

PROPUESTAS PARA MODIFICAR EL BORRADOR DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN DE PEATONES, CICLISTAS, MOVILIDAD COMPARTIDA Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD URBANA

ASOCIACIONES QUE FIRMAN ESTE DOCUMENTO:

Asociación para la movilidad personal y ecológica de Granada (AMPEG)

Asociación Por un Realejo Habitable

Biciescuela Granada

Camina Granada

Club Patinamos

Ecologistas en Acción

Enbicielectrica.com

La Biciclona

Granada, a 1 de febrero de 2019

ÍNDICE

1. SUGERENCIAS PARA MEJORAR EL BORRADOR DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN DE PEATONES, CILISTAS, MOVILIDAD COMPARTIDA Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD URBANA.....	1
2. PROPUESTAS PARA MODIFICAR EL TEXTO DEL BORRADOR.....	2
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	11

1. SUGERENCIAS PARA MEJORAR EL BORRADOR DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN DE PEATONES, CICLISTAS, MOVILIDAD COMPARTIDA Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD URBANA

Las asociaciones que firmamos este documento proponemos las siguientes dieciséis sugerencias para mejorar el borrador de la Ordenanza municipal de circulación de peatones, ciclistas, movilidad compartida y vehículos de movilidad urbana que fue presentado por el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Granada en la sesión del Observatorio de la Movilidad del 16 de noviembre de 2019. Las sugerencias que aquí exponemos están fundamentadas en las referencias bibliográficas que aparecen en al final de el presente documento:

1. Establecer el límite genérico de velocidad máxima en 30 Km/h en vías de un único carril por sentido de circulación y en el carril derecho de las vías de dos o más carriles por sentido de circulación.
2. Reconvertir las aceras bici, o carriles bici a cota de acera, en zonas peatonales: exclusivamente reservadas para el tránsito de peatones, vehículos de personas con movilidad reducida y patines, monopatines y similares de tracción humana.
3. Equiparar los vehículos de movilidad urbana (VMU) a las bicicletas y ciclos.
4. Permitir, en casos excepcionales, la circulación de patines y patinetes de tracción humana por calzadas y carriles limitados a 30 Km/h. Y, además, regular la circulación de estas formas de desplazamiento por las vías ciclistas para que estén en igualdad de condiciones que las bicicletas.
5. Generalizar la circulación en bicicleta o VMU por el centro del carril de la calzada que se esté usando en función del destino y de las condiciones del tráfico.
6. Obligar a los vehículos a motor a ocupar por completo el carril contiguo para adelantar a una bicicleta o un VMU.
7. Establecer que la distancia de seguridad que los vehículos a motor deben mantener en movimiento detrás de una bicicleta o un VMU nunca sea inferior a la longitud que ocupan dos turismos uno detrás de otro.
8. Permitir la circulación de bicicletas y de VMU en ambos sentidos en calles residenciales de un sentido limitadas a 10 Km/h o 20 Km/h.
9. Eliminar la exigencia a los conductores de bicicletas de pedaleo asistido y de VMU a tener documentación acreditativa sobre la homologación de su vehículo .

10. Eliminar los casos en los que las vías ciclistas son de uso obligatorio.
11. Eliminar la prohibición de circular en bici por la calzada a menores de 12 años.
12. Permitir la circulación en bici por la acera a menores de 12 años.
13. Permitir el transporte de menores de hasta 7 años y de mercancías en semibicis, remolques y semirremolques en horario nocturno mediante los accesorios de iluminación correspondientes.
14. Regular las características técnicas que deben cumplir los carriles bici.
15. Establecer los aparcamientos de bicicletas y VMU a cota de calzada.
16. Obligar a las empresas de servicios de movilidad compartida de bicicletas, VMU y aparatos similares a estar dotadas de bases fijas para el estacionamiento de estos vehículos a cota de calzada y a tener en la aplicación móvil de acceso a su servicio un sistema que obligue al usuario a estacionar el vehículo en una base fija para finalizar su uso.

