



**RECOMENDACIONES TÉCNICAS
PARA INTEGRAR LA MOVILIDAD CICLISTA
EN LAS ORDENANZAS MUNICIPALES**

Redacción:

Esther Anaya (Consultora e investigadora de movilidad en bicicleta)

Dirección técnica:

Edorta Bergua (Diputación Foral de Gipuzkoa)

Edita:

Diputación Foral de Gipuzkoa
Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio

Primera edición:

2017

ISBN:

978-84-7907-776-1

Depósito Legal:

SS-1324-2017



ÍNDICE

1.	PRESENTACIÓN	6
2.	LA REGULACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA	7
	2.1. Competencias en materia de movilidad y transporte	7
	2.1.1. Competencias del Territorio Histórico de Gipuzkoa	7
	2.1.2. Competencias del ámbito local	8
	2.2. Jerarquía normativa	9
	2.3. Potestad sancionadora	10
	2.4. Normativa sectorial aplicable	10
	2.5. Nomenclatura	11
	2.5.1. Vías ciclistas	11
	2.5.2. Ciclos	12
3.	PRINCIPIOS RECTORES	13
	3.1. Jerarquía modal: peatones primero, luego ciclistas	13
	3.2. La bicicleta es un vehículo, para la movilidad urbana	14
	3.3. Promoción de la bicicleta, por sus beneficios	15
4.	LA NORMATIVA EN EL SISTEMA INTEGRAL DE LA BICICLETA	17
	4.1. Participación	18
	4.2. Otras normativas relevantes	18
	4.3. Planificación	19
	4.4. Directrices técnicas	20
	4.5. Comunicación e información	20
	4.6. Vigilancia	21
5.	ELEMENTOS TEMÁTICOS PARA LA REGULACIÓN LOCAL DE LA MOVILIDAD CICLISTA	22
	5.1. La movilidad de los peatones	22
	5.1.1. Definición de peatón	23
	5.1.2. Circulación general de peatones	23
	5.1.3. Calles o vías peatonales	23
	5.1.4. Sentido de la circulación de peatones en las aceras	23
	5.1.5. Prioridades de paso de los peatones	24
	Nota técnica: las vías de velocidad moderada	24
	5.1.6. Cruce de calzadas y pasos para peatones	25
	5.2. Circulación general de las bicicletas en los municipios	25
	5.2.1. El derecho a utilizar la calzada	25
	5.2.2. Jerarquía de preferencias de uso de espacios para la circulación en bicicleta	26
	Nota técnica: preferencia y obligatoriedad en la señalización	26



ÍNDICE

5.3. Circulación de bicicletas en la calzada	27
5.3.1. Carril a utilizar	28
5.3.2. Parte del carril a utilizar	28
5.3.3. Circulación en doble sentido para ciclos en vías de sentido único para vehículos a motor	28
Nota técnica: doble sentido ciclable	29
5.3.4. Carriles reservados compartidos	29
5.3.5. Plataformas o zonas avanzadas de espera	29
5.3.6. Velocidad de los ciclos en calzada	30
5.4. Circulación por las vías ciclistas	30
5.4.1. Moderación de la velocidad en vías ciclistas	30
5.4.2. Usuarios de las vías ciclistas	30
5.4.3. Protección de las vías ciclistas y su utilización por otros usuarios	30
5.5. Vías ciclistas en calzada	31
5.5.1. Consideración de los carriles-bici como calzada	31
5.5.2. Ocupación de los carriles-bici por parte de otros vehículos	31
5.6. Prioridades de paso para ciclistas	31
5.6.1. Prioridades de paso generales para los ciclistas	31
Nota técnica: señalización específica para la superación de semáforos en rojo por ciclistas	32
5.6.2. Conversión de ciclista a peatón	32
5.6.3. Los pasos de peatones como zonas peatonales	33
5.7. Vías ciclistas en acera	33
5.7.1. Consideraciones con respecto a la presencia de ciclos en las aceras	33
5.7.2. Condiciones del uso de las aceras-bici por parte de los peatones	33
5.7.3. Condiciones de velocidad	34
Nota técnica: inconvenientes de la implantación de vías ciclistas en acera o aceras-bici	34
5.8. Circulación de ciclos en espacios reservados para los peatones	34
5.8.1. Condiciones generales	34
5.8.2. Circulación de menores por las aceras	35
5.9. Restricciones de uso de la bicicleta y otros ciclos a causa de aglomeración de peatones	35
5.9.1. Restricciones de acceso informadas	35
5.9.2. Definición del concepto de aglomeración	35
5.9.3. Extensión de las restricciones al resto de vehículos	36
Nota técnica: condiciones de cohabitación de ciclistas y peatones	36
5.10. Distancias de seguridad por parte de los vehículos motorizados en caso de adelantamiento	37
5.11. Uso de remolques y transporte de otras personas (ampliación)	37
Nota técnica: integración en la red ciclista de ciclos con remolque y otros ciclos	37
5.12. Accesorios de seguridad (recordatorio)	38
5.12.1. Visibilidad	38
5.12.2. Casco	38
5.13. Aparcamientos para bicicletas y demás ciclos	39
5.13.1. Lugares habilitados para el estacionamiento de bicicletas y demás ciclos	39
5.13.2. Uso exclusivo de los aparcamientos para bicicletas y demás ciclos	39
Nota técnica: aparcamientos para ciclos	39



ÍNDICE

5.14. Retirada de bicicletas y demás ciclos, depósito y registro	40	
5.14.1. Supuestos para la retirada de bicicletas y demás ciclos	40	
5.14.2. Depósito	41	
5.14.3. Registro	41	
5.15. Seguro	42	
5.16. Sanciones	42	
5.16.1. Principios de las sanciones ciclistas	42	
5.16.2. El cuadro de sanciones de las ordenanzas	42	
6. REFERENCIAS	43	
FIGURAS		
Figura 1	Elementos de la política integral de la movilidad en bicicleta. Fuente: Anaya y Cebollada (2017).	17
Figura 2	Señales reglamentarias S-28 y S-30, ambas delimitando áreas con prioridad peatonal.	24
Figura 3	Señales reglamentarias R-407a, S-51 y S-33. Bajo éstas, señal no reglamentaria de vía ciclista de uso no obligatorio.	27
TABLAS		
Tabla 1	Normativa sectorial vigente de referencia.	10
Tabla 2	Nomenclatura de las diferentes tipologías de vías ciclistas. Fuente: Anexo I, LT.	11
Tabla 3	Nomenclatura en relación a las bicicletas y demás ciclos. Fuente: Anexo I, LT.	12
Tabla 4	Posibles combinaciones de tráfico ciclista y peatonal. Fuente: adaptación de la Tabla 20 del manual CROW (2011).	36



Participantes en la Jornada de trabajo sobre ordenanzas municipales de movilidad peatonal y ciclista, celebrada en San Sebastián el 19 de octubre de 2016.



1. PRESENTACIÓN



Con este informe, la Diputación Foral de Gipuzkoa tiene como objetivo poner a disposición de los municipios una serie de contenidos que les permitan regular la movilidad ciclista a escala local.

Hasta muy recientemente las ordenanzas municipales de circulación de personas y vehículos han estado orientadas a regular el uso de las vías públicas en relación al tráfico desde una perspectiva que atribuía un protagonismo acentuado al automóvil y a la fluidez circulatoria, dejando en un papel subordinado las necesidades de peatones y ciclistas.

Pero la evolución experimentada durante los últimos años en nuestras localidades, bajo el impulso de las políticas de movilidad sostenible, ha conllevado un aumento de los desplazamientos peatonales y ciclistas, así como el afloramiento de una demanda social y técnica que reclama una mayor atención pública para peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida y transporte público.

Estos cambios han puesto en evidencia la necesidad de actualizar la normativa local, de modo que se replantee en clave sostenible la anterior jerarquía vial y distribución del espacio público, al tiempo que se reconoce y protege los derechos de peatones y ciclistas.

En el caso de Gipuzkoa, a esta realidad hay que añadir el hecho de que actualmente la inmensa mayoría de sus municipios carece de ordenanzas de circulación, tráfico o movilidad, siendo tan sólo 7 los que afirman disponer de alguna regulación relacionada con la movilidad ciclista y peatonal.

Ante esta situación el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa ha expresado en distintas ocasiones la necesidad de elaborar recomendaciones que orientaran a los municipios en una mayor integración de la movilidad ciclista y peatonal en sus regulaciones.

Esta demanda fue asumida por la Estrategia de la Bicicleta de Gipuzkoa con el reto de lograr que el 75% de sus municipios que ya disponen de ordenanzas de movilidad o tráfico, las adapten a la movilidad no motorizada.

Con este objetivo, la Diputación Foral de Gipuzkoa encomendó la redacción de un primer informe a Itziar Eizagirre Irureta (Consultora Mirua 21), que fue objeto de debate en el marco de una jornada de trabajo dirigida a personal técnico y responsables municipales, celebrada en San Sebastián el 19 de octubre de 2016.

Este primer documento, junto con las aportaciones recabadas en esa jornada, han constituido la base para la redacción de este informe final. En este sentido, queremos agradecer en especial las contribuciones de Alfonso Sanz (Gea21), Mariano Reaño (ConBici), Norma Andrade (Elkartu), Mikel Bringas (Gobierno Vasco) y Josu Benaito (Ayuntamiento de San Sebastián).

Confiamos en que esta publicación contribuirá a mejorar y equilibrar las ordenanzas existentes en este ámbito en Gipuzkoa, así como a facilitar y a promover la elaboración de otras nuevas acordes con la movilidad sostenible y la protección de los derechos de peatones y ciclistas.

Marisol Garmendia Beloqui
Diputada Foral de Movilidad y Ordenación del Territorio



2. LA REGULACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA



En este capítulo se repasa la legislación sectorial en materia de tráfico y circulación. En el primer punto se recogen las competencias para los diferentes niveles administrativos, por un lado para el territorio histórico de Gipuzkoa y por otro, para los municipios de este territorio.

El segundo punto se ocupará de realizar un recordatorio sobre la jerarquía normativa, principio de gran importancia para la elaboración de normativas locales en el marco de la legislación sectorial que nos ocupa.

2.1

COMPETENCIAS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

En este apartado, se revisarán las competencias en materia de movilidad y transporte, empezando por el ámbito territorial estatal, pasando por el autonómico y finalizando en el territorio histórico de Gipuzkoa, por un lado y, por el otro, en el ámbito local.

En el caso de Gipuzkoa, es importante señalar que existen Normas forales que afectan a ciertas vías e infraestructuras ciclistas.

Antes de exponer las competencias locales, se revisa la normativa sectorial aplicable a los municipios de Gipuzkoa.

2.1.1

Competencias del Territorio Histórico de Gipuzkoa

Comenzando por el ámbito territorial estatal, la Constitución Española (1978)¹ recoge lo siguiente en cuanto a las competencias Autonómicas:



Artículo 148

1. Las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias:

5.ª Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable.

El Estatuto de Autonomía del País Vasco (1979)² desarrolla este punto y lo dirige al siguiente nivel administrativo, el de las Diputaciones Forales de los Territorios Históricos:

1 https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1978-31229

2 http://www.congreso.es/consti/estatutos/estatutos.jsp?com=76&tipo=2&ini=10&fin=23&ini_sub=1&fin_sub=1

**Artículo 10**

La Comunidad Autónoma del País Vasco tiene competencia exclusiva en las siguientes materias:

34.- En materia de carreteras y caminos, además de las competencias contenidas en el apartado 5, número 1, del artículo 148 de la Constitución, las Diputaciones Forales de los Territorios Históricos conservarán íntegramente el régimen jurídico y competencias que ostenten o que, en su caso, hayan de recobrar a tenor del artículo 3 de este Estatuto.

La Norma Foral de Carreteras y Caminos de 2006³ despliega esta competencia otorgada por el Estatuto de Autonomía al Territorio Histórico de Gipuzkoa, pero habla en todos los casos de "vehículos automóviles". Las vías ciclistas no encajaban en ninguna de las definiciones proporcionadas en esta Norma, de modo que se emitió la Norma Foral 1/2007, de 24 de enero de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa⁴. De este modo, esta Norma Foral surge debido a la falta de una nomenclatura adecuada para regular la circulación ciclista. La Norma se ocupa específicamente de las vías ciclistas de titularidad foral, y apunta a la elaboración de un Plan Territorial de Vías Ciclistas Forales de Gipuzkoa que defina una Red de Vías Ciclistas Forales (Artículo 19.1).

2.1.2

Competencias del ámbito local

En cuanto al ámbito local, la Ley de Bases del Régimen Local (1985)⁵ establece para todo el territorio español:

**Artículo 25**

2. El Municipio ejercerá, en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

b) Ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

El nivel autonómico recoge estas competencias en la Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi⁶, que atribuye competencias a los municipios en la ordenación en vías urbanas de la movilidad y el transporte:

**Artículo 17. Competencias propias de los municipios**

31) Ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

32) Ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de su titularidad de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, para lo que podrán fijar los medios materiales, técnicos y humanos que se consideren necesario.

La definición de "vías urbanas" y "vías interurbanas" según la Ley de Tráfico (Anexo I):

- 72. Vía interurbana. Vía pública situada fuera de poblado.
- 73. Vía urbana. Vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.

Así, en vías no urbanas o que no sean de titularidad municipal, la ordenación de la movilidad y el transporte correspondería a niveles administrativos superiores. Estos niveles, en el caso de Euskadi son: Territorios Históricos, Comunidad Autónoma y Estado Español.

A este respecto, el Reglamento General de Circulación delimita el siguiente ámbito de aplicación (Artículo 1.1.):

3 http://www4.gipuzkoa.net/ogasuna/normativa/docs/LE0000231898_20060622.HTML
 4 http://www4.gipuzkoa.net/ogasuna/normativa/docs/LE0000239989_20070201.HTML
 5 <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1985-5392>
 6 https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2016-4171



“a los caminos de dominio público; a las pistas y terrenos públicos aptos para la circulación; a los caminos de servicio construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades de sus titulares y a los construidos con finalidades análogas, siempre que estén abiertos al uso público, y, en general, a todas las vías de uso común públicas o privadas”.

