



### III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

#### AYUNTAMIENTO VILLAJOYOSA

**803** PUBLICACIÓN NORMATIVA MODIFICACIÓN PUNTUAL PLAN GENERAL VILLAJOYOSA  
INCORPORACIÓN RED BÁSICA RECORRIDOS CICLISTAS

De conformidad con el artículo 107 de la LUV, por medio del presente se hace pública la normativa aprobada por Acuerdo de Pleno de 17 de julio de 2014, respecto a la Modificación Puntual del PGOU relativa a la incorporación de la red básica de los recorridos ciclistas:

#### III.- NORMATIVA

Se propone la modificación de los siguientes artículos en las Normas Urbanísticas del Plan General de ordenación Urbana, de forma que se incorpora el texto siguiente:

#### Artículo 63

*Al texto vigente se añade:*

“Los proyectos de urbanización que definan las obras de urbanización necesarias en sectores de suelo urbanizable con ordenación pormenorizada tendrán en cuenta la Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa definida en este Plan General, y se atenderán a lo establecido en la Disposición Adicional Quinta de estas Normas Urbanísticas.”

#### Artículo 64

*Al texto vigente se añade:*

“Los instrumentos de planeamiento que desarrollen la ordenación pormenorizada en sectores de suelo urbanizable no pormenorizado incorporarán en sus determinaciones los recorridos ciclistas establecidos en el plano de Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa. Si se estima procedente por el Ayuntamiento, completarán estos recorridos con una Red interna propia del sector. Se dispondrá dotación de aparcamientos para bicicletas en todos los jardines y dotaciones públicas previstas, así como en otros puntos si el Ayuntamiento lo estimase necesario. Los proyectos de urbanización de dichos sectores se ajustarán a lo establecido en la Disposición Adicional Quinta de estas Normas Urbanísticas.”



Artículo nuevo:

“Artículo 75b Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa

Como determinación propia de la ordenación pormenorizada se define la Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa que establece en qué viales debe preverse de forma adecuada la implantación de carriles bici o similares, siendo el Proyecto de Urbanización (o en su caso el proyecto de ejecución o memoria valorada) el documento que finalmente establecerá la tipología más adecuada a cada vial, la ubicación del recorrido ciclista y sus dimensiones y si éste es de doble o único sentido.

Los instrumentos de planeamiento y proyectos de urbanización o de obra en todo tipo de suelo deberán adaptarse a sus determinaciones y a lo establecido en la Disposición Adicional Quinta de estas Normas Urbanísticas. Tanto los instrumentos de planeamiento como los proyectos de urbanización podrán adaptar los recorridos establecidos por la Red Básica de Recorridos Ciclistas modificándolos dentro de su ámbito como consecuencia de un estudio más detallado de la problemática concreta de cada vial, de forma que se pueda alterar el recorrido dentro del sector o ámbito de actuación, llevándolo por jardines de nueva ejecución, debido a la existencia de fuertes pendientes, o desplazándolo a viales alternativos propios de la ordenación pormenorizada que se consideren más adecuados. En todo caso el recorrido deberá quedar adecuadamente conectado y los puntos de conexión en el límite del sector o ámbito de actuación se corresponderán con los previstos por la Red Básica.

Disposición Adicional Quinta

*Al texto vigente se añade:*

“CIRCULACIÓN DE BICICLETAS

Los Proyectos de Urbanización incorporarán la definición técnica completa y valoración de recorridos ciclistas perfectamente habilitados en, al menos, los viales que deban incorporar dichos recorridos según la Red Básica de Recorridos Ciclistas de La Vila Joiosa. A criterio del Ayuntamiento se completará dicha Red Básica con recorridos internos dentro del sector o del ámbito concreto de urbanización.

Los Proyectos de Urbanización incluirán las obras externas al sector o ámbito concreto de ejecución que sean necesarias para la adecuada conexión de los recorridos ciclistas definidos en el mismo con los recorridos ciclistas ya existentes en las inmediaciones, entendiéndose a tal efecto aquéllos situados a una distancia máxima de 100 m del sector o ámbito de ejecución, sin perjuicio de que los programas de actuación integrada o equivalentes, o los instrumentos de planeamiento, puedan establecer otras condiciones de conexión de esta infraestructura.

Se admitirán las siguientes tipologías:

- Acera-Bici: Consiste en una banda de circulación ciclista en plataforma compartida con los peatones y separada físicamente del tráfico motorizado. La tipología preferente será la acera-bici visualmente diferenciada, de forma que la separación de los espacios destinados al uso peatonal del ciclista sea más una percepción visual que un obstáculo físico, con acabado en hormigón



bituminoso negro y con señalización horizontal y vertical adecuada, separada del tránsito peatonal con elementos de jardinería o mobiliario urbano. Como tipologías admisibles se contemplan la reutilización de aceras existentes utilizando únicamente señalización horizontal y vertical. La anchura mínima de estos carriles en ámbitos urbanos no será inferior a 1,5 metros, ó 2,0 metros en nuevos desarrollos urbanísticos. Cuando la Acera-Bici discorra de forma anexa a una banda de aparcamiento en cordón deberá dejarse una banda de separación de al menos 1,0 metros entre ésta y el límite exterior del recorrido ciclista para evitar colisiones con las puertas de los vehículos estacionados. En el caso de aparcamiento en batería, esta separación podrá reducirse a 0,50 m.

