

## Definiciones

**Acera-Bici:** Vía ciclista señalizada sobre la acera, distinguiéndose dos partes diferenciadas, una acera y otra vía ciclista señalizada.

**Carril Bici:** Carril Reservado para la circulación de las bicicletas

**Itinerarios ciclistas señalizados en zonas peatonales:** Espacio acondicionado para la circulación de bicicletas en una zona peatonal y que debe disponer de señalización horizontal o vertical, o ambas. En estos itinerarios, tiene preferencia el peatón.

**Automóvil privado:** Medio de transporte de las personas que no es de titularidad pública y cuyo uso se circunscribe al ámbito particular

El lio mayor desde el punto de vista normativo es no emplear las definiciones de la **Ley sobre Tráfico**, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial (19/2001), que podéis ver a la izquierda, y además “inventar” un nuevo concepto: **ITINERARIO CICLISTA**.

En el artículo 4 de la **Ordenanza** que nos ocupa podemos leer, entre otras definiciones, las que figuran a la izquierda, que como veis son muy ambiguas.

Pero por otro lado dichos conceptos quedan contradictoriamente redefinidos dentro de la misma ordenanza (**y de ahí la mayor parte de la confusión**), como se puede ver en el **“Artículo 45. Aceras-Bici. En los itinerarios marcados en aceras y zonas peatonales, denominadas aceras-bici, los ciclistas circularán dentro de la banda señalizada[...].”**

**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.

A lo largo de todo el articulado vemos cómo van chorreando utilizaciones ambiguas, cuando no contradictorias, de las definiciones establecidas en el artículo 4. Así, podemos ver un uso totalmente “versátil” y por consiguiente confuso del concepto de “calle peatonal” en los artículos 22, 27.6 y 65.3.c. En ellos se utilizan un tanto a lo loco, para referirse a calle peatonal de uso compartido, las siguientes expresiones: zonas de prioridad peatonal, itinerarios peatonales mixtos y/o de coexistencia, calles peatonales y/o de coexistencia.

**Artículo 22.** [...] Los **itinerarios peatonales mixtos o de coexistencia** son aquellos en los que, por la baja densidad del tráfico rodado, es compatible su utilización sin conflictos por los vehículos, bicicletas y por los peatones.[...]

**Artículo 27.** Las limitaciones de circulación que se establezcan en las **zonas de prioridad peatonal y/o residencial** no afectarán a los siguientes vehículos: [...] 6. A las **bicicletas que accedan a las zonas peatonales y/o residenciales cuando esté establecido un uso compartido** o a las **bicicletas conducidas a pie**.

**Artículo 65.3** [...] c) **Calles peatonales y/o de coexistencia:** Vías de la ciudad destinadas al tránsito exclusivo de peatones o de forma mixta de peatones y movimiento de carga y descarga, en determinadas horas del día.

## Sobre la circulación en Bicicleta por la ciudad. Título IV. Capítulo I

### Ordenanza

43.2. [...] Si no disponen de carriles o aceras bici reservados a las bicicletas u otra parte de la vía permitida para ellas, lo harán por la calzada, **preferentemente por el carril derecho**.

43.3. En los parques públicos y zonas peatonales y/o residenciales, las bicicletas circularán por los itinerarios para ellas señalizados. En todo caso, los peatones gozarán siempre de preferencia.

No obstante las bicicletas al utilizar los parques públicos o zonas de prioridad peatonal, deberán:

- a) Respetar la preferencia de los peatones en ellos.
- b) La velocidad de circulación deberá adecuarse en todo caso a la mayor o menor presencia de peatones, incluso siendo las bicicletas conducidas a pie.
- c) No se realicen maniobras temerarias o en zig-zag, que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

43.4. Los menores de diez años podrán circular por las aceras en bicicleta, al cargo de una persona mayor de edad, a condición de hacerlo al mismo paso que los peatones, y sin causar molestias a éstos.

43.5. Las bicicletas podrán circular por las **zonas 30 y 20** y por las calles residenciales, salvo prohibición expresa.