De este modo, a excepción de las vías ciclistas forales, como se ha mencionado anteriormente, en el resto de vías no urbanas (ya sea ciclistas o no), habrá que atenerse a lo que dicte la normativa sectorial para vías interurbanas (es decir, fuera de poblado). Este puede ser el caso de algunas sendas, caminos o pistas que haya fuera de zona urbana, en el término municipal; es decir, cualquier vía que no sea urbana ni vía ciclista foral.

2.2

JERARQUÍA NORMATIVA

Según el principio de jerarquía normativa las normas de rango inferior no pueden contradecir ni vulnerar lo establecido por una norma de rango superior.

En lo que se refiere al sector del tráfico y la circulación, el nivel más superior de la jerarquía normativa estatal, la **Constitución Española** (1978), menciona:



Artículo 149

1. El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

21.ª Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación.

La competencia a nivel estatal sobre la materia de tráfico y circulación de vehículos a motor es exclusiva. Sin embargo, nada se dice sobre las bicicletas y demás ciclos (que son mayormente de impulso mecánico). Nada obstaculiza que el Estado pueda regular la movilidad en el ámbito urbano, no obstante, este ámbito se atribuirá a la competencia municipal.

La **Ley de Tráfico**⁷, que despliega la competencia estatal, señala las competencias de regulación municipales, limitándolas al ámbito urbano:



Artículo 7. Competencias de los municipios

Corresponde a los municipios:

b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas.

Aún más concretamente, en el artículo 25, que regula las prioridades de paso, se dedica el punto 4 a las preferencias de paso de las bicicletas (la normativa en este punto no habla de ciclos, sino que restringe a bicicletas). En este artículo, se otorga preferencia de paso al “conductor de una bicicleta” con respecto a otros vehículos (hay que notar que no tiene preferencia sobre peatones) cuando circule por “un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado”. Estas preferencias de paso son de aplicación general en todas las vías, pero el artículo se cierra con la frase “En circulación urbana se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente”.

Como si fuera consciente del reto que este marco legislativo comporta para el nivel municipal, el **Reglamento General de Circulación** (que despliega la Ley de Tráfico), recuerda en su propio articulado que la jerarquía normativa no permite conflictos de competencias entre el nivel estatal y el local:



Artículo 93. Ordenanzas municipales

2. En ningún caso podrán las ordenanzas municipales oponerse, alterar, desvirtuar o inducir a confusión con los preceptos de este reglamento.

Además, este articulado sitúa a las ordenanzas directamente bajo el Reglamento General, una norma de alcance estatal,

7 https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-11722



en la práctica con pocas normativas intermedias a escala autonómica o provincial que contribuyan a la gestión de la regulación de la movilidad urbana.

En el caso de que la jurisprudencia determine que una norma de rango local se “opone, altera, desvirtúa o induce a la confusión” tal y como se lee en el Reglamento General de Circulación, se produciría un conflicto de competencias. Los conflictos de competencias pueden llegar al Tribunal Supremo, como han sido los casos de las ordenanzas de movilidad de las ciudades de Sevilla y Zaragoza (Moreu Carbonell, 2012).

2.3 POTESTAD SANCIONADORA

El título XI de la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local (1985) otorga potestad sancionadora a los municipios y presenta el tipo de sanciones que puede imponer una ordenanza y los límites económicos de las mismas.

Dentro de la normativa sectorial, la Ley de Tráfico, en su título V recoge el régimen sancionador. Dentro del título V, se listan las infracciones previstas según si son leves, graves o muy graves y se imponen cuantías económicas para cada tipología, entre otros temas.

La jurisprudencia emitida por el Tribunal Constitucional en dos sentencias (8 de junio de 2001 y 29 de septiembre de 2003) permite, además, que los municipios puedan imponer sanciones en sus ordenanzas que no estén recogidas en la normativa sectorial superior. Por supuesto, siempre que sean competentes en la materia y que no vayan en contra de las normas de rango superior.

En general, en el campo de las ordenanzas, se habla de sanciones económicas, pero la Ley de Instituciones Locales de Euskadi (2016) incluye una Disposición adicional segunda en la que permite que en los procedimientos sancionadores se “podrá sustituir las multas, previo consentimiento de la persona afectada y salvo que la ley impusiera su carácter obligatorio, por trabajos de valor equivalente para la comunidad local, incluidas asistencias a sesiones formativas o participación en actividades cívicas, y proporcionadas a la gravedad de la infracción”.

2.4 NORMATIVA SECTORIAL APLICABLE

La siguiente tabla muestra la normativa de referencia para la redacción de ordenanzas en Gipuzkoa en lo que se refiere a la movilidad ciclista. Para algunos aspectos de detalle, si se cree necesario, se podrán citar otras normativas aplicables, por ejemplo, las referentes a parámetros de accesibilidad⁸.

NORMATIVA ESTATAL	
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 a Motor y Seguridad Vial . ⁹
RGV	Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos . ¹⁰
RGC	Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación . ¹¹

Tabla 1. Normativa sectorial vigente de referencia.

8 http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/pv-d68-2000.html

9 https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-11722

10 <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1999-1826>

11 <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514>

Como se ha explicado en las secciones anteriores, las ordenanzas que se redacten en el territorio de Gipuzkoa deberán respetar las normativas de rango superior, aunque podrán formular supuestos más restrictivos o que no estén contemplados en la normativa vigente.

La tabla muestra las últimas publicaciones completas de la normativa relevante. En el caso de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante, LT), vale la pena mencionar que en abril de 2014 se publicó una modificación de la LT con algunos aspectos que hacen referencia a los ciclos. En concreto, para las ordenanzas resulta relevante la introducción del casco obligatorio para menores de 16 años y la casuística de retirada de las bicicletas (de nuevo, la normativa restringe a bicicletas, no utiliza el término "ciclos").

En los últimos años se ha realizado un gran esfuerzo desde las asociaciones ciclistas (representadas por ConBici, Coordinadora en defensa de la bici) y los ayuntamientos (FEMP, Red de Ciudades por la Bicicleta) para conseguir una modificación del Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) que fuera acorde con las necesidades del ciclismo urbano. Esta modificación estuvo muy cerca de publicarse justo antes de la modificación de la LT de 2014, pero nunca llegó a concretarse a causa del cambio de gobierno. La Dirección General de Tráfico ha iniciado la modificación de la LT, lo que supone el aplazamiento de la modificación del RGC. A día de hoy, aún no se tiene constancia de cuándo se modificará el RGC. Sin embargo, esta situación no afecta a los conceptos y principios rectores, ya que no dependen de la normativa vigente.

2.5 NOMENCLATURA

La definición de los términos empleados en la normativa es de suma importancia. La interpretación y aplicación práctica de la normativa va a depender de lo que estas definiciones dicten y permitan. A lo largo del informe habrá ocasión de revisar y valorar diversas de estas definiciones. En esta sección destacamos las relativas a las vías ciclistas y a los ciclos.

2.5.1 Competencias del ámbito local

Con el ánimo de establecer un lenguaje común, veamos qué opciones nos da la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial:

LT - ANEXO I. CONCEPTOS BÁSICOS

74

Vía ciclista. Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

75

Carril-bici. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

76

Carril-bici protegido. Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

77

Acera-bici. Vía ciclista señalizada sobre la acera.

78

Pista-bici. Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

79

Senda ciclable. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

Tabla 2. Nomenclatura de las diferentes tipologías de vías ciclistas. Fuente: Anexo I, LT.



2.5.2 Ciclos

Tal y como se detallará en los principios rectores, la bicicleta es un vehículo. Además, la bicicleta es solamente un tipo de ciclo, pero muchas de las regulaciones que se proponen en este documento serán aplicables a todos los ciclos, por lo que se ha cuidado especialmente la mención a bicicletas y ciclos en función de estas definiciones y de las menciones en los textos legales.

Las definiciones recogidas en la normativa sectorial son las siguientes:

LT - ANEXO I. CONCEPTOS BÁSICOS

6

Vehículo. Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2*.

7

Ciclo. Vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales.

Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.

8

Bicicleta. Ciclo de dos ruedas.

***Se refiere a vías o terrenos públicos, de uso común o privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.**

Tabla 3. Nomenclatura en relación a las bicicletas y demás ciclos. Fuente: Anexo I, LT.

El uso de "ciclo" en lugar de solamente "bicicleta" será especialmente relevante desde la perspectiva de la inclusión social. Los ciclos usados por las personas con discapacidades o necesidades específicas pueden ser ciclos de algún tipo concreto: tándems, triciclos, ciclos reclinados; o ciclos adaptados: por ejemplo, handbikes o ciclos que se impulsan con las manos. Utilizar el término "ciclo" cubre todos estos supuestos sin discriminar a una parte relevante de los ciclistas que no usan las tradicionales bicicletas de dos ruedas. A este respecto, es relevante recordar que la LT determina en el artículo sobre competencias de los municipios (Artículo 7.b., LT) que, en relación a la regulación de los usos de las vías urbanas, deben prestar "especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social".

“

Nota técnica: Para más información sobre los de ciclos que utilizan los usuarios con movilidad reducida, las necesidades de estos ciclistas y otros aspectos de la movilidad ciclista inclusiva; existe una asociación en Reino Unido, "Wheels for Wellbeing"¹², que está generando y divulgando conocimiento sobre el tema y dando visibilidad a estos ciclistas. En España, la asociación Área Adaptada¹³ está organizando actividades de integración para este colectivo.

”

12 <http://wheelsforwellbeing.org.uk/>

13 http://www.aredaptada.org/index_cast.php



3. PRINCIPIOS RECTORES



Los principios rectores son aquellos conceptos que guían la redacción de un determinado elemento normativo, en este caso, sería una ordenanza. Se pueden incluir en el Preámbulo de las normas, para indicar aquellos aspectos que inspiran el texto.

Se considera que estos Principios son de suma importancia. Es como marcar los objetivos de cualquier proyecto, hay que tener un rumbo. Y ese rumbo guía todo lo que tenga que ver con el proyecto en sí. Si el proyecto es una ordenanza, cada palabra en cada frase de cada artículo de la norma debe ser fiel a estos Principios.

Por ello, es también de suma importancia que estos Principios coincidan con los del consistorio. Si es necesario, deben ser el punto de partida de cualquier redacción o reforma de la ordenanza.

Los Principios están pensados para beneficio de toda la población, incluyendo las generaciones futuras que vivan mientras la normativa sea de aplicación. El punto de partida de los principios vinculados a la movilidad ciclista son: la salud y el bienestar, el medio ambiente y la equidad.

3.1

JERARQUÍA MODAL: PEATONES PRIMERO, LUEGO CICLISTAS



La posibilidad de **ir a pie** para los desplazamientos cortos debería ser prioritaria en la gestión de la movilidad. Ir a pie es el modo de transporte más universal, por lo que debería garantizarse para toda la población. Para las personas con movilidad reducida, la posibilidad de desplazarse en los mismos ámbitos que los peatones, en condiciones de accesibilidad, es una prioridad al mismo nivel.

La **bicicleta** permita ampliar el radio de alcance de la movilidad peatonal, llegando en muchos casos a posibilitar cualquier desplazamiento necesario en una ciudad pequeña o mediana. Incluso se está demostrando su potencial en itinerarios de conexión entre núcleos urbanos, siempre que las distancias y las condiciones sean favorables, y/o existan fórmulas de intermodalidad bicicleta – transporte público.

En ámbitos urbanos, tras las dos formas de movilidad más accesibles, universales y asequibles, están los **transportes**



colectivos públicos. Y por último en la jerarquía de la movilidad, estarían el **automóvil, los ciclomotores y las motocicletas.** Sin embargo, el coche sigue siendo el que mayor espacio ocupa para su movilidad, el que más inversiones acapara y el que más apoyo político tiene. Una vez sus efectos adversos para la salud, el bienestar, el medio ambiente y la sociedad están siendo probados por multitud de estudios, parece que por fin el mensaje está calando a nivel político y nos encontramos en el inicio de una transición, de un **cambio de paradigma.** Cada vez más personas eligen y quieren poder elegir caminar e ir en bicicleta para sus desplazamientos y cada vez más ciudades están gestionando a favor de estos modos.

A nivel práctico, un cambio de prioridades en la jerarquía modal comienza por establecer una **jerarquía vial.** Y en esto, la normativa tiene un gran papel. Las vías de una ciudad deberían ser clasificadas según los usos que éstas soportan o que, de manera consensuada, se decide que deberían tener. Generalmente, en zonas urbanas, menos de un 30% del viario acumula la mayoría del tráfico motorizado. El resto, son vías en el que los usos residenciales, sociales o comerciales son prioritarios. La clasificación de las vías según su uso se traduce en una **gestión de la velocidad.** Incluso existen ciudades que han limitado la velocidad en todo su casco urbano a 30 km/h, no hay nada que lo impida. En estos casos, hay que notar que esta limitación de la velocidad debe ser efectiva, acorde con el diseño del entorno construido.

La gravedad de las colisiones entre los diferentes usuarios de la vía está determinada, entre otras cosas, por las diferencias de velocidad a la que estos usuarios se desplazan y las masas de sus vehículos (si se desplazan en un vehículo). Si pensamos en los peatones o las bicicletas, cuyos usuarios utilizan y exponen su propio cuerpo para desplazarse, la velocidad a la que circulan los demás vehículos a su alrededor es crucial para **minimizar el riesgo** y permitir no solamente la movilidad, sino también cualquier tipo de **prácticas e interacciones sociales** en el espacio público como, por ejemplo, que los niños puedan jugar.

Implicaciones destacadas de este principio rector en la normativa:

- La prioridad del uso peatonal del espacio público se reflejará en la normativa, por ejemplo, estableciendo que las bicicletas deberán evitar utilizar los espacios reservados para uso peatonal, especialmente cuando éstos son solamente una parte de la vía (aceras).
- En el marco de la definición de la jerarquía vial, se determinarán una serie de usos preferenciales de aquellas zonas y/o partes de la red viaria, coherentes con las condiciones de cada tipo de vías. De este modo, las vías con límites de velocidad igual o inferior a 30km/h se consideran aptas para la cohabitación entre bicicletas y otros vehículos, y pueden regularse siguiendo estos principios.

