



3er Congrés de la Bicicleta

LLEIDA Catalunya 2010 | INFRAESTRUCTURES I LEGISLACIÓ

Mesa redonda

Ordenanza/Reglamento Mpal. de Movilidad Sostenible

Esther Anaya – Consultora AIM s.l.

17 d'abril de 2010





Marco legislativo

NIVEL ESTATAL + SUPRALOCAL - **NORMATIVA
SECTORIAL**

- Incorporar conceptos básicos
- Evitar conflictos (especialmente la contradicción) con la normativa de rango superior

NIVEL LOCAL - **ORDENANZAS**



Conceptos básicos

La movilidad está viviendo un cambio de paradigma. Esto nos crea unas necesidades diferentes.

Éste debe reflejarse en la conceptualización normativa de la bicicleta:

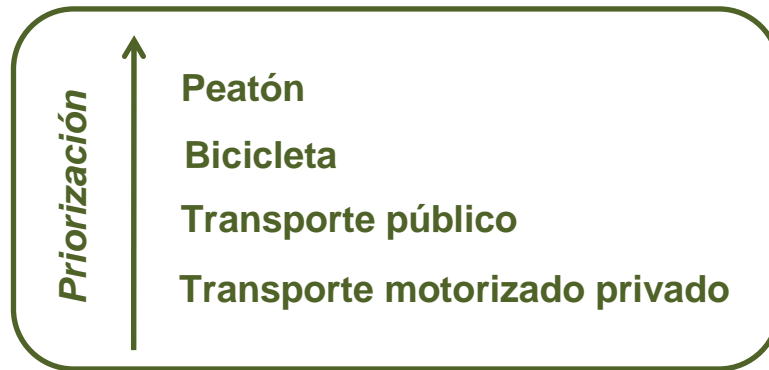
- Bicicleta = priorización sólo por debajo de la del peatón
- Bicicleta = modo de transporte (mismo nivel que el resto)
- Bicicleta = vehículo (con ciertas particularidades)





Conceptos básicos

- Priorización de modos no motorizados:

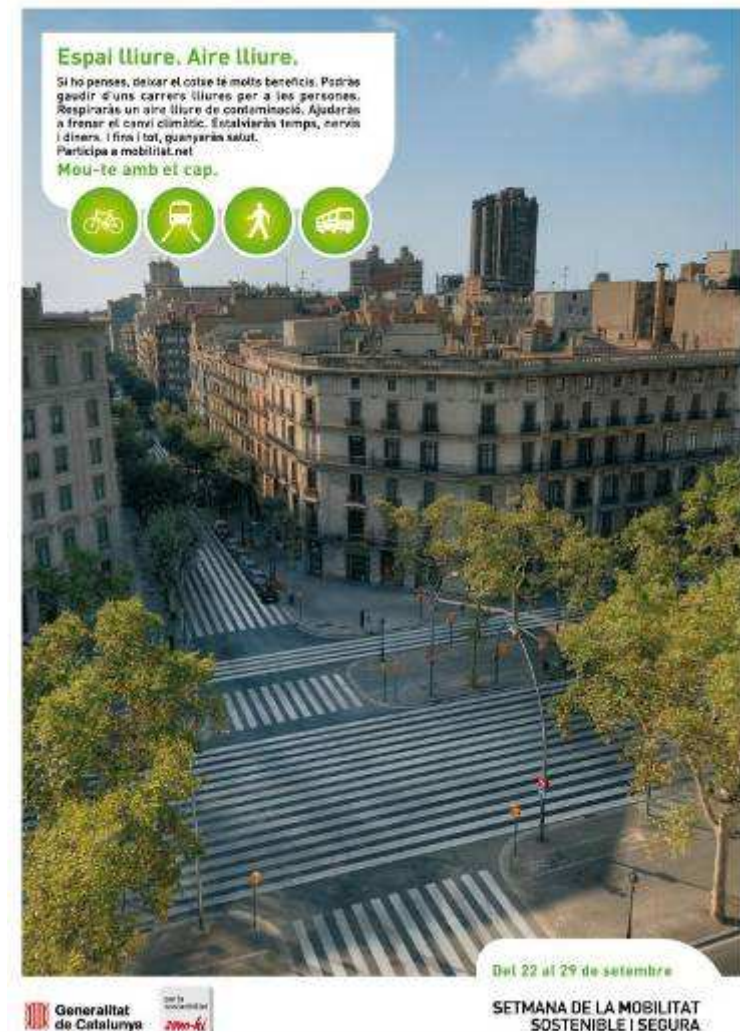


¿Por qué priorizarlos?

