
ordenanza de circulación de bicicletas de sevilla

11.1. EL CÓDIGO DE CIRCULACIÓN Y SU APLICACIÓN AL MEDIO URBANO

El uso de la bicicleta en el ámbito urbano se encuentra regulado por un conjunto normativo que engloba tanto leyes y reglamentos de ámbito estatal, como legislación propia de algunas Comunidades Autónomas, como Cataluña, y Ordenanzas Municipales en materia de circulación y tráfico.

Andalucía no dispone, hoy por hoy, de normativa autonómica que planifique y regule el tema de la movilidad en su ámbito territorial, ni mucho menos el tema más concreto de la movilidad ciclista, aunque cuenta con ejemplos de buenas intenciones al respecto de la regulación del uso de la bicicleta en Andalucía, como por ejemplo la Proposición no de Ley relativa a la potenciación de la bicicleta como medio de transporte, aprobada por el Pleno del Parlamento Andaluz el 13 de mayo de 1998, o la inclusión de criterios de movilidad sostenible en los distintos instrumentos de planificación existentes a nivel autonómico o local, tales como Planes Intermodales de Transportes, Planes de Ordenación del Territorio, Planes Generales de Ordenación Urbana, así como las distintas Agendas 21 provinciales o locales.

Por lo que atañe a la normativa local de aplicación en esta materia cabe señalar que en el caso de Sevilla no se cuenta con ninguna Ordenanza Municipal específica sobre circulación y tráfico, por lo que la regulación concreta del uso de la bicicleta en el medio urbano se efectúa a través de las disposiciones contenidas en la normativa estatal y en las referencias contempladas en los distintos instrumentos de planificación existentes, tal es el caso del nuevo Plan General de

Ordenación Urbana de la ciudad o el citado Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

La regulación vigente a nivel estatal en materia de uso de la bicicleta como medio de transporte dentro del ámbito urbano se contiene en las disposiciones legales que a continuación se enumeran:

- **Real Decreto Legislativo 339/1990**, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Modificado por las Leyes 5/1997, 59/1997, 11/1999, 43/1999, 55/1999, 19/2001 así como por el Real Decreto 2822/1998.
- **Real Decreto 320/1994**, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- **Real Decreto 2822/1998**, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.
- **Ley 43/1999**, de 26 de noviembre, sobre adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo.
- **Real Decreto 1428/2003**, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990.

Para el análisis del articulado de las distintas disposiciones citadas, a fin de conocer cual es el tratamiento normativo otorgado al uso de la bicicleta en el medio urbano, se ha realizado un estudio comparativo entre las distintas normas de la utilización de la bicicleta tanto en el medio urbano como fuera de él (vías interurbanas), conteniendo previsiones no sólo acerca de la circulación ciclista en sí misma sino también acerca de la persona que conduce, los accesorios utilizados o las acciones del resto de vehículos que puedan afectar al usuario de bicicletas.

En relación al análisis de la terminología empleada por las diferentes normas vigentes, mientras el Reglamento General de Vehículos tan sólo contempla en su Anexo II las definiciones de ciclo, bicicleta y bicicleta con pedaleo asistido, el texto articulado de la Ley de Tráfico en su Anexo I, junto con las definiciones añadidas por la Ley 19/2001, prevé al respecto las definiciones que a continuación se transcriben:

- Ciclo: Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

- Bicicleta: Ciclo de dos ruedas.

- 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.

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

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

- Acera-bici: Vía ciclista señalizada sobre la acera.

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

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

El artículo 35 del Real Decreto 1428/2003, determina el lugar por el que deben circular los ciclos. Así señala la utilización de los carriles en función de la velocidad señalizada y de los reservados a determinados vehículos y a ciertas maniobras, razón por la que si existiese un carril específico para la circulación de bicicletas debería utilizarse éste de modo obligatorio por los ciclistas.

En el caso de que no exista vía o parte de la misma que les esté especialmente destinada, el artículo 15 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, modificado por las Leyes 43/1999 y 19/2001 y desarrollado por el artículo 36 del Reglamento General de Circulación, señala que el conductor de ciclos y vehículos en seguimiento de ciclistas, circulará por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y, si no lo fuera, utilizará la parte imprescindible de la calzada. Asimismo los conductores de bicicleta podrán superar la velocidad máxima fijada reglamentariamente para estos vehículos en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad

superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesiten, especialmente en descensos prolongados con curvas.

El texto articulado de la Ley de Tráfico prevé en su artículo 12, cuyos apartados uno y dos han sido modificados por la Ley 43/1999, la extensión al conductor de bicicletas de la prohibición general de circular con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas, quedando de igual modo afectados por la obligación de someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones. Igualmente quedan obligados los demás usuarios de la vía cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

La regulación de las distancias entre ciclistas que circulen por una vía pública este se desarrolla en los apartados dos y tres del artículo 20 del texto articulado de la Ley de Tráfico, cuya redacción se ha visto alterada por la Ley 19/2001, y en el artículo 54 del Reglamento General de Circulación. En estos artículos se prevé de modo general que todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse en caso de frenado brusco sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado. No obstante, también se aclara que en el supuesto específico de los conductores de bicicletas se permitirá circular en grupo sin mantener tal separación, extremando en esta ocasión la atención, a fin de evitar alcances entre ellos.

