

# **NORMATIVA BICIS Y VMP**

## **Caso de Zaragoza**

# **Necesidad de cambios en la normativa estatal**

# SITUACIÓN DE PARTIDA

## Modelo insostenible



Imagen tomada del Periódico de Aragón

# SOSTENIBILIDAD

## Modelo a seguir



# SITUACIÓN DE PARTIDA

2008 Zaragoza: se decide apostar por la bicicleta

- **Necesidad de alternativas al automóvil.**
  - Fomento de la bicicleta.
  - Transporte público eficiente.
  - Intermodalidad.
- **Problema:** La normativa de aplicación no está preparada para el desarrollo de un modelo urbano sostenible.

# NORMATIVA ESTATAL

## Marco normativo vigente en 2008 (y en 2020)

- Estatal:
  - Considera a la bicicleta como un modo de ocio a utilizar en vías interurbanas.
  - Define a la bicicleta como un vehículo pero no la considera como tal, y relega su utilización al arcén o a la parte mínima de la calzada si no existe arcén.
  - No es posible su traslado al ámbito urbano.
- Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Reglamento General de Circulación.
- Reglamento General de Vehículos

# MARCO NORMATIVO LOCAL

## Marco normativo vigente en 2008 (y en 2020)

- **Normativa Local:**

- Ordenanza General de Tráfico (aprobación 2005)
  - Únicamente menciona a la bicicleta dos veces:
  - En lo que se refiere al aparcamiento pero la asimila a motos y ciclomotores (aparcamiento en calzada o en acera sin anclar a racks)
  - Prohibición de parada a cualquier vehículos en carriles bici.
- Necesidad de redacción de una norma que posibilite el fomento de la movilidad activa (peatón y bicicleta)
- Decisión de mantener la norma local vigente y redactar otra para peatones y ciclistas, evitando así dilatar los plazos de aprobación

# FOMENTO BICICLETA

## Redacción de Ordenanza Circulación

- **ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS (aprobación en 2009)**
- **Puntos fuertes:**
  - Pretende aclarar las confusiones que se producen al trasladar la normativa estatal al ámbito urbano.
  - Apuesta decididamente por modificar el tipo de ciudad e ir hacia un modelo más amable, sostenible y seguro, donde los ciclistas puedan desplazarse sin riesgos y sin necesidad de invadir el espacio del peatón.
  - Regula su uso con el fin de evitar fricciones entre usuarios y no usuarios.
  - Posibilita la introducción gradual de medidas de fomento de la bicicleta.
  - Fruto del consenso: Aprobación unánime por el Observatorio de la Bicicleta y por todos los grupos políticos del Ayuntamiento.

# FOMENTO BICICLETA

## Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas

- **Medidas de fomento de la bici en su articulado:**
  - Pacificación del tráfico, y cohabitación bicicleta – automóvil, en todas las calles secundarias, limitando en ellas la velocidad a 30 km/h.
  - Ejecución de vías ciclistas en calles principales, eliminando espacio al automóvil y no al peatón.
  - Posibilidad de que el ciclista pueda circular siempre por calzada aunque exista carril bici.
  - Posibilidad de contar con señalización o semaforización específica que discrimine positivamente a la bicicleta.
  - Posibilidad de señalar carriles bus – bici para el uso compartido transporte público, taxi y bicicleta.
  - Posibilidad de señalar zonas avanzadas de espera.



# FOMENTO BICICLETA

## Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas

- **Otras medidas de la Ordenanza a destacar:**
  - Establecimiento de unos criterios constructivos racionales en el diseño, ejecución y señalización de las vías ciclistas, a través del Plan Director de la Bicicleta, al que otorga obligado cumplimiento en estos aspectos.
  - Creación de un Registro de Bicicletas voluntario con el objetivo de disminuir los robos y posibilitar la recuperación de este tipo de vehículos.
  - Reducción de las sanciones por la menor peligrosidad de las infracciones.
  - Prioridad para las personas con movilidad reducida que se desplazan en sillas o triciclos, permitiéndoles la utilización de vías ciclistas segregadas.
  - Consideración de peatones a los patinadores y usuarios de patinetes, permitiéndoles, además de la utilización de las zonas peatonales, las vías ciclistas.

# TIPOS VÍAS CICLABLES

Vías principales: 50 km/h



Vía principal de doble sentido:

Dos carriles bici unidireccionales.



