



ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DEL USO DE LA BICICLETA Y DE LA MOVILIDAD POR CARRILES ESPECIALES DE TRÁFICO RODADO EN VALLADOLID

PREÁMBULO

Por acuerdo del Pleno municipal del día 3 de marzo de 2015 se aprobó definitivamente la Ordenanza reguladora de la Movilidad en Bicicleta en el Término Municipal de Valladolid (BOPVA de 21 de marzo de 2015).

Dado el tiempo transcurrido, resulta conveniente aclarar, integrar de forma sistemática y actualizar, mediante una disposición de carácter general, el contenido regulatorio del uso de la bicicleta y de la movilidad por carriles especiales de tráfico rodado en Valladolid, adaptándolo a las demandas de la nueva realidad social, normativa y de usos que se han venido imponiendo en los últimos años.

Las circunstancias de los últimos años están evidenciando un impulso de medios de transporte alternativos, especialmente la bicicleta, el vehículo de movilidad personal y otros de características novedosas dedicados al transporte de personas o mercancías.

Así mismo, se han observado cambios en el grupo de personas que utilizan la bicicleta, cada vez más heterogéneo, tanto por edades como por el uso; debiéndose tener presente además que en la movilidad cotidiana y de recreo están apareciendo nuevas modalidades de usos, como el cicloturismo o la ciclogística.

Por otro lado, se ha tenido en cuenta que existen diferencias entre mujeres y hombres en el acceso, percepción del espacio y la movilidad urbana y la redacción de la presente ordenanza contribuye en alguna medida a una mayor percepción de seguridad, que favorece la superación de alguno de los obstáculos por los que las mujeres utilizan menos estos medios de transporte alternativos.

Resulta obvio que, en atención al tiempo transcurrido desde la aprobación de dicha normativa regulatoria del uso de la bicicleta, se hace necesaria su actualización, para adaptarla a los cambios experimentados por la aparición de una nueva tipología de ciclos y a la propia evolución de la sociedad y sus hábitos de movilidad.

Por otra parte, los vehículos de movilidad personal (VMP) son unos de los últimos actores que han aparecido en el escenario urbano, de forma muy rápida y con gran variedad de aplicaciones, todas ellas con un alto potencial de contribuir a la sostenibilidad en el sistema de transporte, pero también con valores crecientes en índices de siniestralidad, por lo que resulta adecuada su regulación en un capítulo específico.

Finalmente, se hace necesario y oportuno regular de modo sistemático otros modos de movilidad urbana por carriles especiales (de usos preferentes o reservados), fijos o de gestión dinámica, de tráfico rodado en Valladolid, adaptándose y dando respuesta mediante una formulación positiva a la nueva realidad social, normativa y de usos que



se ha venido imponiendo en los últimos años (bus, taxi, vehículo compartido, vehículo de alta ocupación, de emisiones nulas, etc.)

La nueva norma responde básicamente a la consecución de los siguientes objetivos:

-Proporcionar cobertura normativa que responda al panorama actual de la movilidad en Valladolid, tanto en lo que respecta al uso de ciclos, bicicletas y VMP, como en lo concerniente a los modos de movilidad urbana por carriles especiales de tráfico rodado, todo ello haciéndolo compatible con el resto de los usos generales y mejorando las condiciones de seguridad para las personas usuarias vulnerables de las vías urbanas.

-Continuar fomentando una movilidad global de convivencia integral, sostenible, segura, saludable e inclusiva, en aras a consolidar un cambio de paradigma en cuanto a los hábitos de desplazamiento de la ciudadanía.

-Garantizar una movilidad equitativa, segura y accesible para todas las personas, teniendo en cuenta las desigualdades estructurales que afectan de manera diferenciada a mujeres en el acceso, uso y percepción del espacio público y la movilidad urbana.

Las posibles soluciones alternativas regulatorias consistirían en la modificación puntual de determinadas normas locales existentes, si bien por seguridad jurídica se opta por la aprobación de una disposición de carácter general con el contenido y alcance ya referido.

No se contempla una alternativa no regulatoria, en la medida de que se trata de aspectos y cuestiones que requieren una previsión normativa en orden a garantizar su efectivo cumplimiento, en el marco de las competencias municipales previstas en el artículo 25.2 de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local y artículo 7 del 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.

La nueva ordenanza cumple con lo establecido en los artículos 128 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, Reguladora del Procedimiento Administrativo Común, referidos a la potestad para dictar reglamentos y otras disposiciones generales y en su elaboración se han tenido en cuenta, de manera específica, los denominados "principios de buena regulación", entre los que se encuentran los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Así, la Ordenanza cumple con los principios de necesidad y eficacia, dado que la finalidad perseguida es la de proporcionar una cobertura normativa que responda a las necesidades actuales de la movilidad en Valladolid, tanto en lo que respecta al uso de ciclos, bicicletas y VMP, como en lo concerniente a los modos de movilidad urbana por carriles especiales de tráfico rodado, todo ello haciéndolo compatible con el resto de los usos generales y mejorando las condiciones de seguridad para los usuarios de las vías urbanas, singularmente para los más vulnerables.

La vigente Ordenanza reguladora de la Movilidad en Bicicleta en el Término Municipal de Valladolid, entró en vigor en el año 2015, y desde aquel momento se han producido cambios significativos en el uso de medios de transporte alternativos, especialmente la bicicleta, los vehículos de movilidad personal y otros de características novedosas



ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DEL USO DE LA BICICLETA Y DE LA MOVILIDAD POR CARRILES ESPECIALES DE TRÁFICO RODADO EN VALLADOLID

PREÁMBULO

Por acuerdo del Pleno municipal del día 3 de marzo de 2015 se aprobó definitivamente la Ordenanza reguladora de la Movilidad en Bicicleta en el Término Municipal de Valladolid (BOPVA de 21 de marzo de 2015).

Dado el tiempo transcurrido, resulta conveniente aclarar, integrar de forma sistemática y actualizar, mediante una disposición de carácter general, el contenido regulatorio del uso de la bicicleta y de la movilidad por carriles especiales de tráfico rodado en Valladolid, adaptándolo a las demandas de la nueva realidad social, normativa y de usos que se han venido imponiendo en los últimos años.

Las circunstancias de los últimos años están evidenciando un impulso de medios de transporte alternativos, especialmente la bicicleta, el vehículo de movilidad personal y otros de características novedosas dedicados al transporte de personas o mercancías.

Así mismo, se han observado cambios en el grupo de personas que utilizan la bicicleta, cada vez más heterogéneo, tanto por edades como por el uso; debiéndose tener presente además que en la movilidad cotidiana y de recreo están apareciendo nuevas modalidades de usos, como el cicloturismo o la ciclogística.

Por otro lado, se ha tenido en cuenta que existen diferencias entre mujeres y hombres en el acceso, percepción del espacio y la movilidad urbana y la redacción de la presente ordenanza contribuye en alguna medida a una mayor percepción de seguridad, que favorece la superación de alguno de los obstáculos por los que las mujeres utilizan menos estos medios de transporte alternativos.

Resulta obvio que, en atención al tiempo transcurrido desde la aprobación de dicha normativa regulatoria del uso de la bicicleta, se hace necesaria su actualización, para adaptarla a los cambios experimentados por la aparición de una nueva tipología de ciclos y a la propia evolución de la sociedad y sus hábitos de movilidad.

