

Desde ASCIVA queremos hacer varias propuestas para la nueva ordenanza ciclista:

- Se permitirá la circulación de bicicletas por calles de prioridad peatonal, salvo que se prohíba explícitamente en calles concretas (por ejemplo, en C/Santiago en horario comercial). La circulación deberá realizarse respetando la velocidad permitida y siempre que no existan aglomeraciones.
- El transporte de pasajeros/as estará permitido, siempre que la bicicleta esté homologada para dicho propósito. Esto incluye bicicletas de carga adaptadas para pasajeros y personas con movilidad reducida, así como el uso de carritos homologados para niñas/os.
- De acuerdo con la nueva normativa de la DGT, se permitirá la circulación de bicicletas en ambos sentidos en: calles peatonales, calles residenciales, calles de plataforma única y calles con un solo carril y una limitación de velocidad de 30 km/h, salvo que se indique explícitamente lo contrario.
- La definición de bicicleta se ampliará para incluir vehículos de movilidad personal (VMP) eléctricos, siempre que estén homologados y limitados a 25 km/h.

Dichas propuestas aparecen en rojo, en el texto actual de la ordenanza, con mayor detalle:

ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE VALLADOLID

Artículo 1.- Normas generales.

1.- Como norma general las bicicletas circularán obligatoriamente por la calzada, permitiéndose la circulación en paralelo, especialmente en el viario incluido dentro de las “ZONA a 30” y del señalizado como “Calle residencial” mediante señal S-28 y que conlleva la limitación de velocidad a 20 Km/h.

2.-Las bicicletas circularán obligatoriamente por los carriles reservados para bicicletas cuando estén debidamente señalizados mediante la señal R-407 a, respetando la señalización, ordenación del tránsito y las normas de prioridad de paso previstas para el resto de usuarios de la vía.

3.- Las bicicletas también podrán circular, excepto en momentos de aglomeración peatonal y siempre respetando la prioridad de los peatones, por:

Los arcones, en su caso. Parques públicos. **Las calles de prioridad peatonal y calles de coexistencia (calles residenciales y calles de plataforma única) en ambos sentidos, salvo que se prohíba explícitamente (por ejemplo, en ciertos horarios). En cualquier caso,** adaptando la velocidad y condiciones de circulación al entorno y al resto de los usuarios. Sobre aceras y zonas peatonales para el recorrido imprescindible para alcanzar **desde la calzada o carril bici** un aparcá-bicis o zonas reservadas **al aparcamiento de bicicletas, puesto del servicio municipal de préstamo de bicicletas, o acceso a vados o portales donde resida el o la ciclista,** especialmente cuando exista una señal de entrada

prohibida excepto para “acceso a vados autorizados”. **Igualmente, se permitirá la circulación en sentido inverso desde los elementos indicados hasta la calzada.**

4.- A los efectos expresados en este artículo, se entenderá que hay aglomeración cuando no sea posible conservar 1 metro de distancia entre la bicicleta y los peatones que circulen, o circular en línea recta 5 metros de manera continuada y preferentemente por el centro de la vía.

5.- Los ciclistas que circulen por la calzada, lo harán preferentemente por los carriles más próximos a las aceras, pudiendo ocupar la parte central de éstos, y gozarán de las prioridades de paso que tienen los vehículos según las vigentes normas de tránsito. En el caso de giro autorizado a la izquierda, los ciclistas podrán hacer uso de los carriles de giro que sean procedentes.

6.- Cuando el carril reservado a las bicicletas esté situado en la calzada, los peatones lo podrán cruzar, pero no lo podrán ocupar ni caminar. Fuera de los pasos peatonales convenientemente señalizados, la preferencia de paso es de las bicicletas.

7.- Los carriles bici implantados en la acera deberán estar perfectamente señalizados, extremando las precauciones los ciclistas y no pudiendo superar la velocidad de 10 Km/h.

8.- En ningún caso las bicicletas podrán circular por los carriles reservados a los vehículos del operador del transporte público urbano colectivo de la ciudad.

Artículo 2.- Prioridad de paso de ciclistas.

1.- Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:

Quando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.

Quando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, haya un ciclista en sus proximidades y su movimiento haga previsible una confluencia de trayectorias.

Quando circulando en grupo, el primer ciclista haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

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

Artículo 3.- Interacción entre bicicletas y vehículos a motor.

1.- Los conductores de vehículos motorizados que tengan que adelantar a un ciclista lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación, si procede o dejando un espacio lateral mínimo de 1,5 metros entre la bicicleta y el vehículo. Los conductores de vehículos motorizados, cuando estén circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional que nunca podrá ser

inferior a 3 metros.

2.- Los vehículos a motor y ciclomotores no podrán circular, estacionar ni detenerse en los carriles reservados para bicicletas

Artículo 4.-Otras normas en la circulación de bicicletas.