La prioridad de paso en la circulación de vehículos se recoge en el artículo 23 apartado cinco del texto articulado de la Ley de Tráfico, que ha sufrido modificaciones a través de la Ley 43/1999 y de la Ley 19/2001, señalando que los conductores de bicicletas tienen

prioridad respecto a los vehículos de motor en tres supuestos: cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para su uso exclusivo por ciclistas; cuando para entrar en otra vía el vehículo a motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades; y finalmente cuando las bicicletas circulen en grupo y el primero de ellos haya iniciado el cruce o haya entrado en una glorieta, ya que serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de prioridad de paso. No obstante, cuando los ciclistas circulen en grupo por vías urbanas se estará a lo dispuesto por la ordenanza municipal correspondiente.

El Reglamento General de Circulación contempla en su artículo 64 esta misma regulación de la prioridad de paso y además prevé en el 59 la prohibición de invadir con cualquier tipo de vehículo una intersección o un paso para peatones o ciclistas si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal, aún cuando se goce de prioridad de paso.

Por lo que respecta a la regulación de los adelantamientos hay que atenerse a lo dispuesto tanto en el texto articulado de la Ley de Tráfico, artículos 33, 34, 36 y 37, modificados parcialmente por la Ley 10/2001, como en el Reglamento General de Circulación, artículos 84 y 87, que desarrolla lo previsto en aquella. En este sentido se señala en primer lugar que no se considerarán adelantamientos aquellos que se produzcan entre ciclistas que circulen en grupo.

En cuanto al modo de ejecutarse los adelantamientos se señala que todo conductor de vehículo automóvil que se proponga realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, deberá

realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contrario de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar un adelantamiento en las condiciones previstas en la Ley. De la misma manera queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario.

Por último, entre las prohibiciones que afectan a los conductores de bicicletas y que se recogen en la normativa vigente, se prohíbe adelantar en las intersecciones con vías para ciclistas y en general en todas las intersecciones y sus proximidades, salvo cuando el adelantamiento se realice a vehículos de dos ruedas.

Tanto el texto articulado de la Ley de Tráfico como el Reglamento General de Circulación prevén en sus artículos 39 y 94, respectivamente, los lugares en los que **se prohíbe tanto la parada como el estacionamiento** de vehículos, entre los cuales se incluyen los pasos a nivel, los pasos para ciclistas y pasos para peatones, los carriles o parte de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios, así como también en los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano o en los reservados para las bicicletas.

Por lo que respecta a la **regulación de los elementos y accesorios de las bicicletas** en su circulación por vías urbanas ha de remitirse tanto al artículo 42 de la Ley de Tráfico, ampliado por la Ley 43/1999 y modificado por la Ley 19/2001, como al artículo 98 del Reglamento General de Circulación, que a su vez remite a lo previsto en este sentido por el Reglamento General de Vehículos en su artículo 22 y en su Anexo X.

La redacción vigente señala, con carácter general, que todos los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol o a cualquier hora del día, en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal de túnel, deben llevar encendido el alumbrado reglamentariamente establecido. Además, las bicicletas deberán estar dotadas de los elementos reflectantes debidamente homologados que reglamentariamente se determine y que deberán poseer estos vehículos de acuerdo a dicha normativa.

El Reglamento General de Vehículos, dispone que las bicicletas, para circular de noche, por tramos de vías con la señal de túnel o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán disponer de modo obligatorio de una luz de posición delantera (blanca) y una trasera (roja), así como de un catadióptrico trasero (rojo), del mismo modo podrán disponer de manera opcional de catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales (amarillo-auto), debiendo estar todos estos dispositivos homologados conforme a la reglamentación vigente.

El artículo 22.6 del Reglamento General de Vehículos establece la prohibición para ciclos y bicicletas de arrastrar cualquier tipo de remolque o semirremolque, sin embargo, el Reglamento General de Circulación ha venido *a posteriori* a regular en sus artículos 12 y 15 **el transporte de personas y la carga de mercancías en ciclos y bicicletas en las vías interurbanas**, estableciendo en primer lugar que aquellos ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar un menor de hasta siete años en el asiento adicional homologado siempre que el conductor sea mayor de edad. En el artículo 12.4 se contempla asimismo la posibilidad de que las bicicletas arrastren un remolque o semirremolque siempre que no supere el 50% de la masa en vacío del vehículo tractor y cumpla con las condiciones de circular de día y en condiciones que no

disminuyan la visibilidad y que en ningún caso se use dicho remolque para transporte de personas. Por lo que respecta a la circulación urbana la regulación vigente en esta materia será la determinada por la correspondiente ordenanza municipal.

