

Alegaciones a la propuesta de Ordenanza Municipal reguladora de los usos, tráfico, circulación y seguridad en las vías públicas de carácter urbano de Vitoria-Gasteiz

Asociación Vitoriana de Patinetes Eléctricos (www.vpe.es)

Este documento se puede consultar en su última versión y con acceso a los enlaces en: www.vpe.es/alegaciones. Versión: 10-marzo-2021

Argumentario base para respaldar las Alegaciones

Vitoria-Gasteiz es una ciudad referente en movilidad. El objetivo denominador común en todos los planes de movilidad sostenible es la reducción del uso del vehículo privado, sobre todo del vehículo de combustión.

Los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) son una excelente y atractiva solución de movilidad sostenible y ecológica que pueden cubrir la mayoría de los desplazamientos diarios realizados por una persona. Su cómoda portabilidad los hace ideales para combinarlos con el transporte público interurbano o como complemento idóneo al uso de aparcamientos disuasorios por parte de los automóviles.

Tenemos con los VMP la **oportunidad de impulsar el necesario cambio modal desde el coche privado** y ser coherente con todas las políticas necesarias para luchar contra el cambio climático, la contaminación, el ruido, la ocupación excesiva de espacio público para los vehículos motorizados, la siniestralidad y los altos costes externalizados de todo tipo que producen.

En definitiva, podemos unirnos a este nuevo escenario en el que facilitar la micromovilidad apuntalaría a nuestra ciudad como ciudad modelo de movilidad sostenible facilitando **el uso de este nuevo vehículo que es más atractivo para muchas personas conductoras que el cambio a un vehículo ideal como sería la bicicleta.**

Ventajas individuales que incentivan su uso y el cambio modal (www.vpe.es/ventajasindividuales):

- Ahorro de dinero (adquisición, consumo y aparcamiento).
- Rapidez y eliminación de tiempos muertos en los desplazamientos (almacenado, circulación y aparcamiento).
- Portabilidad, ligereza y poca ocupación de espacio privado, tanto plegado como sin plegar, en casa o en el trabajo. No precisa uso de trastero o cuarto de bicis.
- Facilidad de uso y no requerimiento de esfuerzo o de sudoración y sus inconvenientes, sobre todo en desplazamientos al trabajo.
- No necesidad de candelarlo en gran mayoría de intervalos entre desplazamientos ni en el destino final, como el acceso al trabajo.
- Atractiva combinación con transporte público para largas distancias o días de lluvia
- Atractiva combinación con coche privado para movilidad interurbana de larga distancia, ocio y accesos desde/a pedanías; también es una combinación ideal con aparcamientos exteriores disuasorios (“autolanzadera”).
- Alternativa atractiva para personas de movilidad reducida que no llegan a la necesidad de sillas PMR.

Ventajas colectivas que generan en toda la ciudadanía (www.vpe.es/ventajascolectivas):

- Lucha contra el Cambio Climático (www.vpe.es/cambioclimatico)
- Aire menos contaminado (www.vpe.es/contaminacion). En zonas urbanas, la contaminación produce 27 veces más muertes que los accidentes
- Ciudad más silenciosa
- Más espacio público
- Mayor fluidez del tráfico
- Más seguridad general debido al cambio modal, al tener 100 veces menos masa
- Más ahorro colectivo: costes externalizados de los vehículos de combustión
- Apoyo y simbiosis con las bicicletas en hacer masa crítica en calzada para el calmado de tráfico y la incentivación de ésta como medio ideal de movilidad sostenible activa.

Por la argumentación general anteriormente expuesta, **los VMP ayudan a conseguir los Objetivos de Desarrollo Sostenible** números 3 (salud), 11 (ciudades sostenibles) y 13 (acción sobre el clima) de la Agenda 2030, siempre que cuenten con una normativa que facilite su uso, al mismo tiempo que, como vehículos vulnerables, los proteja de otros vehículos más agresivos para las ciudades.

Además, el fomento y protección de estos vehículos en sus vías (calzada y vías ciclistas) dará apoyo a mantener en un uso exclusivo de tranquilidad los espacios peatonales.



La **Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea**, en una conferencia internacional con diferentes actores de la movilidad sobre desafíos y **oportunidades** que genera la micro-movilidad, publicó las declaraciones de las entidades participantes, entre otras:

- Es una solución de **integración con el transporte público**, potenciándolo
- **Evitar la sobrerregulación**
- Es necesaria la cooperación a todos los niveles para **aprovechar al máximo la micro-movilidad**
- Las opciones de micro-movilidad no deberían limitarse a áreas urbanas, sino también a **aumentar la conectividad con zonas rurales**

Fuente oficial:

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-10-14-micro-mobility-participants-declaration.pdf>



El **Foro Internacional de Transporte (IFT) de la OCDE** (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos) publicó en 2020 un [extenso informe sobre micromovilidad](#), dando un apoyo muy importante al uso de VMP.

