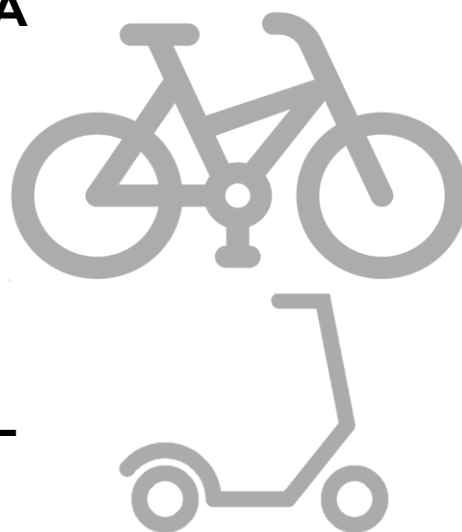


**RECOMENDACIONES PARA
COORDINAR LAS
ORDENANZAS
MUNICIPALES SOBRE LA
CIRCULACIÓN Y
APARCAMIENTO DE
BICICLETAS, VEHÍCULOS
DE MOVILIDAD PERSONAL
Y CICLOS DE MÁS DE DOS
RUEDAS**



Febrero de 2020





Red de Ciudades **por la Bicicleta**

SUMARIO

1 ANTECEDENTES Y OBJETIVO	1
1.1 Antecedentes.....	1
1.2 Objetivo de estas recomendaciones.....	2
2 CONCEPTOS BÁSICOS	3
2.1 Definiciones.....	3
2.2 Nomenclatura.....	4
2.3 Normativa sectorial aplicable.....	5
2.4 Conceptos básicos de contexto.....	6
2.5 Conceptos básicos de la bicicleta y los ciclos de más de dos ruedas.....	7
2.6 Conceptos básicos de los VMP.....	7
2.7 Principios rectores.....	7
2.7.1 Pacificación vial.....	8
2.7.2 Incorporación de los vehículos de movilidad personal a la movilidad urbana.....	8
2.7.3 La bicicleta, los VMP y los ciclos de más de dos ruedas como vehículos.....	8
2.7.4 La bicicleta, los VMP y los ciclos de más de dos ruedas como elementos sinérgicos.....	9
2.7.5 Fomento del uso de la bicicleta, los VMP y los ciclos de más de dos ruedas.....	9
2.7.6 Normativa versus directrices técnicas.....	9
3 PROPUESTAS DE ARTICULADO	11

1 ANTECEDENTES Y OBJETIVO

1.1 Antecedentes.

Gracias al impulso de la movilidad sostenible en las ciudades españolas se está observando un uso creciente de la bicicleta como medio de transporte, al que se le ha de sumar en los últimos años otras nuevas formas de movilidad como son los patinetes y las ruedas (agrupados bajo el nombre de 'vehículos de movilidad personal' o VMP) así como también diferentes ciclos de más de dos ruedas. La regulación de la movilidad urbana es de competencia municipal y, por tanto, la normativa local existente se tiene que adaptar para poder dar respuesta al amplio abanico de modalidades de movilidad sostenible, de forma que se reconozcan sus derechos y deberes a la vez que se fomente la convivencia vial.

A pesar de tratarse de una competencia municipal, los ayuntamientos deben respetar el marco regulador estatal que, en cuanto a la movilidad en bicicleta, se encuentra cada vez más obsoleto y alejado de la realidad urbana actual. Algunas modificaciones de la normativa estatal en relación a la bicicleta se concretaron con la publicación del Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprobaba el texto refundido de la *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial*. En relación al *Reglamento General de Circulación* se continúa a la espera de que se publiquen las modificaciones, de las que ya existen varios borradores que se han tenido en cuenta para la redacción de este documento.

En cuanto a los VMP, a día de hoy las normativas estatales de referencia son:

- la *Instrucción 16/V-124*, emitida por la Dirección General de Tráfico (DGT) el 3 de noviembre de 2016, y que hace una aproximación a la catalogación técnica y jurídica de estos 'vehículos', a la normativa aplicable, así como a la necesidad de disponer de una autorización municipal en caso de actividades económicas de tipo turístico o de ocio.
- la *Instrucción 2019/S-149 TV-108*, emitida por la DGT el 3 de diciembre de 2019, con *Aclaraciones técnicas y criterios para la formulación de denuncias de vehículos ligeros propulsado por motores eléctricos*.

Las referencias estatales aportan unos criterios generales aplicables mientras no se elabora una normativa específica para los VMP y unas modificaciones de los Reglamentos Generales de Vehículos y de Circulación.

Las ordenanzas municipales (OO.MM.) sobre la bicicleta son una compilación de normas que, en la actualidad, generalmente son recordatorios de la normativa de rango superior y que, en algunos casos, se ven ampliadas para cubrir algunas de las situaciones particulares detectadas en los municipios. Asimismo, algunas OO.MM. presentan disfunciones (contenidos ya derogados, contradicciones con normativa de rango superior o contradicciones con normativa de municipios vecinos) y pueden suponer barreras para la utilización de la bicicleta. En cuanto a los VMP y ciclos de más de dos ruedas algunos municipios han comenzado a regular los usos y condiciones de circulación, pero de forma muy dispar entre ellos, lo que no facilita la comprensión y cumplimiento de la normativa por parte de los usuarios.

Este documento parte de la necesidad de regular de forma coordinada la circulación de bicicletas, patinetes y otros ciclos. El documento que se presenta es una traducción, adaptación y actualización de una versión elaborada por el Área Metropolitana de Barcelona, en octubre de 2018. Como base de la elaboración de las recomendaciones que se presentan a continuación se realizaron cuatro sesiones de debate con los municipios metropolitanos de Barcelona, en los meses de mayo - septiembre de 2018, con la participación del Bicicleta Club de Cataluña (BACC), de la Asociación de Usuarios para la Movilidad Personal (AUMP) y de un total de 15 municipios metropolitanos.

1.2 Objetivo de estas recomendaciones.

El objetivo de este documento es contribuir a actualizar y homogeneizar las ordenanzas sobre la bicicleta de los municipios españoles, introduciendo la nueva situación de los VMP y los ciclos de más de dos ruedas, haciendo más segura su circulación y facilitando la convivencia entre los diferentes modos de transporte en las ciudades. La finalidad es promover la movilidad no motorizada para disminuir los efectos generados por el uso del vehículo privado motorizado.

Partiendo de un análisis de la normativa existente, de las posibilidades que ofrece la regulación estatal, del estudio de la información de otras experiencias y del conocimiento acumulado de las situaciones y de los aspectos a tratar, estas recomendaciones proponen redactados para desarrollar la normativa local con la voluntad de que sean útiles como punto de partida para el proceso de modificación y / o elaboración de las correspondientes OO.MM.

2 CONCEPTOS BÁSICOS

2.1 Definiciones.

A efectos de estas recomendaciones, y con el objetivo de unificar conceptos y facilitar la identificación y clasificación de las diferentes modalidades de movilidad que se pueden encontrar actualmente en el ámbito urbano, se establecen las siguientes definiciones:

- **Ciclos:** vehículos que tienen al menos dos ruedas y que son propulsados, exclusiva o principalmente, por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular mediante pedales. Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.
 - **Bicicletas:** ciclo de dos ruedas
 - **Ciclos de carga:** ciclos de más de dos ruedas
 - **Tipo C0:** para uso personal no lucrativo, asimilable a una bicicleta
 - **Tipo C1:** destinados a una actividad de explotación económica
 - **Tipo C2:** destinados al transporte de mercancías
- **Artilugios sin motor:** patines, patinetes y monopatinos que circulen sin asistencia eléctrica.
- **Vehículos de movilidad personal (VMP):** vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima de diseño entre 6 y 25 km/h. Puede estar equipado con un asiento únicamente si está dotado de sistema de autoequilibrio.

Se excluyen de esta consideración:

- Vehículos sin sistema de autoequilibrio y con sillín
- Vehículos concebidos para competición
- Vehículos para personas con movilidad reducida (sillas de ruedas, módulos de movilidad personal acoplables a sillas de ruedas, ciclos y scooters que cumplan la norma UNE-EN 12184 (*Sillas de ruedas con motor eléctrico, scooters y sus cargadores. Requisitos y Métodos de ensayo*).
- Vehículos con una tensión de trabajo superior a 100VCC o 240VAC
- Vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) N2 168/2013.

La instrucción 2019/S-149 TV-108 avanza esta definición de VMP **prevista para la próxima modificación del Reglamento General de Vehículos** i resto de vehículos ligeros incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) n ° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadríciclos, y a la vigilancia del mercado de estos vehículos.

Los VMP deberán ceñirse en su diseño, fabricación y comercialización a los requisitos técnicos que establece la legislación vigente en materia de seguridad industrial y de seguridad general de los productos, y desde el ámbito de la legislación de tráfico de los dispositivos de movilidad personal tendrán la consideración de "vehículos".

Según indica también la instrucción 2019/S-149 TV-108, las personas que conducen los VMP tienen la **consideración de conductor/a a los efectos de la normativa de tráfico**, y especialmente en lo que se refiere a comportamientos prohibidos por esta normativa.

Los VMP y los ciclos de carga tienen que cumplir las siguientes características:

Características	VMP	Ciclos de carga (C0-C1-C2)
Velocidad máxima (km/h)	25	45
Masa (kg)	≤ 50 kg	≤ 500 kg
Capacidad máx. (personas)	1	3
Longitud máxima (m)	1,9	3,1
Amplitud máxima (m)	0,8	1,5
Altura máxima (m)	2,1	2,1
Radio de giro máximo (m)	2	2
Sistema de freno obligatorio	SI	SI
Timbre obligatorio	SI	SI

Taula 1. Características de los VMP y ciclos de carga en función de sus características.

Fuente: elaboración propia, en base a las Instrucciones 16 / V-124 y 2019/S-149 TV-108 de la DGT y de la Ordenanza de circulación de peatones y de vehículos de Barcelona, del Ayuntamiento de Barcelona.

Recomendamos incluir las definiciones y la tabla de clasificación como anexo de la ordenanza para poder adaptarlas de manera ágil a las posibles modificaciones previstas por parte de la DGT.

2.2 Nomenclatura.

La nomenclatura expresada en este documento se corresponde principalmente a la de las vías ciclistas presentada por el *Real Decreto Legislativo 6/2015*, por el que se aprueba el texto refundido de la *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial*. El documento incorpora también otras nomenclaturas de reciente incorporación que dan respuesta a la transformación urbana de los últimos años y que ya se encuentran reflejadas en los proyectos de reforma parcial del *Reglamento General de Circulación*.

- **Vía ciclista:** vía específicamente acondicionada para el tráfico de bicicletas con la señalización horizontal y vertical correspondiente, la anchura de la que permite y el paso seguro de estos vehículos.

La tipología de vías ciclistas es:

Carril bici: vía para ciclistas adosada a la calzada.

Acera bici: vía ciclista señalizada sobre la acera.

Pista bici: vía para ciclistas, segregada del tráfico, con trazado independiente de las carreteras.

Camino verde (o *senda ciclable* a la legislación estatal): vía para peatones y ciclistas, segregada del tráfico, que discurre por espacios naturales y bosques.