En cuanto a la **carga de mercancías** se establece que en aquellos vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías, como es el caso de las bicicletas, la carga podrá sobresalir por la parte posterior un 10% de su longitud o un 15% en el caso de que fuera indivisible. Además, en los vehículos cuya anchura no llegue a un metro la carga no deberá sobresalir lateralmente más de 0,50 metros a cada lado de su eje longitudinal, así como tampoco podrá sobresalir por la extremidad anterior ni más de 0,25 metros por la posterior. En el supuesto de que la bicicleta transporte una carga, dentro de los límites indicados, se deberá señalar la misma conforme lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación (señal V-20), así como con los dispositivos luminosos apropiados en el caso de que se circule entre la puesta y la salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad (una luz blanca si sobresale por delante y roja si lo hace por detrás).

La normativa de circulación y tráfico que está siendo analizada considera a todos los efectos como peatón a aquel **ciclista que arrastra la bicicleta** y en este sentido los artículos 121 y 122 del Reglamento General de Circulación establecen que en tales supuestos los ciclistas están obligados a transitar por la zona peatonal, salvo cuando esta no exista o no sea practicable, pudiendo en este último caso hacerlo por el arcén o en su defecto por la calzada, de acuerdo con las normas establecidas. No obstante lo dicho, aquel que arrastre o empuje un vehículo de reducidas dimensiones que no sea de motor podrá hacerlo por el arcén o, si este no existe o no es transitable, por

la calzada, si su circulación por la zona peatonal pudiera constituir un estorbo considerable para los demás peatones.

Cuando el ciclista que arrastra o empuje un ciclo lo haga circulando por el arcén, lo deberá hacer siempre por su derecha, obedeciendo en todo momento las señales de los agentes y de los semáforos dirigidas a los conductores de vehículos en cuanto les sean aplicables. Además de ello la circulación por el arcén se hará con prudencia, sin entorpecer necesariamente la circulación y aproximándose cuanto sea posible al borde exterior, debiendo marchar unos tras otros si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos.

En materia de infracciones, dado que no existen previsiones específicas para ciclos y bicicletas habrá que atenerse a las que, con carácter general, están vigentes para el conjunto de vehículos y que se recogen en los títulos V y VI de la Ley de Tráfico, modificada por la Ley 19/2001, y más concretamente en el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento

Sancionador en Materia de Tráfico, circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Como se desprende del estudio de las disposiciones vigentes en materia de circulación ciclista las autoridades competentes han intentado ir colmatando las lagunas jurídicas existentes en la materia al mismo tiempo que se procuraba armonizar las disposiciones dispersas en el conjunto de la legislación de tráfico con el objetivo de alcanzar una coherencia en la aplicación de las mismas.

Por lo que respecta a las señalizaciones que afectan a la circulación de ciclos y bicicletas en vías urbanas se hace necesario remitirse al Reglamento General de Circulación, que en sus artículos 143, 168 y 170 hace referencia a los distintos tipos de señales de tráfico y marcas viales aplicables. En primer lugar explica los distintos tipos de banderas que se deben utilizar en la celebración de competiciones y marchas ciclistas, a saber, roja para indicar que temporalmente la calzada se encuentra cerrada al tráfico de vehículos y usuarios, verde si aquella se vuelve a abrir nuevamente al tráfico, y amarilla para

indicar al resto de los conductores y usuarios la necesidad de extremar la atención o la proximidad de un peligro.

Por último, el conjunto de señales verticales de circulación que afectan al tráfico de bicicletas variado y nutrido, pudiendo citar las marcas viales más comunes en el tráfico ciclista son las siguientes.

