la dilatada espera a la que nos ha sometido la propia Federación Española de Municipios y Provincias**, que dice haber **"estado trabajando en la elaboración de una ORDENANZA MUNICIPAL TIPO DE LA FEMP, REGULADORA DEL TRÁFICO, SUS ASPECTOS DE MOVILIDAD, SU IMPACTO AMBIENTAL Y LA SEGURIDAD VIAL con el fin de que los ayuntamientos llevaran a cabo si se adecuaba a sus intereses la "transposición" del texto o parte de él en la forma que mejor se adaptara a sus necesidades"**, evidencia que **muy pocas soluciones han aportado o muy poco contenido de "su texto" ha "transpuesto" nuestro Ayuntamiento a la flamante y escueta Ordenanza que se nos presenta.**



- También en la **Exposición de Motivos** se afirma que **"es la sociedad la que ha demandado para su convivencia una regulación y una armonización"** y que por ello **"no pueden demorarse ya que pondrían en peligro la continuidad de un cambio de cultura iniciado"** y que **"al menos, suaviza las externalidades negativas producidas por el modelo de movilidad vigente"**. Dicho así parece que dice algo.
- **La carga lingüística con la que se nos obsequia en los textos** y que nosotros hemos resaltado en negrilla y entrecorriendo, sobremanera cuando dice que **"suaviza las externalidades negativas"** (qué rebuscado, qué preciso y qué ambiguo a la vez), **bien se merecían una Ordenanza de mayor porte y contenido** pero, después de leerla y **descartando preámbulos, definiciones y reiteraciones** al estar regulado ya en el "Reglamento de Circulación", **la citada Ordenanza se nos queda en nada; difícilmente da para un par de folios.**

Por ello **alegamos** que para este viaje sobran tantas alforjas. Dicho de otro modo, en lugar de hacer una nueva ordenanza, **bien pudiera haberse recogido con una simple actualización de la que está en vigor**, o incluso, **anularla e incorporar las escasas novedades que aporta al Reglamento Municipal de tráfico**, aparcamiento, circulación y seguridad vial.

En la misma Exposición de Motivos **se asevera que "se plantea esta Ordenanza con el objetivo de seguir fomentando el uso de la bicicleta..."** desde nuestra óptica entendemos que **tal afirmación no se sustenta**. Si realmente somos europeos, **miremos a Europa para comprobar que allí prima la cultura y sus ordenanzas permiten el uso compartido de aceras, calzadas, sentidos contrarios**, etc. etc. y de ese modo las ciudades alcanzan niveles de convivencia notables; no desde las prohibición.

Nota previa:

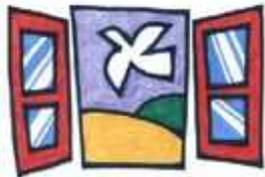
- Cada alegación queda estructurada en tres partes:
  1. TEXTO APROBADO INICIALMENTE
  2. TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR
  3. TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES

## **ALEGACIÓN PRIMERA**

### **TEXTO APROBADO INICIALMENTE**

Artículo 1.- Normas generales.

1. Como norma general las bicicletas circularán obligatoriamente por la calzada, permitiéndose la circulación en paralelo, especialmente en el viario incluido dentro de las "ZONA a 30" y del señalizado como "Calle residencial" mediante señal 5-28 y que conlleva la limitación de velocidad a 20 Km/h.
2. Las bicicletas circularán obligatoriamente por los carriles reservados para bicicletas cuando estén debidamente señalizados mediante la señal R-407 a, respetando la señalización, ordenación del tránsito y las normas de prioridad de paso previstas para el resto de usuarios de la vía.
3. Las bicicletas también podrán circular, excepto en momentos de aglomeración peatonal y siempre respetando la prioridad de los peatones, por:
  - a. Los arcenes, en su caso.



b. Parques públicos.

TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR:

En referencia al ART.- 1, Puntos 1, 2 y 3

- **Se propone simplificar y reorganizar** del siguiente modo:

1. Como norma general las bicicletas circularán:

- obligatoriamente por la calzada, cuando no existan carriles bici, permitiéndose la circulación en paralelo, especialmente en el viario incluido dentro de las "ZONA a 30" y del señalizado como "Calle residencial" mediante señal 5-28 y que conlleva la limitación de velocidad a 20 Km/h.
- ~~2. Las bicicletas circularán obligatoriamente~~ por los carriles reservados para bicicletas cuando estén debidamente señalizados mediante la señal R-407 (y cuando un carril bici no disponga de esa señalización ¿podrá circular?), respetando la señalización, ordenación del tránsito y las normas de prioridad de paso previstas para el resto de usuarios de la vía (esta advertencia no es exclusiva de ciclistas, por ello sobra en esta Ordenanza, pues es para todos los conductores de vehículos)
- ~~3. Las bicicletas también podrán circular,~~ **excepto en momentos de aglomeración peatonal y siempre respetando la prioridad de los peatones, por:**

a. Los arcenes, en su caso. **(Desconocemos cuantas aglomeraciones de peatones se habrán contabilizado a lo largo de la historia en los arcenes)**

b. Parques públicos **(Seguramente lo de "aglomeración" es en referencia sólo a este "apart. b.- Parques públicos)**

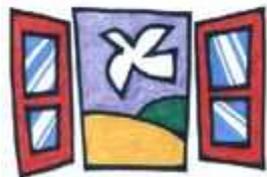
Atención.- **Puede ser de mayor riesgo para la seguridad peatonal** y en mayor medida para los peques que retozan alegremente en los parques, el hecho de que se autorice la circulación en bicicleta por ellos, que hacerlo por aceras de 20, 30 y 40 metros de ancho como es el caso del Paseo Zorrilla.

TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES:

1. Como norma general las bicicletas circularán:

- obligatoriamente por la calzada, cuando no existan carriles bici, permitiéndose la circulación en paralelo,
- Por los carriles reservados para bicicletas cuando estén debidamente señalizados mediante la señal R-407 e incluso cuando no lo estén.
- **excepto en momentos de aglomeración peatonal y siempre respetando la prioridad de los peatones, por los arcenes y parques públicos.**

2. Se entenderá que hay aglomeración cuando el ciclista con marcha reducida o moderada por los parques, circule con riesgo de colisionar o molestar al peatón.



3. Los ciclistas que circulen por la calzada, lo harán preferentemente por los carriles más próximos a las aceras, pudiendo ocupar la parte central de estos. En el caso de giro autorizado a la izquierda, podrán hacer uso de los carriles de giro que les faciliten esa acción con la máxima precaución.

### **ALEGACIÓN SEGUNDA**

#### *TEXTO APROBADO INICIALMENTE*

4. A los efectos expresados en este artículo, se entenderá que hay aglomeración cuando no sea posible conservar 1 metro de distancia entre la bicicleta y los peatones que circulen, o circular en línea recta 5 metros de manera continuada y preferentemente por el centro de la vía.

#### *TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR*

4. A los efectos expresados en este artículo, se entenderá que hay aglomeración cuando no sea posible conservar 1 metro de distancia entre la bicicleta **(en todos sus extremos)** y los peatones que circulen, o circular en línea recta 5 metros de manera continuada y preferentemente por el centro de la vía. **(Qué indefinición. Y si el ciclista pasea solo por el parque y de repente aparece y se cruza un solo peatón por delante de la bici, pongamos a menos de 5 metros de distancia, ¿También se conceptúa como aglomeración? Para definir aglomeración de ese modo es mejor no decir nada. No tendrá que ver algo la velocidad?)**

#### *TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES*

**4. Los carriles bici implantados en la acera deberán estar perfectamente señalizados, extremando las precauciones los ciclistas y no pudiendo superar una velocidad aproximada de 10 Km/h.**

### **ALEGACIÓN TERCERA**

#### *TEXTO APROBADO INICIALMENTE*

5. Los ciclistas que circulen por la calzada, lo harán preferentemente por los carriles más próximos a las aceras, pudiendo ocupar la parte central de éstos, y gozarán de las prioridades de paso que tienen los vehículos según las vigentes normas de tránsito. En el caso de giro autorizado a la izquierda, los ciclistas podrán hacer uso de los carriles de giro que sean procedentes.