- **Zona 30 o calle 30:** Vía no segregada del tráfico con limitación de velocidad de 30 km/h.
- **Calle de convivencia (plataforma única):** vía compartida para peatones, bicicletas, VMP, ciclos de más de 2 ruedas y tráfico motorizado, con limitación de 20 km/h y preferencia por los peatones. Generalmente tiene un diseño de plataforma única y se señaliza con la señal vertical S-28.
- **Espacio no motorizado (área o calle peatonal):** parte de la vía, elevada o delimitada de otra manera, reservada a la circulación de peatones y vehículos sin propulsión motorizada (o que tengan capacidad para circular con el motor apagado), incluidos bicicletas, VMP y ciclos de más de 2 ruedas.
- **Espacio reservado para los peatones:** parte de la vía, elevada o delimitada de otra manera, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.

2.3 Normativa sectorial aplicable.

Redactar una ordenanza municipal de movilidad tiene el objetivo de cubrir los supuestos de la movilidad en el ámbito local, pero a la vez debe cumplir con las limitaciones legales que impone la normativa de rango superior: no la puede contradecir, pero sí puede ser más restrictiva y también puede ampliar los supuestos regulados. Las propuestas recogidas en este documento tienen en cuenta este reto y hacen referencia a la normativa vigente relacionada.

La normativa sectorial en las materias de circulación, tráfico, seguridad vial y vehículos en el ámbito estatal español consiste en una Ley y dos Reglamentos Generales que la desarrollan. A continuación, se presentan en su última publicación completa (aunque que han tenido modificaciones puntuales posteriores) con las abreviaturas con que serán citadas en el texto:

LT	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 con motor y Seguridad Vial ¹ .
RGV	Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos ² .
RGC	Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación ³ .

Tabla 2. Normativa sectorial vigente en España. Fuente: elaboración propia

Se espera que las futuras modificaciones del RGC, con propuestas ya sobre la mesa que han estado en periodo de alegaciones varias veces los últimos años, incorporarán aspectos

¹ Enlace a la web de la DGT: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/normativa-y-legislacion/ley-traffic/normas-basicas/>

² Enlace a la web de la DGT: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/normativa-y-legislacion/reglamento-traffic/vehiculos/normas-basicas/>

³ Enlace a la web de la DGT: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/normativa-y-legislacion/reglamento-traffic/circulacion-general/normas-basicas/>

relativos a la circulación de bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas, ya que actualmente no contienen una regulación mínima de su circulación dentro del ámbito urbano.

Este documento de recomendaciones no tendrá en cuenta las propuestas del borrador de modificación del RGC, ya que no se sabe cuáles de ellas se publicarán finalmente, pero sí que se mencionarán en los comentarios algunas tendencias detectadas.

2.4 Conceptos básicos de contexto.

- **Moderación de la velocidad.** La elevada velocidad de los vehículos motorizados incrementa la gravedad de los accidentes (riesgo demostrado) y es una barrera para la utilización de los modos más vulnerables (percepción de riesgo). Los conceptos de "ciudades habitables" y "calles completas" apuestan por un cambio de modelo en el que la relación de la movilidad con el territorio y el espacio público tenga en cuenta las opciones de movilidad de los usuarios más vulnerables, que son a la vez las más sostenibles.

Está demostrado que, en condiciones de moderación de las velocidades, la bicicleta, VMP y ciclos de más de dos ruedas pueden compartir la calzada con los vehículos motorizados⁴. Por tanto, las vías con limitación de la velocidad de hasta 30 km/h son ciclables de entrada, siempre que no haya otros obstáculos para el uso de los vehículos no motorizados. Si se implantan medidas físicas para el control de la velocidad de los coches, se podrían adaptar al paso de las bicicletas⁵.

- **Prioridad de los peatones.** La prioridad de los peatones debe estar por encima del resto de usuarios del espacio público, incluida la bicicleta. Esta prioridad juega un papel especialmente importante en decisiones técnicas y normativas relativas al uso por parte de la bicicleta de los espacios reservados para peatones. Así, hay que evitar utilizar el espacio de los peatones y utilizar los vehículos motorizados siempre que se pueda, ya que hay que priorizar aquellos en frente de estos.

Esta idea resume el cambio de filosofía que está viviendo la gestión de la movilidad. Las prioridades de la movilidad⁶ de las ciudades ya no son que se pueda utilizar el coche en todas partes y para todo como hasta ahora, sino que la prioridad es que la movilidad sea lo más sostenible y saludable posible, evitando el uso del transporte motorizado que contribuye a causar problemas severos de contaminación, ruido, consumo de espacio por parte de los vehículos motorizados, etc. Desterramos, por tanto, el concepto de prioridad invertida, ya que surgió como contraposición a la prioridad generalizada de los vehículos motorizados en las ciudades.

El peatón deberá tener siempre la prioridad, tanto en espacios de convivencia como en las múltiples situaciones de encuentro entre los diversos usuarios, y habrá que fomentar el civismo de todos, si es necesario con campañas de pedagogía vial dirigidas a todos los usuarios y orientadas de forma positiva.

⁴ ETSC, 2012. Raising the Bar. Review of Cycling Safety Policies in the European Union. http://www.etsc.eu/documents/scientific_review_of_cycling_safety_web.pdf

⁵ Para más información ver: EU, 2009. Presto Cycling Project Factsheet "Traffic Calming and cycling" y también: Ministerio de Fomento, 2008. Calmar el tráfico. (P. 159) <http://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web/detallepublicacion.aspx?idpub=TT0174>

⁶ Ver: Carta Europea por los Derechos de los Peatones, adoptada por el Parlamento Europeo en 1988 http://www.catalunyacamina.org/biblio_docs/4_cartaeuropea.pdf y Carta Internacional para Caminar, Congreso Walk 21, 2006 http://www.walk21.com/charter/documents/Carta_Internacional_edicio_catala.pdf

2.5 Conceptos básicos de la bicicleta y los ciclos de más de dos ruedas.

- **El estatus de la bicicleta y ciclos de más de dos ruedas en la movilidad.** La bicicleta y los ciclos de más de dos ruedas son vehículos, por tanto, deben ser considerados un modo de movilidad con acceso plenamente justificado a los servicios urbanos (viario, espacio público...) ya sea con reserva de espacio o cohabitación.
- **Punto de vista de la seguridad vial.** Los ciclistas (junto con los peatones) son usuarios vulnerables de las vías, y su protección empieza a estar en las agendas políticas, como lo demuestra que ésta se recoja uno de los siete objetivos de la *Estrategia de Seguridad Vial* de la UE⁷.
- **Beneficios colectivos e individuales.** El uso de la bicicleta y los ciclos de más de dos ruedas aportan beneficios colectivos e individuales ampliamente documentados en la literatura administrativa y científica, de diferentes tipos: de salud, económicos, ambientales, sociales, etc. El uso de la bicicleta y los ciclos de más de dos ruedas como transporte es una medida clave, si no la más destacada, en la lucha contra la contaminación atmosférica, la generación de gases de efecto invernadero por causa del transporte o la obesidad, entre otros.

2.6 Conceptos básicos de los VMP.

- **Potencial de los VMP para la movilidad sostenible.** Muchos ciudadanos ven en los VMP una alternativa para hacer el paso de sus antiguos vehículos de motor a modos de movilidad más sostenibles, reduciendo así las emisiones contaminantes, el ruido, la congestión y los problemas de ocupación del espacio público.
- **Vehículos para a la intermodalidad urbana.** Los VMP en la mayoría de los casos son de tamaño reducido, ligeros, portables y plegables, características que los hacen idóneos por su uso combinado con transporte público (cercanías, metro, bus) o también con coche en aparcamiento disuasorio.

2.7 Principios rectores.

Los conceptos anteriores se tienen que trasladar a la normativa en forma de principios rectores que sirvan de guía para la redacción de cada uno de los artículos. Es importante conseguir el máximo consenso en los principios rectores. Para esto se recomienda llevar a cabo un proceso participativo donde se presenten, debatan y consensuen.

Estos principios rectores son elementos básicos de discurso y, como tales, podríamos decir que tienen un poder pedagógico en sí mismos. De modo que utilizando estos principios en la redacción del texto de las OO.MM., el Ayuntamiento no sólo se posiciona, sino que también los transmite a la ciudadanía.

⁷ EU Commission, 2010. [Towards a European Road Safety Area. Policy orientations on road safety 2011-2020.](#) (pp. 11-13)

2.7.1 Pacificación vial.

La movilidad en bicicleta, VMP y ciclos de más de dos ruedas responde mucho mejor a los intereses colectivos que el transporte motorizado con motor de combustión, es más justa socialmente por motivos ambientales, económicos, de salud, equidad, etc.

El principio de moderación de la velocidad es clave en relación a la vulnerabilidad de los usuarios, que hay que resolver no sólo con medidas pasivas, es decir: que actúan durante y posteriormente al accidente (segregación de las infraestructuras, casco), sino también con medidas activas, es decir: de prevención, que han de llevarse a cabo en primer lugar y por delante de las pasivas.

En las zonas reservadas para el uso de los peatones, estos serán priorizados. Por tanto, siempre que sea posible, se regulará la bicicleta, los VMP y los ciclos de más de dos ruedas como vehículos y, por tanto, harán uso del espacio público que se reserve para los vehículos.

En caso de cohabitación en zonas reservadas para peatones, debe quedar claro que la prioridad es de estos. Este último caso podrá darse:

- **Nunca en acera**, a menos que, a fecha de entrada en vigencia de la ordenanza, haya aceras-bici implantadas y señalizadas o bien señalización que permita la cohabitación en acera, una vez cumplidas las condiciones técnicas de anchura mínima y moderación de la velocidad ciclista. En general se evitará el uso de las aceras para la circulación ciclista y de VMP, tanto con respecto a la cohabitación como a la implantación de aceras-bici. Se priorizará la moderación de las velocidades en calzada como medida de inclusión de la movilidad ciclista.
- **Cuando se trate de calles de convivencia, espacios no motorizados o reservados para a peatones**, es decir, donde toda la plataforma de la vía está reservada para el uso prioritario de los peatones (actuales usos de la señalización S-28, plataformas únicas o vías con diferentes grados de restricción de acceso de vehículos). En estos casos se podrán establecer las condiciones en las que se podrá hacer uso de la bicicleta (incluidas señalizaciones informativas o prohibiciones temporales o permanentes que correspondan).
- **En vías verdes o pistas ciclables**: Será necesario diseñar estos espacios con la anchura deseable para evitar conflictos entre los peatones y las bicicletas. Hay que tener especialmente en cuenta los flujos de peatones y ciclistas actuales y esperados.

2.7.2 Incorporación de los vehículos de movilidad personal a la movilidad urbana.

En los últimos años la innovación y la tecnología han favorecido la proliferación de nuevos modos de transporte en las ciudades como los VMP, que hacen necesaria su regulación, tanto en relación a la clasificación en diferentes categorías según sus características, como a las condiciones de circulación que le sean de aplicación, para fomentar la convivencia y promover el comportamiento cívico de todos los usuarios de la vía pública.