SEÑALIZACIÓN VÍAS CICLISTAS DE SEVILLA

SEÑALES VERTICALES

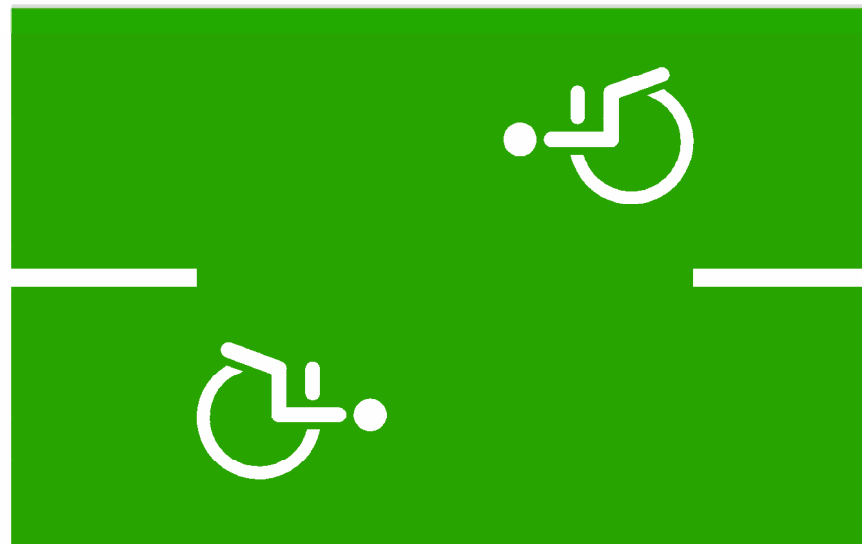


SEMÁFORO

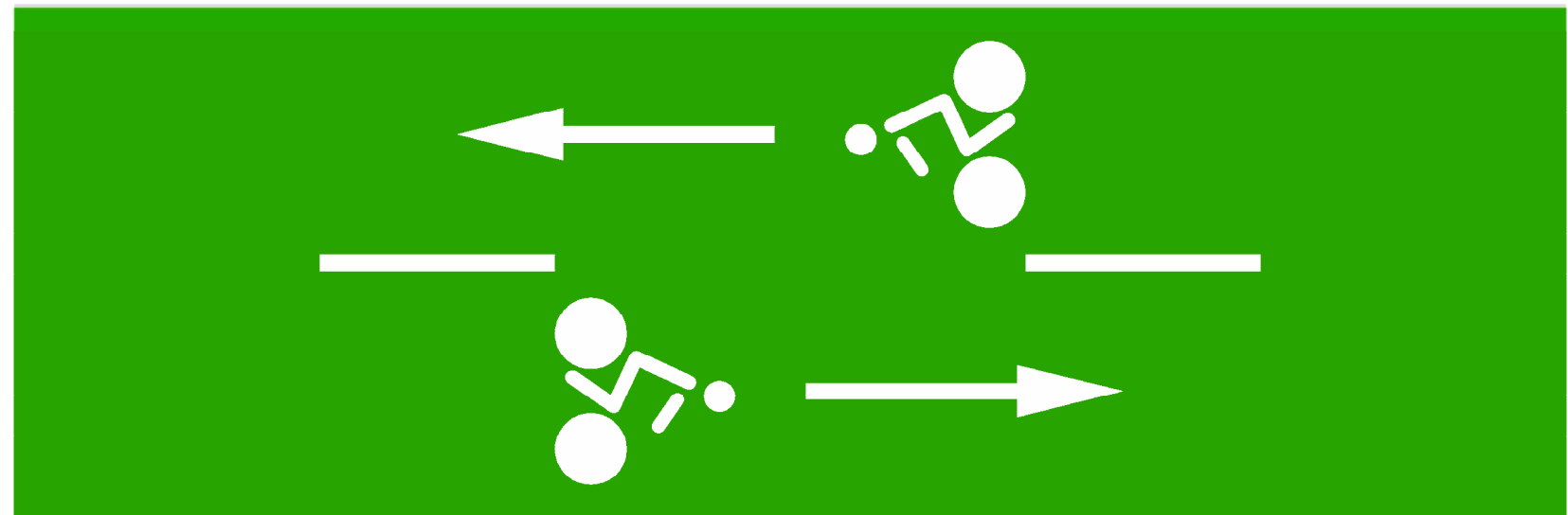
ATENCIÓN PELIGRO

ESTRECHAMIENTO DE CARRIL

SEÑALIZACIÓN DE FRENADO



PLANTA TIPO DE SEÑALIZACIÓN DE VÍA CICLISTA BIDIRECCIONAL



PLANTA TIPO DE SEÑALIZACIÓN DE VÍA CICLISTA BIDIRECCIONAL

11.2. LA BICICLETA EN OTRAS ORDENANZAS DE CIRCULACIÓN: SAN SEBASTIÁN, BARCELONA Y CÓRDOBA.

Los Municipios, a tenor del artículo 7 del Texto articulado de la ley sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, aprobado por el RDL 339/1990 cuentan con la competencia necesaria para proceder a la regulación de la circulación y del tráfico dentro de su territorio, la cual se lleva a cabo a través de la aprobación de ordenanzas municipales. Por medio de estos instrumentos normativos se completa el ordenamiento jurídico aplicable a la materia, rellenando posibles lagunas, adaptándolo a las peculiaridades locales y sirviendo de cauce para la introducción de novedades en la regulación existente.

El Municipio de Sevilla no cuenta hasta el momento con ninguna ordenanza de circulación y tráfico, regulándose de manera supletoria a través de la normativa vigente a nivel estatal y que constituye el marco jurídico general. Con el objetivo de elaborar una normativa local, adaptada a las peculiaridades específicas del tráfico en Sevilla, se realiza un análisis previo de la regulación municipal existente a nivel nacional, estudiando el tratamiento que otras Corporaciones Locales han conferido a la materia.

Los ejemplos más sobresalientes de ordenanzas municipales de circulación y tráfico lo constituyen los casos de Donostia-San Sebastián, Barcelona y, de un modo más cercano, Córdoba, que si bien no dedica al tema más que un par de artículos en su ordenanza sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, sí contiene mayores referencias al mismo en su actual Plan General de Ordenación Urbana (PGOU).