La DGT se hizo eco de ese informe y ha mostrado en su [Revista DGT \(febrero-2020\)](#) las siguientes conclusiones sobre lo que hay que hacer:

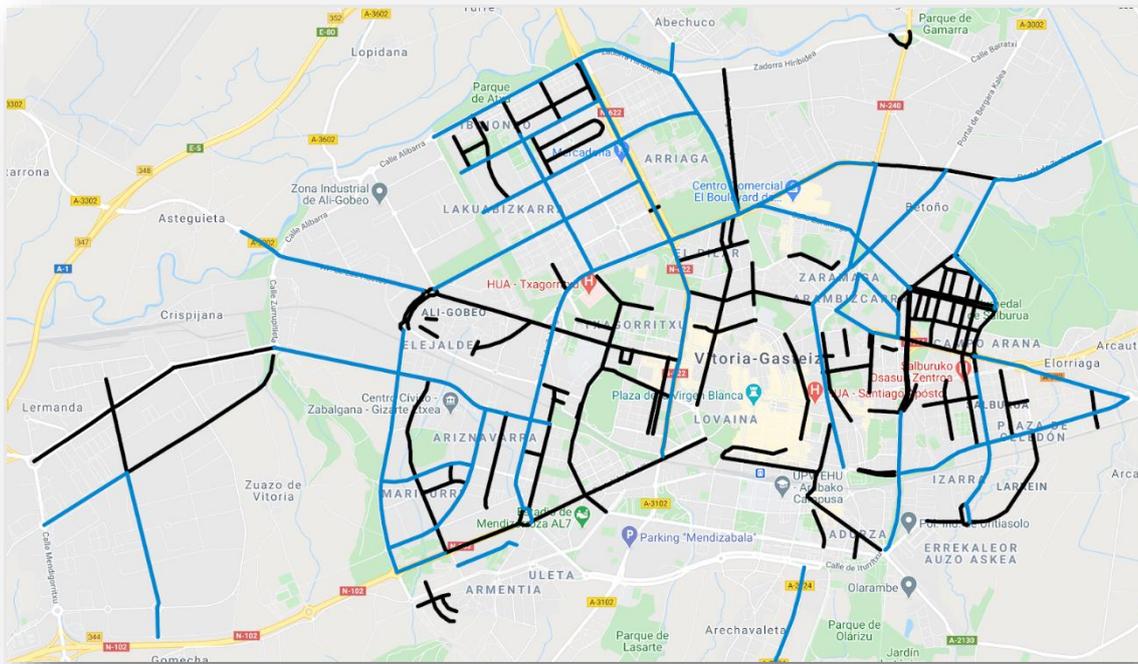
- **Equiparación a bicicletas y evitar la excesiva regulación de los VMP.**
- **Poner el foco en el peligro de los coches**, que son los que generan la inmensa mayoría de accidentes.
- **Hay similar riesgo yendo en bicicleta que en un patinete.**
- **Apoyar la micromovilidad genera un tráfico más seguro** al reemplazarse coches y motos por patinetes.
- **Pacificar el tráfico** o crear vías protegidas y conectadas, dejando las aceras exclusivamente para quienes caminan.

Fuentes oficiales:

- [Informe completo](#) (OCDE)
- [Resumen de las recomendaciones](#) (OCDE)
- [Resumen de las recomendaciones](#) (DGT)

Índice de las alegaciones

1. **YA INCLUIDA.** Equiparación a bicicletas en cuanto a vías urbanas permitidas
2. Obligatoriedad de circulación del VMP por el centro del carril y distancias de seguridad a mantener por otros vehículos
3. Circulación en interurbanas de titularidad municipal
4. Carril derecho, carril 30
5. **YA INCLUIDA.** Edad mínima: 15 años
6. **YA INCLUIDA.** Casco sólo obligatorio hasta los 16 años
7. Cedas para bicis y VMP en semáforos exclusivamente peatonales y en giros a derecha que no sean intersecciones de grandes vías
8. Uso excepcional y condicionado de VMP en zonas peatonales para personas certificadas PMR



Estos mapas, junto con las vías ciclistas actualizadas, se pueden consultar en www.vpe.es/mapa e integrar en Google Maps.