Por otra parte, los vehículos de movilidad personal (VMP) son unos de los últimos actores que han aparecido en el escenario urbano, de forma muy rápida y con gran variedad de aplicaciones, todas ellas con un alto potencial de contribuir a la sostenibilidad en el sistema de transporte, pero también con valores crecientes en índices de siniestralidad, por lo que resulta adecuada su regulación en un capítulo específico.

Finalmente, se hace necesario y oportuno regular de modo sistemático otros modos de movilidad urbana por carriles especiales (de usos preferentes o reservados), fijos o de gestión dinámica, de tráfico rodado en Valladolid, adaptándose y dando respuesta mediante una formulación positiva a la nueva realidad social, normativa y de usos que



se ha venido imponiendo en los últimos años (bus, taxi, vehículo compartido, vehículo de alta ocupación, de emisiones nulas, etc.)

La nueva norma responde básicamente a la consecución de los siguientes objetivos:

-Proporcionar cobertura normativa que responda al panorama actual de la movilidad en Valladolid, tanto en lo que respecta al uso de ciclos, bicicletas y VMP, como en lo concerniente a los modos de movilidad urbana por carriles especiales de tráfico rodado, todo ello haciéndolo compatible con el resto de los usos generales y mejorando las condiciones de seguridad para las personas usuarias vulnerables de las vías urbanas.

-Continuar fomentando una movilidad global de convivencia integral, sostenible, segura, saludable e inclusiva, en aras a consolidar un cambio de paradigma en cuanto a los hábitos de desplazamiento de la ciudadanía.

-Garantizar una movilidad equitativa, segura y accesible para todas las personas, teniendo en cuenta las desigualdades estructurales que afectan de manera diferenciada a mujeres en el acceso, uso y percepción del espacio público y la movilidad urbana.

Las posibles soluciones alternativas regulatorias consistirían en la modificación puntual de determinadas normas locales existentes, si bien por seguridad jurídica se opta por la aprobación de una disposición de carácter general con el contenido y alcance ya referido.

No se contempla una alternativa no regulatoria, en la medida de que se trata de aspectos y cuestiones que requieren una previsión normativa en orden a garantizar su efectivo cumplimiento, en el marco de las competencias municipales previstas en el artículo 25.2 de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local y artículo 7 del 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.

La nueva ordenanza cumple con lo establecido en los artículos 128 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, Reguladora del Procedimiento Administrativo Común, referidos a la potestad para dictar reglamentos y otras disposiciones generales y en su elaboración se han tenido en cuenta, de manera específica, los denominados "principios de buena regulación", entre los que se encuentran los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Así, la Ordenanza cumple con los principios de necesidad y eficacia, dado que la finalidad perseguida es la de proporcionar una cobertura normativa que responda a las necesidades actuales de la movilidad en Valladolid, tanto en lo que respecta al uso de ciclos, bicicletas y VMP, como en lo concerniente a los modos de movilidad urbana por carriles especiales de tráfico rodado, todo ello haciéndolo compatible con el resto de los usos generales y mejorando las condiciones de seguridad para los usuarios de las vías urbanas, singularmente para los más vulnerables.

La vigente Ordenanza reguladora de la Movilidad en Bicicleta en el Término Municipal de Valladolid, entró en vigor en el año 2015, y desde aquel momento se han producido cambios significativos en el uso de medios de transporte alternativos, especialmente la bicicleta, los vehículos de movilidad personal y otros de características novedosas



dedicados al transporte de personas o mercancías, por lo que se hace necesaria una nueva normativa adaptada a los cambios experimentados por la aparición de una nueva tipología de ciclos y la propia evolución de la sociedad y sus hábitos de movilidad.

Estos objetivos justifican la razón de interés general que hacen necesaria la aprobación de la Ordenanza que se propone.

Se ha tenido en cuenta el principio de proporcionalidad, ya que en la “Ordenanza Municipal Reguladora del Uso de la Bicicleta y de la Movilidad por Carriles Especiales de Tráfico Rodado en Valladolid”, que se propone, se recogen únicamente las disposiciones mínimas, necesarias e imprescindibles, para alcanzar los fines perseguidos y continuar fomentando una movilidad global de convivencia integral, sostenible, segura, saludable e inclusiva, en aras a consolidar un cambio de paradigma en cuanto a los hábitos de desplazamiento de la ciudadanía.

Se garantiza igualmente el principio de seguridad jurídica, ya que esta norma es coherente con el marco jurídico vigente y se propone en el marco de las competencias municipales previstas en el artículo 25.2 de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local y artículo 7 del 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.

Precisamente, orientada la actuación municipal por este principio, se opta por la aprobación de una disposición de carácter general como solución más idónea, frente a otras posibles alternativas regulatorias basadas en la modificación puntual de determinadas normas locales existentes.

Se ha observado igualmente el principio de transparencia, definiendo claramente los objetivos y justificación de la norma y posibilitando el acceso a los documentos propios de su proceso de elaboración, siendo constatable el fácil acceso de la ciudadanía a la normativa de carácter general, y también a la específica municipal, en este caso a través de la Sede Electrónica del propio Ayuntamiento. Además, en el proceso de elaboración de esta ordenanza se ha sustanciado el trámite de consulta pública previa, donde la ciudadanía, organizaciones y asociaciones han podido presentar sus opiniones y sugerencias sobre los aspectos planteados en el documento informativo publicado, en el marco de lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Finalmente, en aplicación del principio de eficiencia, la Ordenanza no impone más cargas administrativas que las estrictamente necesarias para garantizar los objetivos de interés general que la fundamentan, racionalizando a la vez la gestión de los servicios públicos afectados, de forma que su aplicación tampoco supondrá un nuevo gasto adicional para la Administración Municipal.



ÍNDICE

CAPITULO I. CIRCULACION EN CICLOS Y BICICLETAS

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Normas de circulación en ciclos y bicicletas

- A) Normas de circulación en las vías ciclistas
- B) Normas de circulación en la calzada
- C) Normas de circulación en las aceras, calles peatonales y demás espacios reservados para el peatón
- D) Normas de circulación en las calles residenciales y espacios compartidos con el peatón

Artículo 3. Prioridades de paso para las personas ciclistas

Artículo 4. Interacción entre bicicletas y vehículos a motor

Artículo 5. Otras normas de circulación de los ciclos y bicicletas

Artículo 6. Estacionamiento de bicicletas

Artículo 7. Transporte de personas y carga en ciclos

Artículo 8. Abandono y retirada de ciclos y bicicletas

Artículo 9. Uso del casco

Artículo 10. Visibilidad y accesorios

CAPITULO II. VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)

Artículo 11. Definición

Artículo 12. Categorías

Artículo 13. Velocidad de los VMP

Artículo 14. Normas de circulación de los VMP en las vías ciclistas

Artículo 15. Normas de circulación de los VMP en la calzada

Artículo 16. Prohibiciones

Artículo 17. Edad y obligaciones generales

Artículo 18. Uso del casco y otros elementos de visibilidad

Artículo 19. Seguro de responsabilidad civil

Artículo 20. Estacionamiento y retirada de los VMP

Artículo 21. Inmovilización de los VMP

Artículo 22. Registro de los VMP

CAPÍTULO III. ACTIVIDADES ECONÓMICAS O PROFESIONALES DE CARÁCTER PRIVADO VINCULADAS CON LA MOVILIDAD CICLISTA Y LOS VMP

Artículo 23. Bicicletas, Ciclos y VMP afectos a actividades económicas o profesionales de carácter privado

