



ALEGACIONES AL TEXTO DE LA ORDENANZA DE CIRCULACIÓN, MOVILIDAD Y TRANSPORTE APROBADO DE FORMA PROVISIONAL EN EL PLENO DEL AYTO. DE BURGOS EL 16 DE NOVIEMBRE DE 2018.

A continuación se detallan las alegaciones de la asociación Burgos Con Bici a esta Ordenanza incluyendo el texto aprobado, el texto propuesto (se resalta de color rojo las modificaciones propuestas) y el razonamiento o justificación de cada alegación.

1ª Alegación.

ASUNTO: LIMITACIÓN A 30 KM/H EN TODAS LAS CALZADAS DE UN CARRIL POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN. Artículo 44.

TEXTO ACTUAL:

ARTÍCULO: 44 Límites de Velocidad

El límite máximo de velocidad de circulación de los vehículos por las vías urbanas de Burgos será de 50 kilómetros hora, salvo que la señalización de la vía autorice otra superior o por motivos de seguridad vial se establezca otra inferior.

Se establecen las siguientes limitaciones genéricas de velocidad para todo tipo de vehículos, atendiendo a la jerarquía de la vías recogida en la normativa urbanística de la ciudad:

- a) Velocidad máxima de 50 Km./h en las vías de la Red principal de segundo orden, Red urbana básica y local que dispongan de calzada con dos o más carriles de circulación
- b) Con el objeto de aumentar la seguridad vial de las personas y mejorar la calidad de vida medioambiental, la velocidad máxima será de 30 Km/h en todas las vías urbanas con un solo carril y sentido único de circulación, así como, también, en ciclocalles y en ciclocarriles.

En las calles residenciales, cuya velocidad no puede superar los 20 km/h, los conductores de vehículos motorizados deberán conceder prioridad a los peatones y a los ciclistas, y estos últimos también a los peatones. Los vehículos no podrán estacionar en ellas salvo en los lugares indicados por las correspondientes señales.

En cualquier caso, dichas limitaciones de velocidad podrán ser más restrictivas, si así se considera en los proyectos técnicos que se elaboren al efecto, en función de las características especiales de las zonas o vías de que se traten.

TEXTO PROPUESTO:

ARTÍCULO: 44 Límites de Velocidad

El límite máximo de velocidad de circulación de los vehículos por las vías urbanas de Burgos será de 50 kilómetros hora, salvo que la señalización de la vía autorice otra superior o por motivos de seguridad vial se establezca otra inferior.

Se establecen las siguientes limitaciones genéricas de velocidad para todo tipo de vehículos, atendiendo a la jerarquía de la **vía** recogida en la normativa urbanística de la ciudad:

- a) Velocidad máxima de 50 Km./h en las vías de la Red principal de segundo orden, Red urbana básica y local que dispongan de calzada con dos o más carriles de circulación **por sentido**.



Burgos Con Bici. Asociación de Usuarios de la Bicicleta
 C/ Zaragoza 6, bajo
 09001, Burgos
 CIF: G09398975
burgosconbici@conbici.org
 Tlf. - 653445892

b) Con el objeto de aumentar la seguridad vial de las personas y mejorar la calidad de vida medioambiental, la velocidad máxima será de 30 Km/h en todas las vías urbanas con un solo carril y sentido único de circulación **o con un carril por sentido de circulación**, así como también en los ciclocarriles.

En las calles residenciales, cuya velocidad no puede superar los 20 km/h, los conductores de vehículos motorizados deberán conceder prioridad a los peatones y a los ciclistas, y estos últimos también a los peatones. Los vehículos no podrán estacionar en ellas salvo en los lugares indicados por las correspondientes señales.

En cualquier caso, dichas limitaciones de velocidad podrán ser más restrictivas, si así se considera en los proyectos técnicos que se elaboren al efecto, en función de las características especiales de las zonas o vías de que se traten.

RAZONAMIENTO:

La disminución de la velocidad de circulación en la ciudad es un factor trascendental para alcanzar los objetivos indicados en la EXPOSICION DE MOTIVOS de esta Ordenanza, siendo básico para conseguir una pacificación y seguridad del tráfico urbano, reducir la siniestralidad vial y disminuir la contaminación en las ciudades. La limitación general de velocidad máxima de circulación a 30 km/h en los cascos urbanos (salvo radiales y grandes avenidas) es ya una realidad en muchas ciudades españolas y europeas y se ha incluido en todas las últimas Ordenanzas de Movilidad que han sido aprobadas o revisadas (Por ejemplo: Madrid, Bilbao, Pontevedra, Irún,)

Si sólo se limita de forma genérica la velocidad a 30 km/h a las calzadas con un solo carril y sentido único en nuestra ciudad sería una disminución ridícula y no afectaría a muchas calles que precisan de esta reducción como por ejemplo calle del Carmen, Calle Batalla de Villalar, Calle San Roque o Calle San Francisco, San Pedro de Cardeña, entre otras muchas.

