

Congreso Nacional del Medio Ambiente
Madrid del 26 al 29 de noviembre de 2018

PMUS y Ordenanzas, una coordinación necesaria.

Mateus Porto Schettino
GT 4 PMUS y ordenanzas municipales
#conama2018



- 01** Un instrumento clave para la reconversión del modelo
- 02** PMUS y Ordenanzas, una coordinación necesaria
- 03** Aspectos clave en relación entre los PMUS y las ordenanzas



1. Las ordenanzas como instrumento clave para la reconversión del modelo

Reglamento del Tráfico aprobado por el Ayuntamiento de Madrid en junio de 1926, que entró en vigor en enero de 1927. De los 152 artículos que componían el Reglamento, 7 afectaban directamente a los peatones. En ellos se estipulaba, por ejemplo, que éstos estaban obligados a dejar totalmente libres las calzadas de las vías públicas para el tránsito de vehículos y animales de tiro.

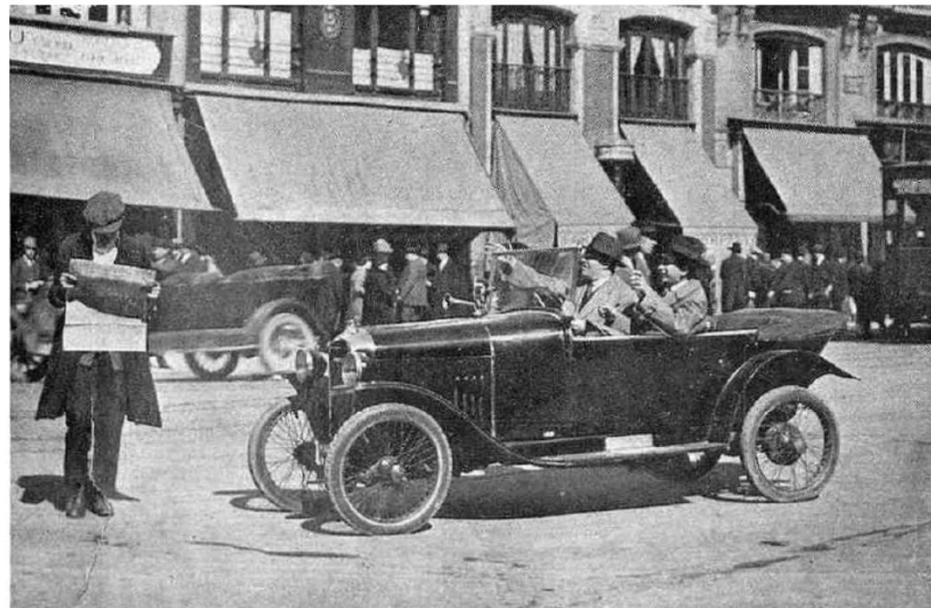


Figura 2. "El transeúnte distraído". Con toda probabilidad, esta fotografía fue un montaje para denunciar la peligrosidad de las distracciones de los peatones madrileños. Revista *La Esfera* (Madrid), 26 de mayo de 1928. Digitalizada en Biblioteca Virtual de Prensa Histórica, Ministerio español de Educación, Cultura y Deporte. <http://prensahistorica.mcu.es/>



1. Las ordenanzas como instrumento clave para la reconversión del modelo

Burgos Ayuntamiento

La nueva ordenanza de movilidad pondrá negro sobre blanco, aunque sin infraestructuras



El uso de la bicicleta queda regulada, especialmente en su coexistencia con los peatones / ANDREA IBÁÑEZ

Burgos con Bici valora positivamente un documento que trata de regular la zona de coexistencia entre el peatón y el ciclista | El último borrador se votará en el pleno del próximo mes



ISMAEL DEL ÁLAMO [Burgos](#)
Jueves, 13 septiembre 2018, 08:18



Acabar con la situación de incertidumbre y mejorar el dinamismo de la ciudad son los principales retos que tratará de resolver la próxima ordenanza municipal de movilidad, que encara la recta final de la tramitación para que entre en vigor. Tras meses y meses de trabajo político, técnico y asociativo, el último borrador resultante «trata de poner