2.7.3 La bicicleta, los VMP y los ciclos de más de dos ruedas como vehículos.

Las bicicletas, los VMP y los ciclos de más de dos ruedas son vehículos, si bien tienen ciertas particularidades (no son un habitáculo como un coche, logran unas velocidades máximas y medias determinadas, tienen una determinada masa, tienen unas medidas y dimensiones

determinadas, tienen una velocidad inicial o potencia de arranque limitada, etc.). Asimismo, también hay que tener en cuenta que los usuarios de bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas que desmontan se convierten en peatones.

En la redacción de normativa será necesario que cuando se use la palabra "vehículo" se considere que las bicicletas, los VMP y los ciclos de más de dos ruedas también se incluyan en esta categoría.

2.7.4 La bicicleta, los VMP y los ciclos de más de dos ruedas como elementos sinérgicos.

Se utilizará la bicicleta, los VMP y los ciclos de más de dos ruedas como elementos sinérgicos para la promoción de otras medidas deseables, tales como el transporte público o la logística urbana sostenible. Estos modos de transporte permiten realizar trayectos intermodales, siempre que existan facilidades (es decir, dotados de los servicios necesarios) y, aún mejor, promocionados (descuentos en servicios y títulos de transporte, etc.). Asimismo, la distribución de mercancías y paquetes con bicicletas o ciclos de más de dos ruedas es una solución para el reparto de la última milla en las ciudades.

En términos de cambio modal, este potencial sinérgico con otras medidas es máximo cuando se deja un modo motorizado para utilizar otro no motorizado, como la bicicleta, o cuando se pasa de un motor de combustión a uno eléctrico en el caso del transporte de mercancías. Medidas de reducción de la contaminación, la mejora de la salud individual y pública, etc. se ven claramente favorecidas con la promoción de la bicicleta y otros ciclos o los VMP como transporte.

2.7.5 Fomento del uso de la bicicleta, los VMP y los ciclos de más de dos ruedas.

Se fomentará el uso de la bicicleta, VMP y los ciclos de más de dos ruedas debido a los beneficios comunitarios que proporcionan, tanto en relación a la sostenibilidad como en relación a la promoción de hábitos saludables (en este caso hay que excluir los VMP, ya que no son modos de movilidad activa). Este objetivo incluirá medidas de discriminación positiva y, por tanto, una combinación de políticas de promoción de la bicicleta y el caminar con políticas de disuasión del uso de los modos que generan perjuicios en la comunidad (principalmente, el uso no racional y masivo del transporte motorizado privado).

2.7.6 Normativa versus directrices técnicas.

Si bien hay que tener en cuenta las directrices técnicas en la redacción de una ordenanza, éstas no se incluirán en el cuerpo normativo. Algunas ordenanzas incluyen prescripciones técnicas, incluyendo por ejemplo temas de señalización, implantación de medidas específicas, descripción técnica de estas medidas, etc. No se considera pertinente que se enumeren cada una de las medidas técnicas de potencial o actual implantación, ya que eso corresponde a los instrumentos de planificación.

La ordenanza no debe ser la herramienta para gestionar los conflictos que se originan por el propio diseño de la vía. Existen, por ejemplo, conflictos entre ciclistas y peatones en aquellas vías ciclistas que se encuentran pintadas encima de aceras demasiado estrechas. Estos conflictos se derivan de una planificación incorrecta u obsoleta.

Además de no ser pertinente, la excesiva tipificación de las medidas técnicas en las OO.MM. puede limitar la incorporación más adelante de otras medidas o bien la modificación puntual de estas mismas medidas en casos particulares en los que se juzgue que así se requiere.

En otras palabras, la recomendación de medidas técnicas sólo es aconsejable en los casos en que los datos de apoyo y evaluación de la medida y las características del terreno de implantación apunten muy claramente a su aplicación en todos los casos posibles.

Sin embargo, en algunos artículos de las ordenanzas se podría incluir, a modo informativo, determinadas condiciones técnicas, para que quede constancia y aviso en la normativa. Ahora bien, estas referencias técnicas se pueden obviar. Hay que recordar que las normativas están dirigidas a los ciudadanos y así deben estar orientados sus contenidos. Los contenidos de tipo técnico se dirigen a la propia administración, por tanto, no es éste su lugar, sino que lo es el de los instrumentos de planificación y de los manuales y guías técnicas aplicables.

En el caso que nos ocupa, donde el objetivo principal es ofrecer herramientas para la homogeneización de las regulaciones ciclistas locales, se podría considerar y canalizar debidamente el objetivo paralelo de homogeneizar los criterios técnicos acordes.

De alguna manera, este objetivo está implícito en la redacción de los Planes de Movilidad Urbana de los municipios o en la elaboración de los planes de movilidad supramunicipales.

3 PROPUESTAS DE ARTICULADO

Este apartado se presenta como un articulado normativo que se propone que sea incorporado a las ordenanzas municipales en relación a la circulación en bicicleta, VMP y ciclos de más de dos ruedas.

Cada artículo contiene una propuesta de texto normativo, marcado en una caja de color. Seguidamente, se hacen comentarios en relación a aquellos puntos que se considera oportuno complementar con alguna aclaración o justificación. Generalmente, se comentarán aquellos aspectos que no estén recogidos en la normativa estatal vigente a fecha de redacción de este documento. También se comentarán aquellos puntos de reciente incorporación a la normativa o los que se desee destacar de la normativa vigente.

Notas:

Tal y como se recoge en la Tabla 2, y el *Reglamento General de Circulación* se citará como RGC en su versión vigente a la fecha de redacción de este documento. Se deberá realizar un seguimiento de las posibles modificaciones que esta normativa pueda tener en el futuro. Por su parte, la *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial*, se indicará como LT, mientras que el *Reglamento General de Vehículos*, aparecerá como RGV.

CAPÍTULO I. MOVILIDAD CICLISTA.

Artículo 1. Circulación general de las bicicletas en la ciudad.

Texto propuesto

La circulación de bicicletas, incluyendo bicicletas con pedaleo asistido de velocidad hasta 25 km/h y ciclos de hasta 2 ruedas, debe desarrollarse por las calzadas y vías ciclistas, considerando siempre las restricciones propias de cada vía.

Las personas conductoras de bicicletas:

1. Deben mantener una posición de conducción diligente.
2. Deben indicar las paradas y cambios de trayectoria.
3. No pueden circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda.
4. No pueden agarrarse a otros vehículos en marcha.
5. No pueden cargarla con objetos que dificulten las maniobras o reduzcan la visión.
6. No pueden circular con auriculares o cascos conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
7. No pueden circular utilizando dispositivos de telefonía móvil durante la conducción.

8. No pueden circular bajo los efectos del alcohol y/o sustancias prohibidas, así como es obligatorio someterse a los test de alcoholemia y/ o estupefacientes de conformidad con la normativa vigente.

Comentarios

- **Se elimina la jerarquía de preferencias:** Con este texto se reconoce el derecho a utilizar la calzada y se permite la circulación de bicicletas por otras vías que no sean las vías ciclistas que les son destinadas.

Esto implica que la señalización de las vías ciclistas debe permitir que los ciclistas circulen siempre por calzada, que es el espacio que les corresponde como vehículos. Hay que tener en cuenta, entonces, que la señal R-407, redonda azul, puede ser interpretada como que obliga a los ciclistas a utilizar las vías que les son destinadas (Artículo 155, RGC). Para evitar posibles confusiones y una desprotección jurídica de los usuarios de la bicicleta en calzada, se propone sustituir la señal R-407 por una señal alternativa cuadrado y no redonda (S35, pendiente de incorporar a la actualización del catálogo de señales de Fomento), que reserve el uso de ese espacio para la bicicleta pero que no obligue a los ciclistas a circular exclusivamente por la vía ciclista. Esto permite que los ciclistas puedan escoger entre la calzada y las vías ciclistas que les son reservadas.

Esta situación es primordial para cubrir todo tipo de demanda ciclista: la que precisa de rapidez y escogerá la calzada compartida con el resto de vehículos motorizados y la que no preferirá desplazarse por las vías ciclistas, aunque ello implique ir más lento. También cubre otros supuestos que se puedan dar, como que haya obstáculos en la vía ciclista, que la seguridad que ofrece la infraestructura ciclista no sea satisfactoria debido a su diseño o a otras circunstancias puntuales.

Artículo 2. Prioridades de paso para a los ciclistas.

Texto propuesto

Los ciclistas disfrutarán de las siguientes prioridades de paso:

- a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
- b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.
- c) Cuando circulando en grupo el primer ciclista haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

Comentarios

- **Las prioridades de paso ciclistas:** Se trata de un recordatorio, ya que estos supuestos están recogidos en el RGC, en los artículos 59 y 64.

- **Circulación en grupo:** Cuando circulen en grupo, los ciclistas serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.

Artículo 3. Circulación de las bicicletas en la calzada.

Texto propuesto

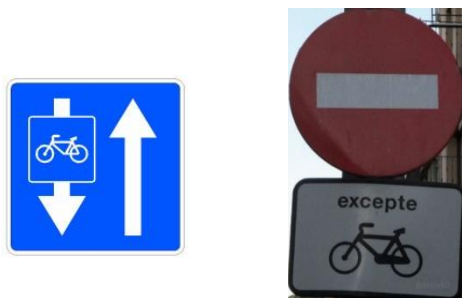
1. Circularán por el carril que más convenga en términos de destino, preferentemente por el más próximo a la acera. Sólo podrán circular por carriles reservados a autobuses y taxi en caso de que estén debidamente señalizados.
2. Deberán ocupar la parte central del carril.
3. Se permitirá la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación.
4. Podrán avanzar y superar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad.
5. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico en vía urbana, podrán sobrepasar los vehículos que se encuentren detenidos.
6. Podrán circular en doble sentido en vías de sentido único con velocidad limitada a 30 km/h siempre que se señalice.
 - a) Las bicicletas que circulen en sentido propio tendrán prioridad sobre las bicicletas que lo hagan en sentido contrario.
 - b) Las bicicletas que circulen en sentido contrario (siempre y cuando se disponga de una anchura suficiente y de una señalización específica) mantendrán la prioridad ante vehículos con motor que circulen en el sentido de la vía.
7. 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.
8. Se admite que las bicicletas traspasen las líneas de detención en los semáforos en los casos en que se establezca una línea de detención avanzada dedicada a bicicletas (ZAB zona de adelantamiento para bicicletas), debidamente señalizada para determinar un espacio reservado.
9. El límite de velocidad será el mismo que se aplique al resto de vehículos en esa vía.
10. En zona 30 o calles 30 las bicicletas tendrán prioridad sobre la circulación del resto de vehículos, pero no sobre los peatones, que tendrán preferencia de paso en cualquier punto de la calzada.