SAN SEBASTIÁN

La Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos de Donostia-San Sebastián, aprobada en fecha 15 de Febrero de 2006, constituye el ejemplo más relevante en cuanto a regulación local del uso de la bicicleta en las vías urbanas se refiere, dado que es la única que, hoy por hoy, cuenta con un título diferenciado y específico en el que se aborda el tema, al margen de otras referencias que con carácter general se contienen a lo largo de su articulado. La Ordenanza de Circulación se estructura en seis Títulos y un Anexo, que contienen las definiciones y conceptos en la norma, entre los que cabe mencionar los referidos a acera-bici, bicicleta, carril-bici, peatón o vía-ciclista, entre otros más generales.

El **Título I** recoge con carácter general aspectos relativos al ámbito de aplicación de la norma, su objeto, los órganos competentes en la materia así como un capítulo dedicado a la señalización vial en Donostia. Las referencias específicas al uso de bicicletas en este título las encontramos en el artículo 10, donde se prevé la instalación de dispositivos que “contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal allí donde coexista con la circulación de bicicletas por vías ciclistas”. El artículo 11 contempla la autorización para la “implantación de dispositivos que contribuyan a la seguridad y comodidad de los/as ciclistas, tanto en calles de tráfico mixto como en calles que disponen de vía ciclista”, entre los cuales menciona expresamente las vías ciclistas en dirección opuesta a la del tráfico motorizado, así como las plataformas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas.

El **Título II** de la Ordenanza está dedicado a los peatones, dividiéndose en cuatro capítulos que versan, respectivamente, sobre el tránsito peatonal, las zonas de prioridad peatonal, las normas especiales de circulación en la Parte Vieja, y del tránsito con patines y

monopatines. Las referencias directas al uso de ciclos se contienen tanto en los artículos 18 y 19, que a su vez se remiten a los artículos 27 y 50 al explicar que en las zonas de prioridad peatonal y vías ciclistas podrán circular patines y bicicletas con prioridad sobre el resto de vehículos excepto sobre los peatones.

En el **Título III** regula en cuatro capítulos la circulación por Donostia con vehículos a motor. En los artículos 40 y 44 apartados 6, 7 y 8 se recogen distintas prohibiciones relacionadas con el uso de bicicletas. Se prohíbe a los vehículos motorizados las paradas en los pasos para bicicletas y los estacionamientos en dichos pasos así como en las vías ciclistas, de igual modo que las motocicletas y ciclomotores no tienen autorizado el estacionamiento en las barras ubicadas para el aparcamiento de bicicletas. De manera específica se determina que “las bicicletas estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en las parrillas habilitadas al efecto. En caso de que estos no existieran, o se encontraran todas las plazas ocupadas, podrán estacionarse en otros lugares, siempre que no obstaculicen el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos y en ningún caso podrán sus usuarios sujetarlas a los troncos de los árboles ni a otros elementos del mobiliario urbano sobre los que puedan causar desperfectos o impedir su normal uso, ni estacionarlas en aceras con anchura total inferior a 3 metros”.

El **Título IV**, “De las bicicletas” recoge en siete artículos el régimen aplicable al uso de este vehículo en las vías urbanas de Donostia. El artículo 47 considera a las bicicletas como vehículos sujetos a la normativa de tráfico y circulación, estableciendo que deberán circular por las vías ciclistas o por los itinerarios señalizados, haciéndolo por la calzada donde no existan carriles o vías destinados a bicicletas. Además de ello para poder circular deberán dotarse de timbre y de los

elementos reflectantes y luminosos establecidos en la vigente legislación.

A tenor del artículo 48 “las vías ciclistas, segregadas físicamente del resto del tráfico y de las zonas destinadas a peatones, únicamente podrán ser utilizadas por personas en bicicleta o en patines”, determinando además que la velocidad recomendada no excederá de quince (15) km/h y en ningún caso podrá rebasar los veinte (20) Km./h.

Por lo que atañe al uso de las denominadas “aceras-bici”, es decir, los itinerarios marcados de forma específica en aceras y zonas peatonales, el artículo 49 establece que los ciclistas circularán estrictamente por la banda señalizada, a una velocidad máxima de 10 km/h., contando los peatones con la prioridad en todo momento. Además los ciclistas deberán dejar una distancia de seguridad de 1 metro al rebasar o cruzarse con cualquier peatón.

Conforme lo establecido en el artículo 50 de la Ordenanza se permite el uso de la bicicleta en los parques públicos y en las zonas de prioridad peatonal, a excepción de aquellos momentos en los que existan aglomeraciones, “*siempre que:*”

- *Esté expresamente señalizada la autorización de circular en bicicleta.*
- *Respeten la preferencia de paso de los peatones.*
- *La velocidad máxima sea de 10 km/h., adecuándola en todo caso a la mayor o menor presencia de peatones.*
- *No realicen maniobra, negligente o temeraria, que pueda afectar a la seguridad de los peatones.”*

Los menores de hasta siete años que circulen en bicicleta podrán hacerlo por las aceras, al cargo de una persona mayor de edad, a condición de adecuar su velocidad al paso de los peatones y siempre que no se causen molestias a éstos.

En el supuesto de circulación ciclista por las calzadas de las vías urbanas de la ciudad, el artículo 51 estipula el uso del carril derecho, pudiendo ocupar para ello su parte central. No obstante lo expuesto, el mismo precepto también permite la circulación por el carril izquierdo “cuando las características de la vía no permitan efectuarlo por el carril de la derecha, o por tener que girar a la izquierda”.