2. PROPUESTAS PARA MODIFICAR EL TEXTO DEL BORRADOR DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN DE PEATONES, CICLISTAS, MOVILIDAD COMPARTIDA Y VEHÍCULOS DE MOVILIDAD URBANA

Las asociaciones que firmamos este documento solicitamos que las dieciséis sugerencias enumeradas anteriormente se materialicen mediante las siguientes trece modificaciones sobre el texto del borrador de la Ordenanza municipal de circulación de peatones, ciclistas, movilidad compartida y vehículos de movilidad urbana que fue presentado por el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Granada en la sesión del Observatorio de la Movilidad del 16 de noviembre de 2019.:

1. Añadir el siguiente título y artículo:

TÍTULO. VELOCIDAD MÁXIMA DE CIRCULACIÓN

Artículo. Límite genérico de velocidad máxima

El límite genérico de velocidad máxima será de 30 Km/h en vías de un único carril por sentido de circulación y en el carril más a la derecha de las vías con dos o más carriles por sentido de circulación. A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

La limitación genérica de velocidad máxima será de 20 Km/h en aquellas vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera. Además, se podrá reducir esta limitación de velocidad a 10 Km/h, previa señalización específica.

Se establecerán los mecanismos necesarios que controlen y hagan efectiva estas limitaciones de velocidad.

Excepcionalmente, se podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 Km/h, previa señalización específica.

TÍTULO II. PEATONES

Capítulo I. Tránsito peatonal

2. Añadir el siguiente párrafo en el Artículo 7:

Las aceras bici, o carriles bici a cota de acera, serán consideradas zonas peatonales: quedan exclusivamente reservadas para el tránsito de peatones, vehículos de personas con movilidad reducida y patines, monopatines y similares de tracción humana.

TÍTULO III. PATINES Y MONOPATINES CONVENCIONALES DE TRACCIÓN HUMANA

3. Sustituir el Artículo 10 por el siguiente texto:

Artículo 10. Circulación de patines y monopatines convencionales de tracción humana

Los patines, monopatines, patinetes o aparatos similares de tracción humana podrán transitar por aceras y zonas peatonales, zonas y calles residenciales, y vías ciclistas. En su tránsito, los patinadores deberán acomodar su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro.

De manera excepcional, los usuarios de patines, monopatines o aparatos similares de tracción humana podrán circular por la calzada y carriles limitados a 30 Km/h cuando no haya vía ciclista en la misma calle y circulen a tal velocidad que hacerlo por la acera resulte molesto para los peatones. En este caso, los patinadores circularán por el centro del carril más a la derecha de la calzada, respetarán la señalización y evitarán en todo momento causar molestias o peligro. Además, estarán equipados de casco homologado y, en horario nocturno y cuando las condiciones de

visibilidad lo exijan, de una prenda reflectante, una luz delantera blanca y una luz roja y un catadióptico del mismo color en la parte de atrás. Deberán incorporarse a la acera, zona peatonal, calle residencial o vía ciclista tan pronto como sea posible. Y , en ningún caso, se permite que sean arrastrados por otros vehículos.

TÍTULO IV. BICICLETAS Y CICLOS

Capítulo I. Circulación y uso de las bicicletas

4. Sustituir los artículos 13, 14, 15, 18 y 19 por los que se redactan a continuación:

Artículo 13. Zonas de circulación general.

Las bicicletas circularán por la calzada. Las vías ciclistas no son de uso obligatorio.

Con carácter general, se prohíbe la circulación de bicicletas por las aceras y zonas peatonales. Con carácter excepcional, los menores de 12 años podrán usar la bicicleta en aceras y zonas peatonales acomodando su marcha a la de los peatones y evitando en todo momento causar molestias. Podrán utilizar los pasos de peatones siempre y cuando transiten por el mismo a pie.

Se permite la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando la pendiente de la vía limite la velocidad de estos. En este caso, deberán circular en línea.