Además, en nuestra ciudad ha proliferado un nuevo actor de la movilidad (los VMP), que consideramos debe circular por la calzadas (ver la 3ª Alegación incorporada en este escrito). Para que este tipo de vehículos compartan con seguridad sus desplazamientos en las calzadas de nuestra ciudad, es imprescindible el calmado correspondiente del tráfico mediante carriles 30.

Quizás algunos opinen en contra de esta alegación argumentando que esta modificación disminuiría la velocidad de los autobuses urbanos, con lo que bajaría su eficacia y una parte de viajeros o viajeros potenciales se pasarían al coche privado. Frente a esta cuestión, conviene distinguir velocidad legal permitida, con velocidad real y por otro lado, velocidad real con velocidad comercial de un autobús, influida sobre todo por el flujo de vehículos, coches indebidamente aparcados, ubicación de las paradas, etc. tanto o más que por la limitación de velocidad de la vía. En cualquier caso, aun asumiendo alguna afección en alguna línea, convendría invertir las prioridades, apostando por la seguridad y la disminución de la siniestralidad, frente a supuestas mejoras en la fluidez del tráfico. Por último lugar señalar que en muchas de las calles a las que afectaría esta modificación propuesta, por su naturaleza, o bien no circulan autobuses, o bien por diseño (6 rotondas en C/ Juan de Padilla) difícilmente pueden superar realmente los 30km/h o bien son calles que casi de facto ya tienen esa velocidad real.

El texto propuesto era el texto consensuado como "Ultimo Borrador" en la tramitación de la Ordenanza y que se modificó sin consulta ante el Consejo de Movilidad.



2ª Alegación.

ASUNTO: DECRETO SOBRE EL LISTADO DE ZONAS PEATONALES COMPARTIDAS EN QUE SE PERMITE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS. Disposición Final Primera

TEXTO ACTUAL:

ARTÍCULO: Disposición Final Primera.- Habilitación de la Alcaldía

- Queda habilitada la Alcaldía Presidencia, o el Concejal en quién esta delegue por razón de la materia, para dictar cuantas Resoluciones sean necesarias para la interpretación, aplicación y desarrollo de esta Ordenanza.
- La modificación y reorganización de los sectores de zona ORA, los horarios de regulación y la modificación y reorganización de los sectores del Centro Histórico a efectos del Control de Accesos se tramitará por Decreto del Excmo. Sr. Alcalde, o Concejal en quien delegue, publicándose en el Boletín Oficial de la Provincia para su general conocimiento
- La determinación de las zonas peatonales compartidas en las que se permitirá la circulación de bicicletas, en los términos indicados en esta Ordenanza, se efectuará mediante Decreto del Excmo. Sr. Alcalde o Concejal en quien delegue.
- Asimismo, el citado Decreto determinará las zonas y calles en las que no está permitida la circulación de bicicletas.
- Los Decretos se publicarán en el Boletín Oficial de la Provincia, para general conocimiento y para su cumplimiento.

TEXTO PROPUESTO:

ARTÍCULO: Disposición Final Primera.- Habilitación de la Alcaldía

- Queda habilitada la Alcaldía Presidencia, o el Concejal en quién esta delegue por razón de la materia, para dictar cuantas Resoluciones sean necesarias para la interpretación, aplicación y desarrollo de esta Ordenanza.
- La modificación y reorganización de los sectores de zona ORA, los horarios de regulación y la modificación y reorganización de los sectores del Centro Histórico a efectos del Control de Accesos se tramitará por Decreto del Excmo. Sr. Alcalde, o Concejal en quien delegue, publicándose en el Boletín Oficial de la Provincia para su general conocimiento
- La determinación de las zonas peatonales compartidas en las que **no** se permitirá la circulación de bicicletas, en los términos indicados en esta Ordenanza, se efectuará mediante Decreto del Excmo. Sr. Alcalde o Concejal en quien delegue. **En las zonas donde no se permita la circulación de bicicletas tampoco estará permitida la circulación de VMP.**
- Los Decretos se publicarán en el Boletín Oficial de la Provincia, para general conocimiento y para su cumplimiento.

RAZONAMIENTO:

Para determinar las calles en las que se permite la circulación de bicicletas, en los términos indicados en esta Ordenanza es suficiente un listado con las calles en las que no se permitirá la circulación de las mismas. Somos partidarios de que este listado se incluya como anexo a esta Ordenanza pudiendo modificarse si fuera necesario mediante Decreto de la Alcaldía.



3ª Alegación.