Artículo 24. Circulación de bicicletas, ciclos y VMP de arrendamiento privado destinados a actividades de tipo turístico o de ocio



CAPITULO IV. CIRCULACION DE MONOPATINES, PATINES Y APARATOS SIMILARES SIN MOTOR

Artículo 25. Circulación de monopatines, patines y aparatos similares sin motor

CAPÍTULO V. CARRILES DE CIRCULACIÓN

Artículo 26. Carriles reservados a determinados vehículos o de uso preferente

Artículo 27. Requisitos para la implantación, modificación o supresión de carriles de uso reservado o de uso preferente

CAPÍTULO VI. RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 28. Infracciones y Sanciones

Artículo 29. Procedimiento Sancionador

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

DISPOSICIÓN FINAL

ANEXO I. DEFINICIONES



CAPÍTULO I. CIRCULACIÓN EN CICLOS Y BICICLETAS

Artículo 1. Objeto

1. El objeto del presente capítulo es regular la circulación de ciclos, bicicletas y bicicletas de pedales con pedaleo asistido en las vías urbanas del término municipal de Valladolid.

Artículo 2. Normas de circulación en ciclos y bicicletas

La circulación de bicicletas debe desarrollarse por las calzadas y vías ciclistas, considerando siempre las restricciones propias de cada vía.

A. Normas de circulación en las vías ciclistas

1. Los carriles-bici, aceras-bici y pistas-bici son vías específicamente acondicionadas para el tráfico de bicicletas y ciclos, que podrán utilizarse además por los VMP y aquellos vehículos destinados a personas con movilidad reducida siempre que las dimensiones de los carriles así lo permiten.

2. No es obligatoria la circulación ciclista por los carriles o vías específicos, salvo señalización que así lo indique.

En los carriles-bici:

1. Las personas usuarias de tales vías deberán respetar el sentido de circulación establecido (unidireccional o bidireccional) y definido por la señalización.
2. El adelantamiento deberá hacerse en condiciones de seguridad, manteniendo una distancia prudencial que no ponga en peligro la integridad de las personas usuarias y se hará siempre por la izquierda de aquella persona a la que se pretenda adelantar.
3. Los peatones cruzarán por lugares señalizados y no podrán transitar ni permanecer en estas vías ciclistas.
4. Los vehículos que no sean ciclos y VMP no podrán circular, estacionar ni parar en estas vías ciclistas, pasos reservados para las bicicletas ni en las zonas de reserva de estacionamiento de bicicletas, sin autorización.

En aceras-bici además de las condiciones generales, se deberán respetar las siguientes condiciones específicas de circulación:

- a) Los/las ciclistas deberán circular con precaución, evitar maniobras bruscas y adaptar la velocidad para poder anticiparse a la presencia de peatones, no pudiendo utilizar el resto de la acera de uso exclusivo del peatón.
- b) Las personas ciclistas respetarán la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados y circularán con precaución ante una posible irrupción de éstos.



- c) En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas o un carril bici, las personas conductoras de bicicletas y de los VMP deberán desmontar y cruzarlos a pie.
- d) El peatón no podrá transitar sobre las aceras-bici salvo para atravesarlas para acceder a la calzada, bandas de estacionamiento, paradas de transporte público o a los pasos peatonales.

B. Normas de circulación en la calzada

1. En el concepto de calzada se incluyen las vías urbanas de uso general, ciclo calles o ciclo vías y los ciclo carriles.
2. En las vías con un solo carril de circulación o con un solo carril de circulación por sentido, las personas ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril en la medida que su seguridad y la de otras personas usuarias lo permitan.
3. En vías que dispongan de al menos dos carriles de circulación por sentido, circularán por el carril derecho. Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección, o cuando lo precisen por razones de seguridad.
4. En las vías urbanas con un solo carril donde esté limitada la velocidad a 30km/h. o inferior, y previa señalización, se podrá permitir la circulación de las bicicletas en sentido contrario a la circulación de los vehículos a motor.

Cuando los vehículos se encuentren en esta situación se deberán orillar a su derecha para permitir el paso de las bicicletas en condiciones de seguridad y, si esto no fuera posible, tendrán prioridad los vehículos que circulen en sentido propio establecido para la vía.

5. Se permitirá la circulación de dos ciclistas en paralelo dentro del mismo carril de circulación, salvo cuando suponga un riesgo para otras personas usuarias de la vía por su anchura o estructura.
6. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico en vía urbana, podrán sobrepasar los vehículos que se encuentren detenidos siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos.
7. Se admite que las bicicletas traspasen las líneas de detención en los semáforos en los casos en que se establezca y se señalice una zona de espera avanzada para ellas.
8. Podrán circular por las calzadas de los túneles de la ciudad, salvo señalización en contrario, siempre que hagan uso del alumbrado delantero y trasero en los términos previstos en la normativa sectorial de aplicación.
9. Se prohíbe circular por los carriles reservados a los vehículos del operador del transporte público urbano colectivo de la ciudad, salvo señalización expresa.



C. Normas de circulación en aceras, calles peatonales y demás espacios reservados para el peatón

1. Se prohíbe la circulación de bicicletas en las aceras, siendo este un espacio reservado con carácter exclusivo para el tránsito y estancia peatonal. Cuando la persona ciclista precise acceder a éstas y a cruces peatonales señalizados, deberá hacerlo desmontando de la bicicleta y transitando con ella de la mano hasta su destino o lugar de estacionamiento, actuando a todos los efectos como un peatón.

2. Se exceptúan de esta prohibición a menores de 12 años siempre que vayan a cargo de una persona adulta que circule a pie.

3. Las condiciones de circulación de las bicicletas en el resto de las zonas peatonales son las siguientes:

- a. Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones.
- b. Moderarán la velocidad, adecuándola a la de los peatones.
- c. Deberán desmontar la bicicleta o ciclo en el caso de alta densidad peatonal.
- d. No podrán circular a menos de 1,8 metros de las fachadas.
- e. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 metros respecto de los peatones.
- f. Podrán circular en ambos sentidos de la marcha.
- g. No podrán hacer maniobras que puedan afectar a la seguridad de los peatones.
- h. Podrán circular por las calles peatonales comerciales convenientemente señalizadas a tal efecto, fuera del horario de las actividades de carga y descarga.

4. Podrán circular sobre zonas peatonales en el recorrido imprescindible para alcanzar desde la calzada o carril bici, las zonas reservadas al aparcamiento de bicicletas, estaciones de servicio de la bicicleta pública, el acceso a vados o a los portales.

D. Normas de circulación en las calles residenciales y espacios compartidos con el peatón

1. En las zonas o áreas de prioridad residencial las bicicletas pueden circular observando las siguientes condiciones:

- a) Si está específicamente definida la banda de rodadura, se circulará por ella.
- b) Deberán respetar siempre la preferencia de los peatones, que pueden utilizar toda la zona de circulación. Mantendrán una distancia de separación mínima de 1,5 m respecto de los peatones.
- c) Podrán circular a máx. 20 km/h o velocidad inferior si está señalizada.