En aquellas vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera, limitadas a 20 Km/h o 10 Km/h, las bicicletas podrán circular en ambos sentidos de la marcha, excepto cuando exista una señalización específica que lo prohíba. Los vehículos que circulen en sentido propio tendrán preferencia frente a las bicicletas que lo hagan en sentido contrario.

Artículo 14. Circulación en vías ciclistas

Las aceras bici, o carriles bici a cota de acera, serán consideradas zonas peatonales: quedan exclusivamente reservadas para el tránsito de peatones, vehículos de personas con movilidad reducida, patines, monopatines y similares de tracción humana.

Los carriles bici deberán de estar a cota de calzada, ser unidireccionales, de una anchura no inferior a la de un carril de calzada estándar, separado del resto de

carriles por líneas longitudinales discontinuas y en las intersecciones estarán provistos de semáforos con doble ciclo semafórico, separando así los flujos del carril bici y de la calzada con el objeto de evitar colisiones en los giros a la derecha. En caso de coincidir su trazado con las líneas de transporte público, será de uso compartido con éste para facilitar la subida y bajada de pasajeros; y en caso de que su trazado coincida con un carril reservado para el transporte público, estará dispuesto contiguo a la izquierda de éste. Los carriles bici podrán ser usados por bicicletas, patines, monopatines y similares de tracción humana, así como por los VMU.

Las ciclo calles y los ciclo carriles podrán ser usados por cualquier vehículo y excepcionalmente, por los patines, monopatines y similares de tracción mecánica en las condiciones que indica el artículo 10 de esta ordenanza.

Artículo 15. Circulación en calzada.

Las bicicletas circularán por la parte central del carril de la calzada que estén utilizando en ese momento. En calles con dos o más carriles por sentido de circulación, circularán preferentemente por el carril situado más a la derecha, si bien podrán utilizar el resto de carriles del mismo sentido para facilitar el itinerario a realizar siempre que las condiciones de la vía y señalización se lo permitan.

Las bicicletas que quieran adelantar a vehículos motorizados, si las condiciones y la señalización de la vía se lo permiten, deberán hacerlo extremando las precauciones y ocupando el centro del carril contiguo.

Las bicicletas podrán hacer uso de las líneas de detención adelantada para vehículos de dos ruedas y, para ello, podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio para avanzar entre ellos de forma segura, extremen las precauciones y lo hagan a velocidad reducida. En ningún caso estará permitido rebasar por la derecha al vehículo que ocupa el carril situado más a la derecha.

En la circulación en rotondas el ciclista tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un ciclista el resto de vehículos reducirán la velocidad y evitarán cortar su trayectoria.

Las bicicletas tendrán permitida la circulación por los carriles reservados para el transporte público, debiendo favorecer el adelantamiento siempre que éste sea

posible en condiciones de seguridad. Con carácter excepcional, previo informe de los servicios técnicos municipales, el Ayuntamiento podrá prohibir, mediante la señalización debida, la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público.

Los vehículos motorizados que circulen detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad de la vía que, mientras vayan en movimiento, nunca deberá ser inferior a la longitud que ocupan dos turismos seguidos uno detrás de otro.

Quienes conduciendo vehículos motorizados quieran adelantar a un ciclista deberán extremar las precauciones, ocupando por completo el carril contiguo de circulación y dejando un espacio lateral suficiente que garantice la seguridad entre la bicicleta y el vehículo motorizado que pretenda adelantarla. En las calles de un único carril, los vehículos motorizados no podrán adelantar a la bicicleta, debiendo acomodar su velocidad a la de ésta.

Artículo 18. Limitaciones

Las bicicletas, ciclos y similares atenderán a lo establecido por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y por el Reglamento General de Circulación en cuanto a la prohibición del uso de cascos o auriculares, teléfonos móviles u otros dispositivos, así como en lo que se refiere a conducir habiendo consumido alcohol, drogas, o sustancias análogas. Además, también tendrán las siguientes limitaciones:

- Queda prohibido circular con bicicleta apoyando una única rueda, sin sujetar el manillar, transportando algún elemento que les dificulte la visibilidad o pongan en peligro a otros usuarios.
- No está permitido agarrarse a vehículos en marcha.