ASUNTO: VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL. Artículo 37.

TEXTO ACTUAL:

ARTICULO: 37 Vehículos de movilidad personal (VMP)

Los VMP pueden definirse como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. Los Ayuntamientos establecerán limitaciones a la circulación en las vías urbanas, dependiendo, de la velocidad máxima por construcción, masa, capacidad, servicio u otros criterios que se consideren relevantes.

Se distinguen niveles conforme las características y velocidad de estos vehículos:

- *Nivel A: los que no superan los 20 km. /h., tienen una masa inferior a los 25 kg. y capacidad para una persona, como son las plataformas con motor, ruedas eléctricas ('solowheel') y patinetes eléctricos pequeños.*
- *Nivel B: los que tengan una velocidad máxima de 30 km./h. y una masa inferior a 50 Kg, como 'segways' y patinetes eléctricos grandes*
- *Nivel C: Ciclos de más de dos ruedas que alcancen como máximo 45 km./h. y los 300 Kg de peso. Pueden subcategorizarse en C0, C1 y C2*
 - *Nivel C0: Para uso personal.*
 - *Nivel C1: Sirven para el transporte de personas mediante pago de un precio*
 - *Nivel C2: Sirven para la Distribución urbana de mercancías*

Los VMP de nivel C circularán exclusivamente por la calzada

Para el resto de niveles de VMP, los patinetes eléctricos, los monociclos eléctricos, los 'segway', o similares, regirán los mismos deberes y obligaciones que para las bicicletas en vías urbanas y podrán circular de acuerdo con las siguientes condiciones:

- a) Podrán transitar por las vías ciclistas y zonas de prioridad peatonal, no pudiendo invadir los carriles de circulación de vehículos a motor, salvo para cruzar la calzada, siempre por lugares señalizados y habilitados
- b) Deberán acomodar su marcha a la de las bicicletas, si circulan por vías ciclistas o a las condiciones y circunstancias de la vía en zonas de prioridad peatonal. En este segundo caso irán a paso peatonal o desmontandos cuando exista aglomeración peatonal, entendiéndose como ésta, cuando no sea posible conservar 1,8 metro de distancia entre los peatones y quien utiliza estos aparatos y/o circular en línea recta durante 5 metros de manera continuada.
- c) Evitarán en todo momento, causar molestias o crear peligro tanto a los peatones como a los ciclista
- d) En ningún caso tendrán prioridad sobre los peatones
- e) Está prohibido que sean arrastrados por otros vehículos



f) No podrán utilizar manualmente teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción

g) Deberán ajustarse a la velocidad máxima permitida para cada tipo de vía

h) Excepcionalmente, se podrá autorizar el tránsito por las aceras a los VMP del Nivel A, acomodando su velocidad a la de los peatones.

Los VMP y ciclos de más de dos ruedas que estén destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la Autoridad Municipal en la que figurará, en todo caso, el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. La Autoridad municipal recabará los informes vinculantes que considere oportunos.

TEXTO PROPUESTO:

ARTICULO: 37 Vehículos de movilidad personal (VMP)

Los VMP pueden definirse como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. Los Ayuntamientos establecerán limitaciones a la circulación en las vías urbanas, dependiendo, de la velocidad máxima por construcción, masa, capacidad, servicio u otros criterios que se consideren relevantes.

Se distinguen niveles conforme las características y velocidad de estos vehículos:

- *Nivel A: los que no superan los 20 km. /h., tienen una masa inferior a los 25 kg. y capacidad para una persona, como son las plataformas con motor, ruedas eléctricas ('solowheel') y patinetes eléctricos pequeños.*
- *Nivel B: los que tengan una velocidad máxima de 30 km./h. y una masa inferior a 50 Kg, como 'segways' y patinetes eléctricos grandes*
- *Nivel C: Ciclos de más de dos ruedas que alcancen como máximo 45 km./h. y los 300 Kg de peso. Pueden subcategorizarse en C0, C1 y C2*
 - *Nivel C0: Para uso personal.*
 - *Nivel C1: Sirven para el transporte de personas mediante pago de un precio*
 - *Nivel C2: Sirven para la Distribución urbana de mercancías*

Los VMP de nivel **B** y **C** circularán exclusivamente por la calzada. Los VMP de nivel **A** y **B** podrán circular por todas las calzadas en las que la velocidad máxima esté establecida en 30 km/h o inferior.