La Ordenanza de Circulación de Donostia también regula el uso de los ciclos como vehículos tractores al prever en su artículo 52 que “las bicicletas que circulen por vías ciclistas o itinerarios de coexistencia con peatones o vehículos motorizados expresamente señalizados, **podrán arrastrar un remolque o semirremolque**, tanto de día como de noche, para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as, en dispositivos debidamente certificados u homologados, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen. Asimismo, se autoriza transportar, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en sillas acopladas a las bicicletas debidamente certificadas u homologadas, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen”.

Por último, el artículo 53 recoge la previsión por parte del Ayuntamiento de la ciudad de crear un **Registro** para este tipo de vehículos, cuya inscripción en él será voluntaria. Dicho registro será gestionado por la Sección Administrativa de Movilidad del Ayuntamiento y su objetivo último es la de prevenir posibles robos y extravíos de aquellas, facilitando con ello su rápida localización. El requisito establecido para poder acceder al registro de una bicicleta es

la de que ésta disponga de número de serie y se aporte junto con la marca, modelo y color del ciclo así como los datos personales del propietario, que deberá ser mayor de catorce años, ya que de no ser así la inscripción se realizará en nombre de su progenitor o tutor legal. Al inscribir el vehículo en el registro, su titular podrá hacer constar si dispone de aseguramiento voluntario.

Tras este Título IV, específico para bicicletas, la Ordenanza de Circulación continúa con un Título V dedicado a regular **las limitaciones al uso común general de la vía pública**, desarrollado a través de cuatro capítulos que básicamente tratan los temas de la carga y descarga, la reserva de la vía pública y acceso para vehículos, las reservas de estacionamiento y el régimen de autorizaciones para actuaciones puntuales. En este sentido el artículo 71 incluye la ocupación de las vías ciclistas dentro de los supuestos que obligan a la obtención de la pertinente autorización municipal.

La Ordenanza de Circulación concluye su articulado con un Título VI dedicado a fijar el **régimen sancionador** aplicable a la materia. A lo largo de los cuatro capítulos que lo conforman se abordan cuestiones referentes al procedimiento sancionador, las infracciones punibles, sus correlativas sanciones, así como posibles medidas cautelares como la inmovilización o la retirada de vehículos. Las actuaciones relacionadas con el uso de la bicicleta susceptibles de ser objeto de sanción están contempladas en su mayoría en el artículo 81, relativo a las infracciones leves, aunque en el artículo 82 se enumeran otras dos que son consideradas infracciones graves.

La Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos de Donostia-San Sebastián posee un carácter novedoso en cuanto a la inclusión de un título específico para este medio de transporte, lo que convierte a la norma en un referente actual a nivel nacional.

BARCELONA

Otra de las ciudades que dentro del estado español cuenta con un gran peso específico en cuanto a tratamiento jurídico diferenciado de la bicicleta y su uso en el medio urbano es, sin duda alguna, Barcelona. En Cataluña, se cuenta con legislación autonómica propia en la materia, la Ley de Movilidad 9/2003, de 13 de Junio.

Barcelona, además de contar con un Plan Estratégico de la Bicicleta, dispone de normativa municipal a través de la cual se regula el uso de este medio de transporte en la ciudad. La Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos ("Ordenanza de Circulació de Vianants i Vehicles"), aprobada el 15 de Septiembre de 1999 y cuyo contenido, en especial lo relativo a la bicicleta, se halla en la actualidad en revisión a fin de actualizar la materia.

La Sección 2ª del Título II, relativa a la protección de los peatones, contiene el artículo 7 en el que se prevé la circulación en patines, monopatinos, bicicletas, triciclos y similares por aceras y pasajes a los menores de 12 años siempre que vayan acompañados por personas mayores de edad y adecuen su velocidad a la de los viandantes, sin superar nunca los 10 Km/h.

La Sección 3ª de ese mismo Título, dedicada a medidas de circulación general, contiene asimismo referencias a la bicicleta en su artículo 13, al establecer la prohibición para motocicletas y ciclomotores de circular por aceras, paseos o carriles-bici y más concretamente en su artículo 14, específico para la circulación en bicicleta, en el que se establece que aquellas circularán por el carril bici o itinerarios señalizados, respetando la preferencia de paso de los peatones que lo atraviesen. En el supuesto de estar transitando por una calzada las

bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central de éste. De existir carriles reservados a otros vehículos circularán por el carril contiguo al reservado en las mismas condiciones. Del mismo modo podrán circular por el carril de la izquierda, cuando las características de la vía no permitan efectuarlo por el carril de la derecha o por tener que girar a la izquierda. El mismo artículo continúa diciendo que, excepto en momentos de aglomeración, las bicicletas podrán circular por los parques públicos, las áreas de peatones, los paseos, las aceras de más de 5 metros y las zonas de prioridad invertida a falta de carril bici, siempre que se tenga en cuenta la preferencia de paso de los peatones, se adecue la velocidad a la de los viandantes, sin superar nunca los 10 Km./h, y se abstengan de hacer zig-zags o cualquier otra maniobra que pueda afectar a la seguridad de los peatones. Concluye el artículo 14 estableciendo que los conductores de bicicletas no podrán circular con el vehículo apoyado en una sola rueda, ni cogerse a vehículos en marcha y que disfrutarán de las prioridades de paso previstas en las vigentes normas de tráfico.