Artículo 19. Aparcamiento

Los aparcamientos establecidos para bicicletas estarán dispuestos a cota de calzada y dotados de parrillas en U invertida para su amarre.

En general, las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin. En los supuestos de no existir aparcamientos a la vista, las

bicicletas podrán ser amarradas a elementos del mobiliario urbano ubicados en zonas peatonales durante un plazo que en ningún caso podrá superar las 24 horas, siempre que con ello no se realice ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, ni se entorpezca el tránsito peatonal o de vehículos.

Las bicicletas que no necesiten de un sistema de amarre a otro objeto para ser aparcadas se estacionarán en batería a cota de calzada, en los espacios destinados al estacionamiento de vehículos.

Los ciclos de transporte de mercancías podrán usar el espacio de carga y descarga, previa autorización municipal.

5. Suprimir el artículo 16.

Capítulo II. Seguridad de los usuarios de bicicletas y ciclos

6. Sustituir el artículo 22 por el siguiente texto:

Artículo 22. Sillas y remolques

Las bicicletas podrán estar dotadas de elementos accesorios adecuados para el transporte de mercancías y menores tales como sillas acopladas, semibicis, remolques, semirremolques y resto de dispositivos debidamente certificados u homologados, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen, siempre que se cumplan las condiciones especificadas en este artículo.

Las personas mayores de edad, bajo su responsabilidad, podrán transportar, en los accesorios indicados anteriormente, a menores de hasta 7 años teniendo que llevar éstos, obligatoriamente, casco homologado.

Los remolques deberán contar con elementos reflectantes y una bandera de color llamativo y de suficiente altura para que los conductores se percaten de su existencia. En horario nocturno y cuando las condiciones de visibilidad lo exijan, deberán utilizar en la parte trasera luz roja y catadrióptico del mismo color.

Para el transporte de mercancías, la dimensión y la disposición de la carga se ajustará a lo establecido por los artículos 14 y 15 del Reglamento General de Vehículos.

Capítulo IV. Documentación

7. Suprimir el artículo 24.

TÍTULO V. VEHÍCULOS DE MOVILIDAD URBANA (VMU)

8. Sustituir todo el Título V por el siguiente contenido:

Artículo. Circulación y uso de Vehículos de Movilidad Urbana

Este título regula los usos y las condiciones de circulación de los vehículos de movilidad urbana (VMU). En esta ordenanza se entiende por VMU a aquellos monopatines, patines o aparatos similares con motor eléctrico que se definan como vehículos de movilidad personal (VMP) en el Reglamento General de Vehículos o, en su defecto, en la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, recogidos en el anexo II de esta ordenanza.

A efectos de esta ordenanza, los VMU quedarán asimilados a la figura de ciclo o bicicleta y estarán regulados por el título IV de la presente ordenanza, salvo el artículo 22 dedicado al transporte de personas y mercancías mediante sillas y remolques.

TÍTULO VI. EMPRESAS DE TIPO TURÍSTICO O DE OCIO Y ALQUILER

9. Introducir el siguiente párrafo en el Artículo 34:

Los servicios de las empresas de movilidad compartida de bicicletas, VMU y aparatos similares estarán dotados de bases fijas para su estacionamiento a cota de calzada. La aplicación móvil de acceso a estos servicios estará provista de un sistema que obligue al usuario a estacionar el vehículo en una base fija para finalizar su uso.

TÍTULO VII. RÉGIMEN SANCIONADOR

Capítulo II. Infracciones y sanciones

10. Modificar la primera de las infracciones leves de peatones establecidas en el apartado 1 del Artículo 38 para que quede de la siguiente manera:

Transitar a pie de manera continuada por las vías para ciclistas debidamente señalizadas, fuera de los lugares habilitados, salvo que se trate de una acera bici o un carril bici a cota de acera.