- d) Podrán circular en ambos sentidos de la marcha, salvo señalización específica que lo prohíba.
- e) Se deberá suspender la circulación de bicicletas, y las personas ciclistas deberán desmontar, en momentos de alta intensidad o aglomeración de circulación de personas:
 - Cuando no resulte posible mantener 1,5 m de distancia respecto a los peatones.
 - Cuando no resulte posible circular en línea recta durante 5 metros de forma continuada o no sea posible mantener el equilibrio sobre la bicicleta sin incrementar la velocidad con riesgo para los peatones.

2. En las sendas ciclables y demás espacios compartidos con el peatón las personas conductoras deberán:

- Respetar la preferencia de los peatones.
- Respetar el patrimonio natural y mobiliario urbano.
- No podrán circular por encima de parterres, áreas o zonas con vegetación.
- Respetarán la señalización y seguirán las vías ciclistas e itinerarios para bicicletas.
- En el interior de parques y jardines públicos urbanos, las bicicletas podrán circular por los caminos y viales cuya anchura sea suficiente para el paso seguro y compartido, en su caso, con los peatones, que gozarán de prioridad.

Artículo 3. Prioridades de paso para las personas ciclistas

1. Como regla general, y siempre que sus trayectorias se corten, las personas ciclistas tienen prioridad de paso para sus ciclos en la calzada y en el arcén, respecto de los peatones y animales, salvo en los casos enumerados en los artículos 65 y 66 del Reglamento General de Circulación, en que deberán dejarlos pasar, llegando a detenerse si fuera necesario.

2. Las personas conductoras de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor y ciclomotores:

- a. Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
- b. Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, y haya un/a ciclista en sus proximidades y su movimiento haga previsible una confluencia de trayectorias.
- c. Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

3. En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos.



4. Cuando circulen en grupo, las personas ciclistas serán consideradas como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos.

Artículo 4. Interacción entre bicicletas y vehículos a motor

1. Las personas conductoras de vehículos de motor que deban compartir la calzada con otras personas usuarias como ciclistas y conductoras de los VMP, cumplirán con lo establecido en la legislación vigente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.

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

a. Cuando estén circulando detrás de un ciclo, bicicleta o VMP, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que no podrá ser inferior a 5 metros.

b. No podrán realizar maniobras de acoso que, al no respetar las distancias de seguridad, al hacer uso de luces, claxon u otros, constituyan un intento de modificar la trayectoria o marcha dentro del carril de circulación o, impliquen un riesgo para la seguridad de la persona conductora.

c. Cuando pretendan adelantar, lo harán extremando las precauciones, ocupando parte o la totalidad del carril contiguo o contrario, y guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros entre el ciclo, bicicleta o VMP y el vehículo a motor. Cuando la calzada cuente con más de un carril de circulación por sentido será obligatorio el cambio completo de carril.

3. Las bicicletas podrán adelantar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En intersecciones reguladas por semáforo y en retenciones de tráfico podrán rebasar los vehículos que se encuentren detenidos, a efectos de la correcta utilización de las marcas de zona de espera adelantada.

Artículo 5. Otras normas de circulación de los ciclos y bicicletas

Como norma general se considerará prohibido:

a. Circular con el vehículo apoyado solo en una rueda, circular sujetándose a otros vehículos en marcha o efectuar maniobras bruscas, frenadas o derrapes que pongan en peligro la integridad física de las personas.

b. Soltar el manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra.

c. Circular zigzagueante entre vehículos o peatones. No obstante, al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de las bicicletas en la calzada durante la detención semafórica o retenciones, éstas podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar



- entre ellos hasta colocarse en una posición más adelantada y segura, o para acceder a zonas señalizadas junto a los semáforos a tal efecto.
- d. Circular utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
 - e. Circular utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación.
 - f. Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan su visión o incumpliendo las especificaciones técnicas y lo establecido normativamente sobre las dimensiones de peso y carga.
 - g. Circular con tasas de alcohol en el organismo superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o bajo los efectos de drogas o sustancias estupefacientes.

Artículo 6. Estacionamiento de bicicletas

Los estacionamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para éstas y los VMP. El aparcamiento por parte de otros vehículos distintos en el estacionamiento reservado a los mismos, aún sin la pertinente señal, acarrearán la sanción correspondiente.

Las bicicletas se estacionarán preferentemente en los espacios y elementos habilitados al efecto (aparcabicis, parkings subterráneos, etc.). Si no hay espacios disponibles en un radio de 50 metros, podrán sujetarse a vallas o señales de tráfico siempre que se garantice un espacio peatonal accesible de al menos 1,8 metros libre de obstáculos.

Está específicamente prohibido estacionar las bicicletas:

- a. En los elementos de regulación semafórica y del estacionamiento, incluidos los armarios, cajas de regulación, y otros que por sus características y destinatarios pudieran verse perjudicados en su funcionalidad o dañada su integridad.
- b. En elementos de mobiliario urbano, tales como bancos, soportes de alumbrado urbano, postes bus, marquesinas, etc.
- c. Árboles y elementos de jardinería.
- d. En los espacios habilitados para el estacionamiento de las bicicletas públicas de préstamo.
- e. En los elementos adosados a las fachadas.
- f. En construcciones o elementos informativos asociados a museos, edificios y otras construcciones históricas que puedan dañar o generar un impacto visual negativo.



- g. En zonas peatonales y de acceso a inmuebles donde obstaculicen el paso y las condiciones de accesibilidad de los peatones o vehículos.
- h. En zonas reservadas para la carga y descarga de mercancías en el horario dedicado a la actividad.
- i. Lugares reservados a otras personas usuarias y personas con movilidad reducida, invidentes y en rampas de acceso a sillas de ruedas.
- j. En las paradas de transporte público.
- k. En zonas de estacionamiento expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad, así zonas de acceso a centros o instalaciones públicas.
- l. En las salidas de emergencia de locales destinados a servicios de pública concurrencia, durante las horas de la actividad.
- m. En todos aquellos lugares de estacionamiento expresamente prohibidos para cualquier vehículo.

Artículo 7. Transporte de personas y carga en ciclos

1. En las bicicletas y demás ciclos se podrán transportar pasajeros, mascotas y carga si reúnen los requisitos técnicos para ello según su normativa específica y, siempre que el conductor/a sea mayor de edad.
2. Las bicicletas y demás ciclos podrán llevar remolques, semirremolques, caja delantera sobre dos ruedas u otros elementos que cumplan las especificaciones técnicas de la norma UNE-EN 15918:2012+A2:2017 o norma que la sustituya, para el transporte de personas, de carga y animales, respetando siempre el peso y uso que la empresa fabricante de dichos elementos y la normativa de aplicación estipulen.
3. En el caso de bicicletas y ciclos que, por su construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, cuando el conductor/a sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, menores de hasta 5 años en asientos adicionales que cumplan las especificaciones técnicas de la UNE-EN 14344:2005 o la que, en su caso, la sustituya. En todo caso dichas personas menores deberán llevar casco homologado.
4. El transporte de mascotas deberá hacerse en transportín debidamente anclado o con sujeción del animal para que no haya interferencias entre el conductor/a y el animal.
5. El transporte de personas o carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan:
 - Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
 - Comprometer la estabilidad del vehículo.
 - Ocultar dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.
 - La carga no podrá rebasar el ancho del remolque.



