

Plataforma Carril-Bici de Córdoba

Facebook y Telegram: Plataforma Carril Bici Córdoba
comunicadosplatabici@gmail.com



Teléfono: 645 500 424



Córdoba, 06 de diciembre de 2022

JULIÁN BLANCO RAMÍREZ, con DNI 30447827J, en representación de la Asociación Plataforma Carril Bici de Córdoba (G-14417067), en relación a la Aprobación Inicial del texto de la Ordenanza de Circulación, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento, en sesión ordinaria, celebrada el día trece de octubre de dos mil veintidós, y publicado en el BOP nº 206 de 27/10/2022.

Atendiendo al espíritu formulado en el PREÁMBULO de dicha ordenanza, de:

- Establecer un marco urbano de la movilidad sostenible, segura y saludable debido a la complejidad creciente del aumento del tráfico rodado
- Mejorar la circulación de vehículos y las personas que transitan por las vías, prestando especial atención a las personas con movilidad reducida, al transporte público, la marcha a pie, el uso de la bicicleta y otros elementos mecánicos sin motor.
- Apostar firmemente en la ciudad de Córdoba por promover los desplazamientos a pie y en bicicleta.
- Priorizar la utilización del espacio público por estos modos de transporte y convirtiendo las calles de la ciudad en espacios amables y de convivencia.
- Considerar estos modos como una oportunidad para disminuir el uso del automóvil
- Entender que Las nuevas tendencias de movilidad urbana en Europa y en nuestra ciudad deben ir por la línea de una ciudad de mayor calidad de vida y respeto a los peatones.

Examinada por esta Asociación la propuesta de Ordenanza de Circulación, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible; teniendo en cuenta los análisis y propuestas que desde distintos sectores ciudadanos relacionados con la bicicleta y la movilidad sostenible se vienen haciendo desde hace tiempo, teniendo en cuenta asimismo las directrices y normativa que en el ámbito europeo y español se realizan en relación con una ciudad y movilidad sostenible y de acuerdo con lo previsto en el artículo 49 de la vigente Ley de Régimen Local y con el Reglamento de Participación Ciudadana y otras normas de aplicación, formula en tiempo y forma las siguientes Reclamaciones y Sugerencias, basadas cada una de ellas en la Justificación que también las acompañan.

Firmado

JULIÁN BLANCO RAMÍREZ, con DNI 30447827J

Asociación Plataforma Carril Bici de Córdoba (G-14417067)

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 1

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Nuevo Artículo 6.bis

SE PROPONE: Añadir un Artículo 6.bis, en el que según Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 28 de enero de 2011, contemple la Oficina de la Bicicleta (actualizada después de 11 años a otros vehículos como VMP y coordinada desde el Área de Movilidad, en lugar de hacerlo desde el Área de Medio Ambiente).

JUSTIFICACIÓN: Dicha Oficina podría, en principio componerla una persona que planifique, coordine e intervenga en los múltiples ámbitos de trabajo que establece dicho Acuerdo. Entendemos que todas las tareas allí expuestas son difícilmente asumibles por personas con otras dedicaciones dentro del Área de Movilidad.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 2

Artículo 7. Accesibilidad a los espacios públicos.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE UN PUNTO 3: *“El área municipal con competencias en materia de Movilidad publicará en la web municipal, y mantendrá actualizado, el plano de la clasificación viaria definida en el apartado anterior.”*

JUSTIFICACIÓN: La Clasificación Viaria es un elemento estructural en las definiciones de la Ordenanza y en su desarrollo y para su cumplimiento por toda la ciudadanía. En aplicación de los principios generales de la legislación de transparencia, Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno y Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía, se debe garantizar el derecho de acceso a la información de la actividad pública con este alcance.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 3

Artículo 12. Vía peatonal.

