



El presente documento constituye la aportación de la Asociación Burgos Con Bici a la “Ordenanza de Circulación, Movilidad y Transporte” de Burgos. Y es respuesta al proceso participativo convocado por el Ayuntamiento de Burgos el día 24 de octubre de 2017 y hecho público en su página web<sup>1</sup>. Estas aportaciones están referidas especialmente a aquellos puntos en los que el borrador trata de la circulación de bicicletas. En el apartado “A. INTRODUCCIÓN” haremos una valoración general del texto, en el apartado B. APORTACIONES AL ARTICULADO sugerimos algunas novedades y modificaciones algunos de los artículos de la ordenanza.

### **A. INTRODUCCIÓN. Aspectos generales.**

Pensamos que el borrador propuesto es desilusionante, pobre, alejado de la realidad que pretende regular, restrictivo, y poco audaz en cuanto a un modelo de ciudad en el que se implemente la movilidad sostenible. En general creemos que hay (1) aspectos formales que se podrían mejorar, (2) la motivación que se expresa en el párrafo II de la exposición de motivos no se extiende al articulado, (3) falta incluir aspectos importantes, (4) en cambio otros sobran y (5) algunos están presentados de forma problemática, ambigua y contradictoria.

(1) En cuanto a la forma, hay algunos aspectos, más o menos tácitos, que nos producen mala sensación. En primer lugar, creemos que el título debería incluir la palabra “accesibilidad”, pues este es uno de los asuntos más candentes relacionado con la movilidad en el espacio urbano. Asimismo, no quisiéramos pasar por alto la sorpresa que nos produjo que la presentación pública del borrador no fuera hecha por la concejalía de movilidad; que el espacio de la web del Ayuntamiento en el que se accede a este proceso de participación sea el de la Policía Local; y que en el acto en el que se informó a distintas asociaciones, no estuviera presente el concejal de Movilidad. Nos decepciona la ausencia de unas cuantas aportaciones que nuestra asociación ha hecho a lo largo de estos años en colaboración directa con la Oficina de Movilidad. Creemos, además, que en lo tocante al uso de la bicicleta el texto peca en exceso de restrictivo y adolece bastante de sensibilidad para comprender y alentar el uso de este medio de transporte, que parece entendido como un problema que hay que frenar, más que como una solución a muchos problemas de movilidad en la ciudad. Además, en la exposición de motivos se incurre en el defecto del autobombo y apología del Ayuntamiento, contraviniendo expresamente la recomendación de no utilizar exhortaciones y declaraciones didácticas o laudatorias en las exposiciones de motivos en este tipo de documentos<sup>2</sup>. Por último, es exhaustiva en algunos detalles, por ejemplo, al dedicar todo un Capítulo al Sistema Público de préstamo de bicicletas, que bien

---

<sup>1</sup> <http://www.aytoburgos.es/seguridad-ciudadana/policia-local/policia-local-hoy/participa-en-la-ordenanza-municipal-de-circulacion-movilidad-y-transporte-de>

<sup>2</sup> RESOLUCIÓN de 28 de julio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se da publicidad al Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de 2005, por el que se aprueban las Directrices de técnica normativa. Directriz I.a).12.  
<https://www.boe.es/boe/dias/2005/07/29/pdfs/A26878-26890.pdf>



podría tener un reglamento aparte, fuera de la Ordenanza; y demasiado vaga o difusa en otros, como al utilizar en exceso la expresión “El Ayuntamiento de Burgos podrá establecer...” referida a medidas que no habrían de ser temporales, sino permanentes, como el establecimiento de zonas de uso compartido entre peatones y ciclistas (Art. 12). En general, este borrador de texto es poco claro en la identificación de los fines y objetivos perseguidos y en la puesta en práctica de alguna de las medidas que incluye tal y como aconseja el Real Decreto 931/2017<sup>3</sup>

(2) Desde el punto de vista de la motivación, y más allá de lo expresado en el Apartado II de la Exposición de Motivos, entendemos que el borrador de la ordenanza no está elaborado desde una auténtica perspectiva de cambio de modelo de ciudad basado en la movilidad sostenible. Modelo en el que el uso de la bicicleta debería jugar un papel relevante y ser alentado en lugar de reprimido. No se tiene en cuenta la realidad actual de la ciudad, con un gran incremento usuarios de la bicicleta en los últimos años, y un aumento de los desplazamientos en bici al trabajo y otras actividades de la vida diaria no relacionadas exclusivamente con el ocio. Es una propuesta conservadora y poco audaz. Conservadora, porque parece que trata de preservar las esencias de una concepción heredada en la cual el coche sigue gozando de demasiados privilegios y los demás modos de movilidad han de habérselas compartiendo el espacio que le sobra a aquel. Poco audaz en cuanto que no está redactada con una visión de futuro, siquiera a medio plazo, dando cauce a medidas pioneras que mejoren la sostenibilidad en nuestros desplazamientos urbanos. Solo trata de poner orden dentro de los espacios e infraestructuras ya existentes, tal como están, sin prever una transferencia futura y deseable de automovilistas al transporte público, por ejemplo, o a la bicicleta. Un ejemplo descarado de este “no tocar nada” es el Artículo 28 al indicar que allí donde una vía ciclista cruce con calzada y no haya paso para bicicletas, los ciclistas deberán apearse y cruzar andando. Bien, creemos que en la ciudad no llega a la media docena los casos en los que se da esta situación. Entendemos que en esos lugares deberían señalizarse pasos ciclistas y ahorrarnos el párrafo tercero del artículo 28.