Resumen de las ventajas de la equiparación normativa a bicicletas:

- Simplicidad normativa (tanto para personas usuarias como para Policía Local) y facilidad para su cumplimiento.
- Eliminación de excusas para el indeseable uso de espacios peatonales por parte de vehículos.
- Aprovechamiento de la mayor oportunidad para el cambio modal desde el coche privado debido a las ventajas individuales indicadas anteriormente.
- Simbiosis y apoyo a la colectividad ciclista en la seguridad en calzada, al aumentar la masa crítica en la misma.
- Imagen y apuntalamiento de Vitoria-Gasteiz como ciudad comprometida con la Movilidad Sostenible y coherencia con el Green Deal europeo y el PMSEP aprobado por unanimidad en 2008.
- Apuesta visible para conseguir los objetivos indicados en “Ventajas colectivas”: aire limpio, lucha contra cambio climático, silencio, disminución de la siniestralidad, ahorro colectivo y descongestión del tráfico.

2. Obligatoriedad de circulación del VMP por el centro del carril y distancias de seguridad a mantener por otros vehículos

En la Ordenanza actual, se trata de una recomendación y creemos que debería ser una obligación, por razones de seguridad personal y de limitación de acosos.

En algunas ciudades, como Madrid, es obligatorio la circulación por el centro. Como está demostrado, la circulación por el centro del carril es vital para la seguridad:

- Obliga a cambiar completamente de carril en adelantamientos, minimizando las pasadas cercanas, que tanto desincentivan y generan peligro
- Evita accidentes por apertura de puertas

- Aumenta el margen de seguridad y espacio disponible ante maniobras de emergencia
- Disminuye los acosos en calzada por esa circunstancia, al tener el apoyo normativo para dicha forma de circulación segura que gran parte de las personas conductoras desconocen y que se toman en ocasiones como una especie de desafío, al pensar que deberían orillarse para “no molestar”.

En este sentido, habría que explicitar también:

- **YA INCLUIDA.** Prohibición de invadir el carril por donde circula un VMP o una bicicleta, siendo obligatorio cambiar completamente de carril para adelantar
- **YA INCLUIDA.** Distancia lateral en adelantamientos o rebasamientos de 1,5 m (entra en la equiparación a bicicletas)
- Distancia tras un VMP de 5 m mínimo, aumentándose a 10 m en vías 50.

Propuesta 2.1:

Modificar el texto del Art.12.5:

“En aquellas vías de circulación en las que hubiera más de un carril por sentido regulados a la misma velocidad, las bicicletas y otros ciclos, así como los VMP, circularán preferiblemente por el de la derecha, pudiendo ocupar la parte central del mismo.”

Por:

*“En aquellas vías de circulación en las que hubiera más de un carril por sentido regulados a la misma velocidad, las bicicletas y otros ciclos, así como los VMP, circularán preferiblemente por el de la derecha, **siendo obligatorio por su seguridad** ocupar la parte central del mismo.”*

Propuesta 2.2:

Añadir al texto del Art.12.9:

“Salvo en situaciones de paradas, la distancia libre a dejar por detrás de bicicletas y otros ciclos, así como VMP será de 5 metros, siendo de 10 metros en vías 50.”