3.2

LA BICICLETA ES UN VEHÍCULO PARA LA MOVILIDAD URBANA



La normativa sectorial reconoce que la bicicleta es un vehículo. Como consecuencia, el uso de la bicicleta debe realizarse en aquellos espacios destinados a los vehículos. Estos espacios son, en general, las **calzadas.**

Se trata además de un vehículo empleado para la movilidad urbana y, por tanto, con tanto derecho como cualquier otro (o aún más, como se verá en el tercer principio rector) para utilizar la vía pública. En el ya mencionado cambio de paradigma de la movilidad, una cuestión compleja que hay que abordar es la normalización del estatus de la bicicleta. Actualmente, la bicicleta aún no se considera completamente como una opción más de movilidad y, en consecuencia, no se gestiona ni se le dedican recursos equivalentes a los destinados a otros modos (generalmente motorizados) de movilidad privada. Sin embargo, es cierto que como vehículo tiene unas particularidades con respecto al resto. De lo diferentes que sean los vehículos dependerá si pueden compartir espacios en condiciones básicas de seguridad y adaptación mutua. Entre

las diversas particularidades de la movilidad en bicicleta convencional (la bicicleta eléctrica difiere en algunas de ellas) se cuentan:

- Velocidad media en ámbito urbano de 12-15 km/h;
- Velocidad inicial baja o arranque progresivo;
- Vehículo ligero;
- Bajo consumo de espacio;
- La persona expone su cuerpo cuando utiliza este medio (no está protegida por un cubículo como en un automóvil);
- El ciclista puede desmontar de su vehículo en cualquier momento y convertirse en peatón.

Derivaciones destacadas de este principio rector en la normativa:

- El espacio (es decir, la parte de la vía) para la circulación de las bicicletas será la destinada a los vehículos, es decir, la calzada. En vías en las que no haya separación entre calzada y acera (a veces llamadas de plataforma única), las bicicletas deberán compartir el espacio siempre dando prioridad al peatón, aunque tendrán prioridad por encima del resto de vehículos que no sean de uso especial o destinados al uso de personas de movilidad reducida.
- La movilidad en bicicleta debe contemplarse con la misma seriedad que el resto de opciones de movilidad, ya que el ciclista tiene también derecho a utilizar el espacio público para desplazarse.
- Hay que tener en cuenta que cualquier uso de la palabra "vehículo" en la normativa incluirá a los ciclos, por lo que las condiciones generales para vehículos se aplican también a los ciclos (por ejemplo, los límites de velocidad). Por esta razón, se deberá puntualizar en relación a los ciclos cuando estos requieran un tratamiento especial debido a sus particularidades que los diferencian de otros vehículos, generalmente, los motorizados.

3.3

PROMOCIÓN DE LA BICICLETA POR SUS BENEFICIOS



Cada vez hay más pruebas científicas del **daño que causa el uso masivo e indiscriminado del transporte motorizado**: los graves impactos en la salud de la contaminación atmosférica; el ruido y el estilo de vida sedentario y estresante que implica el abuso del coche; los costes sociales de los accidentes de tráfico; el efecto barrera de las infraestructuras y la consecuente fragmentación del territorio; el aislamiento o discriminación de aquellas personas que no pueden acceder física o económicamente a su utilización...

A la vez, existen ya muchas pruebas sobre los **beneficios de la marcha a pie y la bicicleta** para la salud individual (ejercicio físico y bienestar), colectiva (menor impacto en la salud de los demás que los medios motorizados), ambiental (menor consumo de recursos: desde el espacio público, hasta la energía), la economía individual y local, la equidad social, etc.

Estos dos cúmulos de información apuntan a que hay que restringir el uso del vehículo motorizado privado y hay que promocionar el ir a pie y en bicicleta. Es más, si hacemos caso a las pruebas, deberíamos imponer una **discriminación positiva** hacia los modos más favorables con los objetivos sociales, ambientales y económicos: el ir a pie y en bicicleta. Sin embargo, las políticas públicas aún no están promocionando suficientemente estas opciones de movilidad. Además de la voluntad política, otras cuestiones estructurales pueden estar obstaculizando la transición hacia una movilidad que haga las ciudades más habitables. La normativa cambia a ritmo muy lento y a la vez sostiene la capacidad de cambio del resto de procesos que dependen de ella, como la planificación y la gestión. Aquello que la ley no permite, no puede avanzar sin exponerse a algo tan grave como la ilegalidad. Es por ello que la redacción de ordenanzas es crucial a la vez que un gran



reto, porque puede ser el motor de cambio al mostrar las necesidades reales de las ciudades, pero también debe atenerse a las limitaciones impuestas por la normativa de rango superior existente, como hemos visto en el capítulo anterior.

La discriminación positiva de la bicicleta, además, tiene efectos sinérgicos con otros modos de transporte beneficiosos, como el transporte público. Los trayectos intermodales que combinan bicicleta con transporte público pueden sustituir trayectos en coche. Pero éste no es el único efecto sinérgico que causa la bicicleta, sino que su presencia creciente también contribuye a que el resto de usuarios (incluidos otros ciclistas) se muevan de forma más segura y calmada, con menos accidentes y de menos gravedad.

Derivaciones destacadas de este principio rector en la normativa:

- Las pruebas científicas apoyan la decisión política de restringir el uso del coche y promocionar el caminar e ir en bicicleta. La normativa debe hacerse eco de estas evidencias.
- La bicicleta contribuye a la mejora de muchos de los aspectos que hacen nuestras ciudades menos habitables. En las ordenanzas, la bicicleta no solamente deberá estar presente en los apartados dedicados a la movilidad ciclista, sino también en todos aquellos con los que se generen sinergias.





4. LA NORMATIVA EN EL SISTEMA INTEGRAL DE LA BICICLETA



Parece ser que los llamados “paquetes” de políticas públicas de diferentes tipos tienen un mayor impacto que apostar solamente por un tipo determinado (Buehler, Götschi & Winters, 2016). Es necesario que las medidas de promoción de la bicicleta se implementen en grupo de forma que se puedan generar sinergias. Esto implica que los instrumentos de planificación no solamente se ocupen de las infraestructuras, sino también del resto de aspectos relativos a la movilidad ciclista.

En el siguiente gráfico se propone un modelo de política integral de la bicicleta que tenga en cuenta todos los aspectos relevantes.



Figura 1. Elementos de la política integral de la movilidad en bicicleta. Fuente: Anaya y Cebollada (2017)



Cada uno de estos aspectos debe tener su espacio en los instrumentos estratégicos y de planificación, en los que se analice y se realicen propuestas específicas.

En esta sección resaltaremos aquellos aspectos de la política integral de la bicicleta que sean relevantes para que la implantación de una ordenanza, entendida como un aspecto de la política integral, sea lo más exitosa posible al ir acompañada por otras medidas complementarias.

4.1

PARTICIPACIÓN



Tal y como se describe en la Guía municipal de la bicicleta (Sanz Alduán & González Baragaña, 2015)¹⁴, el éxito de las políticas ciclistas se apoya en tres patas o consta de tres vectores imprescindibles: los responsables políticos, los técnicos y la ciudadanía. En consecuencia, es de vital importancia crear órganos y foros en los que estos tres vectores puedan encontrarse y dialogar. Los beneficios son mutuos. Estos órganos participativos pueden ser de amplio espectro, como las Agendas 21, dónde haya grupos de trabajo o comisiones de temas específicos dedicados especialmente a la bicicleta, al peatón y a la bicicleta, o a la movilidad sostenible. Un ejemplo a nivel local sería el Consejo Sectorial de Movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián¹⁵, creado en el año 2000 y con un reglamento vigente de 2015¹⁶.

Desde 2008 existe el Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa, órgano de participación dedicado a la bicicleta en el ámbito de Gipuzkoa, cuyo reglamento fue aprobado por el Decreto Foral 70/2008, de 9 de setiembre¹⁷. Según este Decreto, entre las funciones del Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa¹⁸ se encuentran:

**Artículo 5. Funciones****2. Así mismo, dentro del ámbito de actuación referido, corresponden al Consejo de la Bicicleta de Gipuzkoa las siguientes funciones específicas:**

- a) Emitir propuestas sobre anteproyectos normativos, planes y proyectos con incidencia en materia de movilidad ciclista.
- e) Proponer las medidas que estime oportunas para mejorar el cumplimiento de los acuerdos internacionales y europeos en materia de desarrollo sostenible, medio ambiente, participación y movilidad ciclista, revisando las normativas y programas en vigor, y proponiendo las consiguientes mejoras para su mayor efectividad.

Como ejemplo, es labor del Consejo de la Bicicleta realizar un seguimiento de la elaboración de documentos en relación a esta Guía de regulación local ciclista.

La Guía municipal de la bicicleta (2015:pp.31–33) ofrece recomendaciones sobre la participación en materia de bicicleta. Los ayuntamientos pueden también inspirarse en los citados reglamentos y en el histórico de funcionamiento (documentación de las sesiones) de estos órganos consultivos y asesores en materias que comprenden la movilidad bicicleta.

4.2

OTRAS NORMATIVAS RELEVANTES



Además de la normativa sobre movilidad (las normas mencionadas en el capítulo introductorio), son de relevancia para la circulación ciclista la normativa sobre urbanismo y la normativa de accesibilidad, como bien recuerda la Guía municipal de la bicicleta (Sanz Alduán & González Baragaña, 2015:p.58).

14 http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Udal+gidaliburua_es

15 https://www.donostia.eus/info/ciudadano/part_ciudadana.nsf/vowebContenidosId/NT0000096A

16 [http://www.donostia.eus/info/ciudadano/part_ciudadana.nsf/vowebContenidosId/F3647250CBDAEB59C1257E58004D361F/\\$file/Mugikortasun%20Kontseilua%20Araudia%202015.pdf](http://www.donostia.eus/info/ciudadano/part_ciudadana.nsf/vowebContenidosId/F3647250CBDAEB59C1257E58004D361F/$file/Mugikortasun%20Kontseilua%20Araudia%202015.pdf)

17 <http://www4.gipuzkoa.net/ogasuna/normativa/docs/0000875c.pdf>

18 <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/bizikletaren-kontseilua>



Para el desarrollo de la legislación territorial y urbanística y su planificación, la misma Guía ofrece varias secciones sobre el tema.

En lo que se refiere a accesibilidad, hay que remitirse a la legislación del País Vasco, en concreto al Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación¹⁹. Esta norma se complementó con la normativa estatal al publicarse la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados²⁰. Esta Orden incluye un artículo dedicado a los carriles reservados al tránsito de bicicletas. (ORD. 561, CAP.VIII, Art.38):

1. Los carriles reservados al tránsito de bicicletas tendrán su propio trazado en los espacios públicos urbanizados, debidamente señalizado y diferenciado del itinerario peatonal.
2. Su trazado respetará el itinerario peatonal accesible en todos los elementos que conforman su cruce con el itinerario vehicular.
3. Los carriles reservados al tránsito de bicicletas que discurran sobre la acera no invadirán en ningún momento el itinerario peatonal accesible ni interrumpirán la conexión de acceso desde este a los elementos de mobiliario urbano o instalaciones a disposición de las personas. Para ello estos carriles se dispondrán lo más próximos posible al límite exterior de la acera, evitando su cruce con los itinerarios de paso peatonal a nivel de acera, y manteniendo siempre la prioridad del paso peatonal.

Los criterios técnicos de accesibilidad de aplicación en el territorio del País Vasco se pueden encontrar recogidos en la Guía de aplicación de la normativa técnica vigente en materia de accesibilidad en la Comunidad Autónoma del País Vasco (julio 2012)²¹.

Por último, el Real Decreto Legislativo 1/2013, Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad, cuya importancia radica en que establece la obligación, para diciembre de este año 2017, de hacer que el espacio público sea accesible.

4.3

PLANIFICACIÓN



A escala del Territorio Histórico de Gipuzkoa existe un instrumento de planificación de la red ciclista foral. La Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa (2007) prescribía la elaboración de un Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas de Gipuzkoa, que se aprobó en 2013²².

En general, y especialmente a escala local, los instrumentos de planificación tienen una relación bidireccional con las ordenanzas:

- Durante la redacción de los planes se debe tener en cuenta el estado de la regulación local en materia de circulación en bicicleta. Los planes de movilidad ciclista pueden proponer la redacción o la modificación de ordenanzas para adaptar la normativa local al resto de acciones que planteen.
- En cuanto a la redacción de las ordenanzas, es importante ser conscientes de la situación existente de la movilidad ciclista en el municipio y de los planes y objetivos existentes. Por ello es recomendable realizar un diagnóstico de la movilidad ciclista en preparación a la redacción o modificación de ordenanzas. Este diagnóstico puede formar parte de un Plan ciclista o actualizar los instrumentos de planificación o informes del ayuntamiento.

En definitiva, los instrumentos de planificación no solamente deben tener en cuenta los instrumentos reguladores en su propia redacción, sino que ambos instrumentos deben coordinarse mutuamente y avanzar de forma coherente, en paralelo.

19 http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/pv-d68-2000.html

20 <http://sid.usal.es/leyes/discapacidad/15121/3-1-6/orden-viv-561-2010-de-1-de-febrero-por-la-que-se-desarrolla-el-documento-tecnico-de-condiciones-basicas-de-accesibilidad-y-no-discriminacion-para-el-a.aspx>

21 http://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/cvpa_normativa/es_ncvpa/adjuntos/guia_normativa_cvpa_2015.pdf

22 <http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/es/bidegorrien-plana>



Los planes contienen la descripción de todos los aspectos de la política integral de la bicicleta, y son los instrumentos que deben funcionar como hojas de ruta. Para ello, deberán ser objeto de constante evaluación y renovación con el seguimiento de los procesos participativos relevantes.