(3) En la asociación Burgos Con Bici también creemos que esta ordenanza es poco audaz porque nace incompleta y se está perdiendo una oportunidad única de dar un paso adelante para mejorar la movilidad de la ciudad. **El aspecto más preocupante es la falta de incentivo para que el ciclista circule por la calzada.** No se regula la necesidad de plataformas de espera avanzada, de tramos de circulación a contramano, de reducción generalizada de la velocidad de circulación en las calzadas del interior del casco urbano (salvo calzadas de un solo carril y sentido de circulación), de implantación de ciclocalles y ciclocarriles, de carriles bici+bus, de distancias de seguridad de los vehículos motorizados con las bicicletas, de tratamiento específico de la semaforización por los ciclistas, etc. Estas medidas son imprescindibles para conseguir que el ciclista que ahora circula por aceras se traslade paulatinamente a la calzada. Si no se incorporan a la redacción el texto nacerá muerto y lejos

---

<sup>3</sup> Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo.



Burgos Con Bici. Asociación de Usuarios de la Bicicleta  
C/ Zaragoza 6, bajo  
09001, Burgos  
CIF: G09398975  
[burgosconbici@conbici.org](mailto:burgosconbici@conbici.org)  
Tlf.- 653445892

de la realidad social. Entendemos que esta ordenanza no es la herramienta para fijar una lista concreta de nuevas infraestructuras y su ubicación. Pero, como en el apartado de definiciones sí que se han incluido, y aceptado, algunas vías nuevas, creemos que es imprescindible que se incluyan esas otras que ahora proponemos<sup>4</sup>. Cada una de ellas aporta una solución distinta a la compleja estructura urbana y, todas juntas, pueden dar coherencia a una malla de vías que, por encima de todo debe brindar seguridad a los usuarios y debe ir acompañada de una pacificación general del tráfico en la ciudad (Zonas 30). La falta de alternativas seguras para la circulación en bici frena la transferencia de ciclistas al asfalto (ciclocalles y ciclocarriles) e, indirectamente, de automovilistas a otros modos de movilidad. Por otra parte, uno de los puntos más sensibles de la realidad ciclista en Burgos es el de las zonas peatonales. La ciudad tiene un amplio centro histórico casi completamente peatonalizado. Esto es muy positivo. Pero entendemos que prohibir que este espacio sea permeable a las bicis es restar eficiencia a este medio de transporte y disuadir de su uso. Y esto nos parece negativo. La bicicleta es el medio de transporte urbano más eficiente en recorridos de entre 4 y 6 km., la mayoría de los que se hacen en Burgos. Si se trata de fomentar su uso, no es lógico que un ciclista tenga que hacer la mitad de su recorrido andando y con la bici en la mano. Y esto es lo que ocurriría en la mayoría de los desplazamientos en la ciudad (exceptuando la circulación por la margen del Río Arlanzón) al día siguiente de aprobarse la ordenanza con este borrador de texto, con la actual red de vías ciclistas, la ausencia de alternativas seguras en calzada (ciclocalles y ciclocarriles) y la restricción a la circulación por zonas peatonales. En el texto se propone la creación de "Itinerarios ciclistas". Nos parece un concepto inapropiado porque no solucionaría el problema de conectar de forma eficaz la malla de vías ciclistas. Sugerimos que se haga un tratamiento más amplio de la cuestión peatonal y se adopte el concepto de "zonas de uso compartido peatón-ciclista", que incluyan calles peatonales, parques, zonas residenciales y aceras de grandes avenidas (como, por ejemplo, las amplias zonas colindantes del Bulevar del Ferrocarril) y restrinja el uso de la bici por horas o días, o atendiendo a otras circunstancias, según el caso.