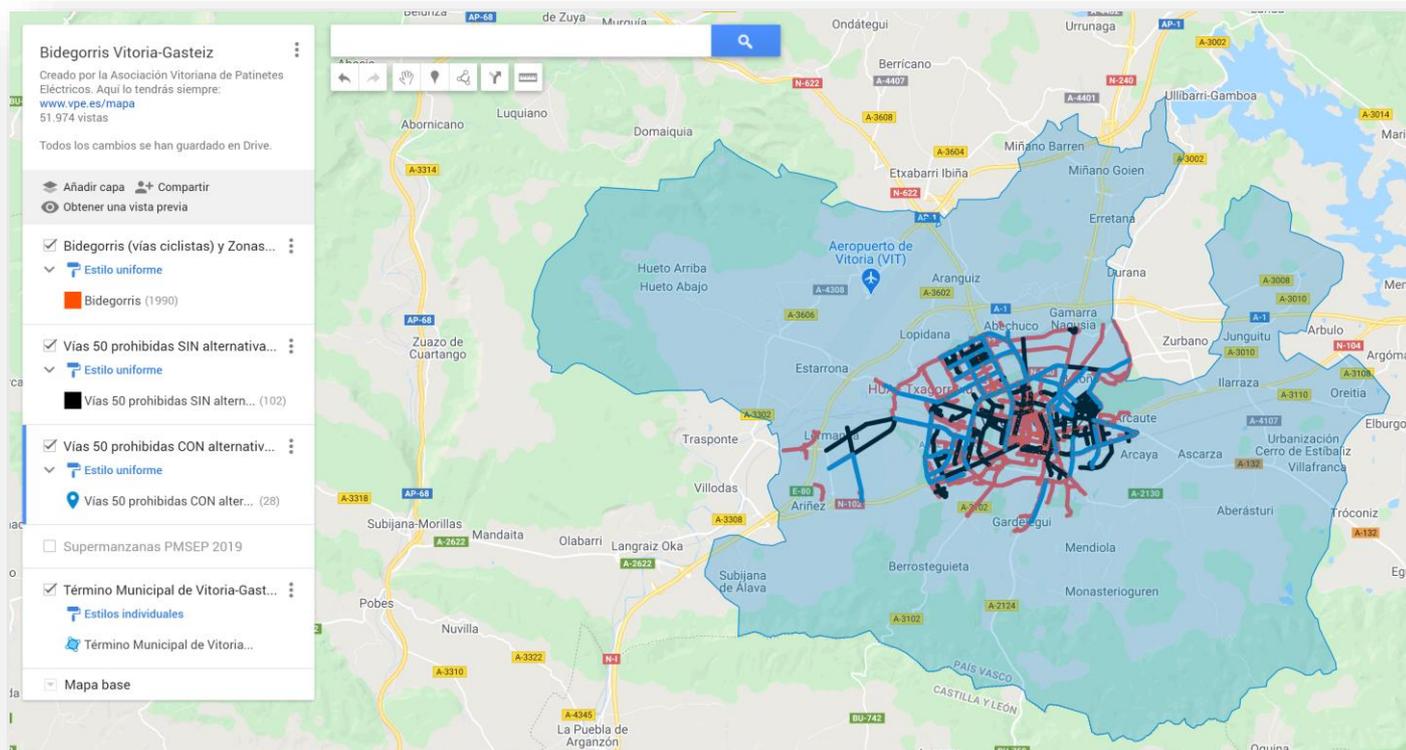
3. Circulación en interurbanas de titularidad municipal

Autorización expresa para poder circular en las vías interurbanas que conectan pedanías con Vitoria-Gasteiz, facilitando el cambio modal desde el coche privado. Se trata de una atractiva alternativa que permite acceder a la ciudad y continuar con un vehículo que facilita realizar todas las gestiones en un medio sostenible y eficiente.

Debido a la particularidad de los núcleos rurales de Álava, que distan a veces 1 ó 2 km entre ellos, a diferencia de otras partes del Estado donde se sitúan a decenas de km, creemos que los VMP son una alternativa viable al automóvil para la interconexión entre pueblos, así como para acercar a las personas a las paradas del autobús o, directamente, llegar al núcleo urbano de la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

El Art.7 del 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, relativo a las competencias municipales (<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722#a7>) entendemos que da amparo normativo a esta alegación.

En el mapa de bidegorris que hemos elaborado (www.vpe.es/mapa), hemos introducido una capa para en azul el área del Término Municipal de Vitoria-Gasteiz en que se podría aplicar dicha autorización.



Propuesta 3:

El Art.2 (Ámbito de aplicación) del Proyecto de Ordenanza indica: “Los preceptos de esta Ordenanza serán aplicables en todo el término municipal de Vitoria-Gasteiz”, por lo que entendemos que sería posible dicha modificación y, en ese caso, habría que explicitarla mediante un mapa o indicación de las vías.

4. Carril derecho, carril 30

Entretanto se termina de implementar la organización en supermanzanas, se puede facilitar e incentivar la circulación de vehículos sostenibles mediante una disposición transitoria haciendo que los carriles derechos de las vías con dos o más carriles por sentido sean carriles 30.

El carril más próximo a la acera siempre sería carril 30, facilitando la movilidad, pacificación, simplicidad y protección de las personas peatonas.

Este sistema, además de un escaso coste de implementación, permitiría tener siempre un carril pacificado con el que unir todas las vías ciclistas en una ruta pacificada.

Por otra parte, configuradas así las vías 50 con 2 o más carriles por sentido, generarían una autorregulación de la velocidad límite de la vía, es decir, con 2 carriles 50, normalmente el carril izquierdo se usa para ir en muchas ocasiones por encima de dicho límite de velocidad; quedando sólo un carril a 50, con que una sola persona circule a 50, ya hace de “limitador” de la vía. Hay que tener en cuenta aquí el

análisis de velocidades que se realizó en Avenida Naciones Unidas en las que casi la mitad de los coches superaban el límite de la vía y eso que hay un radar evidente.