4.4

DIRECTRICES TÉCNICAS



El objetivo de una ordenanza debe ser el de dictar un código de conducta para los usuarios de la vía. Sin embargo, con frecuencia se utilizan las ordenanzas como manual técnico, ofreciendo prescripciones de diseño para el diseño de infraestructuras y señalización ciclista. Se entiende que esto ocurre porque la normativa sectorial no provee de estas herramientas técnicas. Sin embargo, una ordenanza de movilidad no es su lugar. Si la ordenanza requiere apoyarse en unas directrices técnicas que no se hallan en la normativa sectorial existente, estas directrices deben hacerse públicas y accesibles por otros medios, ya sea en los instrumentos de planificación o en manuales técnicos aplicables al caso.

Otra razón por la cual no es deseable realizar recomendaciones o regular sobre los criterios de diseño y señalización de infraestructuras ciclistas a escala municipal, es porque sería deseable tender hacia una homogeneización de estos criterios al nivel administrativo más alto posible. De este modo, los ciclistas no necesitan documentarse sobre las normas en cada municipio en el que se encuentren.

Para evitar tener que tratar directrices técnicas a nivel municipal, se puede recurrir a fuentes de mayor rango territorial. Además del índice de señalización que incluye el Anexo I del RGC, existen las siguientes fuentes para las directrices técnicas en materia de circulación ciclista en el territorio de Gipuzkoa:

- NFVCG - Norma Foral de Vías Ciclistas de Gipuzkoa: esta norma tiene una serie de anexos dedicados a la señalización, las secciones-tipo y los perfiles de diseño. Se recuerda que estos solo se aplican a la red de vías ciclistas forales.
- Recomendaciones para la señalización de vías ciclistas interurbanas en Gipuzkoa (Girder Ingenieros SL, 2014): Este completo manual se alimenta de la normativa existente y del Manual de vías ciclistas de Gipuzkoa, pero se limita a las vías interurbanas.
- Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa. Recomendaciones para su planificación y proyecto (Sanz Alduán et al., 2006): este manual comprende tanto zona urbana como no urbana. El manual ofrece un amplio y detallado abanico de recomendaciones para la planificación y proyecto de las vías ciclistas.

Estas son las fuentes más cercanas y adaptadas a sus realidades en las que se pueden apoyar los ayuntamientos guipuzcoanos para el desarrollo de sus capacidades técnicas en el ámbito de la movilidad ciclista, o para la supervisión de las capacidades de terceros a los que hagan responsables de la planificación, proyecto o gestión de las infraestructuras ciclistas.

4.5

COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN



La aprobación de una nueva normativa debe ir seguida de unas medidas de comunicación que informen a la ciudadanía de sus derechos y responsabilidades.

En general, la comunicación en materia de movilidad ciclista debe tener en cuenta aspectos como: la información disponible sobre el uso de la bicicleta, los diferentes perfiles y diversidad de los ciclistas, los actores que involucrados en esta comunicación, los diferentes contextos de emisión y recepción del mensaje (Anaya, 2016).

En concreto, en lo que se refiere a las ordenanzas, se recomienda utilizar las ideas fuerza de los principios rectores y los contenidos de los artículos para realizar campañas de divulgación y civismo a la ciudadanía, es decir, a todos los usuarios de la vía, fomentando el respeto mutuo y la convivencia en los espacios públicos.

Se pueden incluso realizar campañas orientadas a determinados grupos: conductores, ciclistas, escuelas, etc. Y campañas internas, como por ejemplo para que la Guardia Municipal conozca los contenidos de primera mano (ver siguiente apartado).



4.6

VIGILANCIA



Un actor muy relevante en cuanto a la utilidad de las ordenanzas son las fuerzas de seguridad. De ellos depende que la aplicación de la normativa sea proporcional y se interprete de forma coherente a sus principios.

La policía local o guardia municipal será la que realice la vigilancia de las ordenanzas y aplique las sanciones cuando sea necesario. Por este motivo, es crucial que se les informe y participen en el proceso de redacción o modificación de las ordenanzas en relación a la bicicleta y, si es necesario, se les imparta sesiones de trabajo específicas sobre el tema.

Para un seguimiento eficaz de los efectos de la ordenanza, se recomienda realizar evaluaciones periódicas de los trabajos de vigilancia, y mantener un intercambio de información con los cuerpos de seguridad. De este modo se puede estimar si es necesario realizar algún ajuste en la implementación de algún aspecto de política ciclista complementario a la ordenanza o cuando se debería revisar algún artículo de la ordenanza.





5. ELEMENTOS TEMÁTICOS PARA LA REGULACIÓN LOCAL DE LA MOVILIDAD CICLISTA



Seguidamente, se presentan los diversos aspectos a regular en una ordenanza, divididos en secciones. La inclusión de estos aspectos en artículos y/o títulos de la ordenanza vendrá determinada por la estructura que se le quiera dar a la norma, o la estructura de la que se disponga de punto de partida, en caso de que se trate de una modificación.

Independientemente de la estructura de la norma en la que aparezcan, estos son los elementos que se proponen para integrar la movilidad ciclista en la regulación de la circulación local en Gipuzkoa.

Se incluye un apartado inicial sobre la movilidad peatonal, dada su importancia en la jerarquía vial, como se ha recogido en el principio rector correspondiente.

5.1

LA MOVILIDAD DE LOS PEATONES



Aunque la normativa sectorial solamente se ocupa de la circulación, es importante recordar que el uso que los peatones hacen del espacio público no es solamente para su movilidad, sino que también se realizan actividades sociales, lúdicas, de ocio (como pasear), de salud, de expresión o de comercio (Gonzalez Baragaña & Etxeberria Bereziartua, 2011). En las vías públicas se ha primado dedicar espacio al uso de la movilidad motorizada, en detrimento no solamente de las funciones de movilidad peatonal (la más universal y accesible) sino también de otras funciones como la de estancia (Sanz et al., 2016).

Con respecto al tratamiento de la movilidad peatonal en la normativa sectorial, mientras que en la Ley de Tráfico el apartado dedicado a la circulación de peatones es solamente un artículo en el Capítulo sobre "Otras normas de circulación" (Artículo 49, LT), en el Reglamento General de Circulación, se desarrolla un Capítulo específico para peatones, compuesto por 5 artículos (Artículos 121-125, RGC).

Ante estas regulaciones, la ordenanza puede utilizar recordatorios de la normativa sectorial o simplemente, no mencionar estos supuestos. Como se describe en los siguientes apartados, se trata de regulaciones con una marcada orientación a facilitar la circulación de los vehículos motorizados: así, la normativa exige a los peatones que se vean obligados a circular por la calzada que lo hagan "sin entorpecer innecesariamente la circulación" (Artículo 122.5., RGC), cuando en realidad se encuentran obligados a hacerlo porque no hay provisión de zonas peatonales para que se puedan desplazar con seguridad. Tampoco se tiene en cuenta el carácter de estancia en el espacio público cuando se establecen regulaciones que prohíben pararse en las aceras a menos que "resulte inevitable para cruzar por un paso de peatones o subir a un vehículo" (Artículo 121.3., RGC). Parece que se trata al peatón como un ente cuyo único objetivo en el espacio público es la circulación, atribuyéndole direcciones determinadas en las diferentes aceras. Claramente, la normativa sectorial debería replantearse la movilidad peatonal con un cambio de sus principios rectores.



5.1.1 Definición de peatón

Según la normativa sectorial, peatón es aquella “persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos” (Anexo I.4., LT). A efectos de la circulación de bicicletas, también será relevante la parte de la definición de peatón que incluye a “los que conducen a pie un ciclo”, como se comentará en el apartado 5.6.2., “Conversión de ciclista a peatón”.

5.1.2 Circulación general de peatones

Como norma general, los peatones están obligados por el Reglamento a transitar por la zona peatonal (Artículo 121.1., RGC). La zona peatonal se define como “Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo” (Anexo I.59., LT).

Las excepciones a la norma general hacen referencia a las situaciones de ausencia o impracticabilidad de las zonas peatonales, situaciones en que se permite el uso de arcenes o incluso de la calzada, si no hay arcén o está impracticable. Estas situaciones pueden darse con mayor frecuencia fuera de poblado, dónde la circulación de peatones en arcén o calzada se realizará con prudencia, por la izquierda como norma general (por motivos de visibilidad), aunque podrá realizarse por la derecha si se considera más seguro (Artículo 122, RGC). Durante la noche, los peatones que circulen por arcenes o calzadas deberán llevar algún elemento reflectante (Artículo 123, RGC).

5.1.3 Calles o vías peatonales

Algunas ordenanzas contemplan la creación de vías reservadas para peatones, con acceso prohibido o restringido para los vehículos (pueden estar incluidos los ciclos). No existe en la normativa una denominación para este tipo de calles, aunque se las ha llamado calles o vías peatonales, áreas o islas de peatones, etc. Estas vías plantean una casuística difícil de encajar en las definiciones existentes en la normativa sectorial, ya que la zona peatonal es una parte de la vía y no toda ella como en estos casos, por lo que no está claro si las características de zona peatonal se pueden aplicar a todo el perfil o plataforma vial. Si optamos por aplicar las características de zona peatonal a todo el perfil de una vía, a la que llamemos “calle peatonal”, estas definiciones deberán establecerse por ordenanza.

5.1.4 Sentido de la circulación de peatones en las aceras

Pese a que el artículo 121.3. del RGC establece que los peatones deben circular por la acera de la derecha con relación al sentido de su marcha, también contempla que si lo hacen por la izquierda deben ceder el paso a los que estén circulando por su mano (es decir, en el sentido de la acera de la izquierda). Estas normas no parecen corresponderse con el concepto que encabeza esta sección, de que los peatones no solamente utilizan el espacio público para desplazarse. Tampoco parece que exista ninguna limitación a utilizar la acera izquierda más allá de tener que “ceder siempre el paso a los que lleven su mano” (Artículo 121.3., RGC), que resulta una condición difícil de ser vigilada por los agentes correspondientes. El mismo artículo prohíbe a los peatones detenerse en las aceras, a menos que sea para esperar ante un cruce de peatones o para subirse a un vehículo. De nuevo se trata de una norma que no parece corresponderse con el concepto de estancia de los peatones en el espacio público. Según esto, la norma nos prohibiría pararnos a saludar a un conocido, a mirar la hora, a atarse el zapato o a simplemente observar el paisaje.

Parecería lógico que la ordenanza pudiera incluir que los peatones pueden utilizar cualquiera de las zonas peatonales para su movilidad y su estancia, respetando siempre las del resto de peatones.



5.1.5 Prioridades de paso de los peatones

En las zonas peatonales, los peatones tienen prioridad sobre cualquier vehículo, que además tienen prohibida la circulación en estas zonas (Artículo 121.5., RGC).

Además, los peatones tienen prioridad en las calles residenciales señalizadas con la señal S-28, y en las zonas a 30 señalizadas con la señal S-30 (Artículo 159, RGC).



Nota técnica: las vías de velocidad moderada: Como se menciona en este apartado, existen dos categorías de vías con velocidad moderada y prioridad peatonal: las calles residenciales y las zonas a 30. Estas dos categorías, para ser consideradas como tales, deben estar señalizadas por las señales S-28 y S-30 respectivamente. La normativa define las condiciones que estas señales marcarán para las vías en las que se instalen (Artículo 159, RGC).

S-28. Calle residencial. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas.

Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos.

S-30. Zona a 30. Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 kilómetros por hora. Los peatones tienen prioridad.



Figura 2. Señales reglamentarias S-28 y S-30, ambas delimitando áreas con prioridad peatonal.

Siempre que se instalen estas señales, hay que recordar que la prioridad de paso es del peatón, en toda la vía. Si se aplican las limitaciones de velocidad genéricas a 30 km/h o 20 km/h, la prioridad del peatón se restringe a los pasos de peatones (ver siguiente apartado).



En cuanto a límites genéricos en zona urbana, la normativa establece que es de 50 km/h, pero los municipios pueden establecer medidas más restrictivas, así que se podría establecer que fuera de 30 km/h. Sin embargo, hay que recordar que los límites de velocidad no se cumplen solamente por poner la señalización correspondiente, sino que la legibilidad de la vía y su diseño también deben estar orientados a conseguir esta limitación.

Algunas ordenanzas utilizan la categoría “calles de prioridad invertida” para referirse a calles con límite de velocidad de, generalmente, 20 km/h, aunque también pueden ser de 30 km/h. Pueden estar señalizadas con los límites genéricos o con las señales recogidas en la Figura 2. Lo que diferencia a las calles de prioridad invertida es que la acera y la calzada están situadas al mismo nivel, sin bordillo (es por ello que también se las denomina calles de peatones con plataforma única), pero diferenciando el pavimento de alguna manera específica (textura, dibujo o colocación de las losas, etc.). Si existe un espacio reservado para los vehículos, o uno específico para los ciclos, es importante que se señalice adecuadamente el cambio de zona peatonal y vehicular o ciclista por medio de señales podotáctiles.



5.1.6

Cruce de calzadas y pasos para peatones

El RGC dedica el artículo 124 a indicar las condiciones en que los peatones pueden cruzar las calzadas. La norma muestra un escenario dónde la priorización de la circulación de los vehículos a motor ha generado un espacio público fragmentado, dónde el peatón se mueve de forma restringida para poder acceder a la otra acera. En primer lugar, si existe paso de peatones, el peatón debe utilizar únicamente este paso para atravesar la calzada. Si el paso de peatones está semaforizado o regulado por un agente, deberán obedecer estas indicaciones. Si no está semaforizado, aunque sí está dotado de la correspondiente marca vial, “aunque tienen preferencia, sólo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad”. Se trata, pues, de una preferencia de paso condicionada a que los vehículos permitan un relativo margen de seguridad.

Este mismo artículo (Artículo 124, RGC) permite atravesar la calzada fuera de un paso para peatones, pero para ello “deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido”. Se entiende, pues, que los peatones pueden atravesar la calzada por otros lugares que no sean el paso de peatones a su cuenta y riesgo.

5.2

CIRCULACIÓN GENERAL DE LAS BICICLETAS EN LOS MUNICIPIOS



En este punto, se indican aquellos espacios por los cuales deben circular los ciclos, en una escala de prioridades o jerarquía.