SE PROPONE UN CAMBIO EN LA REDACCIÓN DE LA PARTE FINAL DEL PÁRRAFO SEGUNDO: Cambiar “no siendo admitido este uso de forma imprudente que suponga un riesgo para los peatones” por *“El uso de estas vías por los vehículos autorizados en los párrafos anteriores deberá ser prudente y sin suponer riesgo para los peatones.”*

JUSTIFICACIÓN: La Ordenanza permite utilizar, en ciertas circunstancias, las Vías peatonales por distintos vehículos. Por tanto, la advertencia de uso prudente y demás deberá extenderse a todos los vehículos, no solo a las bicicletas y VMP.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 4

Artículo 21. Bolardos y otras señales de balizamiento en calzada.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN AL FINAL DEL APARTADO 1. Bolardos: *“y la normalización de estos elementos que apruebe el Ayuntamiento”*

JUSTIFICACIÓN: El objetivo es normalizar la forma, dimensión y otros aspectos de los Bolardos que se instalen en la vía pública y evitar la disparidad de este elemento, que puede ser frecuente, del mobiliario urbano.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 5

Artículo 25. Señalización y utilización de los pasos de peatones

MODIFICACIÓN del apartado 2C) de Artículo 25. Señalización y utilización de los pasos de peatones. *“En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad”.*

SE PROPONE EL TEXTO: *“En los restantes pasos para peatones señalizados mediante la correspondiente marca vial, **aunque tienen preferencia, se recomienda** penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad”.*

JUSTIFICACIÓN: Habría que cambiar la redacción a modo de RECOMENDACIÓN. Escrito como NORMA (“deben”), podría interpretarse que la responsabilidad del atropello en un paso peatonal pudiera recaer sobre el propio peatón. Hace recaer sobre la subjetividad del peatón (cálculo de distancia y velocidad) su propia seguridad.

Además en el Artículo 58 (Límites de velocidad en las vías urbanas y travesías y prohibiciones relativas a la velocidad) se establece que *“El conductor está obligado a circular a velocidad moderada y, si fuera preciso, detener el vehículo cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los casos siguientes:..... y de los pasos de peatones no regulados por semáforo o agentes de la circulación....”*

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 6

Artículo 25. Señalización y utilización de los pasos de peatones

DESARROLLO del punto 4 de Artículo 25 *“El Ayuntamiento establecerá la infraestructura necesaria para evitar que vehículos estacionados o cualquier otro elemento, impidan o dificulten la visibilidad, previo a los pasos de peatones, entre el conductor y el peatón”.*

SE PROPONE desarrollar este punto, **añadiendo:** *“Como norma general en favor de la seguridad peatonal, se prohíbe el estacionamiento o parada en los 5 metros anteriores del sentido de la marcha de todos los pasos de peatones. La autoridad municipal podrá habilitar plazas de aparcamiento para bicicletas, vehículos de movilidad personal o para ciclomotores y motocicletas. En todo caso, dichas plazas de estacionamiento deberán dejar libre un espacio de seguridad antes de la línea de detención del paso peatonal, de al menos 1 metros si las plazas son para bicicletas, y de 2 metros si lo son para ciclomotores”.*

JUSTIFICACIÓN: Al no establecerse plazos ni modelos previstos puede quedar en una declaración de intenciones difícil de cumplir.

Las marcas están promocionando la venta de coches todoterreno para usarlos en el interior de las ciudades y están teniendo un gran éxito pues cada vez se venden más. Entre los meses de enero y julio de 2020 la cuota de mercado de los SUVs en España fue superior a la de turismos tradicionales con un 50,1% de las ventas. Mover estos pesados coches en circuito urbano es bastante insostenible. En consecuencia coches cada vez más grandes y altos circulan por nuestra ciudad y cuando aparcan en el entorno de un paso de cebrá disminuyen la visibilidad en los vados de peatones dado que suelen ser más altos que otros coches. De manera que cuando el peatón se asoma para cruzar y tiene anexo un Todoterreno, SUV o una furgoneta aparcados no ve gran cosa y tampoco tienen visibilidad los conductores de coches que circulan de la presencia de los peatones.