Comentarios

- **Sobre qué carril utilizar:** En zona urbana, según la normativa estatal, los vehículos pueden utilizar el carril que más les convenga en función de su destino (Artículo 33, RGC). La normativa no establece diferenciaciones en los límites de velocidad según los carriles, como podría pasar en zona interurbana. La normativa sectorial tampoco es específica en el uso de carriles por parte de bicicletas, por lo tanto, se puede adaptar el tratamiento general de los vehículos para tratar de concentrar el tráfico ciclista en el carril situado más próximo a la acera, pero siempre manteniendo la flexibilidad necesaria para garantizar la seguridad ciclista en todos los casos y, en particular, en aquellos que ya sabemos que le hará falta, como cuando deba efectuar un giro a la izquierda o se exponga a riesgos derivados de la ocupación indebida de los carriles por parte de otros vehículos para detenerse o aparcar.
- **Compartir carriles reservados para otros tipos de vehículos:** Siguiendo la normativa, los carriles reservados para determinados tipos de vehículos y así señalizados, no pueden ser utilizados por el resto. Por lo tanto, este punto sólo funciona como recordatorio. Si se quisiera permitir la circulación de bicicletas en carriles ya reservados, habría que añadir este vehículo en la señalización. En cualquier caso, cada municipio debe seguir las directrices técnicas (anchura mínima, frecuencias de paso de autobuses, intensidad de flujo de bicicletas, etc.) que crea convenientes para garantizar la seguridad de todos los usuarios en caso de que se comparta el uso de carriles reservados (por ejemplo, de autobuses con bicicletas). Como ya se ha explicitado, los criterios técnicos no deben ser recogidos en la ordenanza sino en los correspondientes documentos de planificación que afecten al ámbito del municipio.
- **Sobre qué parte del carril utilizar:** La normativa no especifica qué parte de los carriles a utilizar, se entiende que los vehículos que circulen pueden utilizar toda la sección marcada (Título II: *De la circulación de vehículos; Capítulo I: Lugar en la vía*, RGC). Se desaconseja que las ordenanzas prescriban utilizar la parte del carril más cercana a la acera, por lo siguiente:

Favorece el adelantamiento en situación de riesgo: en un espacio muy estrecho y, por lo tanto, a corta distancia.

Circular demasiado cerca de la línea de aparcamiento expone al ciclista a los riesgos que supone la apertura de puertas y las maniobras de aparcamiento.
- **Circulación de bicicletas en doble sentido en vías de sentido único:** Las vías de sentido único son aquellas con un solo carril o un único carril por sentido de circulación donde la velocidad máxima de circulación permitida debería ser de 30 km/h. Tal y como está la normativa en estos momentos, no está permitido circular por calzadas, sean o no plataforma única, en las direcciones que no estén señalizadas. Por lo tanto, cuando deseamos permitir la circulación de bicicletas en doble sentido en calles de un solo sentido para vehículos motorizados, se deberá señalar cada tramo de calle. La señalización debe estar situada a la entrada a la vía, tanto para bicicletas circulando a contrasentido como los vehículos con motor circulando en el sentido propio. Aparte de la señalización específica, se requerirá de una anchura de calzada suficiente, de mínimo 4m. Los criterios técnicos serán los más importantes para establecer las situaciones en las que esta medida se puede implementar (según experiencias en este campo, se trata de una medida que hay que implementar a gran escala para generar un cambio de comportamiento vial homogéneo y así minimizar riesgos). Estos criterios técnicos deberán explicitarse y guiar los correspondientes documentos estratégicos.



- **Señalización para permitir sobrepasar semáforos que no regulen la circulación en intersecciones:** Los semáforos y señales verticales aplican a los vehículos que estén autorizados a utilizarlos, como es el caso de los semáforos en ámbar para bicicletas. Una alternativa al semáforo en ámbar podría ser un ceda el paso, siempre y cuando haya delimitación del carril bici en la calzada con marcas viales blancas longitudinales, y se elimine el semáforo general en aquella sección de la vía, para evitar contradicciones.
- **Zonas de espera avanzadas:** Este punto permite que las líneas de detención que se aplican a todos los vehículos se puedan traspasar excepcionalmente para las bicicletas cuando éstas dispongan de una línea de detención avanzada. Las líneas de detención avanzada determinan un espacio reservado para el uso de las bicicletas situado más allá de los espacios motorizados y que permiten que los vehículos sin tracción motora puedan realizar el arranque en condiciones de seguridad y visibilidad por parte del resto de vehículos motorizados. Las condiciones técnicas para la implantación de esta medida son sencillas y mejoran la seguridad de los ciclistas en los cruces.

Artículo 4. Circulación de las bicicletas en las vías ciclistas.

Texto propuesto

Las vías ciclistas son vías específicamente condicionadas para el tráfico de bicicletas, podrán utilizarse también para determinados VMP y ciclos de más de dos ruedas, tal y como marca el artículo 13, así como por los VMP destinados a personas con movilidad reducida.

1. Los usuarios de tales vías deberán respetar el sentido de circulación establecido (unidireccional o bidireccional) y definido por la señalización.
2. Los usuarios de tales vías deberán mantener una velocidad moderada, sin perjuicio de mantener la debida precaución y cuidado durante la circulación. En vías ciclistas situadas en acera, la velocidad máxima será de 10 km/h. En carriles bici protegidos, la velocidad máxima será de 30 km/h, siendo necesario pasar a circular por la calzada a velocidades superiores. En carriles bici no protegidos, el límite de velocidad será el mismo que se aplique al resto de vehículos en esa vía.
3. El adelanto dentro de una vía ciclista deberá hacerse en condiciones de seguridad, manteniendo una distancia de seguridad prudencial que no ponga en peligro la integridad de las personas avanzadas. El adelanto se podrá efectuar, por tanto, en vías ciclistas unidireccionales con anchura superior a 2 metros o en las bidireccionales, y se hará siempre por la izquierda de aquella persona que se pretenda avanzar.

4. Los peatones cruzarán por lugares señalizados, y no podrán transitar ni permanecer en las vías ciclistas.
5. Los vehículos que no sean ciclos o VMP no podrán circular, estacionar ni parar en las vías ciclistas, pasos reservados para las bicicletas ni en las zonas de reserva de estacionamiento de bicicletas sin autorización.
6. Cuando la vía ciclista esté situada en acera (acera- bici), esta deberá estar debidamente señalizada, los peatones tendrán preferencia de paso y las bicicletas deberán moderar su velocidad. En aceras-bici, además de las condiciones generales, se deberán respetar las siguientes condiciones específicas de circulación:
 - a) Se deberá circular con precaución, evitar maniobras bruscas y adaptar la velocidad para poder anticiparse a la presencia de peatones, manteniendo una distancia de separación mínima de 1 m respecto de los peatones.
 - b) En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, los ciclos y VMP reducirán la velocidad en aproximarse y pasarán tomando las precauciones necesarias, respetando siempre la preferencia de los peatones y buscando el contacto visual con las personas conductoras que circulan por la calzada.

Comentarios

- **Limitación de la velocidad en vías ciclistas:** Para promover la convivencia entre los diferentes usuarios de las vías ciclistas y también con los peatones, se cree necesario limitar la velocidad de las aceras-bici y carriles bici protegidos (segregados del tráfico). En carriles bici no protegidos se puede asumir que el límite es el aplicado al resto de vehículos de la vía.

Dado que las bicicletas y VMP no tienen la obligación de disponer de un velocímetro que permita conocer la velocidad de circulación, se recomienda a los municipios instalar algunos paneles indicadores de velocidad en vías ciclistas para concienciar a los usuarios de la velocidad a la que circulan.

- **Comportamiento de los peatones:** Este es un punto que concreta la normativa estatal, que regula la calzada, pero no menciona a las vías ciclistas. Por lo tanto, a allá donde haya un paso de peatones sobre calzada, será necesario establecer la señalización también para las bicicletas que circulen por los carriles bici (por ejemplo, con ceda el paso o líneas de detención donde sea necesario).
- **Reserva para bicicletas:** Se excluyen a otros vehículos del uso de los carriles reservados para bicicletas. Este es un recordatorio de la normativa estatal (Artículos 35, 94.1.b, 94.1.c, 94.1.h, 94.2.a, 155, RGC) relevante para justificar situaciones de ocupación indebida de las infraestructuras ciclistas. Se permite, sin embargo, la circulación de ciclos de más de dos ruedas, VMP y vehículos destinados a personas con movilidad reducida.
- **Condiciones de la circulación en aceras- bici:** A pesar de ser espacios reservados para la circulación de las bicicletas, los carriles bici en acera (acera bici según el Anexo 1.72, LT) están situados dentro de zonas reservadas para peatones, que tienen la prioridad para ser más vulnerables y por ser la bicicleta un vehículo. Debido a esto, el ciclista siempre deberá respetar ciertas normas de prioridad del peatón.

- **Implicaciones técnicas:** Como se explica en el anterior comentario, las aceras-bici o vías ciclistas en acera son infraestructuras ciclistas lógicamente condicionadas para que transcurren por un espacio reservado prioritariamente para el peatón. Dadas sus limitaciones, este tipo de vía ciclista sobre acera es el menos recomendable para la circulación ciclista y, por tanto, debería evitarse su implantación en favor de otras soluciones que ubiquen la circulación ciclista con el resto de vehículos, es decir, en la calzada, siempre que sea posible.
- **Cruce de pasos de peatones no señalizados para bicicletas:** Si un ciclista cruza un paso de peatones es porque viene circulando por la acera, situación que sólo se dará si se le permite circular por aceras (desaconsejado por los conceptos básicos presentados) o bien porque hay una vía ciclista situada en acera (acera-bici). En este último caso, para una correcta señalización de la infraestructura, habría que señalar debidamente pasos para ciclistas junto con los peatonales que permitan la continuidad en las intersecciones. En caso de ausencia de señalización específica lo podrán cruzar, pero siempre manteniendo la preferencia del peatón y tomando precauciones como reducir la velocidad y buscar el contacto visual con los conductores de los vehículos que circulan por la calzada, para asegurarse de ser vistos.

Artículo 5. Circulación de las bicicletas en las calles de convivencia.

Texto propuesto

En las calles de convivencia las bicicletas pueden circular y tienen prioridad sobre el resto de vehículos motorizados, pero no sobre los peatones.

1. Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones, que pueden utilizar toda la zona de circulación.
2. Podrán circular a máx. 20 km/h, o velocidad inferior si está señalizada.
3. Podrán circular en ambos sentidos de la marcha siempre que se señalice.
4. No podrán circular a menos de 1,5 metros de las fachadas.
5. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 m respecto de los peatones.

Comentarios

- **Tipología de las calles de convivencia:** Las calles de convivencia han de servir como elementos que contribuyan a dinamizar el espacio público, un punto de encuentro para las personas mayores, un espacio de juego para los niños, una zona para pasear o ir en bicicleta sin impedir, sin embargo, la circulación de vehículos a motor. La urbanización de una calle de convivencia debe mostrar claramente que los vehículos ocupan un papel secundario en la calle en relación con los peatones, y deberá tener una imagen acogedora de la calle, sin separación entre la calzada y la acera y con elementos de geometría vertical y horizontal para hacer ir más despacio los vehículos.
- **Señalización de las calles de convivencia:** La señalización de la calle de convivencia debe indicar claramente la coexistencia de los usuarios. En un contexto de calmado del tráfico y de

impulso de la movilidad activa, y está previsto incorporar una nueva señal con la actualización del *Catálogo de Señales del Ministerio de Fomento*: señal de indicación de zona de coexistencia de usuarios.