Los VMP de nivel **A** podrán circular de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) Podrán transitar por las vías ciclistas y zonas de prioridad peatonal **si su potencia es igual o inferior a 250W.**

b) Deberán acomodar su marcha a la de las bicicletas, si circulan por vías ciclistas o a las condiciones y circunstancias de la vía en zonas de prioridad peatonal. En este segundo caso irán a paso peatonal o **desmontados** cuando exista aglomeración peatonal, entendiéndose como ésta, cuando no sea posible conservar **1,5 metros** de distancia entre los peatones y quien utiliza estos aparatos y/o circular en línea recta durante 5 metros de manera continuada.



c) Evitarán en todo momento, causar molestias o crear peligro tanto a los peatones como a los ciclistas.

d) En ningún caso tendrán prioridad sobre los peatones, **ni sobre las bicicletas.**

Todos los VMP deben de cumplir estas otras condiciones:

a) Está prohibido que sean arrastrados por otros vehículos

b) No podrán utilizar manualmente teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción

c) Deberán ajustarse a la velocidad máxima permitida para cada tipo de vía

d) **Deberán disponer de timbre.**

e) **Además, cuando circulen por la noche o en condiciones climáticas adversas, los conductores de VMP's deberán portar una prenda reflectante y las VMP luz de posición blanca delantera, luz de posición trasera roja.**

Los VMP y ciclos de más de dos ruedas que estén destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la Autoridad Municipal en la que figurará, en todo caso, el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. La Autoridad municipal recabará los informes vinculantes que considere oportunos.

RAZONAMIENTO:

Al igual que no se establece excepciones para autorizar el tránsito por las aceras a las bicicletas no se ha de contemplar para los VMP del Nivel A. (apartado h) del texto.)

Los VMP, como vehículos que son, deberán tener permitida su circulación por todo tipo de calzadas al igual que se permite para el resto de vehículos. Al menos, en las vías residenciales (máx, 20 km/h) y en las vías con velocidad máxima 30 km/h debe de poder circular cualquier tipo de VMP pues pueden alcanzar, hasta los más lentos, la velocidad máxima permitida en esa vía. Para circular deben de llevar los elementos de seguridad análogos a los que se dicta para circular en bici (timbre, reflectante e iluminación delantera y trasera).

Consideramos que parte de los VMP (Niveles B y C de la instrucción 16/v-124 de la DGT) han de estar sujetos al reglamento UE 168/2013 y asimilarse a ciclomotores (vehículo de categoría L1e-B o superior en dicho reglamento) por lo que no deben usar las vías ciclistas y han de circular sólo por calzada Dentro de la RUE 168/2018 los vehículos L1e-A incluyen a las bicicletas eléctricas de pedaleo asistido o pedalecs (potencia hasta 250 w) y a los speed-pedalecs (potencias hasta 1000 w). De ellos, únicamente los vehículos de potencias hasta 250 w pudieran asimilarse a la bicicleta y utilizar las vías ciclistas (carriles bicis, pistas bici, sendas ciclables o aceras bici). Por analogía a los VMP de cualquier nivel de más de 250 w de potencia no debiera permitirse su circulación por las vías ciclistas mencionadas.

En atención a la protección de las nuevas formas de movilidad y para mejorar el reparto modal de vehículos no contaminantes, la utilización de vías ciclistas por parte de los VMP nivel A puede plantearse localmente, pero deberá estar limitada claramente, no sólo respetando el límite máximo de velocidad de la vía, pues también es necesario una limitación de la potencia para que no se ponga en peligro la seguridad del resto de usuarios de la vía ciclista.

Si como figura en el texto original se le otorgan más derechos de uso a los VMP que a las bicicletas se está mandando un mensaje que minusvalora la importancia de la movilidad activa y coloca a los medios motorizados en un lugar preferente en la pirámide de la movilidad. Es de destacar que hay la previsión de que en breve la DGT apruebe, en un Real Decreto, una regulación específica estatal para los VMP.



Han anunciado a través de Jorge Ordás (Subdirector General de Movilidad de la DGT) que van a considerar a todos los VMP vehículos de propulsión eléctrica y que impedirá que circulen por la acera.

4ª Alegación.

ASUNTO: DISTANCIA DEL CICLISTA RESPECTO DEL PEATÓN AL PASAR A SU LADO EN ZONAS PEATONALES COMPARTIDAS Y SIMILARES Artículos 16 3º b), 28 3º f) y 30 4º d)

TEXTO ACTUAL:

ARTICULOS: 16 3º b)

b) Mantendrán una distancia de seguridad que, como mínimo será de 1,8 metros, tanto al rebasar a los peatones como a las fachadas de la zona peatonal.

TEXTO PROPUESTO:

ARTICULO: 16 3º b)

b) Mantendrán una distancia de seguridad que, como mínimo será de **1,5** metros, tanto al rebasar a los peatones como a las fachadas de la zona peatonal.