45. **Aceras-bici.** En los itinerarios marcados en aceras y zonas peatonales, denominados aceras-bici, los ciclistas circularán dentro de la banda señalizada. La velocidad máxima será de 10 km/h, y los peatones tendrán siempre prioridad en los cruces. Los ciclistas deberán dejar una distancia de seguridad de 1,5 metros al cruzarse con el peatón en las intersecciones.

Cuando se efectúe un cruce de calzada, siempre que no existan pasos específicos para bicicletas paralelos a los pasos de peatones, los ciclistas deberán apearse de la bicicleta y cruzarán los pasos de peatones conduciendo la bicicleta a mano.

### Comentario

Por un lado está la indefinición anteriormente expuesta y por otro cuestiones más de fondo.

Consideramos que en la frase final del artículo 43.2 donde dice “preferentemente por el carril derecho” debiera decir **“ocupando la parte del carril que sea necesaria para garantizar su seguridad”**. Además, atendiendo a las necesidades de ciclistas deportivos, debiera añadirse el siguiente párrafo **“En cualquier caso las bicicletas podrán ir por la calzada aunque en las proximidades haya una acera o carril bici”**.

**Nosotros diferenciamos a las zonas peatonales de los parques**, así en el Art. 43.3 habla de la posibilidad de circular en bicicleta por parques y zonas residenciales por los itinerarios para ellas señalizados, pero no conocemos la intención municipal de establecer estos. Respecto a los parques consideramos posible el uso compartido teniendo en cuenta la preferencia peatonal en todo momento y la restricción en la velocidad del ciclista. Hay sentencia del TSJ Andalucía favorable a la bici en la acera. En todo caso, no cuestionamos los apartados a), b) y c) de este artículo que quedarían como están.

Proponemos subir de 10 a 12 la edad límite y suprimir la obligación de circular a paso de peatón dada la dificultad de hacerlo en el caso de niños pequeños. También sería interesante saber si los mayores que les acompañen pueden ir en bici por la acera. Típico paseo familiar.

Solicitamos la **eliminación**, por evidente, de este apartado. O su sustitución por el que proponemos.

Tras las modificaciones de las definiciones propuestas con anterioridad, en especial del Art.45, procede elevar la velocidad en las aceras-bici a **20Km/h** (igual que en las otras vías ciclistas) y dejar los 10 Km/h sólo para los itinerarios ciclistas por zonas peatonales. Y de paso **eliminar ese misterioso 1,5 m** (las trayectorias son perpendiculares, no paralelas) de ¿distancia de seguridad? Cuando habla del cruce con calzada de una acera-bici, parece una sinrazón que haya que bajarse de la bici (además de que en La Ley de Tráfico da prioridad al ciclista que circule por una vía ciclista) y **proponemos por tanto la eliminación de ese último párrafo**

### Nuestra propuesta

43.2. [...] Si no disponen de carriles o aceras bici reservados a las bicicletas u otra parte de la vía permitida para ellas, lo harán por la calzada, **ocupando la parte del carril que sea necesaria para garantizar su seguridad**  
**En cualquier caso las bicicletas podrán ir por la calzada aunque en las proximidades haya una acera o carril bici.**

43.3. En los zonas peatonales y/o residenciales las bicicletas podrán circular salvo que esté expresamente prohibido y señalizado. Si se establecieran en estas zonas, itinerarios señalizados para circular bicicletas, lo harán por ellos.

En los parques se permitirá el uso de las bicicletas.

Tanto en parques como en zonas peatonales y/o residenciales las bicicletas deberán:

- a) Respetar la preferencia de los peatones en ellos.
- b) La velocidad de circulación deberá adecuarse en todo caso a la mayor o menor presencia de peatones, incluso siendo las bicicletas conducidas a pie.
- c) No se realicen maniobras temerarias o en zig-zag, que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

43.4 Los **menores de doce años** podrán circular por las aceras en bicicleta, al cargo de una persona mayor de edad, y sin causar molestias a los peatones.