(4) Algunas propuestas del borrador nos parecen irreales, e incluso cómicas. Sobran por completo. El Registro obligatorio de bicicletas (Art. 31) es una medida que ha sido rechazada por el resto de ciudades españolas y por los países de nuestro entorno. Tiene un efecto negativo en el aumento de uso de usuarios de la bicicleta y es inservible y difícil de llevar a cabo si no es una medida global, a nivel nacional. Es comprensible desde la perspectiva restrictiva y punitiva de la ordenanza hacia el uso de la bici. Pero ni siquiera serviría bien para la sancionar infracciones. Solo se podrían identificar y multar las bicis aparcadas. Si están circulando, sólo se podría conocer su registro parándolas (salvo que se imponga un "matrícula" de dimensiones desproporcionadas), y entonces ya se podría identificar a su usuario. Se dice que esta medida pretende prevenir robos. El Ayuntamiento ya instauró un

---

<sup>4</sup> Sobre este particular puede consultarse el "Plan de ciclabilidad para Burgos. 2017", que la asociación Burgos Con Bici presentó en el registro del Ayuntamiento de Burgos, dirigido a concejalía de movilidad el 22 de septiembre de 2017 y que puede consultarse aquí: <http://www.burgosconbici.org/plan-de-ciclabilidad-para-burgos-2017/>.



Burgos Con Bici. Asociación de Usuarios de la Bicicleta  
C/ Zaragoza 6, bajo  
09001, Burgos  
CIF: G09398975  
[burgosconbici@conbici.org](mailto:burgosconbici@conbici.org)  
Tif.- 653445892

registro voluntario y parece que tampoco funcionó muy bien a estos efectos. Sobre la metodología del registro, y con carácter **voluntario y gratuito**, desde nuestra asociación somos partidarios de que se unifique con el Registro Nacional de Bicicletas que se realiza por multitud de Ayuntamientos adscritos a la Red Nacional de Ciudades por la Bicicleta, en la cual está incluido el Ayto de Burgos. Por otro lado, el Art. 27.6, parece sacado de una película Harold Lloyd. No le encontramos el sentido.

(5) Nos parece problemática la regulación de las Vehículos de Movilidad Personal (VMP). No se entiende que puedan circular por aceras los de tipo A y B (e incluso se vean obligados a ello) ni que puedan hacerlo por las vías ciclistas los de tipo C. Es confuso en varios artículos el uso de los conceptos definidos, por ejemplo, cuando se habla de aceras bicis como si no fueran vías ciclistas (Art. 27.2). En el Título dedicado a las infracciones y sanciones nos parece excesivo que exista la misma tipificación de faltas para todos los vehículos, sin tener en cuenta la magnitud de los daños que pueden causar unos y otros, ni en las molestias a la convivencia o la ocupación del espacio público. Sugerimos una consideración especial para la bici y otros modos de movilidad. Suena grotesco, por ejemplo, que se equipare bajo la misma categoría de falta y pueda ser sancionado con la misma cuantía, un automovilista que aparca en una acera y un ciclista que ancle su bici a un árbol. Otro ejemplo, en este caso de ambigüedad, es el artículo 29, en el que se establecen los límites de velocidad para algunas de las vías ciclistas. Sorprende que se diferencien las vías y que luego se establezca el mismo límite para todas. Además, el párrafo que antecede estas limitaciones establece una mezcla de consejos y obligaciones para el ciclista, que debe tener en cuenta el clima, el estado de la circulación y, en fin, una serie de cosas que no sabemos a qué vienen. Y por último ¿Qué es una “velocidad anormalmente reducida”? (Artículo 27.2) Parece que se quiere regular una velocidad mínima para poder circular en bicicleta por la calzada, pero ¿dependerá de la edad, sexo o tipo de bicicleta con que circule el ciclista?

Por todo lo expuesto, consideramos que lo propio sería una reflexión profunda del modelo de ciudad que se quiere impulsar, una reelaboración total de la ordenanza y no una simple revisión en los estrechísimos límites que marca su actual articulado. No obstante, a continuación, sugerimos algunas mejoras en los artículos relacionados con la movilidad ciclista.

## B. APORTACIONES AL ARTICULADO



A continuación se relacionan los artículos sobre los que nuestra asociación aporta una redacción alternativa al borrador de Ordenanza:

## Exposición de motivos

### II

El Ayuntamiento de Burgos está realizando una decidida apuesta por modificar el modelo de ciudad e ir hacia un modelo más amable, sostenible y seguro. Para ello además de actuar sobre zonas peatonales y la mejora del transporte público, se están llevando a cabo diversas medidas tendentes a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte y un uso más racional de los vehículos privados. Con estas premisas el Ayuntamiento trabaja día a día para alcanzar el objetivo de que Burgos sea una ciudad sostenible: Mejor ciudad, mejor vida.