La última referencia al uso de la bicicleta dentro de la Ordenanza de Circulación de Barcelona aparece en el artículo 70 (b,g), que recoge las infracciones previstas para el uso de ciclos. En concreto se tipifica como infracción el estacionamiento y la parada en pasos ciclistas, así como en los carriles reservados a la circulación de determinados vehículos y por tanto en el carril-bici.

Los principales puntos del artículo 14 están siendo objeto de debate en la Comisión Cívica de la Bicicleta del Ayuntamiento de Barcelona y hacen referencia a las siguientes cuestiones:

La prioridad de paso en un carril-bici o itinerario señalizado la poseen en la actualidad los viandantes que los atraviesen, no obstante se

estudia la posibilidad de señalizaciones que indiquen la preferencia de las bicicletas, evitando con ello la intromisión de peatones que obstaculicen el tráfico y generen situaciones de peligro para ambos usuarios de la vía. Ello no obsta a que los ciclistas en su marcha por estos carriles no pongan las medidas de cuidado necesarias para evitar posibles colisiones con los peatones que los crucen. La adopción de esta nueva medida aportaría una mayor seguridad vial así como una mayor protección jurídica del ciclista en caso de conflicto.

- En cuanto a la **circulación de bicicletas por la calzada** se está estudiando la posibilidad de permitir a aquellas el uso de manera indistinta de la parte central de cualquiera de los carriles existentes, ya estén situados a la derecha o a la izquierda, según mejor convenga a su destino, no pudiendo abandonarlo más que cuando se dispongan a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar. La razón de este nuevo planteamiento estriba en el trato de igualdad que la bicicleta debe recibir como un medio de transporte más en las vías urbanas en las que la existencia de varios carriles en una misma dirección no implica necesariamente que el de la izquierda esté reservado de modo exclusivo al adelantamiento.
- Otro asunto es el referido a **los estacionamientos de bicicletas en las vías urbanas**. Si existiese equipamiento municipal apto para ello se debería proceder a aparcar en él, sin embargo, dicha previsión obliga a instalar un suficiente número de estacionamientos en todos los puntos de la ciudad. Se debate de este modo la posibilidad de permitir el aparcamiento de ciclos en determinados tipos de mobiliario urbano o privado, de no existir aparcamientos específicos, como sucede en muchas zonas de la ciudad, siempre que con ello no se entorpezca el paso de los

viandantes o se altere el uso habitual o finalidad de dichos elementos.

- Otro tema objeto de debate es el relativo al **uso compartido de determinados carriles reservados a ciertos vehículos, como autobuses, taxis...**etc. En efecto, la convivencia de los diferentes medios de transporte en las vías urbanas supone una alternativa con ahorro de costes en nuevas infraestructuras. Sin embargo, para que tal posibilidad sea factible y garantice un mínimo de seguridad a los ciclistas, tal y como sucede en otras ciudades europeas, es necesario que dicho carril tenga una dimensiones adecuadas que permitan el adelantamiento en caso de que las bicicletas ralenticen la circulación. Es por todo ello, por lo que , dadas las actuales infraestructuras, lo conveniente sería que los ciclos circularan por el medio del carril-bus o carril-taxi y cuando entorpezcan la fluidez del tráfico se aparten para permitir el paso del resto de vehículos que lo usan.
- La cuestión del **uso de remolques y semirremolques en la circulación con bicicletas** dentro de la ciudad también está siendo objeto de discusión por lo que atañe a la posibilidad de autorizar el empleo de remolques debidamente homologados para el transporte de menores y no exclusivamente para carga, tal y como se prevé en la vigente legislación, equiparándose con ello a la normativa imperante a nivel europeo.
- El tema del **adelantamiento de bicicletas** genera asimismo controversias derivadas sobre todo del hecho de poder demostrar la infracción por parte de un automovilista de las normas mínimas de seguridad en la materia. Efectivamente, la ley determina que la distancia prudente que se debe dejar en la realización de dicha maniobra es de al menos un metro de distancia lateral, sin

embargo se estudia ahora la posibilidad de imponer asimismo la obligación de cambiar de carril para efectuar con mayor seguridad el adelantamiento, permitiendo de este modo a los agentes de la autoridad contar con elementos jurídicos objetivos a la hora de determinar la comisión o no de la infracción.