Noticias de Navarra

INICIO | VECINOS | CULTURA Y OCIO | POLÍTICA | OPINIÓN | SOCIEDAD | OSASUNA | REF
 Pamplona | Comarca de Pamplona | Ribera Alta | Tudela y Ribera | Estella y Merindad | Sakana / Leit.
 Sangüesa / Pirineos | Zona Media | Ecos de sociedad | Comarcas | Bortzirriak

Inicio > Vecinos > Pamplona

Movilidad se decanta por no dejar a los patinetes eléctricos circular por aceras

La ordenanza que prepara el Ayuntamiento incluirá a los vehículos de movilidad personal fuera de los espacios peatonales

KEPA GARCÍA UNAI BEROIZ - Domingo, 11 de Noviembre de 2018 - Actualizado a las 06:02h

Movilidad | Desde el miércoles 24 de octubre

Entra en vigor la nueva ordenanza de movilidad sostenible de Madrid

ENRIQUE ESPINÓS | Publicado el Lunes 12 de noviembre de 2018



Entra en vigor la nueva ordenanza de movilidad sostenible de Madrid

AHORA CÓRDOBA

CARRUSEL POLÍTICA DESTACADOS POLÍTICA POLÍTICA

NUEVA ORDENANZA DE CIRCULACIÓN, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE Y ACCESIBLE PARA 2019



Diario de León.es



LEÓN

León prohíbe ya por ordenanza la circulación de las bicis por las aceras

La normativa, en vigor desde el jueves, regula su relación con los peatones y otros vehículos.

PEATONES

Podrán cruzar los carriles bici, pero no caminar por ellos.



Los patines, monopatines, patinetes o aparatos similares transitarán únicamente por las vías ciclistas segregadas y las aceras con anchuras superiores a 2,50 metros, no pudiendo realizar cambios de circulación de vehículos a motor, salvo para cruzar la calzada. En su tránsito, los patinetes deberán acomodar su marcha a la de los ciclistas, si van por vías ciclistas, o a la de los peatones en el resto de los casos, manteniendo una distancia de seguridad mínima de 1 metro y evitando en todo caso causar molestias o crear peligro.



No podrán circular en ningún caso arrastrados por otros vehículos.

BICICLETAS

No podrán circular por aceras, paseos, zonas peatonales, parques o jardines. En estos lugares el ciclista deberá llevar la bici con la mano.



En las zonas y calles de prioridad peatonal podrá figurar una prohibición total de circulación de bicicletas a determinadas horas.

SANCCIONES
 Leves 20 a 50€
 Graves 51 a 150€
 Muy graves 151 a 300€

Se deberán considerar como peatones a las personas que usen sillas de ruedas eléctricas, acomodando su marcha a la de los peatones.

Es obligatorio el uso de casco para menores de 7 años y recomendable para el resto, así como el chaleco o indumentaria reflectante en condiciones de baja visibilidad.



Tendrán que mantener una distancia de al menos un metro en las manobras de adelantamiento o cruce con peatones.

Deberán disponer de timbre y luces o reflectantes. Se autoriza el uso de luces intermitentes blancas en la parte delantera y rojas en la trasera.





2. Planes de Movilidad y Ordenanzas, una coordinación necesaria

Publicado: miércoles, 22 agosto, 2018

Dénia Sergi García

Dénia sólo ha creado en diez años 2 de los 32 kilómetros de carril bici previstos

bicicletas, carriles bici, Dénia, movilidad

La apuesta por la movilidad realizada hace una década se quedó en papel mojado y el ayuntamiento acometerá ahora un nuevo plan integral

Hacer de una ciudad un lugar más habitable, facilitando la movilidad e incentivando el uso de vehículos no motorizados, requiere de algo más que promesas. Hay que ponerse manos a la obra y eso es lo que no ha sucedido en Dénia en los últimos diez años, en relación a la habilitación de itinerarios en bicicleta. En 2008, hace ya una década, el ayuntamiento presentó su Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), un ambicioso programa encaminado a modificar esos hábitos de desplazamiento apostando, apostando, entre otra cosa, por el uso de la bicicleta. Contemplaba, de hecho, resolver la enorme carencia de la ciudad en ese capítulo, creando una red de 32 kilómetros de carriles bici. La realidad es que apenas se ejecutaron dos, quedando así siendo una asignatura pendiente en la ciudad.