Se debe, por tanto definir una Zona Libre de Obstáculos de al menos 5 metros, previa a los pasos de peatones y se prohíba específicamente la instalación de contenedores de basura y el aparcamiento de furgonetas, SUVs, vehículos Todo-terreno.

Como norma general, podrían reservarse estas zonas para aparcamientos de motos, bicicletas y/o VMP.





RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 7

Artículo 25. Señalización y utilización de los pasos de peatones.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE UN PUNTO 5. “Los pasos de peatones de los itinerarios peatonales de mayor afluencia tendrán una mayor dimensión, pavimento diferenciado y, a ser posible, sobreelevados.”

JUSTIFICACIÓN: Se pretende potenciar y facilitar el uso de los principales itinerarios o ejes peatonales cuando atraviesan vías de tráfico rodado. Apoyando a los peatones y advirtiendo a los vehículos que atraviesan estos itinerarios.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 8

Artículo 29 Normas generales (CAPÍTULO III. CIRCULACIÓN DE BICICLETAS Y BICICLETAS DE PEDALES CON PEDALEO ASISTIDO)

SE PROPONE: ELIMINACIÓN del punto 4 *“Las bicicletas de pedales con pedaleo asistido deberán disponer de la Declaración de conformidad (CE) que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional”*

JUSTIFICACIÓN: Esta norma NO está contemplada en el Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (MODIFICADO por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico).

Dicho Decreto, en su CAPÍTULO II, Artículo 22 bis, Sí indica que *“Los vehículos de movilidad personal requerirán para poder circular el certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación”*, sin embargo no lo indica en el Artículo 22 referente a los ciclos y las bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

Entendemos que debe eliminarse, pues la Ordenanza de Movilidad de Córdoba, no puede ser más restrictiva de lo que indica el Real Decreto.

Pudiera darse el caso que a personas procedentes de otras localidades (incluso cercanas), que circulen en nuestra ciudad con bicicletas de pedales con pedaleo asistido, se les exija algo que en ninguna otra localidad sea necesario.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 9

Nuevo Artículo 29.bis

SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE UN NUEVO ARTÍCULO, “Artículo 29 bis. Infraestructuras ciclistas.

1. *El Ayuntamiento asegurará que la ciudad disponga de una red de itinerarios ciclistas completa, suficiente y segura, para desplazarse entre los diferentes barrios de la ciudad, hacia el centro urbano, y hacia los principales equipamientos, centros educativos, deportivos, y estaciones de transporte colectivo, así como para comunicar el núcleo urbano central con los núcleos periféricos y otras poblaciones del Área Metropolitana.*

2. *Como itinerario ciclista se denomina un conjunto de tramos viarios enlazados, que pueden ser de diferentes tipos (carril bici, acera bici, ciclocalle, senda ciclable, etc.), que dan continuidad a los desplazamientos entre puntos relativamente alejados. Tienen el carácter de red troncal, de ruta principal, hacia donde pueden confluir otros tramos de vías ciclistas de carácter local o de barrio.*

3. *El diseño y la construcción de los carriles bici de la ciudad se realizarán preferentemente segregados de los espacios destinados a viandantes y vehículos motorizados, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial, y podrán estar protegidos mediante elementos separadores. Los carriles bici no se podrán trazar por las aceras, salvo pequeños tramos puntuales, por razones excepcionales claramente justificadas.*

4. *Los principales centros atrayentes de desplazamientos ciclistas, antes mencionados, así como los diferentes barrios, deberán estar dotados de un número adecuado de dispositivos para estacionar y sujetar las bicicletas de manera segura (aparcabicis).*

5. *Instituciones, empresas, o particulares, podrán instalar aparcabicis en terrenos propios. En caso de querer establecer aparcabicis fijos o móviles en calzada o acera, la instalación deberá contar con 6 autorización municipal.*

6. *Progresivamente, se señalarán los itinerarios ciclistas, para hacerlos visibles y comprensibles, y se actualizará permanentemente el plano de la red ciclista existente en los diferentes canales de información municipal (webs, apps, open data, etc.)*

7. *Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Si alguna de las infraestructuras ciclistas existentes en la ciudad resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerla a su ser y estado originario.”*

JUSTIFICACIÓN: Consideramos necesario un Artículo dedicado a Infraestructuras Ciclistas (y VMP), contemplado en Ordenanzas de Movilidad de otras ciudades españolas (como por ejemplo la de Valencia).