Actualmente, y hasta la publicación de la actualización, la señalización determinada por RGC es la correspondiente a calle residencial S-28 y S-29 al inicio y la finalización de la calle y en todas las incorporaciones en la calle. Al no incluir la bicicleta en el pictograma se hace necesario incorporar señalización específica que autorice la circulación de bicicletas en doble sentido en la entrada a la vía, tanto para a bicicletas circulando a contrasentido como para los vehículos de motor circulando en el sentido propio.



Artículo 6. Circulación de las bicicletas en espacios no motorizados.

Texto propuesto

En los espacios no motorizados las bicicletas pueden circular libremente respetando la prioridad de los peatones, siempre y cuando la anchura del espacio no motorizado sea >3 m de espacio libre, y teniendo en cuenta que:

1. Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones, que pueden utilizar toda la zona de circulación.
2. Podrán circular a máx. 10 km/h, o velocidad inferior si está señalizada.
3. Podrán circular en ambos sentidos de la marcha, salvo señalización específica que lo prohíba.
4. No podrán circular a menos de 1,5 metros de las fachadas.
5. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 m respecto de los peatones.

6. Se deberá suspender la circulación de bicicletas, y los ciclistas deberán desmontar, en momentos de alta intensidad o aglomeración de circulación de personas:

- a) Cuando no resulte posible mantener 1,5 m de distancia respecto a los peatones.
- b) Cuando no resulte posible circular en línea recta durante 5 m de forma continuada.
- c) Cuando las restricciones se apliquen a las bicicletas se harán extensivas al resto de vehículos, con excepción de vehículos de personas con movilidad reducida, vehículos con permisos o en servicios especiales.

Comentarios

- **Necesidad del cambio de nomenclatura de zona peatonal a espacio no motorizado:** A el apartado 5 del artículo 121 del RGC se indica que la circulación de toda clase de vehículos en ningún caso se debe hacer por las aceras y otras zonas peatonales, a excepción de los vehículos motorizados que deben acceder a garajes, que hagan carga y descarga o en el caso de taxis ocupados. La bicicleta, como vehículo, tiene pues prohibida la circulación. Con la nueva nomenclatura de espacio no motorizado, propuesta en los textos de la DGT para la reforma legislativa del RGC, se busca adaptarse a la realidad vial urbana actual, para permitir la circulación de las bicicletas por estas zonas, respetando siempre la prioridad a los peatones, y siendo la autoridad municipal la encargada de delimitar que las posibles restricciones que hay sean pertinentes.
- **Señalización de los espacios no motorizados:** Actualmente, y hasta que no se lleve a cabo la reforma del RGC, la señalización de los espacios no motorizados debería evitar la mención de área o zona peatonal, y señalizarse mediante una señal especial que incluya la señal de prohibido circular con mención específica a las excepciones que se contemplan, incluidas las bicicletas o con la señal circulación prohibida R-100 con panel complementario que haga mención a la excepción.



- **Restricciones a la utilización condicional de los espacios no motorizados:** El objetivo de este punto es regular el acceso de las bicicletas a ciertas zonas de prioridad peatonal durante períodos de tiempo en los que se puedan dar aglomeraciones, ya que esto puede afectar a una convivencia cívica entre peatón y bicicleta. Complementariamente, es necesario que los ciclistas estén informados previamente de cuáles son estas vías donde se pueden dar aglomeraciones de peatones y de las condiciones de la restricción, así como los itinerarios alternativos. Esta información, por ejemplo, se puede hacer pública en unos planos informativos o en la señalización de estas vías.
- **Extensión de las restricciones:** Si no se autoriza el acceso de las bicicletas, tampoco se podrá autorizar el de los vehículos motorizados en general (con las debidas excepciones, por

ejemplo: vehículos en servicios de urgencia y otros permisos especiales), ya que la bicicleta resulta el vehículo menos peligroso para la convivencia con el peatón. Esta última puntualización tiene por objeto que no se dé la incongruencia de limitar el acceso de las bicicletas cuando se autoriza el del resto de vehículos.

Artículo 7. Circulación de las bicicletas en espacios reservados para los peatones.

Texto propuesto

Las bicicletas no podrán circular en espacios reservados para peatones como aceras, andenes y paseos, excepto en los siguientes casos:

- a) Menores de 12 años y adultos que los acompañen.
- b) Ciclos conducidos por personas con movilidad reducida.
- c) Cuando no haya una zona especialmente habilitada en la vía o esta vía tenga una velocidad máxima superior a 30 km/h, y la anchura del espacio reservado para peatones sea superior a 3 m de espacio libre de obstáculos.
- d) Cuando la vía ciclista esté situada en la acera, circulando a un máximo de 10 km/h.

En estos casos, las condiciones de circulación de las bicicletas en los espacios reservados para peatones serán las siguientes:

1. Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones.
2. Moderarán la velocidad, adecuándola a la de los peatones, circulando a un máximo de 10 km/h, excepto en momentos de aglomeración.
3. No podrán circular a menos de 1,5 m de las fachadas.
4. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 m respecto de los peatones.
5. Podrán circular en ambos sentidos de la marcha.
6. No podrán hacer maniobras que puedan afectar a la seguridad de los peatones.
7. En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, reducirán la velocidad al aproximarse y pasarán tomando las precauciones necesarias, respetando siempre la preferencia de los peatones y buscando el contacto visual con las personas conductoras que circulan por la calzada.
8. Al circular por los parques urbanos públicos deberán:
 - a) Respetar la preferencia de los peatones.
 - b) Respetar el patrimonio natural y el mobiliario urbano.

c) No podrán circular por encima parterres, áreas y / o zonas con vegetación.

d) Respetarán la señalización y seguirán las vías ciclistas e itinerarios para bicicletas.

9. Se deberá suspender la circulación de bicicletas, y los ciclistas deberán desmontar, en momentos de alta intensidad o aglomeración de circulación de personas:

a) Cuando no resulte posible mantener 1,5 m de distancia respecto a los peatones.

b) Cuando no resulte posible circular en línea recta durante 5 m de manera continuada.

c) Cuando las restricciones se apliquen a las bicicletas, se harán extensivas al resto de vehículos, con excepción de vehículos de personas con movilidad reducida, vehículos con permisos o en servicios especiales.

Comentarios

- **Protección y autonomía:** Es importante que los niños reciban más protección que los adultos, dado que no se les puede conferir tanta responsabilidad ni experiencia como a los adultos. Respecto a la edad, fijando un mínimo de 12 años se asegura que existe un grado de responsabilidad necesario para la circulación en solitario. Esta propuesta permite que los menores de 12 años puedan ir a la escuela o jugar con patines, patinetes, monopatines, triciclos, bicicletas y similares, sin tener que ocupar la calzada. No se ha encontrado ninguna referencia en la legislación estatal, aunque en el borrador de 2014 donde se plantean modificaciones del RGC se indica que la medida se aplicaría a menores de hasta 14 años.
- **Extensión de las restricciones:** Si no se autoriza la circulación de las bicicletas por los espacios reservados para peatones, tampoco se podrá autorizar el de los vehículos motorizados en general (con las debidas excepciones, por ejemplo: vehículos en servicios de urgencia y otros permisos especiales o para acceder a aparcamientos en uso de vados), ya que la bicicleta resulta el vehículo menos peligroso para la convivencia con el peatón. Esta última puntualización tiene por objeto que no se dé la incongruencia de limitar el acceso de las bicicletas mientras que se autoriza el del resto de vehículos.

Artículo 8. Circulación de bicicletas de arrendamiento y / o por actividades de tipo turístico o de ocio

Texto propuesto

Cuando las bicicletas provengan de arrendamiento por persona física o jurídica que ejerza una actividad de explotación económica, turística o de ocio con ánimo de lucro, deberán cumplir además las siguientes condiciones:

1. No podrán circular en bicicleta grupos superiores a:

a) 9 personas en las calles de anchura inferior a 10 metros. Este grupo puede ser acompañado por 1 ciclista acreditado como asistente para la prestación de la actividad.

b) 15 personas en el resto de calles del municipio. Este grupo puede ser acompañado por 3 ciclistas acreditados como asistentes para la prestación de la actividad.

2. Los grupos no podrán efectuar paradas en los carriles bici.
3. Los titulares de la explotación económica tendrán que velar para que los ciclistas dispongan de un nivel de habilidad mínimo que garantice su seguridad y la de los demás usuarios de la vía pública.

CAPÍTULO II. MOVILIDAD DE LOS ARTILUGIOS SIN MOTOR

Artículo 9. Movilidad general de los artilugios sin motor en la ciudad.

Texto propuesto

Los artilugios sin motor no podrán circular por la calzada y lo harán preferentemente por las vías ciclistas o vías que les estén especialmente destinadas.

1. La edad mínima para circular con artilugios sin motor por vías ciclistas situadas en la calzada será de 12 años. Los niños menores de 12 años podrán circular en ella si están acompañados por personas adultas.
2. Podrán circular a máx. 30 km/h, o velocidad inferior si así está señalizado.
3. Deberán respetar el sentido de la circulación establecido (unidireccional o bidireccional) y definido por la señalización.
4. Las personas usuarias de artilugios sin motor:
 - a) Deberán circular con la diligencia y precaución necesarias, respetando la seguridad y tranquilidad de los demás, para evitar daños propios o ajenos, evitando poner en peligro al resto de usuarios y usuarias de la vía, y no comportarán peligro para los bienes, servicios o instalaciones, tanto públicos como privados.
 - b) Deberán indicar las paradas y cambios de trayectoria.
 - c) En ningún caso se permitirá que sean arrastrados por otros vehículos.
 - d) No se permitirá la práctica de acrobacias y juegos de habilidad con artilugios sin motor fuera de las áreas destinadas a tal efecto o en caso de cortes temporales de la vía para el desarrollo de eventos, previa autorización municipal.
 - e) No podrán circular con auriculares o cascos conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
 - f) No podrán circular utilizando dispositivos de telefonía móvil.
 - g) No podrán circular con tasas de alcohol superiores a las establecidas reglamentariamente, ni con presencia de drogas.

Comentarios

- **Sobre por donde deben circular:** Según la normativa estatal (Artículo 121, RGC), tienen consideración de peatones las personas que utilicen monopatines, patines o aparatos similares, y no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o partes de éstas que les estén especialmente destinadas.
- **Edad mínima para circular por vías ciclistas situadas en la calzada:** Aunque no se pueden considerar como vehículos los artilugios sin motor, este punto debe estar directamente

relacionado con la edad máxima que establecemos para la circulación de bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas en espacios reservados para peatones.

- **Condiciones para la circulación general de los artilugios sin motor:** Según la normativa estatal (Artículo 121, RGC), sólo podrán circular a paso de persona por las aceras o por las calles residenciales debidamente señalizadas, sin que en ningún caso se permita que sean arrastrados por otros vehículos.

Artículo 10. Circulación de los artilugios sin motor en calles de convivencia.

Texto propuesto

En las calles de convivencia, los usuarios de los artilugios sin motor pueden circular y tienen prioridad sobre el resto de vehículos (motor, ciclos y VMP), pero no sobre los peatones o VMP de personas con movilidad reducida.

1. Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones, que pueden utilizar toda la zona de circulación.
2. Podrán circular a máx. 20 km/h, o velocidad inferior si está señalizada.
3. Podrán circular en ambos sentidos de la marcha siempre que se señalice, manteniendo la prioridad ante vehículos con motor que circulen en el sentido de la vía.
4. No podrán circular a menos de 1,5 m de las fachadas.
5. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 m respecto de los peatones.

Comentarios

Aplican los mismos comentarios que los mencionados en el Artículo 5 en relación a la tipología y la señalización de las calles de convivencia.

Artículo 11. Circulación de los artilugios sin motor en espacios no motorizados.

Texto propuesto

En los espacios no motorizados los usuarios de los artilugios sin motor pueden circular libremente, respetando la prioridad de los peatones, siempre y cuando el espacio no motorizado disponga de una anchura >3m de espacio libre, y teniendo en cuenta que:

1. Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones, que pueden utilizar toda la zona de circulación.
2. Podrán circular a máx. 10 km/h, o velocidad inferior si está señalizada, excepto en momentos de aglomeración.
3. Podrán circular en ambos sentidos de la marcha, salvo señalización específica que lo prohíba.

4. No podrán circular a menos de 1,5 m de las fachadas.
5. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 m respecto de los peatones.
6. Se deberá suspender la circulación de VMPO, y los usuarios tendrán que desmontar, en momentos de alta intensidad o aglomeración de circulación de personas:

- a) Cuando no resulte posible mantener 1,5 m de distancia respecto de los peatones.
- b) Cuando no resulte posible circular en línea recta durante 5 m de manera continuada.
- c) Cuando las restricciones se apliquen a los VMPO se harán extensivas al resto de vehículos, con excepción de vehículos de personas con movilidad reducida, vehículos con permisos o en servicios especiales.

Comentarios

Aplican los mismos comentarios que los mencionados en el Artículo 6 en relación a las necesidades del cambio de nomenclatura de zona peatonal espacio no motorizado, señalización de los espacios no motorizados, restricciones a la utilización condicional de los espacios no motorizados y extensión de las restricciones.

Artículo 12. Circulación de los artilugios sin motor en espacios reservados para los peatones.

Texto propuesto

Los artilugios sin motor podrán circular en espacios reservados para peatones como aceras, andenes y paseos, salvo que se indique lo contrario, sólo en los siguientes casos:

- a) Menores de 12 años y adultos que los acompañen.
- b) VMPO conducidos por personas con movilidad reducida.
- c) Cuando no haya una zona especialmente habilitada en la vía, ni ésta sea de convivencia, y la anchura del espacio reservado para peatones sea superior a 3 m de espacio libre de obstáculos.
- d) Cuando la zona especialmente habilitada esté situada en acera, circulando a un máximo de 10 km/h.

En estos casos, las condiciones de circulación de los artilugios sin motor en los espacios reservados para peatones serán las siguientes:

1. Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones.
2. Moderarán la velocidad, adecuándola a la de los peatones, circulando a un máximo de 10 km/h, excepto en momentos de aglomeración.
3. No podrán circular a menos de 1,5 metros de las fachadas.

4. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 m respecto de los peatones.
5. Podrán circular en ambos sentidos de la marcha.
6. No podrán hacer maniobras que puedan afectar a la seguridad de los peatones.
7. En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, reducirán la velocidad al aproximarse y pasarán tomando las precauciones necesarias, respetando siempre la preferencia de los peatones y buscando el contacto visual con las personas conductoras que circulan por la calzada.
8. Al circular por los parques urbanos públicos deberán:
 - a) Respetar la preferencia de los peatones.
 - b) Respetar el patrimonio natural y el mobiliario urbano.
 - c) No podrán circular por encima de parterres, áreas y/o zonas con vegetación.
 - d) Respetarán la señalización y seguirán las vías ciclistas e itinerarios para bicicletas.
9. Se deberá suspender la circulación de los artilugios sin motor, y los usuarios tendrán que desmontar, en momentos de alta intensidad o aglomeración de circulación de personas:
 - a) Cuando no resulte posible mantener 1,5 m de distancia respecto a los peatones.
 - b) Cuando no resulte posible circular en línea recta durante 5 m de manera continuada.
 - c) Cuando las restricciones se apliquen a los artilugios sin motor se harán extensivas al resto de vehículos, con excepción de vehículos de personas con diversidad funcional, vehículos con permisos o en servicios especiales.

Comentarios

Aplican los mismos comentarios que los mencionados en el Artículo 7 en relación a la protección y autonomía y extensión de las restricciones.

CAPÍTULO III. MOVILIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL CON MOTOR Y CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS.

Artículo 13. Circulación general de los VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas en la ciudad.

Texto propuesto

Los VMP, también los vehículos destinados a personas con movilidad reducida, y los ciclos de más de dos ruedas tipo C1 y C2, circularán preferentemente por las vías ciclistas o vías que les estén especialmente destinadas.

Los ciclos de más de dos ruedas tipo C0, asimilables en una bicicleta, se regularán según lo establecido en el Capítulo I.

1. Las vías de circulación p los VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas se determinarán en función del tipo de vehículo:

a) Los VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas no pueden circular por calzadas abiertas al tráfico, a excepción de:

- Calle o zona 30: pueden circular los VMP, también los destinados a personas con movilidad reducida, y los ciclos C1 y C2 cuando tengan capacidad de circulación de una velocidad superior a 15 km/h. Podrán circular en doble sentido en vías de sentido único con velocidad limitada a 30 km/h siempre que se señalice.
- Resto de vías de velocidad hasta 50 km/h: pueden circular los C1 y C2, en el sentido de circulación establecido.

b) Por las vías ciclistas pueden circular los VMP, los ciclos C1 y C2 (cuando la anchura de la vía ciclista lo permita) y vehículos destinados a personas con movilidad reducida. Deberán respetar el sentido de la circulación establecido (unidireccional o bidireccional) y definido por la señalización.

c) En calles de convivencia pueden circular los VMP, los ciclos C1 y C2, y los vehículos destinados a personas con movilidad reducida.

d) En espacios no motorizados de anchura >3 m de espacio libre pueden circular los VMP, los ciclos C1 y C2 para acceder a los locales y tiendas donde se efectúa la carga y/o descarga y los vehículos destinados a personas con movilidad reducida.

e) En espacios reservados para peatones pueden circular por aceras, andenes y paseos de anchura >3 m de espacio libre los VMP, los ciclos C1 y C2 para acceder a los locales y tiendas donde se efectúa la carga y/o descarga y los vehículos destinados a personas con movilidad reducida.

f) En parques urbanos públicos pueden circular los VMP, los ciclos C1 y C2 (los C2 en caso de tener el punto de origen o destino de la distribución urbana de mercancías) y los vehículos destinados a personas con movilidad reducida.

2. La edad mínima permitida para circular con VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas, con excepción de los vehículos destinados a personas con movilidad reducida, será de 16 años. Los menores de 16 años sólo podrán circular en VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas que resulten adecuados a su edad, altura y peso, fuera de las zonas de circulación, en espacios cerrados al tráfico, y acompañados y bajo la responsabilidad de sus padres o madres o tutores/as.

3. La velocidad a la que pueden circular los VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas por las vías ciclistas será de máx. **25 km/h**, 20 km/h en calles de convivencia, y 10 km/h en el caso de circulación por acera-bici, espacios no motorizados, espacios reservados para peatones y parques urbanos, o velocidad inferior si está señalizada.
4. Las personas conductoras de VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas:
 - a) Deberán circular con la diligencia y precaución necesarias para evitar daños propios o ajenos, evitando poner en peligro al resto de usuarios y usuarias de la vía.
 - b) Deberán indicar las paradas y cambios de trayectoria.
 - c) No podrán circular con auriculares o cascos conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
 - d) No podrán circular utilizando dispositivos de telefonía móvil.
 - e) No podrán circular con tasas de alcohol superiores a las establecidas reglamentariamente, ni con presencia de drogas.

Artículo 14. Circulación general de los VMP con motor y ciclos de más de dos en calles de convivencia.

Texto propuesto

En las calles de convivencia pueden circular los VMP con motor, vehículos destinados a personas con movilidad reducida, y los ciclos de más de dos ruedas del tipo C1 y C2, y tienen prioridad sobre el resto de vehículos motorizados, pero no sobre los peatones.

1. Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones, que pueden utilizar toda la zona de circulación.
2. Podrán circular a máx. 20 km/h, o velocidad inferior si está señalizada.
3. Los VMP podrán circular en ambos sentidos de la marcha siempre que se señalice, manteniendo la prioridad ante otros vehículos con motor que circulen en el sentido de la vía.
4. Los vehículos del tipo C1 y C2 sólo podrán circular en el sentido señalado.
5. No podrán circular a menos de 1,5 m de las fachadas.
6. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 m respecto de los peatones.

Artículo 15. Circulación general de los VMP con motor y ciclos de más de dos en espacios no motorizados

Texto propuesto

En los espacios no motorizados pueden circular los VMP con motor y vehículos destinados a personas con movilidad reducida, y los ciclos de más de dos ruedas de tipo C1 y C2, respetando la prioridad de los peatones, siempre y cuando el espacio no motorizado disponga de una anchura >3 m de espacio libre, y teniendo en cuenta que:

1. Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones, que pueden utilizar toda la zona de circulación.
2. Podrán circular a máx. 10 km/h, o velocidad inferior si está señalizada, excepto en momentos de aglomeración.
3. Podrán circular en ambos sentidos de la marcha, salvo señalización específica que lo prohíba.
4. No podrán circular a menos de 1,5 m de las fachadas.
5. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 m respecto de los peatones.
6. Se deberá suspender la circulación de VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas, y los usuarios y ciclistas deberán desmontar, en momentos de alta intensidad o aglomeración de circulación de personas:
 - a) Cuando no resulte posible mantener 1,5 m de distancia respecto a los peatones.
 - b) Cuando no resulte posible circular en línea recta durante 5 m de manera continuada.
7. Cuando las restricciones se apliquen a las VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas, se harán extensivas al resto de vehículos a motor, con excepción de vehículos de personas con movilidad reducida, vehículos con permisos o en servicios especiales.

Artículo 16. Circulación general de los VMP con motor y ciclos de más de dos en espacios reservados para los peatones.

Texto propuesto

Los VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas podrán circular en espacios reservados para peatones como aceras, andenes y paseos, sólo en los siguientes casos:

- a) VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas conducidos por personas con movilidad reducida.
- b) Cuando no haya zona especialmente habilitada en la vía (ni se trate de calle de convivencia o calle o zona 30) y la anchura del espacio reservado para peatones sea superior a 3 m libre de obstáculos, podrán circular los VMP y los ciclos C1 y C2 para acceder a los locales y tiendas donde se efectúa la carga y/o descarga, circulando a un máximo de 10 km/h.
- c) Cuando la vía ciclista esté situada en la acera, circulando a un máximo de 10 km/h.