El PMUS será eficaz en la medida en que sea capaz de influir en el resto de instrumentos normativos que colaboran a la definición de la ciudad (GIAU+S, 2010).



2. Planes de Movilidad y Ordenanzas, una coordinación necesaria

Tráfico (VP)
VP4. Circulación y aparcamiento de motos

Objetivos

1. Resolver los conflictos de la circulación de las motos con el resto de los vehículos (automóviles, ciclistas y transporte público).
2. Establecer espacios de aparcamiento adecuados para los motoristas.
3. Aumentar la seguridad vial de los motoristas.

Descripción

El Programa incluirá las siguientes medidas:

- Revisión de la ordenanza de circulación para establecer de manera clara las condiciones de circulación de las motos frente a otros vehículos.
- Señalización vertical de aviso y horizontal de preferencia de carriles para la circulación de motos.

PMUS de Donostia-San Sebastián Pág. 95

Propuesta 5.1.1_
Modificación de la ordenanza municipal reguladora de la venta no sedentaria

El Mercadillo del Rastro es uno de los principales puntos de comercio de enseres usados, muebles, objetos, etc., en el que las bicicletas son una parte importante. Es imprescindible modificar la ordenanza del rastro para que se prohíba la venta de bicicletas. En concreto, se trataría de incluir a la bicicleta dentro del listado de objetos cuya venta se prohíbe, en el apartado b del artículo 6 de dicha ordenanza.



PMUS de Valencia Pág. 285

La implantación de las medidas de Calmado de Tráfico se debe complementar con la redacción de una Ordenanza para la regulación de medidas de calmado de tráfico que coordine estas con la gestión y regulación del tráfico, asegurando la eficacia y viabilidad de las mismas.

La implantación de las medidas propuestas tendrá como eje vertebrador una Ordenanza de Regulación de Tráfico de Mercancías.

Se propone dentro del Plan de Movilidad Sostenible, la realización de un estudio independiente con la finalidad de redactar dicha ordenanza que permita regular la circulación de los vehículos de transporte de carga que circulan por el casco urbano de Santander al objeto de disminuir la congestión vehicular, racionalizando los horarios de abastecimiento, reglamentando dimensiones, pesos, velocidades de circulación, mejorando la seguridad vial, estableciéndose rutas por las que podrán circular los vehículos de carga que transportan mercancías y objetos varios.



PMUS de Santander Págs. 64 y 92

**PROGRAMA 10.1: Calmado del tráfico en los barrios de la ciudad**

Cada vez cobran mayor importancia actuaciones orientadas al control de velocidad basada en una limitación más o menos amplia de 50 km/h y dos posibilidades de mayor restricción, las áreas 30 (con limitación de velocidad a 30 km/h) y las calles residenciales o de coexistencia de tráfico (con limitación de velocidad a 20 km/h) pueden ser **iniciativas eficaces para las operaciones de tratamiento del viario y de control de la velocidad**. A estas limitaciones cada vez con mayor énfasis se une la extensión de Áreas 10 en aquellas zonas en que se pretende mantener un cierto grado de coexistencia aunque priorizando claramente el flujo peatonal.

Propuesta 10.1.1_**Ampliación de las Zonas 30 en la ciudad**

Una de las medidas de calmado del tráfico más ampliamente difundida es la creación de zonas 30 en la que consiste este programa. Este planteamiento de restricciones de velocidad dentro de zonas 30 cuenta con una amplia experiencia en toda Europa. Resulta aconsejable en zonas residenciales con elevada densidad de peatones y ciclistas.



Capítulo I

Normas generales

Art. 17. *Velocidad.*—Con carácter general, el límite máximo de velocidad a que podrán circular los vehículos por vías urbanas, será el establecido en el Reglamento General de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre.

La velocidad máxima en las vías de un único carril por sentido queda fijada en 30 kilómetros por hora, sin perjuicio de lo establecido en esta misma norma para zonas 30, calles residenciales, aparcamientos públicos municipales, vehículos de movilidad urbana y otras vías y vehículos.