En el Plan General de Ordenación Urbana en vigor, se contempló, por primera vez en un documento normativo de este calado, a la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Así, las determinaciones del Plan a este respecto, se establecen en tres niveles: La Red de Itinerarios de Bicicletas, la Normativa Urbanística de urbanización y aparcamientos, y la correspondiente financiación y programación en el Estudio Económico del Plan.

El Plan dibuja un plano de itinerarios ciclistas que recoge al completo la red de itinerarios principales que venía diseñada en el Plan Director de Bicicletas de Córdoba (PDB), y la amplía a los nuevos suelos de crecimiento de la ciudad, sobre los viales que se considera más apropiado, siguiendo los criterios del PDB en cuanto a conexión entre los principales puntos de actividad.

La normativa de urbanización, contenida en el Título Decimocuarto del Plan General de Ordenación Urbana en vigor, establece la obligación de cumplir con varias normas municipales y, entre ellas, el Plan Director de Bicicletas. De esta forma, el PDB adquiere el rango de normativa de obligado cumplimiento para todo tipo de agentes urbanísticos actuantes en la ciudad.

En el Artículo 14.1.11 de estas normas, se obliga a aplicar en las obras de urbanización las determinaciones del PDB, previendo “espacios destinados a la circulación de bicicletas, de forma integrada en el espacio urbano, permitiendo un suficiente margen de seguridad para los usuarios de este medio de transporte, de acuerdo a los trazados de la Red Principal de Itinerarios”.

En el mismo artículo se establece la necesidad de conectar las vías ciclistas de nueva creación con las existentes, para conseguir itinerarios en continuidad. En el desarrollo del Plan, a través de los planes de desarrollo y proyectos de urbanización, se establecerán también itinerarios de barrio, en conexión con los principales.

En el citado artículo se adoptan las directrices marcadas por el PDB para el diseño de las vías ciclistas y su señalización.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 10

Artículo 31. Circulación por los carriles bici y aceras-bici

SE PROPONE, AÑADIR un Punto 5: “Por razones de seguridad, en las intersecciones de los carriles bici con la calzada se procurará su diseño sobreelevado (elevación sobre rasante) para mejorar la seguridad y comodidad de los ciclistas y facilitar la continuidad de los carriles bici”.

JUSTIFICACIÓN: Esta propuesta es similar a la contemplada en lo referente al peatón (Artículo 26). Estos diseños se están aplicando con éxito en numerosas localidades y favorecen el calmado del tráfico motorizado.



RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 11

Artículo 33. Ciclo-calles y ciclo-carriles.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN EN EL APARTADO 1: (añadir lo entrecorrido) Se consideran ciclo-calles a las vías de un sentido y solo un carril que prolonguen un itinerario ciclista, sin segregación mediante carril bici, por no haber anchura suficiente, y donde por tanto las personas en bicicleta, en los vehículos eléctricos de movilidad personal y las que van en automóvil comparten el mismo espacio. Deberán estar claramente señalizadas, tanto en relación a su uso, como a la limitación de velocidad a 30 km/h; “señalización tanto vertical como mediante marcas en el pavimento, con un diseño normalizado que ayude a su mejor identificación”. En estas ciclo-calles las personas en bicicleta y VMP tendrán preferencia de circulación frente a las que van en automóvil.

JUSTIFICACIÓN: La señalización vertical y horizontal específica para las Ciclo Calles mejora notablemente su uso y respeto por parte de los vehículos a motor y es una norma habitual en otras ciudades.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 12

Artículo 34. Condiciones particulares de circulación de las bicicletas.