5.2.1

El derecho a utilizar la calzada



Los ciclos, como vehículos que son, tienen derecho a utilizar todas las calzadas en zona urbana, de modo que se deberán utilizar términos que recomienden y no obliguen, para respetar este derecho en todo momento.



5.2.2

Jerarquía de preferencias de uso de espacios para la circulación en bicicleta



Seguidamente, se propondrá una jerarquía para los espacios de circulación de los ciclos en zona urbana. El orden indicado mediante esta jerarquía, de acuerdo con el respeto a la circulación de los ciclos por cualquier calzada urbana, es únicamente orientativo y no obligatorio, por lo que se podría indicar con la frase “los ciclos circularán preferentemente, y por este orden”.

Jerarquía de espacios de circulación para la bicicleta:

1. Vías ciclistas.

La preferencia por los espacios o las infraestructuras dedicadas a los ciclos es prioritaria, dado que siendo aún escaso en la mayor parte de las localidades el hábito de andar en bicicleta, es en estas vías donde los ciclistas sienten mayor seguridad y confort.

2. calzadas con limitación de velocidad igual o inferior a 30 km/h.

Esta categoría incluiría también las vías de plataforma única, que pueden especificarse en este punto, o tratarse separadamente en un punto diferente.

3. Vías señalizadas específicamente.

Calzadas o plataformas en que se indique expresamente con algún tipo de señalización horizontal o vertical, que se permite la circulación de ciclos.

4. En el resto de las calzadas (sin señalización específica para ciclos), las bicicletas y demás ciclos circularán ateniéndose a las condiciones asignadas a cualquier vehículo.

5. La circulación por las aceras de cualquier vehículo, inclusive ciclos, no está permitida por el RGC (Artículo 121.5). Sin embargo, la LT contempla el concepto de “aceras bici” como “vía ciclista señalizada sobre la acera” (Anexo I.77). En el caso de que en el municipio existan aceras bici debidamente señalizadas, la ordenanza puede incluir un punto en relación a esta casuística, o derivar a un artículo específicamente dedicado a la circulación de ciclos por aceras y demás zonas peatonales.



Nota técnica: preferencia y obligatoriedad en la señalización: La preferencia por encima de la obligatoriedad deberá ser también reflejada en la señalización. De este modo, hay que recordar que la señal R-407a, circular azul, reserva exclusivamente a los ciclos la circulación por la vía a cuya entrada esté situada, y obliga a los ciclistas a circular por ella (Artículo 155, RGC). Hay que tener en cuenta que el uso de esta señal contradice el derecho de uso de las bicicletas y demás ciclos del resto de calzadas. Se podría utilizar la señal de senda ciclable (señal S-33) cuando sea aplicable, o la señal cuadrada azul que, como en el caso de los carriles reservados para autobuses (señal reglamentaria S-51), indica reserva del espacio para el uso de un determinado vehículo, pero no obligatoriedad. Conviene advertir que esta señal no está recogida en el vigente Catálogo de señales verticales de circulación, del Reglamento General de Circulación, si bien se incluye en el borrador del futuro Catálogo, elaborado en 2015 por el Ministerio de Fomento, que está en tramitación para su aprobación.





La opción por la no obligatoriedad de uso de las vías ciclistas es también clave para poder incluir a los diferentes tipos de usuarios y de ciclos. Por ejemplo, los usuarios con movilidad reducida que utilicen triciclos o bicicletas de carga podrían sobrepasar las dimensiones de capacidad de las infraestructuras ciclistas pensadas para bicicletas y precisarán pasar a la calzada. Pero también es importante no obligar al uso de unas infraestructuras ciclistas que puedan estar obstaculizadas, resultar inseguras o inconvenientes en algunas situaciones, para todo tipo de ciclos.

En vías urbanas, los ciclistas deberían poder utilizar la calzada en cualquier momento, como el resto de vehículos, de forma legal. En vías interurbanas (esto es, fuera de poblado), la circulación de bicicletas está prohibida en autopistas y autovías, pudiendo circular por el arcén de las autovías si la señalización no lo prohíbe (Artículo 20.1., LT).

Se ha hecho mención a las vías de plataforma única. Es conveniente que cuando existan este tipo de vías en el municipio se definan en la ordenanza, ya que no se contemplan en la normativa sectorial vigente, aunque se mencionaban en los borradores de las modificaciones del RGC que han circulado durante los últimos años. Las vías de plataforma única se definen porque carecen de separación de nivel entre calzada y acera y se suelen indicar con la señal S-28 de calle residencial (ver Figura 2). En el caso de que se use esta señal hay que tener en cuenta que la prioridad es de los peatones en toda la sección de la calle.

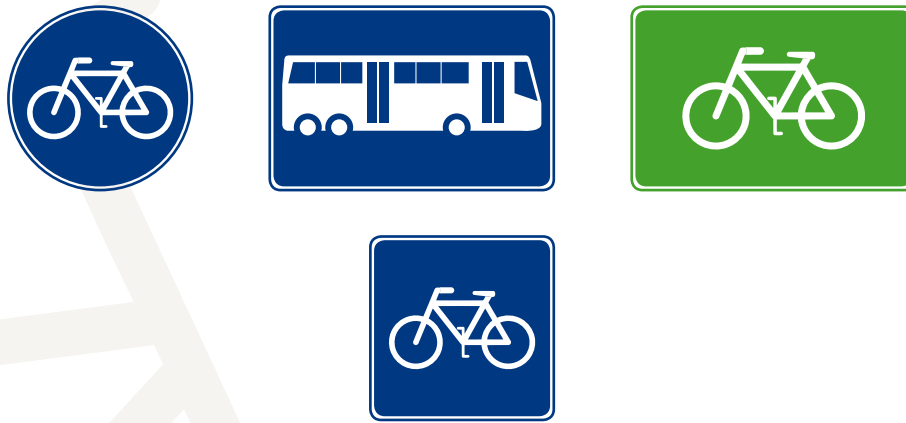


Figura 3. Señales reglamentarias R-407a, S-51 y S-33. Bajo éstas, señal no reglamentaria de vía ciclista de uso no obligatorio.

Para más información sobre los tipos de vías de calmado de tráfico que se contemplan en la normativa sectorial vigente y su gestión en relación a la bicicleta, ver la Guía municipal de la bicicleta (Sanz Alduán & González Baragaña, 2015:pp.39–42).

5.3

CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN LA CALZADA



Tal y como se explica en el punto anterior, los ciclos pueden circular por cualquier calzada, siempre que no haya vías ciclistas señalizadas con la señal R-407a, ya que esta señal obliga a la utilización de las vías así señalizadas.

Las calzadas pueden disponer de varios carriles delimitados por marcas viales. La elección del carril de circulación por parte de los ciclos es uno de los puntos a tratar. Una vez en el carril, la parte del carril que los ciclos pueden utilizar también es un elemento a resaltar en las ordenanzas, ya que la norma general tipificada en la normativa sectorial parece no estar pensada para la circulación de ciclos en vías urbanas.

En este apartado, se muestran también otras casuísticas que pueden darse para la circulación de bicicletas y demás ciclos en la calzada, que tampoco suelen estar contempladas en la normativa sectorial.



5.3.1 Carril a 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). Sin embargo, a menudo se dan conflictos entre ciclistas y conductores de otros vehículos que aplican las condiciones que observan en autopistas y autovías y creen erróneamente que los carriles situados a la derecha son para vehículos que circulen a velocidades más lentas.

A este respecto, es esencial que las ordenanzas autoricen a los ciclistas a utilizar el carril que más les convenga en términos de seguridad y para alcanzar su destino. A menudo, en el carril de la derecha, habrá obstáculos que los ciclistas no puedan superar como, por ejemplo: vehículos en situación de parada excepcional (carga y descarga, vehículos de vigilancia o emergencia, etc.), ocupando indebidamente la calzada o efectuando maniobras (por ejemplo, de aparcamiento). O bien, el ciclista deseará girar a la izquierda. En estos casos, por razones de seguridad, los ciclistas deben poder situarse en los otros carriles.

Adicionalmente esta autorización, en el caso de que igualmente se desee orientar a los ciclistas, se puede sugerir (nunca obligar) el uso del carril situado más a la derecha siempre que no esté reservado para otro tipo de vehículos.

5.3.2 Parte del carril a utilizar



Según la normativa sectorial, la norma general es circular por la derecha y lo más cerca posible del borde derecho de la calzada tanto en vías urbanas como en interurbanas (Artículo 29, RGC). Sin embargo, utilizar la parte del carril situada más a la derecha aumenta el riesgo de accidentes para los ciclistas por dos motivos principales:

- Favorece el adelantamiento en situación de riesgo: en un espacio muy estrecho y, por tanto, a corta distancia.
- Circular demasiado cerca de la línea de aparcamiento expone al ciclista a los riesgos que suponen la apertura de puertas y las maniobras de aparcamiento.

A menudo los ciclistas sufren presión por parte de otros vehículos que quieren sobrepasarles, debido a las diferencias de velocidad y dimensiones. Además de aumentar el riesgo para el ciclista, esta presión también se puede entender como acoso vial y es injusta, ya que los ciclos tienen derecho a utilizar las vías y los carriles del mismo modo que el resto de vehículos, por lo que su velocidad y sus condiciones de seguridad deben respetarse.

Si bien la norma general es circular lo más cerca posible del margen derecho, tampoco existe una prohibición expresa de utilizar la parte central del carril. De modo que, con el objetivo de mantener unas condiciones óptimas de seguridad, se recomienda que las ordenanzas recuerden que, aunque existe dicha norma general, los ciclistas pueden utilizar la parte central de los carriles. Las ordenanzas de San Sebastián, Madrid y Barcelona son ejemplos de normativas locales que permiten explícitamente la ocupación de la parte central del carril para la circulación ciclista.

5.3.3 Circulación en doble sentido para ciclos en vías de sentido único para vehículos a motor



La circulación en doble sentido para ciclos en vías de sentido único para vehículos a motor, constituye una ventaja para los ciclistas, ya que de ese modo se acorta la distancia del itinerario a realizar, a la par que se garantiza una mayor seguridad al mejorarse la visibilidad entre los vehículos que circulan en sentidos opuestos.

Para ello es preciso señalar la circulación de los ciclos en ambos sentidos, y la de los vehículos motorizados solo en uno. Habrá que señalar cada tramo de vía para que esto se realice de forma reglamentaria. Así, siempre que se señalice adecuadamente, se podrán dar situaciones de circulación de bicicletas en doble sentido en vías de sentido único, ya sea con un carril-bici señalado o compartiendo la calzada.



Nota técnica: doble sentido ciclable. Existen criterios técnicos específicos para optimizar las condiciones de seguridad vial de la circulación de bicicletas y demás ciclos en estos casos (por ejemplo: condiciones de moderación de velocidad, intensidad de tráfico y anchura de la vía). Estos criterios técnicos deberán explicitarse y guiar los correspondientes documentos estratégicos. Existen algunas referencias técnicas aplicables en lengua francesa ²³ e inglesa ²⁴, incluso una evaluación con resultados muy positivos de sus condiciones de seguridad vial (en inglés) ²⁵.



5.3.4 Carriles reservados compartidos



En determinadas circunstancias puede ser oportuno autorizar la circulación de los ciclos por los carriles reservados para autobuses u otros vehículos.

Ello exige la instalación de la correspondiente señalización que lo permita. En este caso, la señal s-51 debería acompañarse por un panel complementario (señal S-880, Anexo I, 5.17, RGC). En el caso de que se desee implantar carriles reservados para autobuses compartidos con ciclos, los municipios deberán atenerse a los criterios técnicos específicos de velocidades medias y anchura de los carriles que lo permitan (Sanz Alduán et al., 2006:p.52).

5.3.5 Plataformas o zonas avanzadas de espera



Las líneas de detención se aplican generalmente a todos los vehículos. Sin embargo, la implantación de una plataforma o zona de espera avanzada para bicicletas y demás ciclos respecto a la línea de detención para los vehículos motorizados, permite que haya espacio para que los ciclistas se coloquen en el encabezamiento del carril. Las bicicletas convencionales se caracterizan por un arranque más lento que los vehículos con tracción a motor, de modo que situarse en posición avanzada las ayuda a realizar el arranque en mejores condiciones de seguridad y a ser más visibles para el resto de vehículos. De ese modo también se refuerza la prioridad de los ciclos ante los vehículos que giran a la derecha.

Las condiciones técnicas para la implantación de esta medida son sencillas, como se muestra en el Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa (Sanz Alduán et al., 2006). Se recomienda su implantación en todas las intersecciones semaforizadas ya que se logra una disminución notable del riesgo para los ciclistas.

23 **Certu, 2009, "Fiche Velo 06. Les double-sens cyclables". Disponible en** <https://www.droitauvelo.org/IMG/pdf/CERTU-doublesens.pdf>

24 **PRESTO project, 2010, Factsheet "Contra-flow cycling". Disponible en** https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/sites/iee-projects/files/projects/documents/presto_fact_sheet_contra_flow_cycling_en.pdf

25 **Région de Bruxelles-Capitale, 2014, "Safety aspects of contraflow cycling". Disponible en** http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/partners/na/248/vm-1-sul_ENG_.pdf



5.3.6 Velocidad de los ciclos en calzada

El límite de velocidad de los ciclos en calzada será el mismo que se aplique a todos los demás vehículos en esa vía.

Dados los conflictos que las diferencias de velocidad puedan ocasionar entre los diferentes vehículos (ver mención en apartado 5.3.2), a pesar de que todos tengan permitida su circulación por la misma, se puede optar por sancionar el acoso vial. Por ejemplo, la ordenanza de Barcelona (Artículo 14 bis) incluye desde 2015 la prohibición de realizar cualquier tipo de maniobras de acoso a los ciclistas por parte de los conductores de vehículos motorizados. Estas maniobras están definidas como “utilizar las luces, claxon u otros con la intención de modificar la trayectoria o la marcha dentro del carril de circulación, o bien que impliquen un riesgo para la seguridad del ciclista”.

5.4

CIRCULACIÓN POR LAS VÍAS CICLISTAS

Este punto regula tanto las condiciones de utilización de las vías ciclistas, como los usuarios autorizados para utilizarlas.