6. La circulación de las bicicletas y ciclos con remolques, semirremolques, caja delantera sobre dos ruedas u otros elementos debidamente certificados u homologados se llevará a cabo tanto en vías urbanas como en vías ciclistas, si así lo permite las dimensiones de la infraestructura ciclista. En caso de circular a velocidad anormalmente reducida, deberán hacerlo preferentemente por las vías ciclistas o de servicio en su caso.

Artículo 8. Abandono y retirada de ciclos y bicicletas

1. La retirada de bicicletas, VMP y ciclos de más de dos ruedas de las vías urbanas podrá realizarse en los siguientes casos:

- Cuando constituyan un peligro o dificulten la circulación de vehículos o personas, o el funcionamiento de algún servicio público.
- Cuando dañen o causen deterioro del mobiliario urbano.
- Cuando se presuma su abandono.

2. Se presumirá el abandono de éstos a los efectos de su retirada por los agentes de la autoridad, cuando permanezcan estacionados más de un mes en el mismo lugar o presenten desperfectos que impidan su uso (carentes de ruedas, con el mecanismo de tracción inutilizado, etc.).

3. En aquellos casos que, teniendo signos de abandono, dispongan de cualquier dispositivo o signo que permita la identificación de su titular, éste será requerido para que en el plazo de un mes lo retire del depósito, con la advertencia de que, en caso contrario, se procederá bien a su tratamiento como residuo sólido urbano o bien, a la recuperación para los usos que se estimen pertinentes.

4. Cuando no se haya podido identificar a su titular y no se haya reclamado su propiedad, una vez transcurridos 3 meses desde que la bicicleta, ciclos y VMP hayan sido depositados tras su retirada de la vía pública, se considerarán abandonados y se procederá bien a su tratamiento como residuo sólido urbano o bien, a la recuperación para los usos que se estimen pertinentes.

Artículo 9. Uso del casco

1. Será obligatorio el casco de protección debidamente homologado o certificado según la legislación vigente para las personas menores de 16 años, tanto conductoras como ocupantes de bicicletas y ciclos en general. Por razones de seguridad vial se recomienda su utilización a todas las personas conductoras y usuarias.

2. Las personas conductoras que desarrollen su actividad profesional circulando en bicicletas o ciclos, están obligados a utilizar adecuadamente abrochado casco de protección homologado o certificado en vías urbanas y travesías.

3. Las personas conductoras de bicicletas en competición y los ciclistas profesionales, ya sea durante los entrenamientos o en competición, se regirán por sus propias normas.



Artículo 10. Visibilidad y accesorios

1. Las bicicletas y las personas que las conducen deberán circular de modo que sean visibles en todo momento.
2. Deberán disponer así mismo, de todos los elementos necesarios para circular en la vía pública en adecuadas condiciones de seguridad vial:
 - a. Un sistema que permita moderar su velocidad y detener su movimiento.
 - b. Timbre, quedando prohibido el uso de otro aparato acústico diferente de este.
 - c. Luces y elementos reflectantes debidamente homologados para poder circular en condiciones nocturnas y/o de baja visibilidad:
 - Luz de posición delantera color blanco y trasera color rojo.
 - Para las bicicletas: catadióptricos trasero color rojo; y en pedales, dos por pedal, color amarillo auto.
 - Para el resto de los ciclos: catadióptricos traseros color rojo; laterales no triangulares color amarillo auto; y en los pedales, dos por pedal, color amarillo auto.
3. Las personas ciclistas facilitarán su visibilidad con alguna prenda o elemento luminoso o retrorreflectante, alertando de su presencia a otros conductores/as. Su uso será obligatorio entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.

CAPITULO II. VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)

Artículo 11. Definición

1. Se entiende por vehículo de movilidad personal (VMP) aquel vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad por diseño comprendida entre 6 y 25Km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de un sistema de auto-equilibrado.
2. Se excluyen de esta definición los siguientes vehículos:
 - Vehículos diseñados específicamente para circular fuera de las vías públicas o vehículos concebidos para competición.
 - Vehículos para personas con movilidad reducida.
 - Vehículos con una tensión de trabajo superior a 100 VCC o 240 VCA.



- Vehículos considerados juguetes, siendo tales los que su velocidad no sobrepase los 6Km/h.
- Vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados por las Fuerzas Armadas,
- Ciclos de pedales con pedaleo asistido (EPAC).
- Vehículos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

Artículo 12. Categorías

1. Los VMP se pueden categorizar desde un punto de vista técnico en cuanto a los requisitos a cumplir, en:

- VMP para transporte personal.
- VMP para transporte de mercancías u otros servicios.

2. Los vehículos de movilidad personal comercializados a partir del 24 de enero de 2024 deberán obtener el certificado para la circulación y su identificación conforme a lo establecido en el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, aprobado por la Resolución de 12 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico. Los vehículos comercializados con anterioridad a la citada fecha podrán circular sin necesidad de obtener el certificado hasta el 22 de enero de 2027.

3. Desde el ámbito de la legislación de tráfico, los VMP tendrán la consideración de vehículos y las personas que conducen los mismos, la de conductores y especialmente, en lo que se refiere a comportamientos prohibidos en esta normativa.

Artículo 13. Velocidad de los VMP

1. La velocidad máxima de los VMP en ningún caso podrá exceder los 25Km/hora. Sobrepasar esta velocidad facultará al agente de la autoridad encargada de la vigilancia del tráfico, para proceder a la inmovilización del VMP, al estudio técnico de velocidad, potencia y demás parámetros, así como la formulación de las correspondientes denuncias administrativas o acciones penales. En iguales términos se procederá en el supuesto que se detecte que se ha producido alteración o manipulación del VMP para sobrepasar la velocidad establecida.

2. El coste de la realización de las pruebas para las comprobaciones técnicas del VMP, serán satisfechas por el/la titular del vehículo en el supuesto de detectarse incumplimiento.

Artículo 14. Normas de circulación de los VMP en las vías ciclistas

Los VMP podrán circular por las vías ciclistas y en las mismas condiciones previstas para las bicicletas y ciclos del artículo 2A.



Artículo 15. Normas de circulación de los VMP en la calzada

1. La circulación de estos vehículos por la calzada exige, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2B para las bicicletas y demás ciclos, el cumplimiento de las siguientes normas:

- a. La persona usuaria deberá mantenerse erguida y en pie sobre el vehículo de movilidad personal, pudiendo circular sentada en aquellos VMP que dispongan de un sistema de auto-equilibrado que permita conducir el vehículo en una posición que la haga visible para el resto de los usuarios de la vía.
- b. Si para cruzar la calzada debe hacerlo por un paso peatonal, el conductor/a de un VMP deberá desmontar el vehículo y atravesarlo a pie, salvo que exista un paso para bicicletas debidamente señalizado.
- c. En la circulación en rotonda la persona usuaria tomará la parte de esta que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un VMP el resto de los vehículos reducirán la velocidad y evitarán cortar su trayectoria.
- d. Cuando un vehículo motorizado circule detrás de un VMP deberá mantener una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad a la que circule el VMP, que nunca será inferior a cinco metros.
- e. Los vehículos a motor que quieran adelantar a VMP deberán extremar las precauciones con objeto de evitar crear cualquier situación de peligro para éstos, debiendo ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario de la calzada, guardando una anchura de seguridad de al menos 1,5 metros, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril.
- f. La persona conductora de un vehículo de movilidad personal adecuará su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones.
- g. No se permitirá la circulación de dos conductores de VMP en paralelo dentro del mismo carril de circulación.
- h. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico en vía urbana, podrán sobrepasar los vehículos que se encuentren detenidos siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos.
- i. Se admite que los vehículos de movilidad personal traspasen las líneas de detención en los semáforos en los casos en que se establezca y se señalice una zona de espera avanzada.