No obstante, podrá mantenerse un límite de velocidad superior en aquellas vías de un único carril por sentido que formen parte de la Red Básica de Transportes en las que la limitación prevista en el párrafo anterior pueda suponer perjuicios a los servicios de transporte público colectivo urbano regular de uso general.

Las vías urbanas que dispongan de plataforma única de calzada y acera tendrán una limitación máxima de 20 kilómetros por hora.

Art. 139. *Calles residenciales.*—Las calles residenciales son aquellas en las que existe una coexistencia en el mismo espacio de peatones, ciclistas y vehículos a motor. Deberán señalizarse mediante la señal correspondiente.

En estas zonas se establecerá una velocidad máxima de circulación de 20 kilómetros por hora. Quienes conduzcan deberán conceder prioridad a los peatones teniendo preferencia tanto el tránsito como la estancia y esparcimiento de los mismos, y los vehículos no podrán estacionarse más que en los lugares designados por señales o marcas viales.

Art. 140. *Zonas 30.*—Las zonas 30 son ámbitos especialmente acondicionados y señalizados en las que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h. En estas vías, los peatones podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas, para lo cual deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido no siendo necesario implantar pasos peatonales formalizados.



3. Aspectos clave en relación entre los PMUS y las ordenanzas

Es posible establecer una mejor (más eficaz y coherente) relación entre los PMUS y las revisiones de ordenanzas de movilidad y espacio público.

Algunos aspectos clave son:

- Enfoque y alcance
- Calmado de tráfico
- Aceras, calles y zonas peatonales
- Aparcamiento
- Promoción de la bicicleta
- Circulación de otros vehículos de movilidad urbana



3.1. Aspectos clave: Enfoque y alcance de las ordenanzas de movilidad

“Las ordenanzas de movilidad no pueden pretender regular todo lo regulable en la convivencia de una ciudad.

En la actualidad, hay vigentes en la ciudad de Madrid más de una decena de ordenanzas que afectan a este mismo campo.”

Alegaciones de la Asociación A pie a la Ordenanza de Movilidad de Madrid 2018





3.2. Aspectos clave: Calmado de tráfico. Velocidad



OCIEDAD > **TRÁFICO Y TRANSPORTES**

SEGURIDAD VIAL

LA DGT planea extender el límite de 30 km/h a todas las calles de un solo carril de España

La mayoría de las grandes ciudades han enviado cartas a Pere Navarro solicitando la medida

"Los accidentes a esa velocidad son de chapa, no hay fallecidos", reflexiona el director general

Manuel Vilaseró

Madrid - Sábado, 17/11/2018 | Actualizado el 19/11/2018 a las 01:08 CET



Una calle señalizada como zona 30 en el barrio de Sant Andreu.



3.2. Aspectos clave: Calmado de tráfico. Velocidad



TRÁFICO URBANO

León estudia adelantarse a la DGT y rebajar la velocidad a sólo 30 por hora en la ciudad

Los estudios demuestran que el riesgo de muerte por atropello se reduce del 80% a 50 por hora al 10% con la rebaja.



León tiene ya cinco zonas 30, por encima de las cuales se suma la delimitación de zona 10 del casco histórico. JESÚS F. SALVADORES -

CARBALLO MUNICIPIO

El lunes se aprobará la ordenanza que limita a 30 la velocidad en el casco urbano carballés

El texto ha estado a exposición pública y no ha recibido ninguna alegación ni ha habido aportaciones



ÚLT
16:07
mayc
desal



3.3. Aspectos clave: Calmado de tráfico. Restricción de acceso



Fuente 20 min. JORGE PARÍS

Art. 23. Zona de Bajas Emisiones “Madrid Central”.—1. Denominación: el Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid (Plan A), aprobado por Acuerdo de 21 de septiembre de 2017 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, prevé la creación de un área central en la ciudad en la que se adopten progresivamente incentivos y restricciones que promuevan la transformación de la misma en una zona de menores emisiones contaminantes, para lograr un efecto catalizador positivo sobre la evolución del parque circulante en el municipio y en la calidad del aire de toda la ciudad. Dicha área se configura como Zona de Bajas Emisiones, a los efectos previstos en esta Sección, con el nombre de “Madrid Central”.

Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid
B.O.C.M. Núm. 253, 23/10/ 2018

BARCELONA BARCELONEANDO +BARCELONA METRÓPOLIS BARCELONA DISTRITOS BADALONA BARCELONA

EL URBANISMO QUE VIENE

Anatomía de la supermanzana

Muchos barceloneses discuten la ejecución de una revolución urbana cuya filosofía defiende la recuperación social de la calle

La ciudad prevé reducir dos tercios el espacio para el coche y recuperar seis millones de metros cuadrados para el peatón

Carlos Márquez Daniel

Lunes, 18/09/2017 | Actualizado a las 22:01 CEST



0



Ambiente en la supermanzana del Poblenou, el pasado jueves. / JOAN PUIG



3.3. Aspectos clave: Calmado de tráfico. Restricción de acceso

D. Diversificar la vía tecnológica del cambio de la movilidad urbana

La transformación de la movilidad urbana no debe apoyarse exclusivamente en cambios tecnológicos y de fuentes energéticas. Cabe actuar sobre la funcionalidad del sistema, aumentando la ocupación media de los vehículos, reduciendo la demanda y la distancia de los desplazamientos cotidianos y con ello la dependencia de los modos motorizados.

a una reducción de emisiones de un 30% respecto a los niveles de 2012:

- trasvase del 12,5% de los recorridos que se realizan en coche o motocicleta a los modos no motorizados (una parte de este trasvase también se deriva de desplazamientos en coche que dejan de realizarse)
- trasvase del 12,5% de los recorridos que se realizan en coche o motocicleta al transporte público en autobús
- trasvase del 10% de los recorridos que se realizan en coche o motocicleta a los modos ferroviarios (metro, cercanías y tranvía)
- incremento de la ocupación media del coche de un 15%: de 1,65 personas/veh. a 1,9 personas/veh.



MA



3.4. Aspectos clave: Aceras, calles y zonas peatonales.

menú NUEVO BUSCAR *matarparasion moto*

Finalmente sí: Las motos podrán aparcar en las aceras de Madrid

1179



27 Julio 2018 - Actualizado 30 Julio 2018, 13:01 4 COMENTARIOS

JESUS MARTIN @JesusMartin26

La nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid presentada en el pasado mes de febrero [levantó cierto revuelo](#). El consistorio de Manuela Carmena parecía dispuesto a sacar a las motos de sus aceras en un intento por hacer de la capital una ciudad más amable para los ciudadanos y visitantes que se mueven a pie.

Finalmente y tras las quejas de usuarios y organizaciones vinculadas con las dos ruedas, el formato final de la Ordenanza [aprobado el pasado jueves](#) por la Junta de Gobierno permitirá que motos, ciclomotores, bicicletas y patines eléctricos puedan aparcar en las aceras, pero con salvedades.

Motos en las aceras de Madrid sí, pero si tienen más de 3 metros



Art. 137. Espacios de especial protección para el peatón.—Mediante acuerdo del órgano competente se podrán declarar, con carácter temporal o permanente, determinadas aceras, calles y espacios públicos como “espacios de especial protección para el peatón”.

La declaración deberá incluir la justificación motivada que ha llevado a la determinación de una calle o espacio como de especial protección para el peatón así como los usos y ocupaciones que se restringen o las condiciones de los que se autoricen.

Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid. B.O.C.M. Núm. 253, 23/10/ 2018



3.5. Aspectos clave: Aparcamiento

CÓRDOBA HOY LOCAL

El plan del Ayuntamiento para llevar la zona azul a los barrios y que los residentes aparquen gratis

El Consistorio trabaja en un modelo mixto de aparcamiento de pago con otro de permiso para los residentes en solares de Miraflores, la plaza de Toros y la avenida del Corregidor

ALFONSO ALBA - 20/11/2018 02:03



Coches mal aparcados en la zona peatonal de la plaza de toros | MADERO CUBERO

El Área de Movilidad del Ayuntamiento de Córdoba trabaja en un plan que quiere conjugar el más difícil todavía: que los barrios tengan zona azul y que además haya aparcamientos gratuitos para los residentes. El departamento que dirige el socialista Andrés Pino va de la mano de la federación de vecinos y el Consejo del Movimiento Ciudadano para importar a Córdoba un plan que ya funciona en otras ciudades.