- **Usuarios de la vía pública:** todos somos peatones
- **Medio ambiente:** bajos/nulos impactos .
- **Salud personal:** ejercicio moderado.
- **Eficiencia:** uso de los recursos, económica.
- **Seguridad:** usuarios vulnerables.

¿Cómo?

- **Moderación de la velocidad:** jerarquía vial.
- **Distribución del espacio:** gestionar cuándo compartir y cuándo repartir.





Conceptos básicos

- **La bicicleta es un modo de transporte.**
 - Hay que equipararla al resto de modos en cuanto a regulación, planificación, gestión, seguimiento, financiación, etc.
 - Esta equiparación debe realizarse bajo criterios de integración y transversalidad a diversos niveles.

Problemática: Falta de datos

Necesarios para un mayor conocimiento de la realidad:



¿Cómo mejorar?

- Diferenciando bicicleta del resto de modos
- Incrementando el tamaño de la muestra en las encuestas de movilidad



Conceptos básicos

- **La bicicleta es un vehículo.**
 - Con características especiales (no motorizado, que se mueve a velocidades bajas, vulnerable)
 - Debe utilizar preferentemente el espacio de los vehículos para circular y aparcar:





Conflictos de rango

- **Insuficiencia de recursos:**

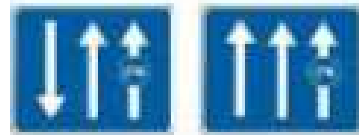
Ej. Señalización.



R-407a



S-33



S-64



S-880



P-22



S-28



S-30

Consecuencias:

- Utilización de señalización no reglamentaria
- Aplicación incorrecta
- Contradicciones



- **Poca precisión en el uso de los conceptos**

Ej. El término “vehículo” no siempre se utiliza pensando en que la bicicleta se incluye como tal.

- **Definición de conceptos**

Ej. Tipología de vías urbanas. Prioridad invertida. Vía peatonal (que no Zona Peatonal...)



Objetivo: ciclabilizar la ciudad

Moderación del tráfico

Jerarquía Vial

VARIABLES

- Restricción del acceso del vehículo motorizado
- Prioridad del peatón

Red Básica

TIPO DE VÍA

“Zona 30”

Prioridad Invertida/Residencial

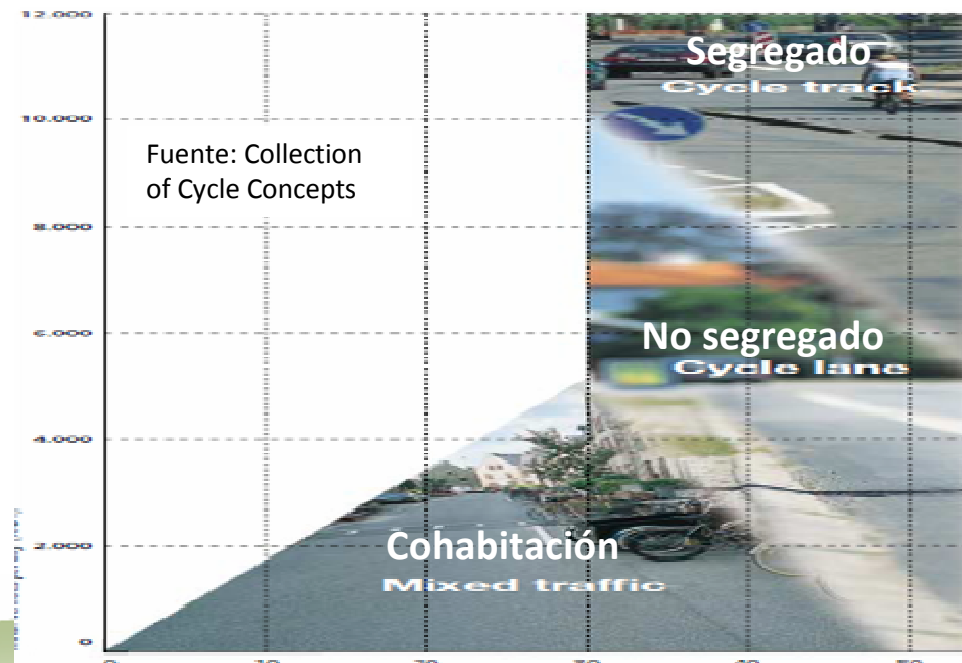
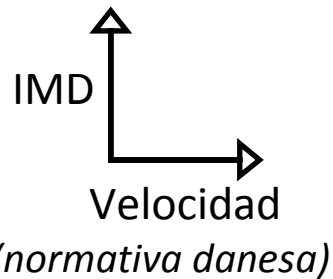
Calle peatonal