1.- Como norma general se considerará prohibido:

Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda. Transportar a otra persona, excepto **que la bicicleta esté diseñada y homologada para dicho propósito, incluyendo bicicletas de cargo adaptadas para llevar pasajeros o personas con movilidad reducida**. Soltar el manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra. Cogerse a otros vehículos para ser remolcados. 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, **estas** 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 **las** zonas señalizadas junto a los semáforos a tal efecto. Circular utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.

2.- Las bicicletas llevarán un timbre que harán sonar para advertir a otras personas de su presencia a fin de garantizar la seguridad de ambos y cuando circulan de noche dispondrán de luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales debidamente homologados que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.

3.- Las bicicletas podrán llevar remolque, homologado, para el transporte de **personas**, animales o mercancías, ~~circulando de día~~ sin disminución de la visibilidad, **debiendo usar luces rojas de noche en el remolque de manera que este sea visible, a mayores de las indicadas para la bicicleta**, y a velocidad moderada, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad. **En el caso del transporte de personas, el número y características de los pasajeros deberá atender a las características particulares para las que el remolque ha sido diseñado y homologado.**

4.- Los ciclistas, con independencia de los dispositivos luminosos exigidos para la bicicleta, preferentemente de noche, facilitarán su visibilidad con prendas claras o señalización específica: chalecos y/o bandas reflectantes, alertando de su presencia a otros conductores que circulen detrás de sus bicicletas.

5. Los ciclistas podrán circular en ambos sentidos en calles de prioridad peatonal, calles de coexistencia y calles con un único carril de circulación limitadas a 30 Km/h (calles residenciales, calles de plataforma única y calles 30), salvo que se prohíba explícitamente (por ejemplo, en ciertos horarios, o calles en las 30 que se considere peligrosa la circulación en ambos sentidos).

Artículo 5.-Estacionamiento de bicicletas.

1.-Los estacionamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para éstas, recomendándose su correspondiente y adecuada señalización vertical. El aparcamiento por parte de otros vehículos distintos a bicicletas en el estacionamiento reservado a las mismas, aún sin la pertinente señal, acarrearán la sanción correspondiente.

2.-Las bicicletas se estacionarán en los espacios y elementos habilitados al efecto; cuando esto no sea posible y no exista un estacionamiento de bicicletas en un radio aproximado de 50 metros o estos estén llenos, podrán estacionar en las aceras, áreas peatonales y paseos siempre que éstos dispongan de una anchura mínima de 3 metros y se mantenga un espacio libre mínimo de 1,8 metros una vez amarrada la bicicleta al elemento circunstancial de estacionamiento.

Está específicamente prohibido estacionar las bicicletas:

En los elementos de regulación semafórica y del estacionamiento, incluidos los armarios y cajas de regulación, soportes de señalización y otros que por sus características y destinatarios pudieran verse perjudicados en su funcionalidad o dañada su integridad. Ante zonas donde haya reserva de carga y descarga en la calzada en horario dedicado a la actividad. En zonas de estacionamiento para personas con discapacidad. En zonas de estacionamiento expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad, centros o instalaciones públicas. Ante las salidas de emergencia de locales destinados a establecimientos de pública concurrencia, durante las horas de actividad. En paradas de transporte público. En pasos para peatones. En los espacios habilitados para el estacionamiento de las bicicletas públicas de préstamo. En los elementos adosados a las fachadas En construcciones o elementos informativos asociados a museos, edificios y otras construcciones históricas que puedan dañar o generar un impacto visual negativo.

Artículo 6.-Abandono de bicicletas.

En cuanto al abandono y a la retirada de vehículos se aplicará a las bicicletas, especialmente cuando causen deterioro del patrimonio público por encontrarse amarradas a lugares donde está específicamente prohibido hacerlo. Se considera una bicicleta abandonada, aquella que presente deterioro que impida su uso.

Antes de su retirada, el Ayuntamiento o la Policía Local deberán avisar en el propio vehículo que se considera que la bicicleta está abandonada y procederá a recogerla. El tiempo transcurrido entre el aviso y la retirada no podrá ser inferior a 48 horas. Así mismo, se procederá a colocar una pegatina horizontal en el suelo indicando que la bicicleta ha sido retirada por la grúa y en qué sitio permanece.

Tendrán la consideración de bicicletas y ciclos abandonados, a los efectos de su retirada por las autoridades competentes, aquellas bicicletas y ciclos presentes en la vía pública faltas de ruedas, con el mecanismo de tracción inutilizado o cuyo estado demuestre de manera evidente su abandono.

Artículo 7.-Menores de 16 años.

Los conductores de bicicletas menores de 16 años llevarán siempre puesto un caso homologado.

ANEXO. DEFINICIONES.

[...]

Bicicleta: Vehículo de dos ruedas accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas. Las bicis que estén plegadas se considerarán, a todos los efectos, como un bulto de equipaje. También se consideran bicicletas las de pedaleo asistido, **así como patinetes eléctricos y otros VMPs eléctricos limitados a 25 Km/h, y homologados.**

[...]