

ORDENANZA DE MOVILIDAD URBANA DE ZARAGOZA

INSTRUCCIÓN TÉCNICA

IT-MOV-10

**PROCEDIMIENTO PARA EL ESTUDIO DE
IMPACTO PARA LA AUTORIZACIÓN DE
USOS DISTINTOS DEL CARRIL BUS O LA
CREACIÓN DE CARRILES MULTIUSO.**

Contenido

IT-MOV-10. PROCEDIMIENTO PARA EL ESTUDIO DE IMPACTO PARA LA AUTORIZACIÓN DE USOS DISTINTOS DEL CARRIL BUS O LA CREACIÓN DE CARRILES MULTIUSO.	5
1. Objeto	5
2. Motivación de los estudios.	5
3. Contenido del Estudio.	5
3.1. Análisis de la relación coste/beneficio para el ordenamiento del tráfico.	5
3.2. Análisis de la relación coste/beneficio para la seguridad vial.	6
3.3. Ejecución de los estudios y conclusiones.	6
4. Resolución del expediente.	6
5. Señalización.	6
6. Independencia de los estudios coste/beneficio.	6

IT-MOV-10. PROCEDIMIENTO PARA EL ESTUDIO DE IMPACTO PARA LA AUTORIZACIÓN DE USOS DISTINTOS DEL CARRIL BUS O LA CREACIÓN DE CARRILES MULTIUSO.

1. Objeto

El objeto de esta instrucción técnica es definir el procedimiento para realizar los dos estudios que sirvan de base para autorizar el uso de los carriles BUS por otros vehículos distintos a autobuses de transporte público o autobuses de uso colectivo o taxis. También servirá de base para autorizar la implantación de carriles multiuso conforme a lo establecido en el artículo 16.

2. Motivación de los estudios.

La realización del estudio vendrá motivada por una iniciativa del Pleno o resolución de Alcaldía o del Órgano con competencias en materia de movilidad urbana.

3. Contenido del Estudio.

El objeto de los estudios será analizar, con un abordaje técnico, y en términos de coste/beneficio, las implicaciones del uso de los carriles BUS por vehículos distintos a los previamente autorizados, convirtiéndose así en carriles multiusos para diversos medios de transporte. Uno de los estudios analizará las implicaciones para las ordenaciones del tráfico, mientras que el otro consistirá en una auditoría de seguridad vial que analizará las implicaciones para la seguridad vial.

El estudio deberá ser realizado por un técnico titulado en ingeniería (diplomado, graduado o licenciado), con experiencia demostrable en la materia y se centrarán de forma prioritaria, aunque no de forma exclusiva ni excluyente, en los carriles BUS de las vías de primer rango y segunda categoría o vías distribuidoras.

3.1. Análisis de la relación coste/beneficio para el ordenamiento del tráfico.

Para el análisis de coste/beneficio ligado al ordenamiento del tráfico se deberá estudiar:

- Líneas de transporte público que recorren el carril objeto de estudio.
- Cuadro de marchas y frecuencias de las líneas que recorren el carril objeto de estudio.
- Grado de cumplimiento de las frecuencias, tiempos de recorrido y velocidades comerciales de las líneas que recorren el carril objeto de estudio, tanto en toda la línea como en el tramo objeto de estudio.
- Usuarios de transporte público que se trasladan por el carril objeto del estudio por días y horas.
- Número de taxis que circulan por el carril objeto del estudio por días y horas
- Número de motocicletas, ciclomotores, VMP, bicicletas y VTC que circulan por la misma vía por la que discurre el carril objeto de estudio.
- Análisis de las necesidades de carga y descarga en el tramo de calle del carril objeto del estudio. Posibilidades de realizar las tareas de carga y descarga a distintas horas del día.
- Relación de coste/usuario en tiempo de los distintos modos de movilidad previos a la posible implantación de nuevos uso en el carril BUS o carril multiuso.

- Relación de coste/usuario en tiempo de los distintos modos de movilidad previstos posteriormente a la posible implantación de nuevos uso en el carril BUS o carril multiuso.
- Relación de coste/beneficio por el uso para cargas y descargas.
- Tabla comparativa de costes/beneficio de las distintas alternativas.
- Cualquier otra información que permita una mejor valoración de la relación coste/beneficio de las distintas alternativas.

3.2. Análisis de la relación coste/beneficio para la seguridad vial.

Se valorará, en comparación con la situación actual y en términos de peligros y riesgos asociados, las posibles consecuencias de la implantación de un uso distinto del carril BUS objeto del estudio o de la implantación de un nuevo carril multiusos. El estudio tendrá en consideración la accidentalidad acumulada en el término municipal. Asociada a interacciones de autobuses, taxis, motocicletas, ciclomotoras, bicicletas y VMP.

3.3. Ejecución de los estudios y conclusiones.

Los estudios podrán ser realizados tanto de forma individual, como por equipos de personas que reúnan los requisitos exigidos.

Para la elaboración de los estudios, los técnicos contarán con la colaboración de la Policía Local del Ayuntamiento de Zaragoza y de las concesiones de servicios implicadas a los efectos de facilitar toda la información que se requiera en materia de tráfico y accidentalidad y que conste en su poder.

Las conclusiones de los estudios se pronunciarán expresamente sobre la viabilidad técnica de la propuesta.

4. Resolución del expediente.

Los informes y estudios mencionados en el punto anterior serán entregados a la Oficina con competencias en movilidad urbana y a la Policía Local. Éstos deberán emitir un informe que avalará la corrección de los estudios presentados y dará traslado al Órgano competente en materia de movilidad urbana de la viabilidad de la implantación en base a los informes y estudios entregados. El Órgano competente en materia de movilidad y conforme a lo establecido en el artículo 16 de la Ordenanza resolverá la implantación o no, del carril multiuso o la autorización o no, de usos distintos del carril BUS. La resolución además establecerá cómo se debe señalizar el carril BUS o carril multiuso en caso de resolución favorable.

5. Señalización

En base a la resolución del punto anterior se procederá a señalizar el carril BUS o carril multiusos como proceda.

6. Independencia de los estudios coste/beneficio.

Con el fin de justificar la independencia a la hora de realizar los estudios, estos se podrán contratar a empresas externas y/o instituciones externas al Ayuntamiento o en su caso, realizarse por un grupo multidisciplinar de titulados municipales independientes y pertenecientes a otros municipios en los que se hayan llevado a cabo estudios similares que cumplan los requisitos establecidos en el punto 3 de esta instrucción técnica.