Vía principal de un sentido:

Un carril bici bidireccional.

# TIPOS VÍAS CICLABLES

Calles secundarias: 30 km/h



Inicio calle 30:

Se refuerza la prioridad ciclista.



Fin calle 30:

No se elimina la prioridad ciclista.

# VÍAS PACIFICADAS

Calles secundarias = Calles 30



# ZARAGOZA

## en bici



# SENTENCIA TSJAragón – TS

## Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas

- **Problema:**

- En fase de alegaciones no se justificaron debidamente las alegaciones no aceptadas presentadas por un despacho de abogados.
- Demanda al Ayuntamiento, solicitando la anulación de varios artículos y la sentencia del TSJAragón les dio la razón. (2012).
- Sentencia refrendada por el TSupremo (Entra en vigor en 2014).
  - El TS no tuvo en cuenta su propia doctrina, por el caso de Sevilla, de 2010, ni las acciones que se estaban llevando a cabo por parte del Estado.

- **Resultado:**

- La aplicación de la sentencia supuso un retroceso muy importante ya que se perdieron un 30% de viajes en bicicleta.

# SENTENCIA (en vigor en 2014)

## Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas

- La sentencia considera a la bicicleta como un vehículo a todos los efectos, sin ninguna diferencia con los de motor y establece que la Ordenanza, al diferenciar la bici de los automóviles, no se ajusta a la normativa estatal.
- **Algunos artículos anulados:**
  - Posibilidad de cohabitación bicicleta - peatón en zonas de prioridad peatonal, como zonas residenciales, calles de plataforma única o de acceso restringido, así como en zonas peatonales, cumpliendo ciertas condiciones y siempre con prioridad peatonal.
  - Posibilidad de que los niños menores de 8 años circulen por todas las zonas peatonales.
  - Posibilidad de utilizar remolques o semirremolques para el transporte de personas o carga.
  - Posibilidad de que los ciclistas puedan circular por calzada a velocidad inferior a la anormalmente reducida.
  - Posibilidad de señalizar la circulación ciclista en sentido contrario al tráfico general.

# SENTENCIA (en vigor en 2014)

## Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas

- En aplicación de la Sentencia, desde 2014 únicamente está permitida la circulación de bicicletas por vías ciclistas y por calzadas, y en casos excepcionales, en calles de prioridad peatonal, pero sólo en las mismas condiciones que el resto de vehículos.
- **AUTOS POSTERIORES DEL TSJA PARA APLICACIÓN SENTENCIA:**
  - Antes de la sentencia, en Zaragoza se permitía la circulación generalizada de bicicletas en las **calles de plataforma única y de acceso restringido**, siempre con prioridad peatonal.
  - Tras la sentencia el Ayuntamiento colocó **señalización vertical** en algunas calles de acceso restringido para autorizar su uso a bicicletas, taxis, carga y descarga, acceso a fincas, etc.. En caso contrario, no se permitiría acceder en bici al Casco Histórico y, para atravesarlo, los ciclistas tendrían que dar **rodeos** de muchos kilómetros.
  - Tras la colocación de la señalización, el TSJA emitió un auto que obligaba al Ayuntamiento a **retirar únicamente la señalización relativa a bicicletas** (no la de taxis u otros), estableciendo que, dado que la bici es un vehículo, sólo puede circular en las mismas condiciones que el resto, así que, o se permite la circulación a todos, o no se puede autorizar, ni siquiera con señalización, la utilización de bicicletas, salvo que se ejecute en ellas una **vía ciclista**.



# ACCIONES DEL ESTADO

## Modificaciones de la normativa estatal bicicleta

- **Problema entendido en relación a la bicicleta:**
  - Las poblaciones llevamos más de 12 años demandando un cambio normativo.
  - Múltiples toques de atención a España desde Europa.
  - El Estado reconoce la necesidad de modificar o adaptar la normativa estatal.
- **Acciones desde 2010:**
  - Redacción de una Ordenanza Tipo por la FEMP.
  - Redacción de un nuevo Reglamento General de Circulación Urbana e Interurbana, que ha tenido, en función del Gobierno varias versiones.
  - Redacción de una modificación de la Ley sobre Tráfico.
- **¿Qué ha ocurrido?.**
  - Ninguno de los textos mencionados ha sido aprobado y sigue vigente la misma normativa estatal que no era posible trasladar al ámbito urbano.
  - Tampoco se han publicado instrucciones que faciliten la adopción de medidas de fomento de la bicicleta en ámbito urbano.