Propuesta 4:

Modificar el texto del Art.11.1:

- 30 km/h, en vías urbanas de un único carril por sentido de circulación. Excepcionalmente, se podrá aumentar la velocidad en estas vías hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.
- 50 km/h, en vías de dos o más carriles por sentido de circulación y en travesías.

Por:

- 30 km/h, en vías urbanas de un único carril por sentido de circulación **y en el carril derecho de todas las vías de dos o más carriles por sentido de circulación**. Excepcionalmente, se podrá aumentar la velocidad en estas vías hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.
- 50 km/h, en vías de dos o más carriles por sentido de circulación y en travesías. **En dichas vías, el carril derecho estará limitado a 30 km/h**

5. YA INCLUIDA. Edad mínima: 15 años

Si la edad mínima para usar ciclomotores es de 15 años, es lógico simplificar la normativa aplicando la misma edad mínima a VMP.

6. YA INCLUIDA. Casco sólo obligatorio hasta los 16 años

Aunque el casco es un elemento totalmente recomendable, su obligatoriedad desincentivaría en parte el uso de los VMP, tal como se ha demostrado en el caso de las bicicletas en los países que lo han hecho (y que, posteriormente, han retirado, como Australia, Portugal y Suecia).

Cuanto menos personas usuarias, menor masa crítica en calzada y menor tasa de aceptación por parte de las personas conductoras de vehículos a motor, redundando en una mayor siniestralidad para todo el colectivo de vehículos sostenibles y vulnerables. Además, esta desincentivación crearía un balance más negativo teniendo en cuenta todos los beneficios de la promoción de este medio.

En ningún país europeo hay obligatoriedad de usar el casco en bicicleta para desplazamientos urbanos.

Apoyo argumental:

- Metaanálisis del Laboratorio de Investigación del Transporte para el Departamento de Seguridad Vial del Reino Unido (2009), concluyendo que no hay evidencias de que el uso del casco reduzca el riesgo ciclista. [Enlace](#)
- Artículo publicado en la Biblioteca Nacional de Medicina (NIH) de EEUU sobre la falta de eficacia del casco ante lesiones cerebrales. [Enlace](#)

- Informe de la Federación Europea de Ciclistas (ECF), argumentando la no disminución de lesiones de cabeza con la obligatoriedad del casco en Australia y, sin embargo, con una gran bajada del uso de la bicicleta. [Enlace](#)

7. Cedas para bicis y VMP en semáforos exclusivamente peatonales y en giros a derecha que no sean intersecciones de grandes vías

Esto generaría una clara discriminación positiva e incentivación a usar estos vehículos sostenibles. En Francia se aplica en algunos lugares y tienen señalización específica. Ello requeriría, evidentemente, campañas informativas continuadas con campañas punitivas disuasorias de comportamientos abusivos.

Propuesta 7:

Añadir al Art.12 un nuevo apartado 18:

“Podrá utilizarse señalización específica para bicicletas, ciclos y VMP que permitiría eximir de la parada obligatoria de la señalización semafórica, pudiendo hacer un ceda en ciertos semáforos de poco tránsito peatonal o para giros a derecha en ciertas intersecciones. En ese caso, dichos vehículos extremarían la precaución, teniendo en cuenta que continuaría la prioridad peatonal.”

8. Uso excepcional y condicionado de VMP en zonas peatonales para personas certificadas PMR

Los VMP constituyen una perfecta solución de movilidad para todas las personas que no llegan a un grado alto de dependencia de movilidad como para llevar una silla homologada PMR, pero que tampoco pueden usar o no disponen de vehículo privado y que tienen movilidad reducida certificada.

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías **urbanas**, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

La excepción normativa al Art.121.5 del RGC permitiría llenar un hueco de servicio social para muchas de estas personas que nos han demandado específicamente dicha autorización.

Para regularlo normativamente de forma más simplificada, se podría usar el mismo sistema que para obtener la Tarjeta de estacionamiento para vehículos que transporten personas PMR ([ver enlace](#)), situación amparada y documentada reglamentariamente en el Art. 3, apartado 1) del [Real Decreto 50/2016 de 22 marzo](#), publicado en el Boletín Oficial del País Vasco.