5.4.1 Moderación de la velocidad en vías ciclistas

No se considera necesario imponer un límite de velocidad en los carriles-bici (situados en calzada). Se puede asumir que el límite es el aplicado al resto de vehículos de la vía. Sí que se apelará a moderar la velocidad cuando las vías ciclistas estén situadas en la acera (acera-bici).

5.4.2 Usuarios de las vías ciclistas

A parte de por las bicicletas convencionales y demás ciclos, las vías ciclistas también podrían ser utilizadas por otros vehículos o aparatos destinados a la movilidad, en determinadas circunstancias. Algunas ordenanzas incluyen sillas de ruedas y/o triciclos de personas con movilidad reducida. También pueden incluir los patines, monopatines, patinetes y similares como usuarios de las vías ciclistas, ya que el Reglamento prohíbe su circulación por la calzada (Artículo 121.4., RGC).

Vehículos o aparatos a motor, deberán ser autorizados únicamente cuando compartan velocidades, comportamientos y movimientos similares a los de una bicicleta, con el objetivo de que no se genere riesgo para ninguno de los usuarios.

5.4.3 Protección de las vías ciclistas y su utilización por otros usuarios

Las vías ciclistas pueden ser de distintos tipos, como se muestra en la Tabla 2. En la clasificación se incluye el carril-bici protegido, que está “provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.” (Anexo I.72, LT). Por otra parte, las denominaciones de “carril-bici” o “acera-bici” en la LT no especifican si se trata de vías ciclistas segregadas o no. Por esta razón, podría ser conveniente añadir en las ordenanzas que los carriles bici no segregados del tráfico motorizado serán utilizados únicamente por ciclistas. El hecho de que no haya ninguna protección física no quiere decir que pueda ser utilizado por otros vehículos. La reserva de espacio se mantiene con o sin elementos físicos.



5.5

VÍAS CICLISTAS EN CALZADA



5.5.1

Consideración de los carriles-bici como calzada



La normativa sectorial solamente ofrece una definición escueta de lo que se entiende por carril-bici: “Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.” (Anexo I.75, LT). Es por ello que las ordenanzas pueden añadir algunas concreciones, siempre deducidas del contexto de la normativa sectorial vigente.

Una de las indicaciones que se puede añadir en una ordenanza es sobre el uso de los carriles bici por los peatones, en sintonía con las indicaciones generales para el uso de las calzadas por los peatones. Las indicaciones hacen referencia a que los peatones deberán cruzar los carriles bici en calzada por aquellos lugares debidamente señalizados para ello, y no podrán transitar ni permanecer en ellos (de la misma manera que no deberán hacerlo en cualquier otra parte de la calzada).

5.5.2

Ocupación de los carriles-bici por parte de otros vehículos



Los vehículos que no sean ciclos no podrán circular, estacionar ni parar en los carriles y pasos reservados para las bicicletas. Este supuesto condensa la normativa sectorial aplicable (artículos 35, 94.1.b, 94.1.c, 94.1.h, 94.2.a, 155, RGC) y resulta útil como recordatorio, particularmente si se desea evitar la ocupación indebida de las infraestructuras ciclistas.

5.6

PRIORIDADES DE PASO PARA CICLISTAS



Las prioridades de paso están especificadas en el RGC como se detalla en los siguientes puntos. Sin embargo, la LT otorga a los municipios la capacidad de regular las prioridades en circulación urbana por las ordenanzas correspondientes (Artículo 25, LT).

5.6.1

Prioridades de paso generales para los ciclistas



El RGC contempla una serie de prioridades de paso específicas para ciclistas (Artículo 64, RGC). En concreto, se otorga prioridad a los ciclistas cuando circulen por un carril-bici (solamente en este tipo de vía ciclista tienen prioridad los ciclistas), paso para ciclistas o arcén, todos ellos debidamente señalizados. El artículo 64.b. otorga prioridad a los ciclistas cuando un vehículo a motor se los encuentre en la vía a la que quiere acceder tras un giro, es decir, generalmente tras superar un cruce.

También se puede mencionar el supuesto recogido en el artículo 59.1., ya que se califica como falta grave y es un supuesto muy común: se trata de una excepción a la prioridad de los vehículos a motor, que no deberán penetrar en un paso para ciclistas si prevén quedarse detenidos obstruyendo el paso.

El RGC también incluye una serie de prioridades de paso generales para vehículos (Capítulo III, RGC), que también se aplicarían a los ciclistas. Se destacan las prioridades de paso de los peatones (Artículo 65, RGC), aunque el riesgo que infligirían los ciclistas no se considera tan alto como el de los vehículos a motor, con lo que la categorización de las sanciones como graves podría considerarse desproporcionado en algunos casos (ver apartado sobre Sanciones).

La ordenanza puede incluir un recordatorio de estos supuestos si se considera que contribuyen a mejorar el código de conducta local, aunque todos ellos se encuentran en el RGC.



Nota técnica: señalización específica para la superación de semáforos en rojo por ciclistas: En países como Bélgica²⁶, Francia²⁷ y Holanda (CROW, 2011:p.207), las bicicletas tienen autorizado girar a la derecha y/o continuar recto cuando el semáforo está en rojo, siempre que cedan el paso a los peatones, así como a los vehículos que circulan por delante del semáforo. Esta autorización precisa de una modificación de la normativa estatal para permitir el efecto de la señalización correspondiente, generalmente una señal vertical adyacente o previa al semáforo. En España, los semáforos prevalecen sobre las señales verticales u horizontales (artículo 133.1, RGC), así que actualmente sería necesario poner un semáforo específico para bicicletas si se desea permitir continuar recto o girar estando el semáforo en rojo. Aún no se han realizado en ninguna ciudad española este tipo de actuaciones, pero la posibilidad de su implantación se menciona en este informe para aclarar el concepto de la jerarquía de los tipos de señalización y en previsión de posibles propuestas o modificaciones normativas. En cualquier caso, consideramos que se trata de una medida controvertida, en cuanto que debe tenerse en cuenta que su aplicación indiscriminada puede provocar pérdida de garantías y seguridad para los peatones que cruzan transversalmente en el semáforo que se autoriza a ser rebasado por las bicicletas.



5.6.2

Conversión de ciclista a peatón



En el caso en que un ciclista desee utilizar un paso para peatones o cualquier otro tipo de zona peatonal que no esté señalizada explícitamente para el uso de bicicletas, tendrá que comportarse como un peatón. Es decir, deberá bajar de la bicicleta y caminar arrastrando su vehículo, pasando de considerarse ciclista a ser peatón, tal y como la normativa sectorial describe (Anexo I.4., LT). La facilidad con que un ciclista puede convertirse en peatón puede entenderse como una gran ventaja. Si esta conversión no sucede, y el ciclista no desmonta de su bicicleta cuando esté utilizando el espacio reservado con prioridad peatonal, se pueden generar conflictos. Se trata de un uso indebido del espacio con prioridad peatonal, de modo que esta actitud no solamente no es reglamentaria, sino que también es incívica.

Sin embargo, hay que clarificar que frecuentemente estas conversiones son necesarias porque la infraestructura no ha sido diseñada según los principios rectores recogidos al principio de este documento. Esto hace que algunos ciclistas deseen utilizar algunas zonas con prioridad de uso peatonal para desplazarse (incluyendo los pasos de peatones, como se comenta en el siguiente punto). Si estas zonas no están señalizadas para el uso ciclista (ya sea como acera-bici o simplemente compartiendo el espacio), los ciclistas deberán desmontar de sus bicicletas.

26 <https://code-de-la-route.be/actualite/1717-cyclistes-passent-au-rouge>

27 https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=A2E60A82C0E9B4BDC1B0CAB9E297718C.tpdjo01v_2?cidTexte=JORFTEXT000025202146&idArticle=JORFARTI000025202153&dateTexte=20120127&categorieLien=cid#JORFARTI000025202153

Mención importante es la referente a algunos ciclos utilizados por personas con movilidad reducida: en algunos casos, personas con discapacidades que dependen de su ciclo para poder transportarse, especialmente cuando no pueden desmontar de sus ciclos o están incapacitadas para caminar. Estos casos deberían ser objeto de una excepción específica en la regulación que permitiera a los ciclistas con discapacidades, movilidad reducida o diversidad funcional, circular en sus ciclos en aquellos espacios reservados para peatones, siempre bajo las indicaciones observadas en relación con los espacios compartidos (para más información, ver apartado 2.5 Nomenclatura).

5.6.3 Los pasos de peatones como zonas peatonales



Cuando la bicicleta y demás ciclos son tratados como un vehículo y se diseña el entorno construido para el uso ciclista, las vías ciclistas deberían tener continuidad y transcurrir por las calzadas o de forma segregada de las zonas peatonales, y señalizadas debidamente, de modo que habría pasos ciclistas adecuados a estos vehículos. Sin embargo, hay aún muchos casos en los que situación no es la descrita: los ciclistas que, debida o indebidamente, transcurren por zonas peatonales se pueden encontrar en su itinerario con un paso de peatones.

Los pasos de peatones son espacios reservados para el uso peatonal, y como tales, se pueden considerar como zonas peatonales. En las zonas peatonales, los peatones disponen de prioridad con relación a los vehículos (Artículo 65.1.A., RGC). Sin embargo, si asimilamos los pasos de peatones a zonas peatonales, esto significa que no pueden ser utilizados por vehículos (Artículo 121.5., RGC), por lo que los ciclistas no los pueden utilizar.

Los pasos de peatones pueden ser puntos conflictivos para la seguridad vial, ya que los vehículos a motor que circulan por la calzada no se esperan que por los mismos pasen ciclistas procedentes de la acera, y menos aún que lo hagan a determinadas velocidades, de forma que les es difícil anticipar su presencia, aumentándose así el riesgo de accidente.

5.7 VÍAS CICLISTAS EN ACERA



5.7.1 Consideraciones con respecto a la presencia de ciclos en las aceras



Las vías ciclistas en acera son llamadas "aceras-bici" (Anexo I.77, LT) y la única referencia que hay en la normativa es la definición "vía ciclista señalizada sobre la acera". Las zonas peatonales incluyen aceras, andenes y paseos (Anexo I.59, LT) y cómo se ha citado anteriormente, en zonas peatonales en ningún caso se permite la circulación de ningún tipo de vehículo (Artículo 121.5, RGC). De estos dos supuestos se deduce que la circulación de ciclos en aceras está prohibida, a menos que se señalice una vía ciclista sobre ellas, es decir, a menos de que haya una acera-bici debidamente señalizada. Esta deducción es la única regulación que se puede incluir una ordenanza sin temor a entrar en contradicción con la normativa sectorial.

5.7.2 Condiciones del uso de las aceras-bici por parte de los peatones



La normativa sectorial no explicita ninguna indicación para el uso de estas vías ciclistas específicas, pero debido a su localización en una zona peatonal (la acera), la bicicleta y demás ciclos son unos invitados en este espacio. Por ello, las ordenanzas deberían indicar que el ciclista tiene que circular con precaución, evitar realizar maniobras bruscas y adaptar su velocidad para poder anticiparse a la presencia de peatones en las aceras-bici que, por su parte, podrán cruzar por dónde les convenga.



Adicionalmente, se puede añadir la recomendación de que los peatones no permanezcan ni caminen por el carril-bici, con el objeto de no entorpecer la circulación de los ciclos.

5.7.3 Condiciones de velocidad



No se recomienda fijar la velocidad de los ciclos estableciendo un límite cuantitativo, ya que los ciclistas no disponen de medidores de velocidad integrados en sus vehículos, ni los agentes de seguridad poseen instrumentos de medición de las velocidades ciclistas.

Los términos que se recomienda utilizar en una ordenanza con respecto a la velocidad de los ciclistas en los espacios que comparten con los peatones son términos relativos, es decir, en que se apela al ciclista a respetar a los peatones y adaptar su velocidad y su comportamiento a la prioridad de éstos.



Nota técnica: inconvenientes de la implantación de vías ciclistas en acera o aceras-bici: Las aceras-bici o vías ciclistas en acera son infraestructuras ciclistas condicionadas por el hecho de transcurrir por un espacio en que el peatón tiene prioridad. Esto genera una serie de efectos negativos que hacen que este tipo de vía sea el menos conveniente y recomendado para la circulación ciclista. En consecuencia, debería de evitarse el uso de aceras-bici a favor de otras soluciones que sitúen la circulación ciclista, bien con el resto de vehículos, es decir, en la calzada, o bien en plataformas segregadas tanto del tráfico peatonal como motorizado (pistas bici).

En el caso de que no sea posible considerar otras opciones, el Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa (Sanz Alduán et al., 2006:pp.49-50) ofrece recomendaciones técnicas para el diseño de las aceras-bici.

También hay que aplicar las condiciones de accesibilidad relativas a que se señalice el cambio de zona peatonal a acera-bici mediante señales podotáctiles.



5.8

CIRCULACIÓN DE CICLOS EN ESPACIOS RESERVADOS PARA LOS PEATONES



5.8.1 Condiciones generales



No se recomienda regular la circulación de ciclos en aceras como espacios compartidos, ya que, en primer lugar, se generan conflictos, tal y como bien se detalla en la Guía municipal de la bicicleta (Sanz Alduán & González Baragaña, 2015:pp.36-37). Y en segundo lugar, la normativa sectorial apunta que "La circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales" (Artículo 121.5, RGC).

Por estas razones, el principio básico de regulación será que las bicicletas y demás ciclos no podrán circular por las zonas peatonales, que según la normativa se definen como "Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo" (Anexo I.59, LT). Del mismo modo, las bicicletas no podrán circular por parques y jardines, a menos que estén señalizados como sendas ciclables (Anexo I.79, LT) o espacios compartidos.



Las excepciones a la circulación de ciclos en aceras y demás zonas peatonales vendrán dadas por la existencia de aceras-bici debidamente señalizadas (éstas estarán contempladas en la ordenanza, tal y como se explica en el apartado anterior), por la presencia de espacios con señalizaciones específicas en este sentido, y por las excepcionales autorizaciones de circular por las aceras en bicicleta y demás ciclos a los ciclistas con movilidad reducida (ver nota técnica en el apartado sobre Conversión de ciclista a peatón) y a los menores (ver siguiente apartado).