- Actualmente se considera como una **bicicleta abandonada**, a los efectos de su retirada de la vía pública por la autoridad competente, cuando concurre alguna de las siguientes circunstancias, a saber, que le falten las dos ruedas o que tenga inutilizado su mecanismo de tracción, sin embargo no se prevé, como la prudencia aconseja, un período de tiempo concreto durante el cuál el vehículo pueda estar en dicha situación con el correspondiente aviso de retirada. Esta previsión viene a cubrir posibles situaciones injustas de retirada de un vehículo de manera inmediata tras haber sufrido un robo sin dejar a su propietario oportunidad para actuar al respecto.
- Finalmente otra de las cuestiones a debate es la referente a la inclusión en el articulado de la ordenanza de provisiones sobre el uso de las llamadas **bicicletas eléctricas**, principalmente utilizadas por personas con movilidad reducida, y cuya circulación podría permitirse en determinadas vías-ciclistas, excluyendo de tal posibilidad al resto de ingenios mecánicos con motor no homologado.

CÓRDOBA

Córdoba es otra de las ciudades españolas que mayor atención está concediendo en la actualidad al tratamiento jurídico del uso de la bicicleta en el medio urbano. Si bien su normativa local sobre circulación no hace prácticamente ninguna concesión al tema en su articulado, sí pueden encontrarse referencias más concretas en materia ciclista en su Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). Además de ello, Córdoba cuenta, desde el año 1997, con un Plan Director de Bicicletas con el que se pretende coordinar e impulsar políticas que fomenten el uso de este vehículo en el ámbito urbano.

La Ordenanza Municipal sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial de Córdoba, aprobada el 19 de Septiembre de 1992, se estructura en seis títulos y un Anexo relativo a infracciones en la materia. Ni en su Exposición de Motivos ni en prácticamente casi ningún punto del texto legal se encuentra una regulación específica y propia para el uso de bicicletas, no obstante en alguno de sus artículos se toca tangencialmente el tema, tal es el caso del artículo 15.4, que en materia de estacionamiento dispone la prohibición de fijación de bicicletas a elementos del mobiliario urbano e inmuebles con cadenas u otros medios.

Por último, el siguiente artículo, el 76, concreta la posibilidad de que el Ayuntamiento de Córdoba reserve determinados carriles a ciertos usuarios y en este sentido se prevé la existencia de "carriles para el uso de bicicletas y otros usuarios cuyo deambular por las vías objeto de esta ordenanza aconseje un trato diferenciado por razones de seguridad, de fluidez de tráfico...etc", prohibiéndose con carácter general en los mismos la realización de paradas y estacionamientos del resto de vehículos.

Como se ha podido apreciar a lo largo de la normativa local analizada así como en los esfuerzos legislativos de otras Corporaciones Municipales españolas tales como Vitoria, Zaragoza, Valencia, Málaga o Madrid, que en la actualidad se encuentra elaborando su propio Plan Director de Movilidad Ciclista, las actuales tendencias en materia de tráfico y circulación urbana exigen la necesaria consideración de la bicicleta como medio de transporte capaz de responder a los modernos retos de una movilidad sostenible. En este sentido, siguiendo los modelos imperantes a nivel europeo, lo correcto es abordar la regulación del uso de la bicicleta de una manera coherente y coordinada con el resto de medios de transporte urbano, con el fin de caminar hacia una movilidad urbana respetuosa con los intereses y la calidad de vida de los ciudadanos.

11.3. NECESIDAD DE UNA ORDENANZA DE CIRCULACIÓN PARA SEVILLA

Los cambios que se han producido en la ciudad en materia de movilidad con la ejecución de las vías ciclistas y las posibles fricciones potenciales o reales conflictos que su reintroducción pudiera generar entre usuarios de los carriles bicis y peatones, justifican que desde el ámbito municipal se proceda a recoger en un documento normativo las disposiciones relativas a la circulación, estableciendo las normas y delimitando los derechos y obligaciones de ambos.

El nuevo papel preponderante que se le ha otorgado al peatón, la reaparición de la bicicleta como modo de transporte, la prioridad a favor de los vehículos de transporte público y la creciente demanda social de medidas que regulen y atenúen los efectos que pudieran derivarse de la implantación de las Vías Ciclistas, hacen necesario la elaboración de unas ordenanzas específicas que respondan al panorama actual de la movilidad en nuestra ciudad.

El municipio es competente para la regulación, mediante una ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y el uso peatonal de las calles, y siempre dentro del marco de las disposiciones legales vigentes sobre estas materias. El Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial atribuye en su artículo 7 a los municipios competencia para la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como para su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la

sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra administración.

La ordenanza entendemos que debe contemplar por tanto un tratamiento dedicado a peatones y a ciclistas y regular la circulación de ambos. El Título dedicado a los peatones debería definir los espacios de prioridad peatonal, regular los usos compatibles o no y establecer las limitaciones del mismo. El apartado de las bicicletas deberá regular la circulación de bicicletas en calzada y en las zonas de prioridad peatonal. También deberá regular el uso de las vías específicas, sus límites, señalización y fijar las características de las mismas.

Finalmente la Ordenanza de circulación para Peatones y Ciclistas tendrá que determinar las obligaciones y derechos de los usuarios de estas áreas y un establecer un régimen de infracciones y sanciones que vele por el correcto cumplimiento de las normas.