TEXTO ACTUAL:

ARTICULO: 28 3º f)

f) Los ciclistas adecuarán su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones, mantendrán una distancia que como mínimo será de 1,8 metros con los peatones y con las fachadas y deberán descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de la ocupación y movimientos peatonales no les permitan respetar esa distancia de seguridad o circular en línea recta 5 metros de manera continuada y preferentemente por el centro de la vía.

TEXTO PROPUESTO:

ARTICULO: 28 3º f)

f) Los ciclistas adecuarán su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones, mantendrán una distancia que como mínimo será de **1,5** metros con los peatones y con las fachadas y deberán descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de la ocupación y movimientos peatonales no les permitan respetar esa distancia de seguridad o circular en línea recta 5 metros de manera continuada y preferentemente por el centro de la vía.

TEXTO ACTUAL:

ARTICULO: 30 4º d)

d) Deberán descender de su vehículo y circular andando cuando la densidad peatonal sea elevada y no le permita respetar la distancia de seguridad de 1,80 metros respecto del peatón y/o circular en línea recta durante 5 metros de manera continuada.

TEXTO PROPUESTO:

ARTICULO: 30 4º d)

d) Deberán descender de su vehículo y circular andando cuando la densidad peatonal sea elevada y no le permita respetar la distancia de seguridad de **1,50** metros respecto del peatón y/o circular en línea recta durante 5 metros de manera continuada.

RAZONAMIENTO:

La distancia que han de mantener los vehículos motorizados al rebasar en calzada a las bicicletas se regula por el RGC en 1,5 metros. Por ello, la distancia que han de guardar las bicicletas a los peatones en zonas compartidas se ha de establecer como máximo en esos 1,5 metros. No sería ni coherente ni justo poner una distancia mayor sin estar justificado o amparado normativamente. Más aún el peligro potencial de un vehículo motorizado por su peso y velocidad media es muy superior al de una bicicleta.



Recordemos que la energía vinculada al vehículo que se desplaza es proporcional al peso y al cuadrado de su velocidad.

5ª Alegación.

ASUNTO: NO CERRAR LA POSIBILIDAD A LA IMPLANTACIÓN EN DETERMINADOS CASOS LA CIRCULACIÓN CICLISTA EN CARRIL BUS CON SOBREANCHO. Artículo 41

TEXTO ACTUAL:

ARTÍCULO: 41 Carriles Reservados

El Ayuntamiento de Burgos podrá reservar, en las vías de su titularidad, carriles o vías para la circulación exclusiva de determinados tipos de vehículos que presten un servicio público o con alta ocupación. La circulación por los carriles reservados estará limitada a los vehículos que indique la señalización reglamentaria colocada en los mismos.

La separación de los carriles de uso restringido de los de uso general se realizará mediante la señalización reglamentaria en el pavimento y las señales luminosas o separadores físicos, que resulten en todo caso visibles para otros usuarios de la vía.

En los carriles BUS se podrá autorizar la circulación por ellos a los vehículos taxis, los autobuses de servicios regulares y discrecionales, los de transporte escolar y de menores y aquellos servicios de transporte especial, siempre que transporten pasajeros. Igualmente, podrá autorizar la circulación por ellos a los vehículos con alta ocupación.

TEXTO PROPUESTO:

ARTÍCULO: 41 Carriles Reservados

El Ayuntamiento de Burgos podrá reservar, en las vías de su titularidad, carriles o vías para la circulación exclusiva de determinados tipos de vehículos que presten un servicio público o con alta ocupación **o para circulación de bicicletas (carril bici)**. La circulación por los carriles reservados estará limitada a los vehículos que indique la señalización reglamentaria colocada en los mismos.

La separación de los carriles de uso restringido de los de uso general se realizará mediante la señalización reglamentaria en el pavimento y las señales luminosas o separadores físicos, que resulten en todo caso visibles para otros usuarios de la vía.

En los carriles BUS se podrá autorizar la circulación por ellos a los vehículos taxis, los autobuses de servicios regulares y discrecionales, los de transporte escolar y de menores y aquellos servicios de transporte especial, siempre que transporten pasajeros. Igualmente, podrá autorizar la circulación por ellos a los vehículos con alta ocupación **y a las bicicletas en tramos debidamente señalizados**.

RAZONAMIENTO:

El carril bici es una tipología de carril reservado que quedaba fuera del contenido del artículo

En el caso especial de carril BUS con sobreancho es posible la circulación compartida con la bicicleta. Esta posibilidad puede ser una solución para el tráfico ciclista en calzada de vías como por ejemplo la calle Vitoria entre la plaza del Rey y la plaza del Cid si en esa vía el carril de la derecha se regula como carril BUS con sobre ancho y se suprime un carril de circulación (se pasa de tres carriles a dos carriles, uno de ellos carril bici+ bus con sobreancho).