SE PROPONE, AÑADIR VARIOS PUNTOS:

- **Punto 6:** “Podrán circular en doble sentido en vías de sentido único con velocidad limitada a 30 km/h **siempre que se señalice**”

Podrán circular en doble sentido en vías de sentido único **siempre que esté señalizado.**



- **Punto 7:** “En cruces semafóricos se podrá permitir el giro a la derecha a las bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas, **cuando exista señalización semafórica específica.**”

- **Punto 8:** “Los semáforos que no regulen la circulación en intersecciones y que sólo señalicen un paso para peatones, podrán ser sobrepasados por los conductores de bicicletas, siempre a velocidad moderada y respetando la prioridad de paso de los peatones, y **siempre que exista señal específica para bicicletas**”.

En cruces semaforizados se podrá **permitir el giro a la derecha** a las bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas, cuando exista señalización semafórica específica.



Los **semáforos** que no regulen la circulación en intersecciones y que **únicamente señalicen un paso para peatones**, podrán ser sobrepasados por las **personas conductoras de bicicletas**, siempre que exista señal específica para bicicletas.



JUSTIFICACIÓN: Son propuestas por la Red de Ciudades por la Bicicleta (en la que Córdoba está integrada), en el documento “RECOMENDACIONES PARA COORDINAR LAS ORDENANZAS MUNICIPALES SOBRE LA CIRCULACIÓN Y APARCAMIENTO DE BICICLETAS, VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS”.

Son medidas que favorecen la circulación de bicis y VMP y no van en contra de la seguridad vial. Ya existen semáforos que permiten el paso o giro de taxis o autobuses.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 13

Artículo 37. Estacionamiento de bicicletas.

SE PROPONE MODIFICAR EL APARTADO 3

”Está específicamente prohibido estacionar las bicicletas:

- a) Atadas o sujetas en los árboles, semáforos, bancos, papeleras, postes de sustentación de señales verticales o cualquier otro elemento del mobiliario urbano.*
- b) En los espacios en que esté prohibido la parada o el estacionamiento”*

QUEDANDO REDACTADO:

”Está específicamente prohibido estacionar las bicicletas:

- a) Atadas o sujetas en los árboles, semáforos, bancos y papeleras.*
- b) Postes de sustentación de señales verticales o cualquier otro elemento del mobiliario urbano, cuando se dificulte el destino, la funcionalidad del elemento o cuando estos se puedan dañar.*
- c) En los espacios en que esté prohibido la parada o el estacionamiento”*

JUSTIFICACIÓN: A diferencia de otros vehículos para garantizar cierta seguridad en el estacionamiento de bicicletas, éstas deben quedar candadas a un elemento fijo. La propuesta, al igual que en los casos anteriores, la realizamos siguiendo las indicaciones de la Red de Ciudades por la Bicicleta (en la que Córdoba está integrada), en el documento “RECOMENDACIONES PARA COORDINAR LAS ORDENANZAS MUNICIPALES SOBRE LA CIRCULACIÓN Y APARCAMIENTO DE BICICLETAS, VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL Y CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS”

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 14

Artículo 37. Estacionamiento de bicicletas.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE UN PUNTO 5: “El Ayuntamiento fomentará la instalación de aparcamientos para bicicletas en lugares habilitados en los espacios y edificios de las Administraciones Públicas y privados tales como: parques, bibliotecas, oficinas administrativas, intercambiadores de transporte, centros educativos, centros de trabajo, grandes superficies comerciales y supermercados o cines entre otros, en las condiciones y dotaciones establecidas en la normativa urbanística”..”

JUSTIFICACIÓN: Esta redacción ya estaba en anteriores borradores.

La normativa sobre aparcamientos, contenida en la Sección 2a del Capítulo Séptimo, Transporte y Comunicaciones, del Plan General de Ordenación Urbana en vigor, hace referencia por una parte a las reservas necesarias de aparcamientos para bicicletas en los edificios, según sus usos (viviendas, equipamientos, centros comerciales, oficinas, edificios de aparcamientos, etc.) y por otra, a las condiciones específicas que deben reunir las plazas de aparcamiento para bicicletas.