En estos casos, las condiciones de circulación de los VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas en los espacios reservados para peatones serán las siguientes:

1. Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones.
2. Moderarán la velocidad, adecuándola a la de los peatones, circulando a un máximo de 10 km/h, excepto en momentos de aglomeración.
3. No podrán circular a menos de 1,5 metros de las fachadas.
4. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 m respecto de los peatones.
5. Podrán circular en ambos sentidos de la marcha.
6. No podrán hacer maniobras que puedan afectar a la seguridad de los peatones.
7. En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, reducirán la velocidad al aproximarse y pasarán tomando las precauciones necesarias, respetando siempre la preferencia de los peatones y buscando el contacto visual con las personas conductoras que circulan por la calzada.
8. En los parques urbanos públicos podrán circular los VMP y los ciclos C1 y C2 (los C2 en caso de tener el punto de origen o destino de la distribución urbana de mercancías), teniendo que:

- a) Respetar la preferencia de los peatones.
- b) Respetar el patrimonio natural y el mobiliario urbano.
- c) No podrán circular por encima parterres, áreas y/o zonas con vegetación.
- d) Respetarán la señalización y seguirán las vías ciclistas e itinerarios para bicicletas.

9. Se deberá suspender la circulación de VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas, y los usuarios y ciclistas deberán desmontar, en momentos de alta intensidad o aglomeración de circulación de personas:

- a) Cuando no resulte posible mantener 1,5 m de distancia respecto a los peatones.
- b) Cuando no resulte posible circular en línea recta durante 5 m de manera continuada.

10. Cuando las restricciones se apliquen a los VMP con motor y ciclos de más de dos ruedas, se harán extensivas al resto de vehículos a motor, con excepción de vehículos de personas con movilidad reducida, vehículos con permisos o en servicios especiales.

Artículo 17. Circulación de VMP y ciclos de más de dos ruedas de arrendamiento y/o por actividades de tipo turístico o de ocio.

Cuando los VMP y ciclos de más de dos ruedas provengan de un arrendamiento por persona física o jurídica que ejerce una actividad de explotación económica, turística o de ocio con ánimo de lucro:

1. Circularán teniendo en cuenta los ámbitos y condiciones de circulación de cada tipo de vehículo.
2. Podrán haber restricciones específicas en ámbitos donde debido a una presión o problemática especial con este tipo de vehículos sea necesario regular de manera especial su circulación.
3. No podrán circular en grupos superiores a:
 - a) De manera general, los VMP podrán circular en grupos de máximo 2 personas y el o la guía, teniendo que mantener una distancia entre los grupos de más de 50 metros.
 - b) En rutas turísticas establecidas, los VMP podrán circular en grupos de máximo 6 personas y el o la guía, teniendo que mantener una distancia entre los grupos de más de 50 metros.
4. Los grupos no podrán efectuar paradas en los carriles bici.
5. Los titulares de la explotación económica deberán velar para que los usuarios de los VMP y ciclos de más de dos ruedas dispongan de un nivel de habilidad mínimo que garantice su seguridad y la de los demás usuarios de la vía pública. Asimismo, informarán de las rutas autorizadas y las condiciones de circulación.

Comentarios

- **Rutas turísticas:** Este punto queda a criterio de cada municipio que deberá determinar, en función de la a su experiencia y la intensidad turística, la necesidad de regular itinerarios turísticos para la circulación de VMP y ciclos de más de dos ruedas. En caso de ser necesario, las rutas deberán y delimitar de manera clara y deberá anexar planos donde se marquen las zonas reguladas.

CAPITULO IV. CONSIDERACIONES DE APLICACIÓN GENERAL A BICICLETAS, CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS Y VMP

Artículo 18. Obligaciones de las personas conductoras de vehículos a motor.

Texto propuesto

Las personas conductoras de vehículos con motor que deben compartir la calzada con otros usuarios más vulnerables como son ciclistas y usuarios de los VMP, deben cumplir con lo establecido en la legislación vigente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

Con el fin de aumentar su protección, las personas conductoras de vehículos con motor deberán seguir las siguientes normas:

1. Cuando estén circulando detrás de un ciclo, bicicleta o VMP, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que no podrá ser inferior a 5 metros.
2. Cuando pretendan avanzar, lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación, y siempre que quede, como mínimo, un espacio lateral de 1,5 metros entre el ciclo, bicicleta o VMP y el vehículo a motor.
3. No podrán hacer maniobras que impliquen poner en peligro la integridad de las personas conductoras de ciclos, bicicletas o usuarios de VMP.
4. No podrán realizar maniobras de acoso que, al no respetar las distancias de seguridad, al hacer luces o uso de claxon u otros, constituyan un intento de modificar la trayectoria o marcha dentro del carril de circulación, o impliquen un riesgo para la seguridad de la persona conductora.

Comentarios

- **Ampliación de la distancia de seguridad posterior:** Mientras que las condiciones de separación lateral están recogidas ya en la Ley (Artículo 34.4, LT, modificación de 2014), las relativas a la distancia lineal suponen una ampliación. El establecimiento de una distancia de separación lineal incrementa la seguridad del ciclista y el usuario de VMP, ya que facilita la previsión de los cambios de trayectoria y las maniobras y permite al ciclista circular con seguridad y con las mismas condiciones que el resto de vehículos. Estos espacios de protección encuentran su razón en que el ciclista y el usuario de VMP, es un más vulnerable, no está protegido por una carcasa como el conductor de un coche y por tanto las colisiones que pueda tener las hará directamente con su vehículo y su cuerpo.

Artículo 19. Accesorios de seguridad.

Las bicicletas, ciclos de más de dos ruedas y VMP deberán disponer de:

1. Un sistema que permita moderar la su velocidad y detener el su movimiento.
2. Timbre, quedando prohibido el uso de otro aparato acústico diferente de este.

3. La luces y elementos reflectantes debidamente homologados para poder circular en condiciones nocturnas y/o de baja visibilidad:

- a) Luz de posición delantera y trasera para bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas.
- b) Catadióptricos trasera y pedales, para bicicletas.
- c) Catadióptricos trasero, pedales y laterales para el resto de ciclos.

Es obligatorio el uso del casco en el ámbito urbano por parte de:

1. Ciclistas, ocupantes de bicicletas y ciclos, cuando sean menores de 16 años.
2. Personas usuarias de VMP, cuando sean menores de 16 años.

Comentarios

- **Accesorios de seguridad:** El criterio utilizado para establecer los accesorios de seguridad obligatorios es el ámbito por el que circulan los vehículos, teniendo en cuenta la convivencia con los demás usuarios de la vía en condiciones de seguridad, para que el resto de usuarios puedan percibirlos en condiciones nocturnas y/o de baja visibilidad.
- **Sistema de frenado:** En este punto no hacemos referencia directa al sistema de frenado, en contra de lo que establece la regulación vigente aplicable a los vehículos. El RGV (Artículo 22), cuando habla de ciclos en general, especifica que el sistema de frenado debe actuar sobre las ruedas delanteras y traseras. Con esto queremos dar cabida a los diferentes sistemas y mecanismos que permiten moderar la velocidad o detener el movimiento en condiciones de seguridad.
- **Visibilidad:** Este es un recordatorio de la normativa vigente (Artículo 22, RGV y Artículo 98, RGC) que se considera relevante para condiciones de seguridad.
- **Casco:** Otro recordatorio. La obligatoriedad para menores de 16 años, ya sean conductores u ocupantes de bicicletas y ciclos, ha sido introducida por la última modificación de la LT (Artículo 47.1). La obligación de llevar casco en vías interurbanas ya estaba recogida en el mismo artículo. Será necesario realizar su seguimiento, ya que en las próximas modificaciones del RGC se pueden añadir condiciones a este punto.

Artículo 20. Uso de remolques y transporte de otras personas.

Texto propuesto

Las bicicletas y ciclos de más de dos ruedas podrán llevar remolque o semirremolque, homologados, para el transporte de personas y/o carga (animales en trasportín y/o sujeción, o mercancías), cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.

En caso de bicicletas y ciclos de más de dos ruedas que, por su construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, aun así, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, menores de hasta 7 años en asientos adicionales debidamente homologados.

Comentarios

- **Seguridad de los remolques:** Actualmente, la normativa permite el uso de remolques en bicicleta. Aunque menciona ciertas restricciones (que el peso del remolque no supere un 50% del peso del vehículo tractor, circulación sólo de día, con velocidad genérica reducida en un 10%, que no transporte personas. Artículo 12.4, RGC) legitima a los ayuntamientos regular el uso de remolques por ordenanza. Hemos incluido por tanto la posibilidad del uso de remolques por parte de bicicletas y de ciclos de más de dos ruedas. Se aconseja que las ordenanzas regulen a favor de los remolques ya que permiten transportar cargas y personas ofreciendo las siguientes ventajas:

Estabilidad: el centro de gravedad de la carga queda muy cerca del suelo.

Seguridad: en caso de que caiga la bicicleta, el remolque no vuelca.

Mayor visibilidad: se amplían las dimensiones del vehículo y llama más la atención.

- **Eliminación de la limitación en el transporte de personas:** El RGC (Artículo 12) indica que se puede transportar sólo un menor de 7 años en asiento homologado cuando actualmente hay bicicletas que permiten llevar 2 asientos homologados. No se ha tenido en cuenta esta casuística, muy común, y por lo tanto se propone introducir la posibilidad de transportar a más de un menor de 7 años en la ordenanza municipal.

Artículo 21. Estacionamiento.

1. Las bicicletas y los VMP deben estacionarse preferentemente en los lugares específicamente destinados a este fin. En caso de no existir lugares en las inmediaciones o estar ocupados, las bicicletas pueden estacionarse en otras partes de la vía.
2. Los ciclos de más de dos ruedas de los tipos C0, C1 y C2 deben estacionarse preferentemente los espacios habilitados al efecto. En caso de no existir lugares en las inmediaciones o estar ocupados, pueden estacionarse en las bandas de estacionamiento en calzada, debiendo cumplir con las condiciones establecidas por el resto de vehículos.
3. Queda específicamente prohibido:
 - a) Estacionar en los árboles.
 - b) Estacionar en elementos de mobiliario urbano, cuando se dificulte el destino, la funcionalidad del elemento o cuando estos se puedan dañar.
 - c) Estacionar en zonas que impidan el paso de los peatones, el acceso al transporte público y el uso específico de espacio reservado.
 - d) Obstaculizar zonas donde haya reservas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, de carga y descarga en la calzada (a excepción del VMP tipo C2 durante su actividad de transporte de mercancías), o de servicio público, durante las horas de reserva.
 - e) Estacionar en los espacios habilitados para el estacionamiento de las bicicletas públicas de préstamo.
 - f) Estacionar en zonas de estacionamiento prohibido definidas por ordenanza.
4. Los estacionamientos de bicicletas, otros ciclos y VMP situados en la vía pública quedan única y exclusivamente reservados para este tipo de vehículos y deben estar adecuadamente señalizados.

5. Los estacionamientos de bicicletas, otros ciclos y VMP situados en la vía pública quedan única y exclusivamente reservados para este tipo de vehículos y deben estar adecuadamente señalizados.
6. Los estacionamientos en la vía pública de bicicletas, otros ciclos y VMP que supongan una actividad de explotación económica y hagan un uso privativo del dominio público requerirán de una autorización específica de acuerdo con la normativa municipal vigente. En caso de que se haya señalado espacios específicos en la vía pública será necesario que estos vehículos estacionen en estos espacios habilitados a tal efecto.