#### *TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR*

5. Los ciclistas que circulen por la calzada, lo harán preferentemente por los carriles más próximos a las aceras **(salvo cuando pretendan girar a la izquierda que, con precaución se situarán sobre ese carril. Falta definición)**, pudiendo ocupar la parte central de éstos (**estos** es un pronombre que sustituye a "carriles" y al no haber probabilidad de equívocos, no lleva tilde), y gozarán de las prioridades de paso que tienen los vehículos según las vigentes normas de tránsito **(si tienen prioridad, no es que gocen o no, es que es de "cajón", por ello debería suprimirse el último párrafo... "Y gozarán...")**. En el caso de giro autorizado a la izquierda, los ciclistas podrán hacer uso de los carriles de giro que sean procedentes **(Definir: ¿a partir de cuántos metros deberán situarse sobre el carril izquierdo?)**



*TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES*

5. Los ciclistas que circulen por la calzada, lo harán preferentemente por los carriles más próximos a las aceras, **salvo cuando pretendan girar a la izquierda que, con precaución se situarán sobre ese carril**, pudiendo ocupar la parte central de estos.

**ALEGACIÓN CUARTA**

*TEXTO APROBADO INICIALMENTE*

7. Los carriles bici implantados en la acera deberán estar perfectamente señalizados, extremando las precauciones los ciclistas y no pudiendo superar la velocidad de 10 Km /h.

*TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR*

7. Los carriles bici implantados en la acera deberán estar perfectamente señalizados, extremando las precauciones los ciclistas y no pudiendo superar la velocidad de 10 Km

**Se propone eliminar el Punto 7 en su totalidad, habida cuenta de que el artículo primero no autoriza la circulación de las bicicletas por las aceras o por el contrario, que sería lo lógico, corregir el artículo 1 para permitirlo.**

**Dicho de otro modo, para ser consecuentes con lo que propone la Ordenanza a la fecha, o se autoriza la circulación de bicis por las aceras o habrá que eliminar todos los carriles bici actuales ubicados sobre las mismas, incluso su señalización.**

*TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES*

7. Las bicicletas podrán circular por aquellas aceras cuya anchura tenga al menos 3 metros y siempre que cuenten con la señalización oportuna. extremando las precauciones y no pudiendo superar una velocidad aproximada de 10 Km

**ALEGACIÓN QUINTA**

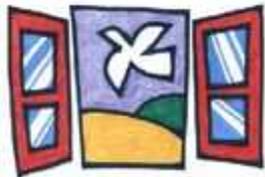
*TEXTO APROBADO INICIALMENTE*

8. En ningún caso las bicicletas podrán circular por los carriles reservados a los vehículos del operador del transporte público urbano colectivo de la ciudad.

*TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR*

8. En ningún caso las bicicletas podrán circular por los carriles reservados a los vehículos del operador del transporte público urbano colectivo de la ciudad.

**¿Estamos seguros de que todos los ciclistas saben lo que significa el enunciado que se propone: "carriles reservados a los vehículos del operador del transporte público urbano colectivo de la ciudad"?**



*TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES*

8. En ningún caso las bicicletas podrán circular por los carriles cuya señalización lo prohíba.  
**O por mejor decir, se propone eliminar este punto porque no aporta nada específico para los usuarios de las bicicletas.**