Propuesta 8:

Añadir al Art.16.3 un nuevo apartado “j”:

“Se permite la circulación por las áreas peatonales en VMP a personas con certificación PMR (Persona de Movilidad Reducida) con grado de movilidad reducida mínima de 7 puntos a velocidad máxima de 6 km/h, manteniendo la prioridad peatonal y siendo obligatorio portar dicha certificación de forma visible en el vehículo. En estas condiciones, los VMP estarán autorizados a llevar asiento, para mayor estabilidad de dichas personas”

9. Autorización para llevar un carro homologado para transporte infantil o carga

En bicicletas y VMP se podrá transportar carga, menores de hasta 8 años o mascotas utilizando remolques o semi-remolques homologados para bicicletas, con las limitaciones de la normativa estatal de aplicación.

La persona que conduce deberá ser mayor de 18 años y las personas transportadas deberán llevar casco.

El Reglamento General de Circulación, en el Art. 12.4 da potestad a los Ayuntamientos para regularlo:

4. Las motocicletas, los vehículos de tres ruedas, los ciclomotores y los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
- b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48.
- c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.

Ejemplos de Ordenanzas que amparan ese transporte.

Cáceres, que ha equiparado VMPs a bicicletas, explicita dicha autorización:

3.- Los VMP que circulen por vías ciclistas o por los itinerarios señalizados o por zonas con limitación de velocidad a 30 km/hora, podrán arrastrar un remolque o semi remolque, tanto de día como de noche, para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as en

dispositivos debidamente certificados u homologados, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen.

Madrid:

Artículo 172. Transporte de personas, mercancías y mascotas.

1. En las bicicletas se podrá transportar carga, personas o mascotas, y utilizar para ello sillas, remolques, semirremolques o semibicis, en los términos y con las limitaciones impuestas por la normativa estatal de aplicación. Tanto los elementos constitutivos de la bicicleta como los remolques deberán estar debidamente homologados.

El transporte de mascotas deberá realizarse en trasportín debidamente anclado y con sujeción del animal.

El transporte de personas y mercancías deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

- a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
- c) Provocar molestias que puedan ser evitadas.
- d) Ocultar dispositivos de alumbrado o elementos reflectantes

Valencia:

Artículo 39. Transporte de personas y carga en ciclos para uso personal

1. En las bicicletas se podrá transportar carga, personas y mascotas. Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, cuando la persona conductora sea mayor de edad, un/una menor de hasta 7 años en asiento adicional que habrá de ser homologado.

La persona ciclista en ningún caso llevará animales sujetos con la correa mientras circula por la vía pública.

2. El transporte de personas o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

- a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
- c) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.

3. Se podrán utilizar en las bicicletas remolques, semirremolques, caja delantera sobre dos ruedas, u otros elementos debidamente homologados, para el transporte de menores o de carga, en vías urbanas o en vías ciclistas. Los remolques deberán ser visibles en las mismas condiciones establecidas para las bicicletas en el artículo anterior.

Propuesta 9:

Añadir al Art.17 un nuevo apartado 4:

“Las bicicletas, ciclos y VMP podrán arrastrar un remolque o semi-remolque, debidamente homologados y con las limitaciones de peso de dichos dispositivos, para el transporte de carga o de hasta dos menores de 8 años. Dicho transporte deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

- Arrastrar, caer total o parcialmente o desplazarse de manera peligrosa*
- Comprometer la estabilidad del vehículo*
- Ocultar los dispositivos de alumbrado o señalización óptica”*

10. Autorización para circular por zonas peatonales en bicicleta o VMP en el caso de acompañar a menores de 12 años que vayan en bicicleta o patinete sin motor

Esta excepción en el uso de zonas peatonales permitiría, por ejemplo, acompañar a estas personas menores al colegio o a recados yendo éstas en un vehículo de movilidad activa, fomentando su conocimiento y uso y, por parte de la persona acompañante, el retorno a casa o transporte al trabajo, siendo una combinación atractiva que puede permitir disminuir el coche privado en dichos desplazamientos.

Propuesta 10:

Modificar el texto del Art.16.3.F:

“Se permite la conducción de bicicletas por menores de quince (15) años por las áreas peatonales y vías de tráfico restringido, pudiendo las y los menores de doce (12) años estar acompañados de una persona mayor de edad, conduciendo su propia bicicleta, que se hará responsable de la menor.”