# LLEGADA DE LOS VMP

## Nuevas forma de movilidad en las ciudades

- **A partir de 2016:**
  - Además de los Segways, empiezan a verse cada vez más patinetes eléctricos.
  - Además, se empiezan a ver otros tipos de “vehículos”, patinetes con sillín, con una única rueda, similares a bicicletas sin pedales, etc.
  - Diversas empresas de VMP compartidos comienzan a operar en muchas ciudades.
- **Lugar de circulación de los VMP ¿?**
  - En 2006, el criterio de DGT, en relación a los Segways, era que no se consideraban vehículos sino un modo de movilidad peatonal, cuya circulación debía permitirse únicamente por las vías ciclistas y zonas peatonales.
  - La nueva doctrina de la DGT va en la línea de que las aceras son únicamente para los peatones.
- **Necesidad de regulación de estos vehículos.**

# ACCIONES DEL ESTADO

## Modificaciones de la normativa estatal VMP

- **Problema entendido en relación a los VMP:**
  - El Estado reconoce la necesidad de modificar la normativa estatal.
- **Acciones DGT para regular VMP desde 2016:**
  - **Publicación de instrucciones en 2016 y 2019.**
    - Los VMP no se pueden asimilar al modo peatonal sino que son un vehículo, pero no se puede considerar vehículo de motor. Los Ayuntamientos deben regular los lugares de circulación.
    - Se han observado algunos aspectos que se considera necesario aclarar.
  - **Real Decreto que modifica el RGC y el RGV:**
    - Se encuentra en fase de tramitación, según parece, a punto de aprobarse.
    - A los VMP los considera vehículos legalmente pero prohíbe su utilización en todo tipo de vías interurbanas, incluso en vías ciclistas o vías verdes.

# MARCO NORMATIVO

## Situación de partida (2016)

- **CRITERIO DGT:**

- Los VMP son vehículos pero no se pueden catalogar como vehículos de motor ni se pueden asimilar a la figura del peatón.
- Los municipios podrán asimilarlos a bicicletas.
- Los Ayuntamientos podrán autorizar su circulación por calzadas autorizadas y por zonas peatonales autorizadas, incluidas las aceras.
- A pesar de lo anterior, el criterio general de DGT es que la utilización de aceras se debe reservar a los peatones.

- **NORMATIVA LOCAL:**

- La Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas (OCPC) regula patines, patinetes y aparatos similares, incluidos los eléctricos, pero con el criterio de DGT de 2006, que los asimilaba, en todos los casos, a peatones.
- Se establece que la OCPC sigue aplicando para patinetes sin motor y los considerados juguetes.
- Para VMP se redacta una nueva ordenanza específica.

# REGULACIÓN VMP

## Ordenanza Mpal. reguladora de VMP tipo A y B

- **A destacar:**

- Aprobación en 2019 tras un proceso previo de consulta pública.
- Asimila los VMP tipo A y B a bicicletas en sus condiciones de uso, aparcamiento y circulación con excepciones en este último aspecto.
- En calzadas únicamente permite la circulación de VMP por aquellas que cuenten con un único carril general limitado a un máximo de 30 km/h.
- Los VMP compartidos y de actividades turísticas tienen obligación de obtener licencia para poder operar.
- Los VMP compartidos sólo podrán estacionar en los espacios y bajo las condiciones estipuladas en las autorizaciones o licencias que se otorguen para el ejercicio de esa actividad.

- **Punto flaco:**

- No toda la ciudad dispone de vías ciclistas y muchas calles pacificadas cuentan, en algún tramo con más de un carril, por lo que los VMP se encuentran, en muchas situaciones con que, no pueden seguir circulando ni acceder a algunos barrios. Esto ha generado muchas críticas.