Estas determinaciones vienen contempladas en los artículos 12.7.11, 12.7.12 y 13.2.28 del PGOU.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 15

Nuevo CAPÍTULO IV bis. SISTEMA MUNICIPAL DE BICICLETAS y Artículo 41 bis, en el TÍTULO III DE LAS NORMAS GENERALES DE LA CIRCULACIÓN URBANA Y SEGURIDAD VIAL, Y DEL IMPACTO AMBIENTAL.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE UN NUEVO CAPÍTULO: CAPÍTULO IV bis. SISTEMA MUNICIPAL DE BICICLETAS y Artículo 41.bis *Sistema Municipal de Bicicletas.*

El Ayuntamiento establecerá un Sistema Municipal de Bicicletas, biciCOR, distribuido por el núcleo urbano con un número suficiente de bases y de bicicletas, que partirá de 20 bases y 300 bicicletas y se irá ampliando.

El régimen de uso de las bicicletas, que será el de Abono o Alquiler puntual, se determinará mediante Acuerdo municipal.”

JUSTIFICACIÓN: La existencia de un Sistema municipal de bicicletas amplio y regulado, ha demostrado en muchas ciudades que conlleva un gran impulso al uso de la bicicleta. Por tanto se considera necesario incluirlo y definir sus principios básicos en la Ordenanza.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 16

Artículo 58. Límites de velocidad en las vías urbanas y travesías y prohibiciones relativas a la velocidad.

SE PROPONE MODIFICAR EL APARTADO 2.a) para añadir al texto actual “2. La velocidad máxima genérica con la que se podrá circular por las vías urbanas será de: a) 50 Km./h, en las vías de dos o más carriles por sentido de circulación” lo siguiente: *“como norma general, el límite de velocidad del carril situado a la derecha tendrá limitada su velocidad a 30 kms/h”.*

JUSTIFICACIÓN: Ya en muchas de estas avenidas se han considerado estos carriles como ciclo-carriles. Al ser el más próximo a la acera (o, en su caso, al Carril-Bici), supondría una mayor seguridad vial tanto para peatones como ciclistas (o usuarios de VMP).

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 17

Artículo 58. Límites de velocidad en las vías urbanas y travesías y prohibiciones relativas a la velocidad.

SE PROPONE CORREGIR LA NUMERACIÓN DE LOS APARTADOS.

JUSTIFICACIÓN: La numeración de los apartados en este artículo es algo confusa, procede adecuarla a las Directrices de técnica normativa Aprobadas por Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 18

Artículo 60. Sistemas de alquiler de ciclomotores o motocicletas sin base fija.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN EN EL APARTADO 3: *“La empresa concesionaria será la responsable de que el estacionamiento de estos vehículos cumpla en todo momento con regulación prevista en el Título V de esta Ordenanza.”*

JUSTIFICACIÓN: El estacionamiento incontrolado de estos vehículos es un problema importante que se detecta en las ciudades donde están implantados estos sistemas y se comprobó en Córdoba cuando estuvo, por lo que es necesario determinar la responsabilidad.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 19

Artículo 62. Vehículos de transporte escolar y de menores. Norma General.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE UN PÁRRAFO FINAL: “Para esta modalidad de transporte, en el Casco Histórico con carácter general solo podrán circular vehículos de pequeña y mediana dimensión.”

JUSTIFICACIÓN: “Por las características del viario del Caso Histórico debe limitarse el modelo de transporte colectivo, evitando los grandes vehículos”

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 20

Artículo 64. Transporte turístico.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE UN APARTADO 4: “Para esta modalidad de transporte, en el Casco Histórico con carácter general solo podrán circular vehículos de pequeña y mediana dimensión.”

JUSTIFICACIÓN: “Por las características del viario del Caso Histórico debe limitarse el modelo de transporte colectivo, evitando los grandes vehículos”

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 21

Artículo 65. Transporte público regular de uso especial de viajeros y grupos no escolares.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE UN PÁRRAFO FINAL: “Para esta modalidad de transporte, en el Casco Histórico con carácter general solo podrán circular vehículos de pequeña y mediana dimensión.”