En caso de que ya existan aceras señalizadas como espacios compartidos entre peatones y ciclistas, o de que el municipio decida instaurarlas aun conociendo los riesgos legales que esto entraña, las ordenanzas deberán contemplar esas excepciones.

5.8.2 Circulación de menores por las aceras



La normativa sectorial no diferencia entre edades en su prohibición a los vehículos de circular por las aceras y otras zonas peatonales. Esto tiene como consecuencia que los niños que se desplacen en bicicleta y demás ciclos tendrán que utilizar la calzada cuando no existan vías ciclistas señalizadas. Dado que las habilidades y el conocimiento de las normas de circulación de los menores no se pueden equiparar al de los adultos, las ordenanzas pueden permitir la circulación de menores por las aceras.

El RGT sí contempla la circulación de ciclistas menores de 14 años por los arceles de las autovías. En las ordenanzas, se podría contemplar esta edad para la circulación por las aceras, aunque existen ordenanzas que fijan este límite en edades inferiores a los 12. Fijando el límite a los 12 años, como ocurre en la ordenanza de Barcelona, o incluso a los 7 años (San Sebastián) u 8 años (Zaragoza), se permite que los menores se desplacen con autonomía en sus desplazamientos cotidianos, siempre bajo la responsabilidad de una persona acompañante que sea mayor de edad.

5.9

RESTRICCIONES DE USO DE LA BICICLETA Y OTROS CICLOS A CAUSA DE AGLOMERACIÓN DE PEATONES



5.9.1 Restricciones de acceso informadas



En ciertas zonas peatonales compartidas o vías compartidas (áreas peatonales o vías de plataforma única) se podrían dar conflictos entre ciclistas y peatones en ciertos períodos de tiempo (ya sea a diario, estacional o excepcionalmente) debido a la aglomeración de peatones y/o bicicletas y otros ciclos. En anticipación a estos momentos de aglomeración, la circulación de ciclos (salvo excepciones de ciclos para personas con movilidad reducida) puede ser restringida en algunas zonas peatonales, vías o tramos de vías, bien permanentemente, o bien en determinadas franjas horarias y/o días. En este caso, es necesario que los ciclistas estén informados previamente de cuáles son estas zonas o vías en las que se pueden dar aglomeraciones de peatones y de las condiciones de la restricción, así como de los itinerarios alternativos. Esta información, por ejemplo, se debería hacer pública, en unos planos informativos y en la señalización de estas vías.

5.9.2 Definición del concepto de aglomeración



Si los momentos de aglomeración no son previsibles, o se desea una regulación más amplia, las ordenanzas pueden incluir supuestos generales de comportamiento ciclista en caso de aglomeración de peatones. Esto implica que, a pesar de que pueda parecer un concepto de sentido común, se puede incluir en la ordenanza una definición del concepto de "aglomeración", para que pueda ser conocido por la ciudadanía, y aplicado y vigilado de forma equilibrada. El concepto de "aglomeración" se puede definir en función de la distancia mínima con los peatones que se pueda mantener circulando en bicicleta y demás ciclos. Esta distancia mínima se estima en 1 metro, y genera espacio suficiente para que el peatón pueda moverse en cualquier dirección de forma segura y su trayectoria pueda ser prevista por el ciclista. Cuando ya no sea posible circular manteniendo 1 metro de distancia, se considerará que hay que bajarse de la bicicleta u otros ciclos y



convertirse en peatón (salvo excepciones contempladas en apartado 2.5. Nomenclatura y ver apartado 5.6.2. Conversión de ciclista a peatón para más información).

5.9.3 Extensión de las restricciones al resto de vehículos



A menudo se encuentran regulaciones en las que se restringe el acceso de los ciclos, pero no de vehículos a motor en vías compartidas. Estos casos ocurren presumiblemente porque no se está tratando a la bicicleta (y demás ciclos) como vehículo y se gestiona el conflicto peatón-bicicleta de forma aislada, cuando en realidad sucede en el contexto del sistema integral de movilidad.

En el caso de que no se autorice el acceso de ciclos a ciertas zonas o vías, tampoco se podrá autorizar el de ningún otro vehículo (con las debidas excepciones, por ejemplo, vehículos en servicio de urgencias y otros permisos especiales). La bicicleta (y demás ciclos) es el vehículo menos peligroso para la convivencia con el peatón, de forma que su restricción implica que ningún otro debería tener acceso. Esta última puntualización tiene como objetivo que no se dé la incongruencia de limitar el acceso de los ciclos mientras se autoriza el del resto de vehículos.

Nota técnica: condiciones de cohabitación de ciclistas y peatones:

Los documentos de planificación y el gabinete técnico a cargo de la movilidad ciclista municipal deberán determinar si existen vías o áreas peatonales en las que deban plantearse la restricción del tráfico ciclista.

Según el manual técnico CROW (2011:p.135), los volúmenes de tráfico peatonal en relación al ancho de la sección (densidad peatonal) determinarán si es posible combinar los dos tipos de tráfico: el peatonal y el ciclista. La tabla 20 del citado manual muestra las soluciones propuestas para los distintos valores de densidad peatonal:

NÚMERO DE PEATONES POR HORA POR METRO DE ANCHO DE SECCIÓN*	SOLUCIÓN RECOMENDADA PARA LOS CICLOS
<100	Flujos totalmente integrados, coexistencia.
100-160	Separación de los peatones: flujo de tráfico ciclista al mismo nivel, indicado con marcas viales sencillas.
160-200	Separación de los peatones: flujo de tráfico ciclista en espacio reservado para ciclos, elementos de segregación blanda (cambio de pavimento, pavimento coloreado).
>200	No es posible la coexistencia.

*El número de peatones que pasan por una línea imaginaria que cruza toda la calle en una hora, dividido por el total de ancho de la sección, en metros.

Tabla 4. Posibles combinaciones de tráfico ciclista y peatonal.
Fuente: adaptación de la Tabla 20 del manual CROW (2011).



5.10

DISTANCIAS DE SEGURIDAD POR PARTE DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN CASO DE ADELANTAMIENTO



Aunque la bicicleta (y demás ciclos) es un vehículo, tiene unas particularidades con respecto a otros vehículos, que incluyen la desprotección del cuerpo de su ocupante, el ciclista. Esto hace que, cuando comparte el espacio con otros vehículos de superior velocidad, masa y nivel de protección de sus ocupantes, esté en una situación de mayor riesgo o vulnerabilidad. Por esta razón se considera que, además de las distancias de seguridad lateral en situación de adelantamiento, se pueden contemplar distancias de seguridad traseras.

Mientras que las exigencias de separación lateral quedan recogidas ya en la Ley (Artículo 34.4, LT), incorporar en las ordenanzas municipales otras relativas a la distancia longitudinal supondría una ampliación de las condiciones de seguridad para los ciclistas. En efecto, el establecimiento de una distancia de separación en el eje longitudinal incrementa la seguridad del ciclista, ya que facilita la previsión de los cambios de trayectoria y de las maniobras y permite al ciclista circular con seguridad y en las mismas condiciones que el resto de vehículos. Las ordenanzas pueden dejar estas distancias sin concretar y apelar a la prudencia y a la proporcionalidad con la velocidad, o bien pueden establecer un mínimo de 3 metros de separación, como se recoge, por ejemplo, en la ordenanza de Barcelona.

5.11

USO DE REMOLQUES Y TRANSPORTE DE OTRAS PERSONAS (AMPLIACIÓN)



Actualmente, la normativa permite que los ciclos y las bicicletas puedan arrastrar remolques, si bien menciona ciertas restricciones (Artículo 12.4, RGC):

- Que el peso del remolque no supere un 50% del peso del vehículo tractor.
- Circulación sólo de día.
- Con una velocidad genérica reducida en un 10%.
- Que no transporte personas.

Pero en el mismo artículo, legitima a los ayuntamientos a regular el uso de remolques en circulación urbana a través de sus ordenanzas, posibilidad que algunos ya la practican (Sevilla, San Sebastián).

Se aconseja que las ordenanzas regulen a favor de los remolques, ya que permiten transportar cargas y personas, incrementando así la potencialidad del uso de la bicicleta y demás ciclos, y ofrecen las siguientes ventajas:

- Estabilidad: el centro de gravedad de la carga queda muy cerca del suelo.
- Seguridad: en el caso que la bicicleta caiga, el remolque no vuelca.
- Mayor visibilidad: se amplían las dimensiones del vehículo y llama más la atención.

Las ordenanzas que así lo deseen, podrían especificar que su regulación amplía las condiciones contempladas en el RGC, de modo que se pueda superar la limitación de peso (que no tienen ningún fundamento técnico), que pueden circular también de noche, a la velocidad genérica y que pueden transportar personas. Se puede recordar que los remolques deben estar debidamente homologados.



Nota técnica: integración en la red ciclista de ciclos con remolque y otros ciclos. El uso de ciclos con remolques, ciclos de carga, triciclos y otros ciclos, debe ser tenido en cuenta a la hora de establecer las dimensiones tipo de las vías ciclistas y de los aparcamientos para bicicletas, a fin de que adapten su diseño y características de implantación para poder acoger debidamente otros tipos de ciclo.



Considerar las dimensiones envolventes de la diversidad de ciclos y sus accesorios será especialmente oportuno en itinerarios específicos en los que su uso sea relevante, como por ejemplo, en itinerarios escolares (CROW, 2011:p.41).



5.12 ACCESORIOS DE SEGURIDAD (RECORDATORIO)



5.12.1 Visibilidad



Los siguientes puntos son un recordatorio de la normativa vigente (Artículos 12 y 22, RGV y Artículo 98, RGC) que se considera relevante en materia de seguridad.

En esta propuesta se homogenizan las condiciones para todos los ciclos. En el caso de los catadióptricos, la normativa diferencia entre bicicletas y el resto de ciclos, siendo algo más rigurosa con estos últimos, a los que obliga a estar dotados de catadióptricos laterales.

Se incluyen a continuación aquellos elementos que la normativa obliga pero de los que no necesariamente disponen los ciclos homologados para la venta:

- Frenos, por lo menos un dispositivo de frenado en la(s) rueda(s) delantera(s) y uno en la(s) rueda(s) trasera(s).
- Timbre.
- Luces y catadióptricos en condiciones nocturnas y/o de baja visibilidad y túneles:
 1. Luces: Los ciclos deberán llevar obligatoriamente encendidas luces de posición delantera y trasera (blanca la delantera y roja la trasera). Además, el alumbrado será obligatorio en vías señalizadas con la señal de "túnel" y en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.
 2. Catadióptricos: Los ciclos deberán estar dotados de catadióptricos traseros y podrán disponer de catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales. Salvo las bicicletas, el resto de ciclos deben estar dotados también de catadióptricos laterales.

5.12.2 Casco



El uso del casco para circular en bicicletas y demás ciclos es obligatorio para menores de 16 años desde la última modificación de la LT (Artículo 47.1) introducida en 2015. La obligación general de llevar casco en vías interurbanas ya estaba recogida en el mismo artículo y se mantiene en vigor.

Los argumentos científicos sobre el casco muestran que, si se analiza el impacto de la obligatoriedad del uso del casco de forma integral, estas políticas no resultan beneficiosas (ver información más detallada en este sitio web ²⁸). Sus consecuencias no solamente se deben analizar en términos de seguridad vial, sino también considerando sus efectos en la disminución del uso de la bicicleta y la correspondiente pérdida de los beneficios para la salud, el medio ambiente y la sociedad. Es por ello, que ninguno de los principios rectores propugna la obligatoriedad del uso del casco, porque no se considera que sea una política positiva para la bicicleta.



5.13

APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS Y DEMÁS CICLOS



La regulación del aparcamiento compete al ayuntamiento según la normativa estatal (Artículo 93, RGC), así que es necesario que se regule al respecto en las ordenanzas municipales.

5.13.1

Lugares habilitados para el estacionamiento de bicicletas y demás ciclos



Para regular los lugares de estacionamiento para bicicletas y demás ciclos se puede optar por una simplificación de criterios o por un listado.

Los criterios son básicos, y guiados principalmente por el respeto al resto de usuarios de la vía, a los bienes materiales situados en el espacio público y a la conservación:

- Se prohíbe estacionar los ciclos en lugares dónde obstaculicen el paso y las condiciones de accesibilidad de los peatones.
- Se prohíbe atar las bicicletas y demás ciclos a los árboles y a elementos del mobiliario urbano que se puedan dañar o alterar su funcionalidad con esa acción.

Además, son criterios que se corresponden con los supuestos de retirada de bicicletas y demás ciclos (ver apartado “Supuestos para la retirada de bicicletas y demás ciclos”).

Cuando se opta por una lista, ésta puede llegar a ser muy detallada (ejemplos de Barcelona, Sevilla, Zaragoza): se prohíbe atar la bicicleta a bancos, paradas de autobús, en aceras estrechas; se prohíbe obstaculizar las zonas de carga y descarga (este supuesto se informa a través de la señalización específica) o el acceso al transporte público; se prohíbe aparcar en las zonas reservadas a personas con discapacidad (de nuevo, se informará mediante señalización específica); etc. Sin embargo, los principios mencionados cubrirían potencialmente los supuestos que se puedan listar.

Si se detectan otros supuestos potencialmente regulables y no cubiertos por los criterios básicos, siempre se pueden añadir supuestos específicos.

5.13.2

Uso exclusivo de los aparcamientos para bicicletas y demás ciclos



La reserva de uso de los aparcamientos de bicicletas y demás ciclos es un punto contemplado en la normativa vigente (Artículo 159, Señal S-17, RGC). El requisito para que la reserva de uso sea efectiva es que el aparcamiento esté debidamente señalizado (ver nota técnica).