# NECESIDAD CAMBIOS NORMATIVA ESTATAL

- **Situación actual. Necesidad urgente de actuar:**
  - Estamos en una situación de emergencia climática y además, ahora, en una de emergencia sanitaria.
  - Para mejorar ambas se considera que es absolutamente necesario apostar por la movilidad sostenible, fundamentalmente la activa (peatón y bici), aunque también los VMP, por muchas razones: Menor contaminación, menor sedentarismo, menos muertes prematuras, menos siniestralidad, carácter más amable y seguro de las ciudades.
- **Cambios normativos desde el Estado hasta la fecha:**
  - BICICLETAS:
    - En la última década no ha habido cambios que faciliten la adopción de medidas de fomento de este modo de transporte en ámbito urbano.
  - VMP:
    - Se han publicado instrucciones y está a punto de aprobarse un Real Decreto de modificación del RGCirculación y del RGVehículos.

# NECESIDAD CAMBIOS NORMATIVA ESTATAL

- **Solicitudes al Estado en relación a la bicicleta y otros modos sostenibles (1):**
  - Que se adapte la normativa estatal a la necesidad de fomentar la movilidad sostenible para que los municipios puedan contar con ese marco regulatorio favorable.
  - Que, en tanto no se apruebe una norma de carácter legal o reglamentario, se publiquen instrucciones en las que se recojan las necesarias aclaraciones de cómo se debe interpretar la normativa actual en ámbito urbano y se eviten problemas como los del caso de Zaragoza.
  - Que se posibilite el trato de la bicicleta como un modo preferente en la movilidad, ya que su uso generalizado tiene múltiples beneficios y es un modo activo que supone una alternativa real al automóvil.
  - Que se tenga en cuenta que la bicicleta puede ser utilizada por todos, incluidos niños, personas con problemas de movilidad, bien por su edad o por otras circunstancias, etc.
  - Que a la hora de aplicar las sanciones, la DGT tenga en cuenta la menor peligrosidad de la infracciones cometidas por bicicletas frente a los vehículos a motor.

# NECESIDAD CAMBIOS NORMATIVA ESTATAL

- **Solicitudes al Estado en relación a la bicicleta y otros modos sostenibles (2):**
  - Que se publique una guía de señalización y semaforización urbana que tenga en cuenta que las vías ciclistas deben contar con señalización específica para asegurar que son visibles y se diferencian del resto de vías.
  - Que se realicen campañas promocionales y de educación vial que fomenten el uso de bicicleta y VMP, ayudando a que los ciudadanos acepten el uso de la bicicleta, no como un intruso sino como un vehículo que forma parte del tráfico y cuya utilización nos beneficia a todos, e informado a los automovilistas, entre otras cosas, acerca de aspectos que no suelen respetar, como que, en intersecciones, los peatones y ciclistas tienen prioridad ante los vehículos que se incorporan a una calle transversales.
  - Que se promueva la adopción de medidas de mejora y prioridad de la movilidad peatonal y todo lo relacionado con la accesibilidad.
  - Que se establezcan unos criterios generales claros de regulación de VMP. Si se deben asimilar o no a bicicletas, si otros vehículos que ahora están circulando pueden seguir haciéndolo o no, y de qué manera, etc.



# NECESIDAD CAMBIOS NORMATIVA ESTATAL

- **Solicitudes al Estado en relación a la bicicleta y otros modos sostenibles (3):**
  - Que se promueva también un cambio en las leyes de Educación para que en las escuelas sea obligatoria la enseñanza de normas de circulación y que todos los niños aprendan a circular en bicicleta.
  - Que en las autoescuelas se tenga en cuenta que los automovilistas van a circular junto a ciclistas y que éstos últimos disponen de prioridad en los cruces o rotondas, incluso aunque no cuenten con vía ciclista.
  - Que se promuevan también cambios legislativos relacionados con la ejecución de carreteras, el urbanismo, etc., para posibilitar o mejorar la circulación y aparcamiento de bicicletas.
  - **SOS AL ESTADO. NECESIDAD DE PROMOVER LA MOVILIDAD SOSTENIBLE:**
    - En la situación de emergencia COVID que estamos atravesando no conviene promover el transporte público colectivo y hay que tomar medidas serias para evitar el uso masivo del automóvil privado
    - Se hace necesario que seamos capaces de facilitar y promover el uso de los modos de transporte sostenible que permiten la movilidad pero evitan un contacto directo con otras personas, destacando la bicicleta, e incluso los VMP y, para distancias cortas, los viajes a pie.

Más información en:

[www.zaragoza.es/bici](http://www.zaragoza.es/bici)