En general en el carril BUS de ancho estándar de la ciudad no defendemos su uso compartido con bicicletas.



Actualmente, hay tramos concretos en que el carril bici conduce a un carril BUS. Por ejemplo al rebasar las marquesinas del bus del bulevar, se debe permitir que en el tramo de carril BUS paralelo a la marquesina se pueda circular en bicicleta y luego seguir circulando por el carril bici que discurre a la derecha del carril BUS.

6ª Alegación.

**ASUNTO: CIRCULACIÓN POR ZONA PEATONAL DE MENORES DE 11 AÑOS EN BICICLETA.
 Artículo 30, 3**

TEXTO ACTUAL:

ARTÍCULO: 30, 3

3 Las bicicletas sólo podrán circular por zona peatonal si se establece como zona peatonal compartida debidamente señalizada o si incluye en su plataforma una vía ciclista especialmente reservada y señalizada para su circulación. En las zonas peatonales compartidas debidamente señalizadas, la circulación de las bicicletas se ajustará al contenido del artículo 16 y 28 de esta Ordenanza. No obstante, en los pasos señalizados expresamente como paso de peatones, estos gozarán siempre de prioridad sobre el ciclista.

Podrán circular por zona peatonal los usuarios de bicicletas menores de 11 años acompañados por un adulto a pie .

TEXTO PROPUESTO:

ARTÍCULO: 30, 3

3 Las bicicletas sólo podrán circular por zona peatonal si se establece como zona peatonal compartida debidamente señalizada o si incluye en su plataforma una vía ciclista especialmente reservada y señalizada para su circulación. En las zonas peatonales compartidas debidamente señalizadas, la circulación de las bicicletas se ajustará al contenido del artículo 16 y 28 de esta Ordenanza. No obstante, en los pasos señalizados expresamente como paso de peatones, estos gozarán siempre de prioridad sobre el ciclista.

Podrán circular por zona peatonal los usuarios de bicicletas menores de 11 años acompañados por un adulto a pie **o en bicicleta; en este caso, a velocidad de paso de peatón y con los condicionantes expuestos en el artículo 28 3 f).**

RAZONAMIENTO:

En general por las zonas peatonales que no sean consideradas zonas peatonales compartidas no se debe permitir la circulación de vehículos de ningún tipo. Se puede contemplar la salvedad de menores que van acompañados de un adulto siempre que la velocidad sea similar a la peatonal, la trayectoria no interfiera ni ponga en riesgo a los peatones, mantengan una distancia que como mínimo será de 1,5 metros con los peatones y con las fachadas y desciendan de su vehículo y circulen andando cuando las condiciones de la ocupación y movimientos peatonales no les permitan respetar esa distancia de seguridad o circular en línea recta 5 metros de manera continuada y preferentemente por el centro de la vía.

Gran parte de los desplazamientos en bici de los menores de 11 años en ciudad lo hacen acompañados de adultos también en bici, por lo que si se permite que estos menores puedan circular por las zonas peatonales se ha de contemplar que van con adultos también en bicicleta. Lo importante es que se regule la manera en que se autoriza esta circulación excepcional de ciclos por la zona peatonal.



7ª Alegación.

ASUNTO: REGIMEN SANCIONADOR. REDUCCIÓN DE SANCIONES A PEATONES, CICLISTAS Y OTROS VEHICULOS DE MOVILIDAD ACTIVA. Artículo 143.

TEXTO ACTUAL:

ARTÍCULO: 143 Reducción de la multa

En materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, de conformidad con las previsiones del procedimiento sancionador abreviado previsto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial procederá, en los supuestos legalmente establecidos, la **reducción del 50% del importe de la sanción de multa** si el pago se efectúa en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de 20 días naturales contados desde el día siguiente al de su notificación.

TEXTO PROPUESTO:

ARTÍCULO: 143 Reducción de la multa

En materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, de conformidad con las previsiones del procedimiento sancionador abreviado previsto en el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial procederá, en los supuestos legalmente establecidos, la **reducción del 50% del importe de la sanción de multa** si el pago se efectúa en el acto de entrega de la denuncia o dentro del plazo de 20 días naturales contados desde el día siguiente al de su notificación.

A la cuantía de las multas por infracciones cometidas por peatones, ciclistas y otros vehículos de movilidad activa (monopatín, patinete, ...) se les podrá aplicar una reducción adicional del 25% debido a la naturaleza menos peligrosa de los elementos de movilidad accionados por esfuerzo muscular humano

RAZONAMIENTO:

Se trata de primar también en el régimen sancionador la movilidad activa frente a la movilidad motorizada o pasiva.

8ª Alegación.