ABC MADRID

España Internacional Economía Sociedad Madrid Familia Opinión Deportes Gente Cultura Ciencia Historia Viajar Play Summum Más :
 ABC ESPAÑA MADRID Distritos Municipios Videos Plan B

Carmena implanta una nueva zona de aparcamiento restringido bajo demanda vecinal

- La ordenanza de Movilidad Sostenible incluye la Zona de Aparcamiento Vecinal (ZAV), que limita el estacionamiento a dos horas como máximo para los visitantes

Valencia ciudad | Sólo residentes podrán aparcar en Benimaclet, Ciutat Vella y Ruzafa

Sólo residentes podrán aparcar en Benimaclet, Ciutat Vella y Ruzafa



La nueva ordenanza de movilidad contempla la creación de enclaves residenciales con zona verde para los vecinos



3.6. Aspectos clave: Promoción de la bicicleta

VALENCIA

Los aspectos más polémicos de la ordenanza de Movilidad

CRISTÓBAL TOLEDO Valencia 16 OCT. 2018 | 07:06



Un ciclista circula por el carril bici mientras varios coches transitan por la calzada en Valencia. / JOSÉ CUÉLLAR

- Permite a las bicicletas saltarse semáforos en rojo para incorporarse a un carril bici
- Grezzi impulsa que los particulares denuncien a los infractores de tráfico [<https://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2018/10/16/5bc4d46ee5fdead36c8b45e8.html>]

La nueva ordenanza de Movilidad todavía es un borrador. Ni siquiera ha pasado los primeros trámites para convertirse en un proyecto que se pueda someter a votación, pero su articulado ya ha despertado las primeras críticas. Entre los puntos más polémicos figura la posibilidad de que las bicicletas crucen la línea de detención con semáforo en rojo para incorporarse al carril bici adyacente o una calle peatonal o para realizar un giro a la derecha y la posibilidad de cruzar por el paso de peatones cuando no exista un paso

Fuente: elmundo.es





3.7. Aspectos clave: Patinetes a motor

ZARAGOZA

Acera Peatonal sostiene que los patinetes "no pueden, ni podrán circular por las aceras"

El colectivo ha enviado un comunicado en forma de carta a los Reyes Magos.

Europa Press. Zaragoza Actualizada 19/11/2018 a las 11:29
Etiquetas Zaragoza Movilidad urbana



Un par de patinetes de alquiler en el paseo de la Independencia de Zaragoza. | Oliver Duch

El colectivo Acera Peatonal sostiene que los patinetes "no pueden, ni podrán circular por las aceras" al argumentar que son vehículos, y como tales "no pueden ir por aceras ni por zonas peatonales".

COSTA

Calafell redacta una ordenanza para regular el uso de patinetes eléctricos

Podrán ir por aceras anchas y el paseo marítimo a un máximo de 10 km/h

José M. Baselga
Hace 2 horas - 17:05 hs

tododiscò. INICIO ACTUALIDAD ACCESIBILIDAD PRESTACIONES TURISMO CONTACTO Redes

Actualidad

Patinetes, las nuevas barreras de las personas con discapacidad física y visual

1 minuto en leer

318 Shares Like 318 Tweet



Comunidad Valenciana ((cv/))

València permitirá los patinetes en zonas peatonales y creará zona verde de aparcamiento exclusivo para residentes

La nueva ordenanza de Movilidad prohibirá que circulen por las aceras, pero los permite a un máxima de 10 kilómetros por hora en zonas de viandantes, ciclocalles y calles 30 de un solo carril.

Las bicis podrán ir en contradi dirección en algunos casos, las motos no podrán circular por el carril bus y para estacionar en las aceras no podrán circular con el motor en marcha.

Carlos Navarro Castelló (/autores/carlos_navarro_castello/)

01/10/2018 - 14:52h



¡Gracias!

#conama2018

mateusporto79@gmail.com