Comentarios:

- **Subsidiariedad:** La regulación del aparcamiento compete al ayuntamiento, según la normativa estatal, así que es necesaria la presencia de este articulado para detallar sus condiciones (Artículo 93, RGC).
- **Restricciones al aparcamiento:** En la ordenanza se opta por un listado, lo importante es que parte de criterios muy básicos como la accesibilidad, la funcionalidad de los elementos y espacios urbanos y la conservación.
- **Vinculación con la oferta de aparcamiento dedicado:** Hay una estrecha relación entre este artículo y las condiciones técnicas que se le aplican. El aparcamiento es parte del desplazamiento y su disponibilidad condiciona el uso de la bicicleta, los VMP y especialmente de los ciclos de más de dos ruedas. Antes de que se establezcan estas limitaciones por ordenanza hay que comprobar que exista una dotación suficiente de esta necesaria infraestructura. Las características técnicas (tipología, ocupación del espacio público, localización, instalación, mantenimiento, señalización, etc.) son aspectos a determinar por el planeamiento o la estrategia del municipio.
- **Reserva de uso:** Es también un punto contemplado en la normativa vigente (Artículo 159, Señal S-17, RGC). El requisito para que se haga efectiva la reserva es que el aparcamiento esté debidamente señalado, por lo tanto, éste será un aspecto que los documentos técnicos deberán contemplar.

Artículo 22. Retirada.

Texto propuesto

1. La retirada de bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas se dará en los mismos supuestos que el resto de vehículos, según estipula la normativa aplicable:
 - a) Cuando constituya peligro, cuando cause estorbo grave a la circulación de vehículos o personas, o al funcionamiento de algún servicio público.
 - b) En caso de accidente que le impida continuar la marcha.
 - c) Cuando esté estacionado en los supuestos de estacionamiento prohibido del apartado anterior.
 - d) Cuando cause deterioro del patrimonio público.
 - e) Cuando se presuma su abandono.

f) Cuando se trate de bicicletas, otros ciclos y VMP que supongan una actividad de explotación económica, hagan un uso privativo del dominio público y no dispongan de una autorización específica de acuerdo con la normativa municipal vigente y/o, en caso que se haya señalado espacios específicos en la vía pública y estén estacionados fuera de estos.

2. Se presumirá abandono del vehículo cuando permanezca estacionado más de un mes en el mismo lugar y presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento en las condiciones en que se encuentra.
3. En aquellos vehículos que, teniendo signos de abandono, dispongan de cualquier dispositivo o signo que permita la identificación de su titular, éste será requerido para que en el plazo de 1 mes retire el vehículo del depósito, con la advertencia de que, en caso contrario, se procederá bien a su tratamiento como residuo sólido urbano bien a la recuperación para los usos que se crean pertinentes.
4. Cuando transcurran más de 3 meses desde que el vehículo haya sido depositado tras su retirada de la vía pública, no se haya podido identificado su titular, y no se haya reclamado su propiedad, éste se considerará abandonado y se procederá bien a su tratamiento como residuo sólido urbano bien a la recuperación para los usos que se crean pertinentes.

Comentarios

- **Supuestos para la retirada de vehículos:** Se trata de un recordatorio de la normativa estatal (Artículo 7.c., LT, introducido en la modificación de abril de 2014). La novedad que se incluye es la ampliación para determinar cuándo se puede decir que una bicicleta está abandonada. La retirada de vehículos se debe regular por ordenanza municipal según la normativa vigente (Artículo 93, RGC).
- **Supuestos de abandono:** Aunque la ley determina la retirada del vehículo por abandono, no especifica los casos en que las bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas se consideran abandonados. Se considera relevante que la ordenanza lo defina, ya que los propietarios deben saber en qué condiciones pueden dejar sus vehículos en la vía pública. De este modo, también se trata de una regulación que pueden seguir las fuerzas de vigilancia municipal, ya que son ellos los que ejecutan las acciones de retirada de los vehículos.
- **Tarifas del depósito:** Se deberán regular, a ser posible mediante otra ordenanza de tipo fiscal, de manera que sean proporcionales al coste de una bicicleta, VMP y ciclos de más de dos ruedas (que no es comparable al de un vehículo motorizado).
- **Calificación de residuo:** También es importante añadir que superados los plazos en que el usuario puede reclamar su bien, éste puede recuperarse para otros usos si está en condiciones. Esta recuperación está pensada para que el Ayuntamiento la pueda llevar a cabo directamente, o bien contratarla o cederla a otras entidades. Existe demanda y buenas prácticas vinculadas a la recuperación de bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas, tales como centros de aprendizaje para la reparación que se abastecen del depósito municipal y ponen después los vehículos a disposición de personas que los necesiten.

CAPÍTULO V. CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS PARA LAS BICICLETAS, CICLOS DE MÁS DE DOS RUEDAS Y VMP, QUE SUPONGAN UNA ACTIVIDAD DE EXPLOTACIÓN ECONÓMICA

Artículo 23. Identificación y registro.

Texto propuesto

1. Será obligatorio para circular por el municipio, por parte de las personas físicas o jurídicas titulares, ya sea a título de propiedad o cualquier otro título, la identificación y registro de las flotas iguales o superiores a 5 bicicletas, ciclos de más de dos ruedas o VMP, cuando desarrollen alguna de las siguientes actividades de explotación económica:
 - a) Que estén afectos a un servicio de uso público y compartido.
 - b) Que se dediquen al transporte de mercancías y personas cuando el vehículo constituye el medio o elemento principal de la actividad comercial, turística o económica que se desarrolle.
 - c) Que sean objeto de arrendamiento por persona física o jurídica que ejerce una actividad de tipo turístico o de ocio con ánimo de lucro.
2. El registro, a modo de censo, deberá estar relacionado con el número de bastidor.

Comentarios

- **Registro de bicicletas, ciclos y VMP que no supongan una actividad económica:** No es obligatorio disponer de un registro para bicicletas que no supongan una actividad económica, pero es una herramienta útil contra el robo, aunque sea básicamente disuasoria. Así pues, este artículo sólo se incluirá en la ordenanza si el municipio dispone o prevé disponer de registro de bicicletas.

Actualmente, la oferta de registros de bicicletas en nuestro territorio es diversa, aunque la Red de Ciudades por la Bicicleta ofrece el biciregistro.es, un sistema que se prevé centralice la DGT.

El registro se basa en el número de bastidor que todas las bicicletas de reciente fabricación deben tener y el objetivo principal es que se pueda retornar la bicicleta a su propietario en caso de que sea recuperada de un robo.

Artículo 24. Seguro.

Texto propuesto

Las personas físicas o jurídicas titulares, ya sea a título de propiedad o cualquier otro título, de las bicicletas, VMP o de ciclos de más de dos ruedas, deben contratar un seguro de Responsabilidad Civil que cubra los daños a terceros, a los pasajeros de los vehículos tipo C1 y los daños y perjuicios que puedan derivarse con carácter subsidiario por el uso de aquellos vehículos y ciclos que hagan los usuarios y usuarias a los que les cedan o alquilen.

Comentarios

- **Seguro en caso de bicicletas, ciclos y VMP que no supongan una actividad económica:** en previsión de accidentes e incidentes, es aconsejable disponer de un seguro. A menudo, otras pólizas de contratación común, como la del hogar, cubren la responsabilidad civil en bicicleta. La responsabilidad civil garantiza el pago de las indemnizaciones de las que pueda resultar civilmente responsable algún miembro de la unidad familiar, por los daños materiales y/o corporales, así como los perjuicios derivados, causados a terceras personas, por actos u omisiones.

CAPÍTULO VI. Infracciones y sanciones

Artículo 25. Infracciones.

Texto propuesto

Con carácter general, el incumplimiento por acción u omisión de las prohibiciones y obligaciones tipificadas en esta ordenanza serán calificadas como infracciones leves, salvo que, en la Ley de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y reglamentos que la desarrollan estén calificadas como graves o muy graves.

1. Son infracciones graves:

- a) Circular incumpliendo las normas establecidas en materia de limitaciones de velocidad, cuando no sea muy grave.
- b) Circular sin tener la edad permitida para poder hacerlo.
- c) Incumplir la obligación de identificar la bicicleta o el vehículo de movilidad personal o el ciclo de más de dos ruedas o de registrarlo, cuando así esté establecido por la normativa aplicable.
- d) Circular con la bicicleta, vehículo de movilidad personal o ciclo de más de dos ruedas que no cumpla con los requisitos exigidos por normativa de aplicación.

2. Son infracciones muy graves:

- a) Circular excediendo en más de un 50% la velocidad máxima autorizada.
- b) Circular de forma temeraria.
- c) Circular poniendo en peligro la seguridad de peatones.
- d) Circular por vías o zonas prohibidas.
- e) Circular con tasas de alcohol superior a las establecidas reglamentariamente, o con presencia de drogas.
- f) No contratar el seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a terceros, a los pasajeros de los vehículos y los daños y perjuicios que puedan derivarse con carácter subsidiario por el uso de aquellos vehículos y ciclos que hagan los usuarios y usuarias a los que les cedan o alquilen, cuando sea obligatorio.

Artículo 26. Sanciones.

Texto propuesto

Las acciones y omisiones contrarias a lo dispuesto en esta Ordenanza en materia de bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas serán sancionadas de acuerdo con la legislación vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial.

Las sanciones serán graduadas, en atención a los siguientes criterios:

- a) La existencia de intencionalidad o reiteración.
- b) La naturaleza de los perjuicios causados.
- c) La reincidencia en el plazo de un año.

Comentarios

- **Potestad municipal para sancionar:** En el caso de la circulación de bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas, se pueden poner sanciones pecuniarias, siempre dentro de la potestad reglamentaria local. Las sanciones deberán ser aprobadas por el Pleno, en una ordenanza.
- Una vez se tenga el texto normativo articulado, se recomienda establecer una **tabla de sanciones** que cubra las infracciones de los supuestos que contempla la norma. A menudo será necesario ir punto por punto listando estos supuestos y tipificándolas según se consideren muy graves, graves y leves. En el caso de la circulación de la bicicleta, VMP y otros ciclos de más de dos ruedas, la gran mayoría de infracciones serán de tipo leve.
- **Normativa sectorial:** En la normativa sectorial se encuentran ya muchas de estas infracciones tipificadas, por tanto, se puede elegir entre:
 - a) Recoger un recordatorio de las sanciones ya contempladas en la normativa estatal en la ordenanza.
 - b) No recoger aquellas sanciones ya contempladas en la normativa estatal y sólo tipificar las sanciones que se derivan de supuestos que no estén recogidos.
- **Principios a tener en cuenta a la hora de establecer las sanciones:**
 - a) Taxatividad: Habrá que establecer cuál es la infracción y cualquier infracción que se describa deberá estipular una sanción.
 - b) Proporcionalidad: la gravedad de las infracciones relacionadas con bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas acostumbrará a ser siempre menor a las del resto de vehículos. A pesar de que algunas sanciones puedan estar pre-tipificadas en la normativa sectorial, habría que redefinir los importes a imputar a los usuarios de bicicleta, VMP y ciclo de más de dos ruedas en función del grado de gravedad de la infracción.