43.5 Las bicicletas gozarán de prioridad de paso sobre los vehículos a motor en zonas 20 y 30 y calles residenciales

### 45 - Aceras-bici e itinerarios ciclistas

a) En las aceras-bici, los ciclistas circularán dentro de la banda señalizada. La velocidad máxima será de 20 km/h, y los peatones tendrán prioridad en los cruces y pasos de peatones señalizados.

b) En los itinerarios ciclistas señalizados en las zonas peatonales la velocidad máxima será de 10 km/h y los peatones tendrán siempre la prioridad.

c) En las aceras se podrán establecer itinerarios ciclistas señalizados cuando las circunstancias urbanísticas garanticen la seguridad de los peatones.

# ORDENANZA

[...]

## TITULO IV: BICICLETAS Y OTROS VEHICULOS SIN MOTOR CAPITULO I: BICICLETAS

### Artículo 43 - Normas de circulación de las bicicletas

1. Las bicicletas están sujetas a la normativa vigente sobre tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial.

2. Las bicicletas podrán circular por las aceras, andenes y paseos si en ellos existe un carril bici o acera bici especialmente reservado y señalizado para su circulación, no obstante los peatones gozarán de preferencia de paso en las intersecciones señalizadas que pudieran existir.

Si no disponen de carriles o aceras bici reservados a las bicicletas u otra parte de la vía permitida para ellas, lo harán por la calzada, preferentemente por el carril derecho.

3. En los parques públicos y zonas peatonales y/o residenciales, las bicicletas circularán por los itinerarios para ellas señalizados. En todo caso, los peatones gozarán siempre de preferencia.

No obstante las bicicletas al utilizar los parques públicos o zonas de prioridad peatonal, deberán:

a) Respetar la preferencia de los peatones en ellos.

b) La velocidad de circulación deberá adecuarse en todo caso a la mayor o menor presencia de peatones, incluso siendo las bicicletas conducidas a pie.

c) No se realicen maniobras temerarias o en zig-zag, que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

4. Los menores de diez años podrán circular por las aceras en bicicleta, al cargo de una persona mayor de edad, a condición de hacerlo al mismo paso que los peatones, y sin causar molestias a éstos.

5. Las bicicletas podrán circular por las zonas 30 y 20 y por las calles residenciales, salvo prohibición expresa.

6. Las bicicletas, para circular por las vías urbanas, deberán estar dotadas de los sistemas, dispositivos y elementos homologados según establece la legislación vigente.

7. Por motivos de seguridad, es recomendable que los conductores y en su caso los ocupantes autorizados de bicicletas, empleen el casco de protección en los desplazamientos por las vías urbanas, con las excepciones reglamentarias vigentes.

8. Se prohíbe a los usuarios de bicicletas, agarrarse a los vehículos en marcha.

### Artículo 44- Vías ciclistas

Las vías ciclistas, segregadas físicamente del resto del tráfico de vehículos y de las zonas destinadas a peatones y vehículos, únicamente podrán ser utilizadas por personas en bicicleta o en patines o monopatines. La velocidad en estas vías no podrá exceder de veinte (20) km/h.

### Artículo 45 - Aceras-bici

En los itinerarios marcados en aceras y zonas peatonales, denominados aceras-bici, los ciclistas circularán dentro de la banda señalizada. La velocidad máxima será de 10 km/h, y los peatones tendrán siempre prioridad en los cruces. Los ciclistas deberán dejar una distancia de seguridad de 1,5 metros al cruzarse con el peatón en las intersecciones.

Cuando se efectúe un cruce de calzada, siempre que no existan pasos específicos para bicicletas paralelos a los pasos de peatones, los ciclistas deberán apearse de la bicicleta y cruzarán los pasos de peatones conduciendo la bicicleta a mano.

### Artículo 46 - Utilización de remolques o semirremolques

Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, tanto de día como de noche, para el transporte de objetos o mercancías y de niños/as, en dispositivos certificados u homologados y con las limitaciones reglamentariamente establecidas.

Además, cuando el conductor sea mayor de edad, podrá transportar a un menor de hasta siete años en sillas acopladas a las bicicletas, debidamente certificadas u homologadas.

### Artículo 47 - Registro de bicicletas

El Ayuntamiento de Burgos dispondrá de un registro municipal de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de prevenir los robos o extravíos de las mismas y facilitar su localización a los propietarios.

En dicho registro podrán ser registradas las bicicletas que dispongan de número de serie y en su defecto este se establecerá por registro municipal.