ASUNTO: ESPECIFICAR LA PRIORIDAD PEATONAL O CICLISTA FRENTE A VEHICULOS QUE ACEDEN A LOS VADOS. Capítulo IX

TEXTO ACTUAL:

ARTÍCULO: CAPITULO IX

No se especifica en el texto

TEXTO PROPUESTO:

ARTICULO: CAPITULO IX

Añadir un artículo dentro del Capítulo IX que indique que en los accesos a los vados los vehículos deben respetar la preferencia de los usuarios de los espacios públicos que atraviesan tanto aceras como las vías ciclistas, si las hubiere.

RAZONAMIENTO:

Aunque es una constante que esta preferencia se realiza de forma regular, debiera de constar de forma expresa en la Ordenanza para evitar otras interpretaciones de las preferencias en los vados.



9ª Alegación.

ASUNTO: CONCEPTO DE CIRCULACIÓN A CONTRAMANO Y DE SEÑALIZACIÓN ESPECÍFICA PARA CICLISTAS EN EL PASO DE SEMAFOROS. Artículo 31.

TEXTO ACTUAL:

ARTÍCULO: 31 Vías ciclistas

Las vías ciclistas, segregadas físicamente del resto del tráfico de vehículos y de las zonas destinadas a peatones y vehículos, únicamente podrán ser utilizadas por personas en bicicleta, sillas y triciclos de personas con diversidad funcional con movilidad reducida, patines, monopatines o similares.

Dentro de las vías ciclistas, en los pasos señalizados expresamente como paso de peatones, estos gozarán siempre de prioridad sobre el ciclista. Los peatones podrán cruzar las vías ciclistas pero no podrán permanecer ni caminar por ellas

En todos los puntos de cruce de calzada de las vías ciclistas se señalizarán pasos específicos para bicicletas. En ellos, el ciclista tiene preferencia de paso sobre los demás vehículos que circulan por la calzada, aunque deberán acceder al paso ciclista a una velocidad moderada y con precaución para que puedan ser detectados por el resto de vehículos y peatones.

Los ciclistas cruzarán la calzada, obligatoriamente, por los pasos específicos para bicicletas, no pudiendo invadir el paso destinado a los peatones.

Como complemento a las vías ciclistas específicas, el Ayuntamiento de Burgos podrá implantar medidas que incentiven el uso de la calzada y contribuyan a la seguridad y comodidad de los ciclistas, no solo en las vías ciclistas y en las aceras bici.

TEXTO PROPUESTO:

ARTÍCULO: 31 Vías ciclistas

Las vías ciclistas, segregadas físicamente del resto del tráfico de vehículos y de las zonas destinadas a peatones y vehículos, únicamente podrán ser utilizadas por personas en bicicleta, sillas y triciclos de personas con diversidad funcional con movilidad reducida, patines, monopatines o similares.

Dentro de las vías ciclistas, en los pasos señalizados expresamente como paso de peatones, estos gozarán siempre de prioridad sobre el ciclista. Los peatones podrán cruzar las vías ciclistas pero no podrán permanecer ni caminar por ellas

En todos los puntos de cruce de calzada de las vías ciclistas se señalizarán pasos específicos para bicicletas. En ellos, el ciclista tiene preferencia de paso sobre los demás vehículos que circulan por la calzada, aunque deberán acceder al paso ciclista a una velocidad moderada y con precaución para que puedan ser detectados por el resto de vehículos y peatones.

Los ciclistas cruzarán la calzada, obligatoriamente, por los pasos específicos para bicicletas, no pudiendo invadir el paso destinado a los peatones.

Como complemento a las vías ciclistas específicas, el Ayuntamiento de Burgos podrá implantar medidas que incentiven el uso de la calzada y contribuyan a la seguridad y comodidad de los ciclistas, no solo en las vías ciclistas y en las aceras bici. **A estos efectos, entre otras medidas, se podría autorizar:**



- a) La circulación de las bicicletas en contrasentido para tramos concretos de calzada de un solo carril y sentido único de circulación, con la correspondiente señalización específica.
- b) La implantación de señalización específica para bicicletas en determinados semáforos, cuya orden o temporización pueda ser diferente a la de los vehículos a motor, para ajustarse a las distintas necesidades de las bicicletas.
- c) Circular en zonas de uso peatonal compartido en ambos sentidos aun cuando exista una señal (R-101) que lo prohíba.

RAZONAMIENTO:

La circulación a contramano o contrasentido es habitual en muchas ciudades europeas y ya se regula en la últimas Ordenanzas de movilidad de las ciudades españolas. Evidentemente es una circulación para calles MUY CONCRETAS, con el fin de facilitar la conexión ciclista entre vías ciclistas y que debe contar de la señalización oportuna y los anchos de las vías suficientes. Está circulación a contramano suele implantarse en las áreas de tráfico restringido, en las calles residenciales y en las vías de velocidad máxima limitadas a 30 km/h que las condiciones de seguridad lo permitan. No suele ser compatible con vías en las que hay aparcamientos en superficie junto a la calzada.