Nota técnica: aparcamientos para ciclos. *El aparcamiento ciclista es parte del desplazamiento y su disponibilidad condiciona el uso de la bicicleta y demás ciclos en gran medida. A la vez que se regula por ordenanza hay que comprobar que haya una dotación suficiente de esta necesaria infraestructura, lo cual contribuirá a que la ordenanza pueda cumplirse en condiciones óptimas ofreciendo estacionamiento ciclista adecuado en cuanto a demanda, ubicación, diseño y dimensiones.*



Como parte del mobiliario urbano, la instalación de aparcamientos para bicicletas deberá seguir las Normas generales de instalación del mobiliario urbano recogidas en el Anejo II, Artículo 4.2.1. de la Ley de accesibilidad 68/2000 del Gobierno Vasco ²⁹.

Existen manuales y fuentes técnicas que se pueden utilizar para el diseño de la red de aparcamientos (Sanz Alduán et al., 2006:pp.93-95; IDAE, 2009; CROW, 2011:pp.332-361), sin embargo los aspectos técnicos deben estar enmarcados en una política integral y tener en cuenta una serie de criterios que se describen en la Guía municipal de la bicicleta (Sanz Alduán & González Baragaña, 2015:pp.42-45).



5.14

RETIRADA DE BICICLETAS Y DEMÁS CICLOS, DEPÓSITO Y REGISTRO



5.14.1

Supuestos para la retirada de bicicletas y demás ciclos



La retirada de vehículos se tiene que regular por ordenanza municipal, según la normativa vigente (Artículo 93, RGC). Para vía urbana, la normativa sectorial específica los únicos criterios (utiliza el adverbio “sólo”) por los que una bicicleta podrá ser retirada y llevada al correspondiente depósito si (Artículo 7.c., LT):

- Están abandonadas o si,
- Estando amarradas,
 1. dificultan la circulación de vehículos o personas o
 2. dañan el mobiliario urbano.

Sin embargo, no se determina bajo qué criterios una bicicleta (pues no se habla de ciclos) es considerada en situación de abandono, de modo que se recomienda enunciar estos criterios en la ordenanza. Dado que estos criterios determinarán las razones de la retirada de las bicicletas y demás ciclos, los ciudadanos deberán ser informados (por la ordenanza) de las condiciones en las que pueden estacionar sus vehículos en la vía pública.

Se presumirá abandono y se podrá proceder a la retirada de las bicicletas y demás ciclos en los siguientes supuestos:

- **Cuando permanezca estacionada por un periodo superior a un mes en el mismo lugar.**
Este supuesto tiene dos implicaciones, una para las autoridades competentes, ya que para controlar la duración del aparcamiento de una bicicleta u otro ciclo, deberán realizar rondas de etiquetado para notificar a los propietarios de los límites de tiempo a los que están sujetos. La segunda implicación es que la duración máxima (aquí se propone un mes) dependerá de la demanda y la rotación establecidas en cada caso. Es posible que estos tiempos sean de un mes para los estacionamientos para bicicletas y demás ciclos que tengan mucha demanda y corta rotación, en lugares con poco espacio disponible para una mayor dotación de aparcamientos. Sin embargo, esta duración máxima podría ser más laxa en aparcamientos con menor presión de uso.



- **Cuando presente desperfectos que hagan imposible su desplazamiento en las condiciones en que se encuentra.**

Algunas ordenanzas (Zaragoza) enuncian cuáles pueden ser estos desperfectos (que le falten las ruedas, mecanismo de tracción inutilizable...). Se espera que este supuesto cubra todas las posibilidades de abandono de forma sintética. Sin embargo, para el usuario que desee recuperar su bicicleta u otro ciclo, habrá que establecer tarifas proporcionales al coste del vehículo (ver apartado siguiente).

5.14.2 Depósito



Se entiende que los ciclos que se consideren abandonados irán a parar al depósito. El funcionamiento del depósito de vehículos acostumbra a estar regulado por una ordenanza fiscal específica, pero si no es el caso, o bien la ordenanza existente no contempla los ciclos, se recomienda incluir los detalles básicos en la ordenanza en la que se incluya la circulación en bicicleta y demás ciclos.

Tal y como se mencionaba en el apartado anterior, las tarifas de rescate del vehículo deberían ser proporcionales a su coste. El coste de una bicicleta es mucho menor que el de una motocicleta o el de un turismo, por lo tanto, hay que establecer tarifas específicas.

Se marcará también un plazo de tiempo durante el cual, el propietario puede reclamar su bien (con un procedimiento detallado: mostrando algún documento que le atribuya la propiedad, por ejemplo, una factura o un registro). Este plazo podría ser de un mínimo de tres meses. Pasado este plazo, la bicicleta u otro ciclo pasa a ser propiedad del ayuntamiento, que decidirá qué acciones tomar. Puede decidir declarar los ciclos como residuo, puede también subcontratar la recuperación de las que estén en buen estado o puede cederlos o subastarlos.

Se aconseja contemplar los mecanismos necesarios para que se puedan recuperar las bicicletas y demás ciclos, ya que existe demanda y hay buenas prácticas relacionadas con la recuperación de ciclos como, por ejemplo, centros de formación de mecánicos u organizaciones no gubernamentales que utilizan los ciclos del depósito municipal y los facilitan posteriormente a personas que los necesiten.

5.14.3 Registro



Existen diversos registros de bicicletas y demás ciclos a escala local ³⁰. A escala estatal, la Red de Ciudades por la Bicicleta ofrece un Biciregistro ³¹, pero este registro es propiedad de la red, no es público, y las fuerzas de seguridad no tienen acceso directo. Hasta el día de hoy no existe un registro oficial público a nivel estatal (ni siquiera supra-local) en el territorio español. Es decisión del municipio ofrecer un registro de bicicletas y demás ciclos en el ámbito local, que puedan gestionar de forma coordinada con el depósito y la guardia municipal. El registro permite devolver a sus dueños aquellos ciclos que hayan sido retirados por abandono o que hayan sido robados y recuperados en el mismo municipio por los servicios municipales o policiales.

El registro contribuye a combatir el robo de bicicletas y demás ciclos, conjuntamente con otras medidas como “la creación de aparcabici seguros, la promoción de medidas de autoprotección y la mejora de la efectividad en la persecución de este delito por parte de las fuerzas policiales” (Sanz Alduán & González Baragaña, 2015:p.51).

30 **Como, por ejemplo, el Biciregistro ofrecido por el Ayuntamiento de Sevilla** <http://www.sevilla.org/sevillaenbici/registrobicicleta/registrobicicleta.html>. **En Gipuzkoa, por ejemplo, los municipios de San Sebastián** <http://www.donostiamovilidad.com/bicicletas/registro/> y Zarautz <http://www.zarautz.org/zarautzkoudala/dm/registro-de-bicicletas.asp?nombre=15336> disponen de registro municipal.

31 **Ver** <https://www.biciregistro.es/esp/index.php>



5.15 SEGURO



La normativa sectorial no contiene ninguna indicación en cuanto a la obligatoriedad o el tipo de seguros a disponer en el caso de utilizar una bicicleta u otro ciclo como vehículo. Tampoco se considera preciso que la ordenanza se pronuncie al respecto, pero se contempla este punto en este documento dado que muchas ordenanzas lo incluyen.

En general, en previsión de accidentes e incidentes, es muy aconsejable que el ciclista esté asegurado. A menudo pólizas de contratación común, como la del hogar, cubren la responsabilidad civil en bicicleta. Algunas asociaciones o federaciones ciclistas ofrecen seguros a sus asociados y existen también compañías de seguros que han desarrollado ofertas para el colectivo ciclista. 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.

El seguro ciclista es una responsabilidad individual, que se debe fomentar desde las organizaciones y la administración. Las ordenanzas pueden incluir un punto sobre el seguro de responsabilidad ciclista, aconsejándolo o dejándolo como optativo.

5.16 SANCIONES



Se podrán poner sanciones pecuniarias recogidas en las ordenanzas, siempre dentro de la potestad reglamentaria local. Las sanciones tendrán que ser aprobadas por el Pleno municipal.

5.16.1 Principios de las sanciones ciclistas



Existen **dos principios** a tener en cuenta **para las sanciones ciclistas contempladas en ordenanzas (Bastida, 2017):**

• TAXATIVIDAD

La taxatividad consiste en establecer cuál es la infracción, definiendo bien los términos para que pueda haber una sanción correspondiente.

Con el objeto de que este principio esté presente en la redacción de la ordenanza, habrá que tener siempre en cuenta que como consecuencia de cualquier infracción que se describa, tendrá que estipularse una sanción. Y que tanto las personas que utilicen el espacio público del municipio, como los cuerpos de vigilancia y seguridad, deberán ser capaces de aplicar y ejecutar el texto de la ordenanza lo más inequívocamente posible.

• PROPORCIONALIDAD

La gravedad de las infracciones ciclistas acostumbrará a ser siempre menor que la gravedad de la misma infracción cometida por un autobús. No causará el mismo riesgo que un autobús se salte un semáforo en rojo o circule a contramano, que lo haga una bicicleta.

Pese a que algunas sanciones están pre-tipificadas en la normativa sectorial, sería conveniente redefinir los importes a imputar a los ciclistas en función del grado de gravedad de la infracción.

5.16.2 El cuadro de sanciones de las ordenanzas



Una vez el texto normativo esté articulado, se recomienda establecer una tabla de sanciones que cubra las infracciones de los supuestos que contempla la norma. A menudo habrá que ir punto por punto enumerando estos supuestos y tipi-



ficándolos según se consideren muy graves, graves y leves. En el caso de la circulación de la bicicleta y demás ciclos, la gran mayoría de infracciones serán de tipo leve.

En la normativa sectorial se encuentran ya tipificadas muchas de estas infracciones, por tanto, se puede escoger entre:

- Recoger un recordatorio en la ordenanza de las sanciones ya contempladas en la normativa estatal.
- No recoger aquellas sanciones ya contempladas en la normativa estatal y sólo tipificar las sanciones que se deriven de supuestos que no estén recogidos.





6. REFERENCIAS

- Anaya Boig, E. & Cebollada Frontera, À. (2017) Una propuesta para la movilidad en bicicleta: la política integral (en prensa). Revista Papers. Estará **disponible en:**
<https://iermb.uab.cat/es/revista-papers-cas>
- Anaya, E. (2016) Dando visibilidad al ciclismo en la ciudad. Estrategias de comunicación. In: Begoña Pernas & Alfonso Sanz (eds.). Jornadas en Madrid. Ciudades en bicicleta. Persona. Ciudad. Bienestar. Madrid, Ayuntamiento de Madrid. **Disponible en:**
http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Educacion_Ambiental/ContenidosBasicos/Descriptivos/Jornadas%20Ciudades%20en%20Bicicleta/Imagenes/JornadaCiudadesenBicicleta.pdf
- Bastida, F. (2017) Una normativa para la bicicleta. **Disponible en:**
https://www.youtube.com/watch?v=g6lu5Swr_-E
- Buehler, R., Götschi, T. & Winters, M. (2016) Moving Toward Active Transportation: How Policies Can Encourage Walking and Bicycling. **Disponible en:**
<http://activelivingresearch.org/ActiveTravelreview>
- CROW (2011) Manual de diseño para el tráfico de bicicletas. **Disponible en:**
[http://www.ciclovida.ufpr.br/wp-content/uploads/2011/07/bpp_pdf/Manual%20Dise%C3%B1o%20Tr%C3%A1fico%20Bicicletas%20\[CROW\].pdf](http://www.ciclovida.ufpr.br/wp-content/uploads/2011/07/bpp_pdf/Manual%20Dise%C3%B1o%20Tr%C3%A1fico%20Bicicletas%20[CROW].pdf)
- Girder Ingenieros SL (2014) Gipuzkoako herri arteko bizikleta bideen seinalaztapenerako gomendioak = Recomendaciones para la señalización de vías ciclistas interurbanas en Gipuzkoa. Donostia-San Sebastián, Gipuzkoako Foru Aldundia, Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentua = Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias. **Disponible en:**
<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Gipuzkoako+herri+arteko+bizikleta+bideen+seinalaztapenerako+gomendioak>
- González Baragaña, M. & Etxeberria Bereziartua, O. (2011) Gráfica Social 03: Peatón. Cuadernos de apuntes. San Sebastián, Observatorio de la Sostenibilidad - Fundación Cristina Enea. **Disponible en:**
http://www.cristinaenea.es/es/download/contenidos/ficheros/peaton_ES_low.pdf
- IDAE (2009) Manual de aparcamientos de bicicletas. 2009. **Disponible en:**
http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf
- Moreu Carbonell, E. (2012) La jurisprudencia sobre las ordenanzas ciclistas y las competencias municipales para ordenar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano. Diario del Derecho Municipal. **Disponible en:**
<https://ciclojuristas.files.wordpress.com/2012/10/jurisprudencia-ordenanzas-municipales-elisa-moreu.pdf>
- Sanz, A., Montes, M., Kisters, C. & Bolívar, I. (2016) Denontzako Kaleak. Guía para actuaciones de mejora peatonal y ciclista novedosas y/o de coste reducido. Legazpi, Ayuntamiento de Legazpi. Udalsarea 21. IHOBE-Gobierno Vasco. **Disponible en:**
<http://www.udalsarea21.net/Publicaciones/Ficha.aspx?IdMenu=892e375d-03bd-44a5-a281-f37a7cbf95dc&Cod=882fa82d-a7cf-4f3e-84da-baf7e52f7021&Idioma=es-ES>
- Sanz Alduán, A. & González Baragaña, M. (2015) Bizikletaren udal gidaliburua: nola garatu bizikleta bidezko mugikortasunerako politika lokalak = Guía municipal de la bicicleta: cómo desarrollar políticas locales de movilidad ciclista. Edorta Bergua Jiménez (ed.). Donostia-San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio = Gipuzkoako Foru Aldundia, Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentua. **Disponible en:**
http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/0/Udal+gidaliburua_es
- Sanz Alduán, A., Martín, I., Cid, J.F., Irazusta, A., et al. (2006) Gipuzkoako bizikleta bideen eskuliburua - Manual de las vías ciclistas de Gipuzkoa. San Sebastián, Gipuzkoako Foru Aldundia, Garapen Iraunkorrekako Departamentua = Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento para el Desarrollo Sostenible. **Disponible en:**
<http://www.gipuzkoabizikletaz.eus/documents/62561/83182/Manual+bidegorri+Gip.pdf>