Podrán registrar las bicicletas las personas mayores de edad a su nombre o por su representante en caso de menores de edad, aportando los siguientes datos:

a) Nombre y apellidos del titular

b) Domicilio y teléfono de contacto

c) Número de documento de identidad

d) Número de serie de la bicicleta o número de registro identificador

e) Marca, modelo y color de la bicicleta.

Al inscribir la bicicleta en el Registro municipal, el titular podrá hacer constar si dispone de aseguramiento voluntario.

### Artículo 48 - Dispositivos de seguridad

El Ayuntamiento de Burgos podrá implantar medidas de seguridad que contribuyan a la seguridad y comodidad de los ciclistas, no solo en las vías ciclistas y en las aceras bici, sino también estableciendo:

a) Vías ciclistas en dirección opuesta a la del tráfico motorizado.

b) Plataformas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas.

c) Diferenciación de la calzada con bordillos auxiliares.

d) Señalización horizontal y vertical que facilite la seguridad de los peatones y de los ciclistas.

e) Semáforos para bicicletas.

f) Reflectores en el suelo donde no existan otros elementos de iluminación.

g) Vías de coexistencia de peatones-ciclistas.

### Artículo 49 - Aparca bicicletas

Las bicicletas utilizarán, de existir en las proximidades, los elementos habilitados para su aparcamiento. Estos se ubicarán en la vía pública, procurando un diseño uniforme, identificables como tales por los usuarios y dotándoles de la señalización vertical correspondiente. Estos no podrán ser utilizados por otros vehículos (motos, ciclomotores)

[...]

## TITULO VI: LIMITACIÓN A LOS USOS DE LA VÍA PÚBLICA CAPITULO IV: RESERVAS DE APARCAMIENTO

[...]

### Artículo 113 - Aparcamiento de bicicletas

1. Los aparcamientos en la vía pública para las bicicletas podrán ubicarse tanto a nivel de la calzada, como en plataforma de acera y espacios peatonales. El Ayuntamiento de Burgos determinará los lugares de la vía pública en los que se ubicarán los aparcas bici.

2. Queda prohibido, de forma general, el uso de mobiliario urbano con el fin de inmovilizar una bicicleta.

3. En caso de que estos no existieran en la cercanía del punto de destino del ciclista, o se encontraran todas las plazas ocupadas, podrán estacionarse en otros lugares o elementos, siempre y cuando no se dificulte el uso o funcionamiento, se garantice que no se dañen los mismos con el sistema de amarre o anclaje y no se interfiera la circulación de peatones y otros vehículos. 4. Las bicicletas no podrán estacionar en los aparcamientos destinados para motocicletas y ciclomotores.



# SOBRE LA ORDENANZA DE CIRCULACIÓN

El 12 de Noviembre de 2010 se aprobó en el pleno del Ayuntamiento de Burgos la Ordenanza Municipal de circulación, movilidad y transporte. Se abrirá a partir de su publicación en BOP de Burgos un período de alegaciones de 30 días antes de su aprobación definitiva. La Ordenanza tiene 147 Artículos distribuidos en 8 Títulos. El Título IV entero es el que se ocupa de “Bicicletas y otros vehículos sin motor” y tiene dos Capítulos: “I Bicicletas” y “II Sistema Público de Préstamo de Bicicletas: Bicibur”. En el Capítulo I está recogida la mayor parte de la normativa de circulación en bici por la ciudad y ocupa los Artículos 43-49 (expuestos en la parte de atrás de este tríptico), que es en los que estamos centrando nuestro debate (zona central de este tríptico)

De todo ello, **lo más lesivo** para nuestros intereses como ciclistas urbanos lo encontramos en el Art 43.2 y 43.3. Básicamente dicen que las bicis sólo pueden circular por **vías ciclistas o por la calzada**. Pero más allá de los artículos que se deban enmendar, esta ordenanza no considera el perfil de los nuevos usuarios ni las condiciones de peligrosidad de muchas de nuestras calzadas **y, en general, reduce la movilidad ciclista sostenible al carril bici y poco más, y no contempla otras maneras de cohabitar los espacios públicos, alimentando así una situación de enfrentamiento entre peatones y ciclistas**