JUSTIFICACIÓN: “Por las características del viario del Caso Histórico debe limitarse el modelo de transporte colectivo, evitando los grandes vehículos”

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 22

Artículo 70. Transporte público colectivo de personas, urbano e interurbano.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE UN PÁRRAFO FINAL: “Para esta modalidad de transporte, en el Casco Histórico con carácter general solo podrán circular vehículos de pequeña y mediana dimensión.”

JUSTIFICACIÓN: “Por las características del viario del Caso Histórico debe limitarse el modelo de transporte colectivo, evitando los grandes vehículos”

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 23

Artículo 72. Transporte público colectivo Interurbano.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN AL FINAL DE LA REGULACIÓN: “No obstante, para la mejora de la movilidad de las personas residentes en municipios cercanos, el Ayuntamiento podrá definir y autorizar otras paradas estratégicas para las líneas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.”

JUSTIFICACIÓN: Parece necesario permitir algunas paradas estratégicas del Transporte Metropolitano distintas de la Estación Central de Autobuses, no así para el Transporte de mayor recorrido. Algo similar a la que se propone para Cercanía ferroviario con Estaciones o Apeaderos complementarios.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 24

Nuevo CAPÍTULO X. ZONAS DE BAJAS EMISIONES. (ZBE) y Artículos a partir del Artículo 76, EN EL TÍTULO III. DE LAS NORMAS GENERALES DE LA CIRCULACIÓN URBANA Y SEGURIDAD VIAL, Y DEL IMPACTO AMBIENTAL.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN DE UN NUEVO CAPÍTULO Y ARTÍCULOS:

CAPÍTULO X. ZONAS DE BAJAS EMISIONES. (ZBE)

Artículo 76 dos. Definición.

1. A los efectos previstos en la presente Ordenanza se entiende por Zona de Bajas Emisiones (ZBE) el ámbito territorial, conformado por el conjunto de vías públicas debidamente delimitadas que presenten continuidad geográfica, en que se implanten medidas especiales de regulación de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, para la reducción de las emisiones contaminantes procedentes del tráfico motorizado.
2. Las zonas ZBE se identificarán y delimitarán mediante el empleo de la señalización fija que establezca al efecto el órgano competente en materia de movilidad

Artículo 76 tres. Objetivos.

El establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones en la ciudad de Córdoba tendrá los siguientes objetivos:

- a) Reducir los niveles de contaminación ambiental y mejorar la calidad de vida de sus residentes.
- b) Promover una movilidad más sostenible, favoreciendo el transporte público colectivo y los medios y vehículos menos contaminantes.
- c) Disminuir la intensidad de tráfico, recuperando espacio público para el viandante.

Artículo 76 cuatro. Creación de Zona de Bajas Emisiones.

1. De acuerdo con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Seguridad Vial de la ciudad, a los efectos de mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético, se podrán crear zonas de bajas emisiones (ZBE) en las que se implanten 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
2. La creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) se determinarán en aquellas calles o zonas en las que se detecten niveles de contaminantes atmosféricos o de ruido superiores a los valores límite establecidos provocados por el tráfico de vehículos a motor.
3. La creación de las zonas ZBE y los criterios de acceso y funcionamiento se regularán por acuerdo de la autoridad municipal competente en materia de movilidad y será objeto de publicación en el Boletín Oficial de la Provincia.

Artículo 76 cinco. Plan Local de Seguridad Vial.

Al objeto de prevenir los accidentes, proteger la vida, la salud y la integridad física de las personas usuarias de las vías y espacios públicos, el órgano municipal competente aprobará con la periodicidad plurianual que se determine, a propuesta de la Sección de Movilidad Urbana, un Plan Local de Seguridad Vial, que potenciará la prevención de accidentes y la educación vial.