Por:

*“Se permite la conducción de bicicletas por menores de quince (15) años por las áreas peatonales y vías de tráfico restringido, pudiendo las y los menores de doce (12) años **ir en bicicleta o patinete no motorizado** y estar acompañados de una persona mayor de edad, conduciendo **la persona adulta** su propia bicicleta **o VMP**, que se hará responsable de la menor. **La distancia mínima que tendrán que dejar respecto a las personas peatonas será de 1,5 m**”*

11. Aclaración normativa de que el uso de carril-bici o calzada es una elección de la persona conductora y no hay obligación de usar el carril-bici

Como vehículos, podemos usar ambas vías y, de hecho, la preferencia debería ser la calzada y dejar el carril-bici para las personas más principiantes, que deseen ir más tranquilas o bien que no tengan la suficiente confianza en la circulación por calzada, advirtiendo de la necesidad de tener un cuidado exquisito en cada uno de los cruces que tendrán, debido a los ángulos muertos y constante cruce de las vías de calzada.

El Art.10.5 indica que las vías ciclistas podrán ser (no obligatoriamente) utilizadas por bicicletas, ciclos y VMP, pero realizamos la siguiente propuesta aclaratoria:

Propuesta 11:

Modificar el texto del Art.10.5:

“Las vías ciclistas podrán ser utilizadas para la circulación en bicicleta u otros ciclos, VMP y vehículos para personas con movilidad reducida.”

Por:

*“Las vías ciclistas podrán ser utilizadas para la circulación en bicicleta u otros ciclos, VMP y vehículos para personas con movilidad reducida, **siendo una elección de la persona conductora el uso de la calzada o vía ciclista, incluso aunque ambas se encuentren en la misma calle.**”*

12. Otras alegaciones y consideraciones generales

- A. **YA INCLUIDA. Autorización para usar aparcabici exteriores de bicicletas**
- B. **Sustituir el término “carril bici” por “carril de micromovilidad”** u otro término inclusivo. El término bidegorri quedaría igual, al ser ya inclusivo
- C. **Obligación de los VMP de llevar encendidas las luces permanentemente**, incluso de día.
Razón: añade un elemento más de seguridad que no supone ningún esfuerzo ni coste:
- Todos los VMP llevan luces
 - Son luces integradas, por lo que no se pueden robar
 - Es botón de encendido es muy accesible y no cuesta nada encenderlas
 - El consumo es prácticamente despreciable.
- D. **YA INCLUIDA. Recomendación y no obligación de contratar seguro RC**
- E. **YA INCLUIDA. Recomendación y no obligación de uso de chaleco reflectante**, aunque, lógicamente, sí de luces blanca delante y roja detrás o prenda reflectante, tal como indica el RGC
- F. **Autorización para registrar los VMP en la misma base de datos municipal de bicicletas** para gestión de vehículos robados.
- G. **Autorización para introducir el VMP en el Transporte Público**, sin plegar en tranvía y plegado en autobuses. La facilidad de combinación de VMP y Transporte Público es una de las ventajas colectivas de promocionar este medio.
- H. **Eliminación de las aceras-bici**. Suponen un tercio de las vías ciclistas y sustitución por vías ciclistas en calzada o, idealmente, por un calmado de tráfico exhaustivo en dichas zonas.
- I. **Señalización sólo de las vías 50:**

Esto entendemos que no corresponde a esta Ordenanza, pero es una alegación general que creemos importante, ya que la señalización actual, en nuestra opinión, genera confusión y predispone a pensar que las vías no señalizadas 30 son vías 50, cuando muchas no lo son.

Las vías 50 estarían reservadas a la red básica y serían las periferias de las supermanzanas. Por tanto, lo menos confuso es señalarlas específicamente, dejando claro que el resto son vías 30, tendencia actual de todas las ciudades y que, además, son la mayoría.

La señalización algunas vías 30 genera confusión, a no ser que sean calles 30, de las cuales hay por el momento relativamente pocas. Una señalización mixta genera confusión, haciendo pensar que vías de un sólo carril por sentido son vías 50, al no estar señalizadas, aunque normativamente lo sean hace varios años en Vitoria-Gasteiz y ya lo sean por el nuevo RGC.

- J. **Mayor esfuerzo en la pacificación de la calzada, instando a aumentar los controles y sanciones por parte de Policía Local** para los comportamientos que generan violencia vial, en todos los colectivos pero, sobre todo, en los colectivos con más potencial de peligrosidad, como

son los coches, que pesan 100 veces más que un VMP y no tienen ningún tipo de limitación constructiva de velocidad, dependiendo ésta de la voluntad de quien conduce.

Las velocidades de los automóviles supera en muchísimos casos la velocidad máxima de la vía, siendo en ocasiones, velocidades que entrarían en infracciones penales. Por otra parte, los acosos en calzada (acercarse por detrás, pasadas laterales a poca distancia, pitidos o incluso insultos) se podrían minimizar poniendo a circular en calzada en VMP o bicicleta a una pareja de policías de paisano, separadas y comunicadas.