En circulación ciclista en calzada, los semáforos con señalización específica para bicicletas ya están implantados en gran parte de Europa y recientemente se han aprobado en Barcelona. Se puede implementar en dos ocasiones:

- a) Permiso a las bicicletas, siempre que exista una señalización que así lo indique, para tratar el semáforo en rojo en calzada como si fuera un ceda el paso si van a girar a la derecha.
- b) En los semáforos que no estén regulando intersecciones y siempre que no haya pasos ciclistas, el ciclista podrá tratar el semáforo en rojo en calzada como si fuera ámbar, sólo cuando no haya ningún peatón cruzando o próximo a cruzar el paso peatonal que regula el semáforo.

Con respecto a la circulación de bicicletas en las zonas de uso compartido, en muchas ciudades podemos ver como debajo de la señal R-101 colocan una placa en la parte inferior de la señal donde puede leerse "excepto bicicletas". Incluir ese texto en la ordenanza podría clarificar las cosas, acercándolas al sentido práctico del uso de la bici, evitaría interpretaciones indeseadas y ahorraría un coste al propio ayuntamiento

10ª Alegación.

ASUNTO: ERRATA DE RELACIÓN EN EL ARTICULADO. Artículo 13 f)

TEXTO ACTUAL:

ARTÍCULO: 13 f)

f) Transitar o permanecer por los espacios reservados a la circulación de las bicicleta, excepto las personas con movilidad reducida, en los supuestos contemplados en el último párrafo del artículo anterior.

TEXTO PROPUESTO:

ARTÍCULO: 13 f)

f) Transitar o permanecer por los espacios reservados a la circulación de las bicicletas, excepto las personas con movilidad reducida, en los supuestos contemplados **en el artículo anterior.**

RAZONAMIENTO:

Errata del texto motivada por la inclusión de nuevos párrafos en la última corrección del borrador de la Ordenanza.



11ª Alegación.

ASUNTO: MEJORA DE LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TEXTO ACTUAL:

ARTICULO: EXPOSICIÓN DE MOTIVOS III

El Título IV, en sintonía con la relevancia que las ciudades más avanzadas conceden a la bicicleta como medio de transporte urbano, dedica este a la circulación de bicicletas y a otros vehículos sin motor, pretendiendo fomentar el uso de aquellas no solo con el establecimiento de espacios en la ciudad exclusivos y compartidos sino consolidando el uso de la bicicleta, sin olvidar aquellas medidas que eviten los conflictos potenciales que la generalización del uso de la bicicleta pudiera producir, especialmente para garantizar la convivencia y la seguridad. Se regula la circulación de bicicletas por las vías ciclistas y por la calzada. Novedosamente se contempla la regulación de ciclocalles y ciclocarriles.

TEXTO PROPUESTO:

ARTICULO: EXPOSICIÓN DE MOTIVOS III

El Título IV, en sintonía con la relevancia que las ciudades más avanzadas conceden a la bicicleta como medio de transporte urbano, dedica este a la circulación de bicicletas y a otros vehículos sin motor, pretendiendo fomentar el uso de aquellas no solo con el establecimiento de espacios en la ciudad exclusivos y compartidos sino consolidando el uso de la bicicleta, sin olvidar aquellas medidas que eviten los conflictos potenciales que la generalización del uso de la bicicleta pudiera producir, especialmente para garantizar la convivencia y la seguridad. **Para ello se apuesta por un modelo de carril bici protegido en las arterias principales de la ciudad, medidas de calmado de tráfico en la calzada y habilitación de zonas compartidas con el peatón.** Se regula la circulación de bicicletas por las vías ciclistas y por la calzada. Novedosamente se contempla la regulación de ciclocalles y ciclocarriles.

RAZONAMIENTO:

El texto añadido especifica el modelo de la movilidad ciclista que se propone para la ciudad.

12ª Alegación.

ASUNTO: INCORPORACIÓN DEL CONCEPTO CIRCULACIÓN A CONTRAMANO

TEXTO ACTUAL:

ARTICULO: DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.- CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Ver artículo.

TEXTO PROPUESTO:

ARTICULO: DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.- CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Añadir:

Circulación a contramano: En calles de sentido único. Es circular en la dirección opuesta a la de la vía.

RAZONAMIENTO:

Está regulado, señalizado y aceptado en varias ciudades españolas. Es especialmente necesario en las áreas de tráfico restringido. La definición es necesaria en coherencia a la 9ª Alegación de este escrito.

Asociación Burgos Con Bici en Burgos a 25 de enero de 2019