**ALEGACIÓN SEXTA**

*TEXTO APROBADO INICIALMENTE*

**Artículo 2.- Prioridad de paso de ciclistas.**

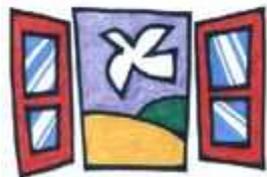
1. Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:
  - a. Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
  - b. Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, haya un ciclista en sus proximidades y su movimiento haga previsible una confluencia de trayectorias.
  - c. Cuando circulando en grupo, el primer ciclista haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

*TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR*

1. Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:
  - a. Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados. **(Para circular las bicis por los arcones, ¿tendrán que estar expresamente señalizados como se indica?) Y en el supuesto de que no esté señalizado ¿no podrá circular por ellos?**
  - b. Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, haya un ciclista **(o varios)** en sus proximidades y su movimiento haga previsible una confluencia de trayectorias.
  - c. Cuando circulando en grupo, el primer ciclista haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

*TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES*

1. Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:
  - a. Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
  - b. Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, haya un ciclista **(o varios)** en sus proximidades y su movimiento haga previsible una confluencia de trayectorias.
  - c. Cuando circulando en grupo, el primer ciclista haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.



### **ALEGACIÓN SÉPTIMA**

#### *TEXTO APROBADO INICIALMENTE*

Artículo 3. Interacción entre bicicletas y vehículos a motor.

1. Los conductores de vehículos motorizados que tengan que adelantar a un ciclista lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación, si procede o dejando un espacio lateral mínimo de 1,5 metros entre la bicicleta y el vehículo. Los conductores de vehículos motorizados, cuando estén circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional que nunca podrá ser inferior a 3 metros.
2. Los vehículos a motor y ciclomotores no podrán circular, estacionar ni detenerse en los carriles reservados para bicicletas

#### *TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR*

1. Los conductores de vehículos motorizados que tengan que adelantar a un ciclista lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación, si procede o dejando un espacio lateral mínimo de 1,5 metros entre la bicicleta y el vehículo. Los conductores de vehículos motorizados, cuando estén circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional que nunca podrá ser inferior a 3 metros. **(El párrafo anterior sobra en su totalidad pues hace referencia al comportamiento que han de tener solo los conductores de vehículos motorizados y eso ya está determinado en el Reglamento de Tráfico)**
2. Los vehículos a motor y ciclomotores no podrán circular, estacionar ni detenerse en los carriles reservados para bicicletas. **(más de lo mismo; este punto atañe a conductores de vehículos a motor)**

#### *TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES*

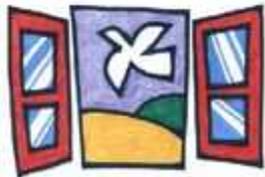
**Artículo 3. Interacción entre bicicletas y vehículos a motor.** (solo informa a otros conductores)  
**Eliminado.**

### **ALEGACIÓN OCTAVA**

#### *TEXTO APROBADO INICIALMENTE*

Artículo 4.- Otras normas en la circulación de bicicletas.

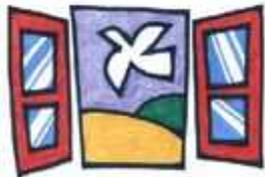
1. Como norma general se considerará prohibido:
  - a. Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda.
  - b. Transportar a otra persona, excepto en el caso de adultos a menores de 7 años provistos de casco homologado en sillitas asimismo homologadas.
  - c. Soltar el manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra.
  - d. Cogerse a otros vehículos para ser remolcados.
  - e. Circular zigzagueante entre vehículos o peatones.
  - f. Circular utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.



- g. Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.
2. Las bicicletas tendrán que llevar un timbre, y cuando circulen de noche disponer de luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y los homologados que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.
  3. Las bicicletas podrán llevar remolque, homologado, para el transporte de animales o mercancías, circulando de día y sin disminución de la visibilidad, y a velocidad moderada, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.

#### TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR

1. Como norma general se considerará prohibido:
  - a. Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda.
  - b. Transportar a otra persona, excepto en el caso de adultos a menores de 7 años provistos de casco homologado en sillitas asimismo homologadas.
  - c. Soltar el manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra. **(La expresión "soltar el manillar" pudiera ser entendida como "desmontar el manillar" por ello se sugiere modificar esa expresión, diciendo "prohibido soltarse del manillar")**
  - d. Cogerse a otros vehículos para ser remolcados.
  - e. Circular zigzagueante entre vehículos o peatones.
  - f. Circular utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
  - g. Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.
2. Las bicicletas ~~tendrán que llevar~~ **llevarán un timbre (que harán sonar para advertir a otras personas de su presencia a fin de garantizar la seguridad de ambos)**, y cuando circulen de noche disponer de luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales debidamente homologados que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.
3. Las bicicletas podrán llevar remolque, homologado, para el transporte de animales o mercancías, (ojo que existen y circulan bicis con carros homologados para llevar niños y aquí no figuran), circulando de día y sin disminución de la visibilidad, y a velocidad moderada, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.
4. **Añadir este punto:** Los ciclistas, preferentemente de noche, facilitarán su visibilidad con prendas claras o señalización específica: chalecos y/o bandas reflectantes, alertando de su presencia a otros conductores que circulen detrás de sus bicicletas.



*TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES*

**Artículo 4.- Otras normas en la circulación de bicicletas.**

1. Como norma general se considerará prohibido:
  - a. Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda.
  - b. Transportar a otra persona, excepto en el caso de adultos a menores de 7 años provistos de casco homologado en sillitas asimismo homologadas.
  - c. **Soltarse del** manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra.
  - d. Cogerse a otros vehículos para ser remolcados.
  - e. Circular zigzagueante entre vehículos o peatones.
  - f. Circular utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
  - g. Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.
  
2. Las bicicletas ~~tendrán que llevar~~ llevarán un timbre **que harán sonar para advertir a otras personas de su presencia a fin de garantizar la seguridad de ambos** y cuando circulen de noche ~~disponer~~ dispondrán de luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales debidamente homologados que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.
  
3. Las bicicletas podrán llevar remolque, homologado, para el transporte de **niños**, animales o mercancías, circulando de día y sin disminución de la visibilidad, y a velocidad moderada, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.
  
4. **Añadir este punto:** Los ciclistas, con independencia de los dispositivos luminosos exigidos para la bicicleta, preferentemente de noche, facilitarán su visibilidad con prendas claras o señalización específica: chalecos y/o bandas reflectantes, alertando de su presencia a otros conductores que circulen detrás de sus bicicletas.

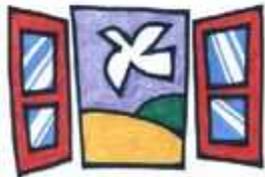
**ALEGACIÓN NOVENA**

*TEXTO APROBADO INICIALMENTE*

Artículo 5.- Estacionamiento de bicicletas.

1. Los estacionamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para éstas, recomendándose su correspondiente y adecuada señalización vertical.
  
- 2.- Las bicicletas se estacionarán en los espacios y elementos habilitados al efecto; cuando esto no sea posible y no exista un estacionamiento de bicicletas en un radio aproximado de al menos 50 metros, podrán estacionar en las aceras, áreas peatonales y paseos siempre que éstos dispongan de una anchura mínima de 3 metros y se mantenga un espacio libre mínimo de 1,8 metros una vez amarrada la bicicleta al elemento circunstancial de estacionamiento.