Vías ciclistas/cohabitación

Principios de segregación

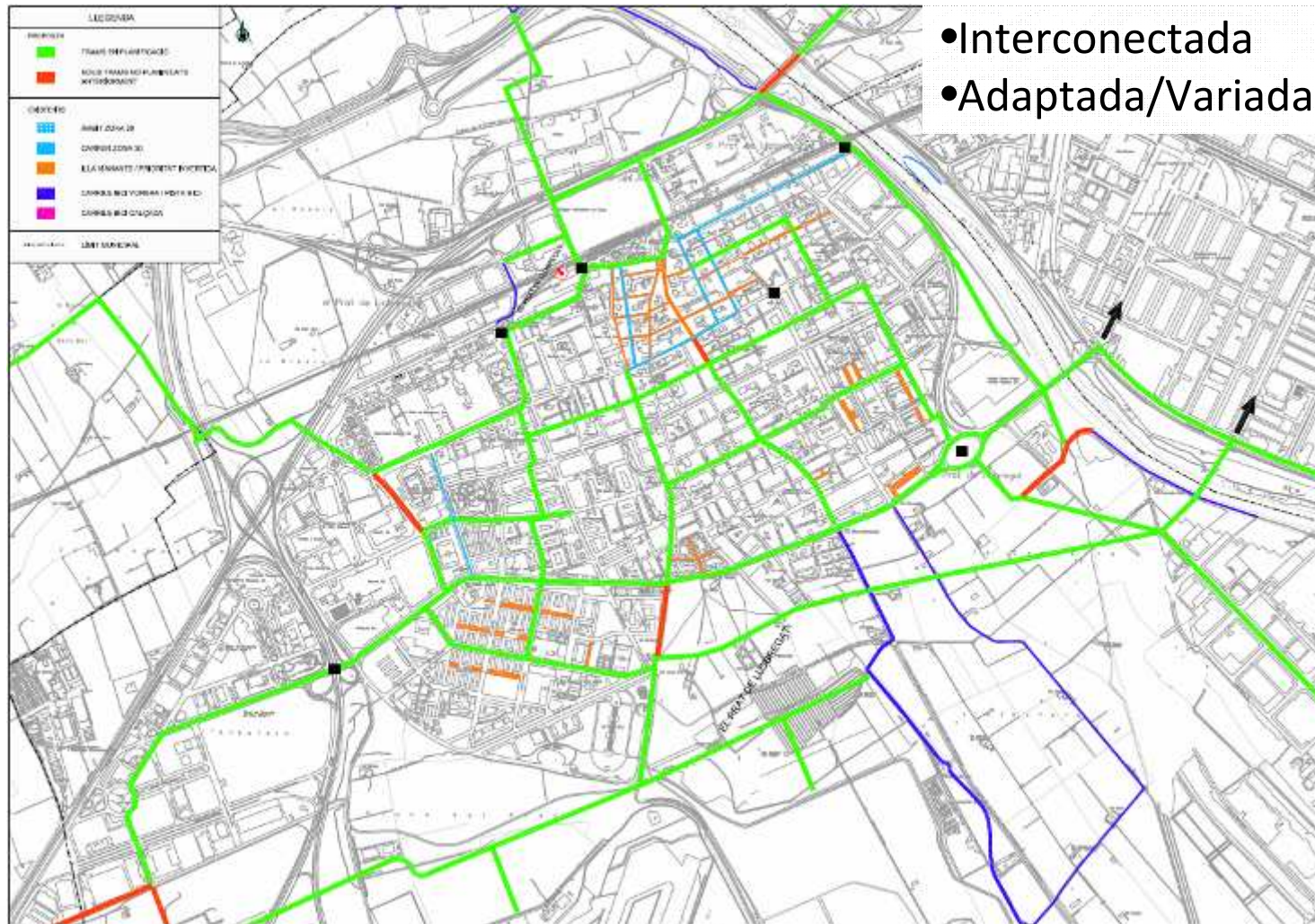
En función de:





Objetivo: ciclabilizar la ciudad

Red básica de circulación para bicicletas - Itinerarios



- Interconectada
- Adaptada/Variada



Proceso

Equipo de trabajo multidisciplinar:
Técnico – Legal – Administrativo - ...