Artículo 16. Prohibiciones

Se prohíbe la circulación de los vehículos de movilidad personal:

- a. Por las aceras y demás zonas peatonales.



- b. Por las vías urbanas cuyo límite de velocidad sea superior a 50km/h.
- c. Por carriles bus, reservados al transporte colectivo regular de viajeros.
- d. Por túneles urbanos.
- e. Por zonas ajardinadas y cualquier zona no expresamente autorizada para la circulación de estos vehículos en los jardines públicos municipales.
- f. Por travesías.
- g. Por vías interurbanas, salvo que se trate de vías ciclistas, carriles bici, carriles bici protegidos, pistas bici, sendas ciclables y vías en las que esté prohibida la circulación de vehículos de motor, siempre que no esté prohibido por la señalización.

Artículo 17. Edad y obligaciones generales

1. No podrán conducir vehículos de movilidad personal los menores de 16 años.
2. Los vehículos de movilidad personal serán de uso unipersonal y no podrán transportar viajeros.
3. Se deberá circular con la diligencia y precaución necesarias para evitar daños propios o ajenos, evitando poner en peligro al resto de personas que usen la vía.
4. Las personas que conducen vehículos de movilidad personal deberán utilizar siempre el brazo para advertir al resto de los usuarios de la vía acerca de las maniobras que vayan a efectuar.
5. Se prohíbe circular con dispositivos de telefonía móvil y auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, salvo en el caso de cascos dotados de dispositivos de comunicación que dispongan de la requerida homologación para tal fin, y en todo caso de forma condicionada a que se lleve a cabo un uso responsable en condiciones de seguridad vial tanto para quien utilice el vehículo como para otras personas.
6. Queda prohibida la circulación con tasas de alcohol en el organismo superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o con presencia de drogas en el organismo. Se respetarán en todo momento las normas generales de circulación y seguridad vial y el resto de normativa en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.
7. Los vehículos de movilidad personal deberán disponer de luces, timbre y elementos reflectantes homologados en los términos previstos en la normativa sectorial vigente.

Artículo 18. Uso del casco y otros elementos de visibilidad



1. Las personas que conducen vehículos de movilidad personal están obligados a utilizar adecuadamente abrochado casco de protección homologado.
2. Las personas conductoras de vehículos de movilidad personal facilitarán su visibilidad con alguna prenda o elemento luminoso o retrorreflectante, alertando de su presencia a otros usuarios de la vía. Su uso será obligatorio entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad.
3. Por razones de seguridad vial se recomienda el uso permanente de este tipo de prendas, así como el uso de calzado adecuado; no pudiendo ir sin calzado o con calzado excesivamente suelto.

Artículo 19. Seguro de responsabilidad civil

Las personas conductoras de VMP deberán disponer de la correspondiente garantía de responsabilidad civil mediante un seguro que cubra específicamente los posibles daños que puedan causar a terceros. El conductor del VMP deberá portar copia de la póliza en soporte papel o soporte informático.

Artículo 20. Estacionamiento y retirada de los VMP

1. Los VMP podrán estacionar en los espacios específicamente acondicionados para tal fin y en los mismos términos previstos para el aparcamiento de bicicletas.
2. El abandono y retirada se efectuará en las mismas condiciones que las establecidas para las bicicletas.

Artículo 21. Inmovilización de los VMP

1. La policía municipal podrán inmovilizar un VMP en los siguientes casos:
 - a) Si el vehículo de movilidad personal presentase deficiencias que constituyan un riesgo especialmente grave para la seguridad vial.
 - b) Si viajasen dos personas en el vehículo de movilidad personal.
 - c) Si la persona que conduce se negase a efectuar las pruebas de detección de alcohol o drogas o la circulación con tasas de alcohol en el organismo superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o con presencia de drogas en el organismo.
 - d) Si la persona conductora es menor de 16 años.
 - e) Si se carece del seguro obligatorio de responsabilidad civil.
 - f) Si no figura inscrito en el Registro de Vehículos de Movilidad Personal.
 - g) Si existen indicios racionales que pongan de manifiesto la posible manipulación de los instrumentos de control.



- h) Si existen indicios de que por sus características no puedan ser categorizados como VMP.
- i) Si circula por espacios reservados al uso exclusivo del peatón.
- j) Cuando se circulen entre el ocaso y la salida del sol, o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, sin llevar puesto al menos de un elemento luminoso o retrorreflectante.
- k) Cuando se circule sin utilizar el casco homologado debidamente abrochado o sin él.

2. En estos casos, apartados f, g y h, el/la agente actuante deberá hacer un informe en el que consten los elementos configurativos del vehículo como su potencia, su velocidad máxima, si cuenta o no con sistema de auto-equilibrado, y cuantas características sean necesarias para su clasificación.

Artículo 22. Registro de los VMP

1. El Ayuntamiento podrá crear un registro de VMP con la finalidad de reducir el comercio ilegal, evitar los extravíos o sustracciones, identificar a su responsable, facilitar su recuperación y cualquier otro supuesto en que sea necesaria la localización del titular.
2. La implantación del Registro de VMP será establecido mediante decreto de la concejalía con competencias delegadas en materia de tráfico y movilidad y su funcionamiento se adecuará a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal, así como las disposiciones que la desarrollan.
3. Los propietarios de los VMP deberán registrarlos obligatoriamente durante el primer año desde que el Ayuntamiento habilite dicho registro.
4. En todo caso, el registro de los vehículos de movilidad personal se ajustará a lo dispuesto por la normativa reguladora estatal en materia de tráfico.



CAPÍTULO III. ACTIVIDADES ECONOMICAS O PROFESIONALES DE CARACTER PRIVADO VINCULADAS CON LA MOVILIDAD CICLISTA Y LOS VMP

Artículo 23. Bicicletas, ciclos y VMP afectos a actividades económicas o profesionales de carácter privado

1. Las actividades económicas de carácter privado consistentes en el arrendamiento o sistemas compartidos de ciclos o VMP que conlleven un uso especial o privativo de las vías públicas, están condicionadas a la tramitación y obtención de la preceptiva autorización o concesión demanial, previa la correspondiente convocatoria pública en su caso.

2. Las personas conductoras que desarrollen su actividad económica o profesional circulando en bicicletas, ciclos o VMP, deberán:

- i. Utilizar adecuadamente abrochado casco de protección homologado o certificado.
- ii. Utilizar un chaleco reflectante de alta visibilidad de acuerdo con los requisitos de los equipos de protección individual, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad. Además del chaleco, en el supuesto de que se circule portando una bolsa o mochila de carga, éstas deberán contener elementos luminosos o retrorreflectantes garantizando, en todo caso, su adecuada visibilidad.
- iii. Tener contratado un seguro de responsabilidad que cubra, en cuantía suficiente, los daños a terceros que puedan ocasionar como consecuencia del uso de dichos vehículos.