La violencia vial es una de las mayores causas de desincentivación del uso de la calzada por parte de bicicletas y VMP, causando un gran perjuicio a toda la ciudadanía.

Las más recurrentes argumentaciones son:

- “No pagáis impuestos” (para ir por calzada). Parte de solución a esto son la pedagogía en las intervenciones públicas y en campañas informativas
- “Si hay bidegorri, tienes que ir por él”. Parte de la solución a esto es una de las alegaciones.
- “Échate a la derecha” o similar, al pensar que ir por el centro del carril es una voluntad de “molestar” o de “retar” a otros vehículos, pudiéndose echar a la derecha. Parte de la solución a esto es una de las alegaciones propuestas

La argumentación completa de que las sanciones son prácticamente el único método de cambiar comportamientos una vez pasada la etapa educativa infantil están indicadas en www.vpe.es/sanciones

Asociación Vitoriana de Patinetes Eléctricos / Gasteizko Patinete Elektriko Elkarte (VPE)

NIF: G01581016

Nº de registro en el Registro de Asociaciones del Gobierno Vasco: AS/A/22694/2019

Web: www.vpe.es

Email: vpe@vpe.es

Twitter: [@AsociacionVPE](https://twitter.com/AsociacionVPE)



Resumen de alegaciones:

- Hacer obligatoria para bicicletas y VMP la circulación por el centro del carril (Art.12.5).
Razón: para minimizar los acosos por esa causa habitual y así tener apoyo normativo a circular por el centro, que está demostrado que aumenta claramente la seguridad.
- Que el carril derecho de las vías con 2 o más carriles de circulación por sentido sea normativamente vía 30.
Razón: para tener siempre una red conexionada de vías pacificadas.
- Autorizar el uso de señales de ceda en ciertos cruces semafóricos para que bicicletas y VMP puedan hacer giro a derecha sin detenerse en semáforo, aunque con prioridad peatonal (Art.12)

Razón: discriminación positiva hacia esos medios sostenibles

- Autorización para usar VMP en zonas peatonales a personas certificadas PMR con grado 7 y con limitación a 6 km/h (Art.16.3)
Razón: hay muchas personas en situación de movilidad reducida que no llegan a necesitar silla PMR, pero un VMP les da un servicio esencial de movilidad, tal como han trasladado a la asociación
- Autorización para llevar carro homologado para transporte de menores o carga en igual condiciones que las bicicletas (Art.17)
Razón: suma a la oportunidad de cambio modal desde coche
- Autorización para circular por áreas peatonales en VMP a la persona adulta cuando acompañe a menores de 12 años que vayan en bicicleta o patinete no motorizado (Art.16.3.F)
Razón: Se trata de sumar a esta posibilidad que ya tendrían las bicicletas, a los VMP, como alternativa para, por ejemplo, tras acompañar a menores al colegio y continuar hacia el trabajo y añadir al patinete no motorizado a la bicicleta, como vehículo de movilidad activa en ocasiones más atractivo para dichas personas.
- Aclaración de que circular por una vía ciclista o la calzada es una elección libre de la persona que conduce una bicicleta o VMP, aunque sean vías adyacentes (Art.10.5)
Razón: Minimizar los acosos por esa causa de reproche habitual por desconocimiento de la normativa.
- Obligación de los VMP de llevar encendidas las luces permanentemente, incluso de día.
Razones: Los VMP siempre llevan luces integradas, no se pueden robar, el botón de encendido está siempre accesible y el consumo es despreciable, por lo que no tiene sentido no llevar ese elemento gratuito y sencillo de seguridad.
- Autorización para introducir el VMP en el Transporte Público, sin plegar en tranvía y plegado en autobuses.
Razón: La facilidad de combinación de VMP y Transporte Público es una de las ventajas colectivas de promocionar este medio.

Aportaciones de carácter general:

- Eliminación progresiva de las aceras-bici y sustitución por carriles bici en calzada o bien por pacificación específica de las calzadas correspondientes.
- Señalización únicamente de las vías 50, que serían excepción, para que quede claro que la mayoría son vías 30 o de menor velocidad
- Mayor esfuerzo en la pacificación de la calzada con aumento de controles y sanciones tanto para velocidades como para acosos. Dedicación de una pareja de policías de paisano que circulen en bicicleta y VMP, comunicadas y separadas, para que denuncien las situaciones de acoso habitual que es la mayor fuente de desincentivación de estos medios sostenibles en el uso de esas vías de circulación.