- Acera-Bici en mediana: Se utilizará en casos singulares donde sea conveniente desplazar las bandas ciclistas al centro de la calzada sirviendo de elemento separador de los sentidos de circulación en los viales de gran anchura.
- Pista-Bici: En los casos en que sea posible la utilización de espacios públicos libres del tránsito motorizado (como pueden ser jardines públicos o vías pecuarias) se utilizará la tipología de pista-bici, ya que se trata en la práctica de un vial de uso exclusivo ciclista. La anchura mínima en este tipo de vías será de 2,0 metros, si bien se procurará una anchura mínima de 3,0 metros. El firme recomendado sigue siendo el hormigón bituminoso color negro, si bien en determinadas circunstancias serán admisibles acabados el albero u otros materiales de menor impacto visual.
- Ciclo-Vía, Ciclo-Carrer o Ciclo-Calle: Se trata de un vial sujeto al tránsito motorizado y que se establece como recorrido ciclista señalizado, de forma que se limita la velocidad máxima en el vial a 30 km/h, se "sitúa" al ciclista en el centro de la calzada y se establece una distancia mínima de seguridad entre vehículo motorizados y ciclista que les precedan de 5,00 metros.
- Carril-Bici: Aquellos casos en los que uno de los carriles de circulación se señala y separa, generalmente mediante balizas o elementos separadores, del tráfico motorizado para su utilización exclusiva por el tráfico ciclista. También se incluye en esta categoría los arcenes reconvertidos en carriles de uso ciclista. La anchura mínima para doble sentido de circulación será de 2,00 m y 1,50 m para sentido único de circulación en ámbitos ya urbanos. En nuevos desarrollos la anchura mínima será siempre de al menos 2,00 metros. Estos carriles contarán con una distancia de separación del tráfico motorizado de al menos 0,50 m, mediante señalización vertical y balizas o elementos separadores manteniendo una distancia máxima libre entre ellos de 1,50 m.

Los Proyectos de Urbanización de nuevo desarrollo se ajustarán a las siguientes determinaciones:



- Incorporarán plano específico de recorridos ciclistas, con detalle suficiente de los cruces y conexiones exteriores.
- Incorporarán la señalización horizontal y vertical necesaria para garantizar una circulación ciclista segura y funcional. A tal efecto se utilizará la definida en el plano RBRC.03, o si hubiere, la aprobada en la ordenanza correspondiente.
- Incorporarán plano de detalle de pavimentación. El firme que se utilizará será de hormigón bituminoso color negro, de 5 cm de espesor mínimo, sobre solera de hormigón de 10 cm de espesor mínimo, y encintado con rigolas de 10 cm de anchura mínima.
- Las tipologías a utilizar de forma prioritaria en nuevos desarrollos serán la Acera-Bici separada de los recorridos peatonales de forma visual con arbolado o elementos de mobiliario urbano, y el Carril-Bici. Se procurará incorporar Pista-Bici en los espacios libres de las nuevas zonas a urbanizar, totalmente separado del tránsito peatonal. En los nuevos desarrollos no se permite la implantación de Ciclo-Vías.
- En los cruces con el tráfico motorizado el recorrido ciclista se pintará de color rojo cuando no coincida con un paso de peatones. Cuando coincida con un paso de peatones como regla general ambos se ejecutarán de forma sobre elevada respecto a la calzada y a cota de bordillo. En todos estos cruces se situará una señal de advertencia de peligro de tráfico ciclista.
- Los recorridos ciclistas estarán perfectamente enrasados y no se admitirá la existencia de escalones o irregularidades. En los cambios de tratamiento superficial o material de acabado no se admitirán en el recorrido ciclista resaltos o escalones superiores a 1 cm de altura.
- Todos los espacios libres, jardines y parques y dotaciones públicas de cualquier índole contarán con acceso directo a recorrido ciclista. Se dispondrá, de forma inmediata a estos espacios y en todos ellos, al menos un conjunto de 5 unidades de aparca bicicletas, sin perjuicio de que, a la vista de la dotación concreta, el Ayuntamiento pueda modificar este número.
- Los elementos aparca bicicletas constarán de una barra curvada de al menos 5 cm de grosor y firmemente anclada al suelo en sus extremos, de forma que su extracción no sea posible sin su rotura o la rotura del pavimento, y que permita anclar a la misma las dos ruedas y el cuadro de la bicicleta de forma simultánea. Se instalará la señalización vertical correspondiente.
- La señalización vertical y horizontal a disponer se ajustará a la indicada en el plano anexo.
- Los recorridos ciclistas tendrán una pendiente máxima del 10 %, aunque en tramos cortos, y a criterio municipal, podrán alcanzar una pendiente de hasta el 15 %.

Las obras de remodelación de entornos urbanos y los proyectos de urbanización en entornos urbanos procurarán ajustarse en la medida de lo posible a los criterios anteriores, si bien no serán de estricta aplicación. El Ayuntamiento en estos casos, y a la vista del ámbito concreto, decidirá en cuanto a la disposición, tipología y características de los recorridos ciclistas.”

Lo que hago público a los efectos oportunos, en Villajoyosa a 3 de diciembre de 2014.

Jaime Lloret Lloret

EL ALCALDE