11. Sustituir el apartado 2 del Artículo 38 por el siguiente texto:

2. Bicicletas y ciclos

Se consideran infracciones leves:

- Las establecidas como leves en el artículo 75 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que estén directamente relacionadas con la bicicleta, así como aquellas tipificadas para todos los vehículos en general.
- Incumplir las normas contenidas en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial relativas a la bicicleta, y las relacionadas con los vehículos en general, que no se califiquen expresamente en dicha Ley como infracciones graves o muy graves.
- El incumplimiento de las distintas obligaciones y prohibiciones contenidas en esta Ordenanza en relación a las bicicletas que no estén tipificadas expresamente en la misma como infracciones graves.

Se consideran infracciones graves:

- Las establecidas como graves en el artículo 76 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que estén específicamente tipificadas para la bicicleta, así como las relativas a todos los vehículos en general.
- Circular en bicicleta por aceras o zonas peatonales.

Se consideran infracciones muy graves:

- Las establecidas como muy graves en el artículo 77 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que estén específicamente relacionadas con la bicicleta, así como las que afectan a todos los vehículos en general.

12. Modificar la última de las infracciones muy graves de patines y monopatines de tracción humana establecidas en el apartado 3 del Artículo 38 para que quede de esta manera:

Circular por la calzada, salvo en la excepción indicada en el artículo 10 de esta ordenanza.

13. Sustituir el apartado 4 del Artículo 38 por el siguiente texto:

4. Vehículos de movilidad urbana

En esta ordenanza se entiende por VMU a aquellos monopatines, patines o aparatos similares con motor eléctrico que se definan como vehículos de movilidad personal (VMP) en el Reglamento General de Vehículos o, en su defecto, en la Instrucción 16/V-124 de la Dirección General de Tráfico, recogidos en el anexo II de esta ordenanza.

A efectos de esta ordenanza, los VMU quedarán asimilados a la figura de ciclo o bicicleta y estarán regulados por el título IV de la presente ordenanza, salvo el artículo 22 dedicado al transporte de personas y mercancías mediante sillas y remolques. Las infracciones de los VMU quedarán recogidas en el punto 2 de este artículo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ayuntamiento de Granada. (2017). *Declaración institucional relativa a revisión del convenio de aplicación del Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) en la ciudad de Granada.*
- Ayuntamiento de Granada. (2018). *Aforos de bicicletas 2017.*
- Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI). (2016). *El CERMI reclama a los ayuntamientos que no permitan carriles-bici en las aceras.* Recuperado de: <https://www.cermi.es/es/actualidad/noticias/el-cermi-reclama-los-ayuntamientos-que-no-permitan-carriles-bici-en-las-aceras>
- Dirección General de Tráfico (DGT). (2016). *Instrucción 16/V-124 sobre Vehículos de Movilidad Personal.*
- Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). (2018). *Acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno de la Federación Española de Municipios y Provincias en su reunión de 29 de octubre de 2018.* Recuperado de: http://femp.femp.es/files/1788-6983-Fichero/AcuerdosJuntaGobiernoFEMP_2018_10_29.pdf
- Institut de Trànsit i seguretat viària (INTRAS) (2015). *Zonas 30. Ventajas de la reducción de la velocidad en determinadas zonas urbanas. Estudios e investigaciones.* Recuperado de: <http://revista.dgt.es/images/Velocidad-30.pdf>
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba la *Ley de Tráfico.*
- Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que *se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas,* y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el *Reglamento General de Circulación.*
- Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el *Reglamento General de Vehículos.*
- Sanz Alduán, A. (2009). Viandantes y ciclistas: Atravesando la cortina de humo verde. *Ingeniería y Territorio*, 86, 50-57.
- Valdivia, A. (2018). *Rompiendo mitos ¿Es segura la bicicleta en Granada?* Recuperado de: <http://valdilab.wordpress.com/2018/01/08/rompiendo-mitos-bici-granada/>
- Villarrambas. I. (2013). *Los cinco accidentes ciclistas más frecuentes en zona urbana y cómo evitarlos.* Recuperado de: <http://www.enbicipormadrid.es/2013/03/los-5-accidentes-ciclistas-mas.html>