Redacción

Aprobación

Vigencia

Procesos paralelos (política integral de la bicicleta):

- Participación Ciudadana
- Planificación: red e infraestructuras ciclables, moderación del tráfico, seguridad vial,...
- Comunicación e información
- Promoción y educación





Proceso

Actores implicados:

- Administración local: diversos departamentos (transversalidad interna)
- Asociaciones relacionadas con la movilidad, asociaciones de vecinos, centros de enseñanza, ...
- Policía local (especialmente importantes para la vigilancia y como educadores viales).





Herramientas

- **Redes:**
Red de ciudades por la bicicleta
- **Oficina de la bicicleta:**
Instrumento de coordinación interna y externa de la administración local.
- **Observatorio de la bicicleta:**
Un instrumento de colaboración entre la administración pública y los principales implicados en la movilidad ciclista en la ciudad.
- **Campañas de civismo:**
Fomento del respeto mutuo entre los diferentes usuarios que comparten el espacio público.





Herramientas

Participación :

- **Comisión de la bicicleta:**
Órgano de participación local sobre temas relacionados con la bicicleta
- **Intergrupo Parlamentario de apoyo a la Bicicleta (Parlament de Catalunya):**
Espacio de encuentro de diputados de todos los grupos parlamentarios con expertos y representantes de entidades relacionadas con la bicicleta.

Otros servicios para el ciclista:

- Registro de la bicicleta
- Seguro ciclista
- ...





Debate

- Posibles disfunciones detectadas en ordenanzas existentes y propuestas que podríamos formular. Cinco aspectos.
- Problemas del marco legislativo. Dos propuestas.



Posibles disfunciones I

- La regulación se realiza mediante la imposición de limitaciones cuantitativas de difícil percepción para el ciclista.

Ej. Obligación de ir a 5km/h.

Las bicicletas en las aceras de mínimo de 5 m de ancho con 3m de espacio libre.

Propuesta: siempre que se pueda, cualitativas, basadas en el respeto mutuo.

- Problema de las prohibiciones: si no se dispone aún de infraestructuras suficientes como para cumplir la ordenanza y poder circular con la seguridad y eficiencia deseada.

Ej. Oferta de plazas de aparcamiento frente a la prohibición de atar la bici en mobiliario urbano.

Obligatoriedad del uso de vías ciclistas.

Propuesta: Tiene que haber un compromiso de coherencia. Si la oferta no está a la altura de la demanda hay que utilizar “preferentemente”.



Posibles disfunciones II

- Excesivas directrices técnicas.

Ej. Descripción de medidas concretas como el carril bus-bici.

Propuesta: una ordenanza no es el lugar, existen manuales y la aplicación de criterios técnicos se realizará en la planificación . Estas directrices no pueden ser obligatorias, ya que esto implica que han de englobar todos los casos posibles.

- Adecuación del contenido y nombre de la ordenanza en la que se trate la movilidad en bicicleta: la regulación de las bicicletas no se puede aislar del resto de la movilidad. Para optimizarla, es conveniente que la ordenanza trate y se llame “de movilidad”, así se minimizan los problemas de compenetración entre ordenanzas.

- Existen contradicciones hacia la normativa de rango superior que siguen vigentes, en ausencia de denuncias.

Ej. Permitir la circulación en zonas peatonales.

Propuesta: ir contra el rango superior, hace a la ordenanza objeto de posibles denuncias...



Marco legislativo

NUEVA LEGISLACIÓN DE MOVILIDAD

- Agruparía la ley de tráfico y el reglamento de circulación.
- Sería más eficiente hacer una nueva ley que ir “remendando” la que hay, debido entre otras cosas, a la utilización confusa de ciertos conceptos.

NIVEL ESTATAL + SUPRALOCAL - NORMATIVA SECTORIAL

NIVEL LOCAL - ORDENANZAS

ORDENANZA TIPO – MODELO DE ORDENANZA

- Permitiría ahorrar recursos a la administración, requeriría unificarlos y concentrarlos en un ente que elaboraría y pondría a disposición de los municipios este documento.
- Suficientemente general como para poder adaptarse a todos los casos.

GRACIAS POR VUESTRA ATENCIÓN

Contacto:

Esther Anaya

eanaya@aimsl.com

Consultora de AIM s.l.



asesoría
de infraestructuras
y movilidad