Está específicamente prohibido estacionar las bicicletas:



- a. En los elementos de regulación semafórica y del estacionamiento, incluidos los armarios y cajas de regulación, soportes de señalización y otros que por sus características y destinatarios pudieran verse perjudicados en su funcionalidad o dañada su integridad.
- b. Ante zonas donde haya reserva de cara y descarga en la calzada en horario dedicado a la actividad.
- c. En zonas de estacionamiento para personas con discapacidad.
- d. En zonas de estacionamiento expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad, centros o instalaciones públicas.
- e. Ante las salidas de emergencia de locales destinados a establecimientos de pública concurrencia, durante las horas de actividad.
- f. En paradas de transporte público.
- g. En pasos para peatones.
- h. En los espacios habilitados para el estacionamiento de las bicicletas públicas de préstamo.
- i. En los elementos adosados a las fachadas.
- j. En construcciones o elementos informativos asociados a museos, edificios y otras construcciones históricas que puedan dañar o generar un impacto visual negativo.

#### TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR

2.- Las bicicletas se estacionarán en los espacios y elementos habilitados al efecto; cuando esto no sea posible y no exista un estacionamiento de bicicletas en un radio aproximado de al menos 50 metros, podrán estacionar en las aceras, áreas peatonales y paseos siempre que éstos dispongan de una anchura mínima de 3 metros y se mantenga un espacio libre mínimo de 1,8 metros una vez amarrada la bicicleta al elemento circunstancial de estacionamiento.

#### **Lo harán preferentemente**

- **en sentido longitudinal a la acera a fin de entorpecer lo menos posible el tránsito peatonal.**
- **Se evitará siempre que sea posible amarrar la bici a las fachadas de los edificios para no perjudicar a las personas invidentes.**

#### TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES

El que se ha indicado en el texto propuesto (**negrita**) para corregir.

#### **ALEGACIÓN DÉCIMA**

#### TEXTO APROBADO INICIALMENTE

Artículo 6.- Abandono de bicicletas.

En cuanto al abandono y a la retirada de vehículos se aplicará a las bicicletas, especialmente cuando causen deterioro del patrimonio público por encontrarse amarradas a lugares donde está específicamente prohibido hacerlo. Se considera una bicicleta abandonada, aquella que presente deterioro que impida su uso.

#### TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR

En cuanto al abandono y a la retirada de vehículos se aplicará a las bicicletas, especialmente cuando causen deterioro del patrimonio público por encontrarse amarradas a lugares donde está específicamente



prohibido hacerlo. Se considera una bicicleta abandonada, aquella que presente deterioro que impida su uso (**después de comprobar que lleva amarrada x días, ya que puede darse el caso que su dueño la haya dejado por la mañana, le roben una rueda poco después y, además, venga la autoridad y al comprobar que su "deterioro por robo" impide el uso, se la retiren**).

#### *TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES*

En cuanto al abandono y a la retirada de vehículos se aplicará a las bicicletas, especialmente cuando causen deterioro del patrimonio público por encontrarse amarradas a lugares donde está específicamente prohibido hacerlo. **Se considera una bicicleta abandonada, aquella que presente deterioro que impida su uso (después de comprobar que lleva amarrada x días)**

**En el supuesto de que la autoridad retire la bici por considerar que está abandonada, se colocará una pegatina en el lugar del suceso para advertir al propietario y proceda en consecuencia.**

#### **ALEGACIÓN UNDÉCIMA**

##### *TEXTO APROBADO INICIALMENTE*

Artículo 7.- Menores de 16 años.

Los conductores de bicicletas menores de 16 años deberán llevar, en cualquier caso, casco homologado.

##### *TEXTO PROPUESTO PARA CORREGIR*

Los conductores de bicicletas menores de 16 años ~~deberán llevar, en cualquier caso,~~ llevarán siempre puesto el un casco homologado.

##### *TEXTO RESULTANTE POSTERIOR A LAS CORRECCIONES*

**Los conductores de bicicletas menores de 16 años llevarán siempre puesto un casco homologado.**

A la vista de las anteriores alegaciones,

#### **SOLICITA:**

Que, teniendo por presentado este escrito y por formuladas las alegaciones que en él se contienen, sean tenidas en consideración y modificada la ordenanza en el sentido en ellas señalado.

En Valladolid, a 5 de diciembre de 2014.

Firmado: María José Larena Gorostiaga