Dicho Plan tendrá en cuenta para su diseño la incorporación de la perspectiva de género y los estudios y datos en referencia a la diferente movilidad que hombres y mujeres tenemos.

Artículo 76 seis. Colectivos especialmente protegidos.

Se protegerá especialmente a las personas menores de edad, a las de edad avanzada, a las personas dependientes, a las personas con diversidad funcional y a las personas con movilidad reducida, y se adoptarán en particular medidas de protección en cuanto al diseño viario, la señalización y el control de la disciplina viaria en los espacios y vías que éstas utilicen en torno a

guarderías, colegios, centros de mayores, hospitales, centros de salud y otros servicios utilizados especialmente por las mismas. Asimismo, se prestará especial atención a las necesidades diferenciadas que tienen hombres y mujeres por su uso de la movilidad y su situación de desigualdad social que aún persiste en nuestra sociedad.

Artículo 76 siete. Puntos de concentración de siniestros viales.

La Sección de Movilidad Urbana y la Policía Local analizará los accidentes y elaborará estudios, estadísticas y mapas de la siniestralidad urbana destinados a identificar los tramos de concentración de accidentes, e igualmente propondrá, previo informe de los órganos competentes, las medidas correctoras que resulten oportunas. Estos informes se publicaran anualmente con objeto de maximizar la transparencia.

JUSTIFICACIÓN:

Según el art.14 de la Ley 7/2021 del 20 mayo de Cambio Climático y Transición Energética, para antes de 2023 todas las ciudades de más de 50mil habitantes están obligadas a adoptar planes de movilidad urbana sostenible, entre cuyas medidas incluye el tener declarada una Zona de Bajas Emisiones.

Desde la Plataforma Carril Bici venimos promoviendo desde hace muchos años la movilidad activa y la mejora de la Calidad del Aire en la ciudad de Córdoba a través de la sensibilización y mediante actividades reivindicativas.

Ámbito.

- Entendemos que todos los barrios (no sólo el Casco Histórico) tienen que tener derecho a un aire limpio, y un entorno urbano amable y habitable.
- La propuesta para la declaración de la ZBE debe partir por tanto del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMUS) realizado en 2015, que se basa en el exitoso modelo ya implementado en más de 30 ciudades de las “supermanzanas”.
- Los entornos de los centros escolares y de salud deben ser especialmente protegidos y quedar sin tráfico.

Ley 7/2021, de cambio Climático y Transición Energética.

Artículo 14. Promoción de movilidad sin emisiones.

3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

- a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.
- b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.
- c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.
- d) Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.
- e) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.
- f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.
- g) Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.
- h) El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario de conformidad con la normativa en materia de calidad del aire.
- i) Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 25

Artículo 87. Prohibición de Estacionar.

SE PROPONE CORREGIR LA NUMERACIÓN DE LOS APARTADOS.

JUSTIFICACIÓN: La numeración de los apartados en este artículo es algo confusa, procede adecuarla a las Directrices de técnica normativa Aprobadas por Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 26

Artículo 89. Estacionamiento de motocicletas y ciclomotores.

SE PROPONE CORREGIR LA NUMERACIÓN DE LOS APARTADOS.

JUSTIFICACIÓN: La numeración de los apartados en este artículo es algo confusa, procede adecuarla a las Directrices de técnica normativa Aprobadas por Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005.

RECLAMACIÓN Y SUGERENCIA 27

Artículo 101. Ámbito.

SE PROPONE LA INCLUSIÓN AL FINAL DE LA REGULACIÓN: “que deberá integrarse en su totalidad en esta regulación”.

JUSTIFICACIÓN: La integración de la totalidad del Casco Histórico en Zona ACIRE, mejorará la movilidad en el mismo y el aparcamiento de residentes, evitando que se utilice como zona de paso o “atajo” entre otros barrios de la ciudad. Teniendo en cuenta que la regulación de la zona ACIRE en esta Ordenanza, asegura no solo el acceso de residentes sino también de los servicios, apoyo a la dependencia, etc. de aquellos.