Artículo 24. Circulación de bicicletas, ciclos y VMP de arrendamiento privado destinados a actividades de tipo turístico o de ocio

1. Cuando los vehículos de este tipo provengan de arrendamiento por persona física o jurídica que ejerza una actividad económica privada de tipo turístico o de ocio, deberán obtener previamente una autorización municipal en la que debe figurar el recorrido de las rutas autorizadas, el horario, lugar de estacionamiento y cuantas obligaciones se establezcan para garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías.

2. Deberán circular preferentemente por las vías ciclistas y solo por la calzada cuando no se disponga de las vías ciclistas.



3. En todo caso, y sin perjuicio de las obligaciones generales, se deberán cumplir además, las siguientes condiciones específicas:

- a. Los grupos no deberán circular ocupando toda la anchura de la vía ciclista ni detenerse en la vía ciclista de manera que la obstruyan.
- b. Es obligatorio en todo caso:
 - i. El uso del casco homologado o certificado por cada persona usuaria durante la conducción.
 - ii. La contratación, por las personas titulares de la actividad, de un seguro de responsabilidad civil que cubra, en cuantía suficiente, los posibles daños que pudieran ocasionarse a las personas usuarias y a terceros.
 - iii. Las personas titulares de la actividad deberán verificar que los ciclos y VMP estén en perfecto estado de funcionamiento y se ajusten en sus características, equipos, repuestos y accesorios a la normativa técnica aplicable.
- c. Las personas titulares de la actividad turística o de ocio velarán por que quienes utilicen los ciclos o VMP cumplan con las disposiciones establecidas en esta Ordenanza y dispongan de un nivel de habilidad mínimo que garantice su seguridad y la de otras personas y vehículos, debiendo cerciorarse de que conocer las rutas autorizadas y las condiciones de circulación para este tipo de vehículos.
- d. Las personas titulares de la actividad turística o de ocio deberán poner los medios necesarios para el cumplimiento de las condiciones de la autorización, dado que, en caso de su incumplimiento, serán ellos los responsables.

CAPITULO IV. CIRCULACION DE MONOPATINES, PATINES Y APARATOS SIMILARES SIN MOTOR

Artículo 25. Circulación de monopatines, patines y aparatos similares sin motor

1. Los patines, monopatines, patinetes o aparatos similares, todos ellos sin motor, transitarán:

- a. Por las zonas peatonales y por las calles residenciales debidamente señalizadas. En su tránsito, deberán acomodar su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso tendrán prioridad respecto de los peatones.
- b. En los parques públicos, por aquellos itinerarios en los que esté permitida la circulación de bicicletas. En ningún caso podrán transitar zonas ajardinadas.
- c. En los espacios específicamente habilitados al efecto.



2. Obligaciones generales:

- a. Serán de uso unipersonal y no podrán transportar a otras personas.
- b. Se deberá circular con la diligencia y precaución necesarias para evitar daños propios o ajenos, evitando poner en peligro al resto de personas.
- c. Se prohíbe circular con auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, salvo en el caso de cascos dotados de dispositivos de comunicación que dispongan de la requerida homologación para tal fin, y en todo caso de forma condicionada a que se lleve a cabo un uso responsable en condiciones de seguridad vial tanto para quien utilice el vehículo como para otras personas.
- d. Queda prohibida la circulación con tasas de alcohol en el organismo superiores a las establecidas en la normativa general de tráfico, o con presencia de drogas en el organismo. Se respetarán en todo momento las normas generales de circulación y seguridad vial y el resto de normativa en materia de tráfico, circulación y seguridad vial.
- e. Es obligatorio el uso de casco homologado o certificado en la circulación para las personas menores de 16 años de edad.
- f. Será obligatorio el uso de prendas o elementos reflectantes entre el ocaso y la salida del sol o en situaciones de escasa visibilidad de manera que permitan a los demás usuarios distinguirlos.
- g. Se prohíbe circular utilizando manualmente dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro sistema de comunicación.

CAPÍTULO V. CARRILES DE CIRCULACIÓN

Artículo 26. Carriles reservados a determinados vehículos o de uso preferente

1. Los carriles de circulación rodada son bandas longitudinales en que puede estar subdividida la calzada, delimitadas o no por marcas viales longitudinales, siempre que tengan una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas. Pueden ser de uso general; o reservarse para el movimiento exclusivo de cierto tipo de vehículos lo que les convierte en calzadas o plataformas reservadas; o de uso preferente no exclusivo.

2. El órgano municipal competente, tras el correspondiente análisis de la necesidad y viabilidad, podrá promover las actuaciones necesarias para dotar a las vías que lo permitan de uso reservado o preferente para el transporte público, los vehículos de movilidad activa y/o personal, para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones u otros que mejoren la eficiencia en la utilización de los servicios y espacios públicos. Estos carriles podrán ser fijos o de gestión dinámica y su regulación y control podrá



llevarse a cabo de forma convencional mediante señalización circunstancial, fija y/o aplicar tecnologías de sistemas inteligentes de transporte.

3. En los casos de infraestructura para ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal podrá implantarse la línea de detención adelantada en las intersecciones reguladas por semáforos.

Artículo 27. Requisitos para la implantación, modificación o supresión de carriles de uso reservado o de uso preferente.

1.La implantación o modificación de carriles reservados al uso de determinados vehículos que supongan un cambio sustancial del tráfico rodado en las zonas afectadas por implicar una restricción sustancial del derecho de la generalidad de las personas usuarias de las vías urbanas, requerirá la aprobación de la correspondiente ordenanza municipal. En este caso, por Decreto de la Alcaldía o de la Concejalía de Movilidad en quien delegue se implementará su señalización y medidas complementarias instrumentales según la normativa aplicable en materia de control del tráfico.

2.Por Decreto de la Alcaldía o de la Concejalía de Movilidad en quien delegue, atendiendo al contenido del estudio de movilidad referido en el apartado 4, se podrá resolver:

a) La aprobación o modificación de carriles de uso reservado a determinada tipología de vehículos cuando no se produzca el efecto indicado en el apartado 1 de este artículo.

b) La aprobación o modificación de carriles de uso preferente (no exclusivos)

c) La supresión de carriles de uso preferente o de uso reservado cuando reviertan al uso general de la vía pública.

3.Los decretos referidos en el apartado anterior se publicarán en la página web del Ayuntamiento.

4.La implantación, modificación o supresión de carriles especiales de uso reservado o preferente para el transporte público, los vehículos de movilidad activa y/o personal, para vehículos de alta ocupación o de cero emisiones u otros que mejoren la eficiencia en la utilización de los servicios y espacios públicos, requerirá de la confirmación de su viabilidad por parte de un estudio previo de movilidad con el contenido mínimo siguiente:

- a. Características de las vías y entorno seleccionados.
- b. Justificación de la necesidad y conveniencia mediante el aporte de los datos, planos, imágenes e indicadores obtenidos del viario del entorno y referido a todos los modos de transporte implicados.
- c. Alternativas y escenarios evaluados con la justificación y desarrollo de la óptima.
- d. Acreditación de la mejora en el balance global de la actuación con la evolución de las variables implicadas y, con ello, de la eficiencia de la utilización de los recursos y espacios públicos.



5. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo y en el resto de la normativa que resulte aplicable, así como en el contenido de los actos administrativos dictados en ejecución de la misma, se consideran debidamente implantados los siguientes carriles de uso reservado existentes y señalizados en las siguientes vías:

Vías	Vehículos reservados al carril
Plaza de Poniente.	BUS, TAXI Y MOTOS
Plaza de la Rinconada.	BUS, TAXI Y MOTOS
Calle Cebadería.	BUS, TAXI Y MOTOS
Calle Especería.	BUS, TAXI Y MOTOS
Plaza del Ocho.	BUS, TAXI Y MOTOS
Calle Vicente Moliner.	BUS, TAXI Y MOTOS
Plaza de Fuente Dorada.	BUS, TAXI Y MOTOS
Calle Cánovas del Castillo.	BUS, TAXI, MOTOS, BICIS, CyD Y VADOS AUTORIZADOS
Calle Fray Luis de León (entre las calles Cánovas del Castillo y López Gómez).	BUS, TAXI, MOTOS, BICIS, CyD Y VADOS AUTORIZADOS
Plaza de España.	BUS, TAXI Y MOTOS
Calle Miguel Íscar.	BUS, TAXI Y MOTOS
Plaza de Zorrilla.	BUS, TAXI Y MOTOS
Calle María de Molina (entre la plaza de Zorrilla y la calle Doctrinos).	BUS, TAXI Y MOTOS
Calle Doctrinos (entre la calle María de Molina el paseo de Isabel la Católica).	BUS, TAXI Y MOTOS
Paseo de Isabel la Católica (entre calles san Ildefonso y Encarnación).	BUS, TAXI Y MOTOS
Paseo de Zorrilla (entre calle San Ildefonso y la Plaza de Doctor Quemada)	BUS, TAXI Y MOTOS

CAPITULO VI. RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 28. Infracciones y sanciones

1. Las acciones y omisiones contrarias a lo establecido en esta Ordenanza y no previstas específicamente como infracciones en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad vial, y sus Reglamentos de desarrollo vigentes en cada momento, se califican como infracciones leves, atendiendo a lo dispuesto en el Título XI de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local.



Tendrán la consideración de infracciones graves aquellas conductas que causen daños a bienes o pongan en peligro la integridad de las personas o constituyan la reiteración de una infracción leve cometida en el plazo de un año.

Tendrán la consideración de infracciones muy graves, siempre que no sean constitutivos de ilícitos penales, aquellas acciones y omisiones que provoquen daños en la integridad físicas de las personas o consistan en la reiteración de una infracción grave cometida en el plazo de un año.

2. Las infracciones a esta Ordenanza no contempladas en la normativa sectorial estatal calificadas como leves, serán sancionadas con apercibimiento o multa de 100 €, las graves con multa de 200 € y las muy graves con multa de 500 €.

Artículo 29. Procedimiento Sancionador

El procedimiento a seguir en la materia regulada en la presente Ordenanza será el establecido en el 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, resultando de aplicación en lo no previsto en éste, la Ley 39/2015 de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, así como lo previsto en el Reglamento municipal de Tráfico, Aparcamiento y Seguridad Vial (B.O.P. 22 febrero de 1993).

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Queda derogada expresamente la Ordenanza reguladora de la Movilidad en Bicicleta en el Término Municipal de Valladolid (BOPVA de 21 de marzo de 2015).

Quedan derogadas expresamente la Ordenanza municipal para establecer determinados carriles de uso restringido en la Ciudad de Valladolid (BOPVA de 15 de noviembre de 2023) y la Ordenanza municipal para establecer determinados carriles bici y carriles bus taxi en la ciudad de Valladolid (BOPVA de 13 de julio de 2022).

Quedan derogadas o modificadas por esta ordenanza todas aquellas disposiciones municipales de carácter general que contradigan o se opongan a lo dispuesto en ésta.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente ordenanza entrará en vigor al día siguiente de su publicación oficial en el Boletín Oficial de la Provincia de Valladolid.



ANEXO I. DEFINICIONES

1. Tipología de vías públicas:

Vía pública: infraestructura vial de dominio público y de uso común destinada, por disposición de la Administración, al libre tránsito de vehículos y personas

Calzada: parte de la vía pública dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

Carril: banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Carril, vía o plataforma reservada: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso exclusivo de determinados vehículos.

Carril, vía o plataforma de uso preferente: infraestructura para el transporte terrestre reservada al uso preferente (no exclusivo) de determinados vehículos.

Zona peatonal: parte de la calle, elevada o delimitada de otra forma, reservada al tránsito y estancia prioritarios de los peatones. Se incluyen en esta definición las aceras, plazas, bulevares, paseos, andenes y demás zonas similares.

Zona con plataforma única de calzada y acera: zona especialmente diseñada y acondicionada para favorecer el tránsito peatonal. En ella el peatón goza de prioridad de paso en cualquier punto de la calzada. En estas zonas se reduce al mínimo la señalización horizontal y vertical.

Carril: banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Acera: zona longitudinal de la carretera elevada o no, destinada al tránsito peatonal.

2. Tipología de ciclos y VMP:

Ciclo: vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente, por la energía de la persona o personas que están sobre el vehículo en particular, mediante pedales. Se incluyen en esta definición los ciclos de pedaleo asistido.

Bicicleta: ciclo de dos ruedas.

Bicicletas de pedales con pedaleo asistido: bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, cuya potencia disminuya progresivamente antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 Km/h o cuando el conductor deje de pedalear.



Ciclo de carga: ciclo impulsado por el pedaleo de la persona conductora, con el apoyo en ocasiones de un sistema eléctrico de pedaleo asistido, con 2 o más ruedas diseñado para el transporte de los elementos para los que han sido diseñados, en general, personas, mascotas o mercancías.

Vehículo de Movilidad Personal (VMP): vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad por diseño comprendida entre 6 y 25Km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de un sistema de auto-equilibrado.

Vehículo para personas con movilidad reducida: vehículo cuya tara no sea superior a 350Kg. y que, por construcción, no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45KM/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física). En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipará a los ciclomotores de tres ruedas.

3. Tipología de las infraestructuras ciclistas:

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:

1. **Carril-bici:** vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
2. **Acera-bici:** vía ciclista señalizada sobre la acera.
3. **Carril-bici protegido o segregado:** carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
4. **Pista-bici:** vía para ciclistas, segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
5. **Senda ciclable o camino verde:** vía para peatones y/o ciclistas, segregada del tráfico motorizado, que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.
6. **Vías ciclistas que discurren por la calzada:**
 - a. **Ciclo calle o ciclo vía:** calle con un único carril, destinada al uso preferente de la bicicleta, y cuya velocidad máxima permitida al tráfico general es de 30km/h.
 - b. **Ciclo carril:** carril de circulación destinado al uso preferente de la bicicleta en una calle que dispone de al menos dos carriles en el mismo sentido, cuya velocidad máxima permitida al tráfico general es de 30km/h.