El papel preponderante que se pretende otorgar al peatón, el redescubrimiento y la necesidad de fomento de la bicicleta como modo de transporte urbano y la prioridad a favor de los vehículos de transporte público, hacen necesaria la elaboración de esta Ordenanza que responda al panorama actual de la movilidad y el transporte urbanos en nuestra ciudad y que tenga en cuenta los cambios que se están produciendo en materia de tráfico, circulación de vehículos y usos de las vías públicas urbanas con la ejecución de zonas peatonales y vías ciclistas y las posibles fricciones que pudieran producirse entre los distintos usuarios de la vía pública: conductores, peatones y movimiento de mercancías, estableciendo normas y delimitando derechos y obligaciones de cada uno de ellos, procurando encontrar un equilibrio armonizador entre todos ellos.

De acuerdo al PMUS de la ciudad se definen como objetivos de esta ordenanza:

1. Convertir a los peatones en los principales protagonistas de la movilidad en la ciudad.
2. Aumentar la participación del Transporte Público en el reparto modal frente a los otros modos motorizados, principalmente el automóvil privado, mediante el desarrollo de un sistema de transportes con concepción multimodal.
3. Favorecer la bicicleta como medio de transporte alternativo, y en general fomentar la realización de viajes en modos no motorizados frente a los realizados en modos motorizados buscando una mayor sostenibilidad social y económica del sistema de movilidad.
4. Disminuir el uso del automóvil privado.
5. Organizar el espacio de aparcamiento de manera coherente con la movilidad sostenible.
6. Minimizar el impacto de las operaciones de carga y descarga sobre las personas y el sistema de movilidad.
7. Mejorar la disciplina circulatoria de la ciudad, fundamentalmente la del estacionamiento.
8. Mejorar la seguridad vial como medida para una movilidad menos peligrosa.
9. Favorecer la intermodalidad entre medios de transporte.
10. Controlar y disminuir los niveles de contaminación atmosféricas y acústica provocados por el tránsito de vehículos motorizados.
11. Incorporar en el planeamiento urbanístico estos objetivos
12. Llevar a cabo actuaciones de información, concienciación y educación.



13. Disminuir la desigualdad social en la movilidad de la ciudad por razón socioeconómica, de género, edad, capacidades personales disminuidas y, en general, en colectivos vulnerables.

No es objeto de esta Ordenanza realizar una pormenorizada transcripción de la legislación vigente en materia de circulación y tráfico o de movilidad y transportes, sino que se han recogido en ella aspectos que se han considerado debían ser adaptados a la realidad de nuestra ciudad, remitiendo a las normas específicas vigentes en dichas materias cuando no se prevé una regulación expresa en esta Ordenanza al entender suficientemente regulada en aquella legislación nacional, autonómica o local.

### III

El Título IV, en sintonía con la relevancia que las ciudades más avanzadas conceden a la bicicleta como medio de transporte urbano, dedica éste a la circulación de bicicletas y a otros vehículos sin motor, pretendiendo fomentar el uso de aquellas con el establecimiento de espacios en la ciudad exclusivos y compartidos haciendo especial hincapié en la seguridad de los usuarios de estos vehículos. Para ello se apuesta por un modelo de carril bici protegido en las arterias principales de la ciudad, medidas de calmado de tráfico en la calzada y habilitación de zonas compartidas con el peatón. Se consolida un servicio público de préstamo de bicicletas, y se adoptan medidas que eviten los conflictos potenciales que la generalización del uso de la bicicleta pudiera producir, especialmente para garantizar la convivencia y la seguridad. Novedosamente se contempla la creación de una red de ciclocalles y de ciclocarriles, un servicio municipal de registro de bicicletas con fines de seguridad y las normas de uso del sistema público de préstamo denominado BICIBUR.

#### **Artículo 4.-De la planificación, regulación y ordenación técnicas**

1. El Ayuntamiento de Burgos podrá adoptar las medidas de planificación, regulación y ordenación del tráfico y la circulación, la movilidad y el transporte urbanos que se consideren oportunas, modificando, restringiendo o prohibiendo, con carácter fijo o temporal, las condiciones de todos o algunos vehículos, peatones o animales, y reordenando o regulando en las vías de su titularidad los usos, la parada y el estacionamiento, las operaciones de carga y descarga y los transportes de personas y de mercancías.
2. Para el desarrollo de las funciones técnicas de planificación, regulación y ordenación el Ayuntamiento de Burgos contará con el Gabinete Técnico de Movilidad y con el apoyo de todas aquellas Áreas, Servicios y Secciones municipales relacionados directa o indirectamente con el tráfico, la circulación, la movilidad, el transporte y la seguridad vial, para uniendo esfuerzos entre todos ellos, lograr una adecuada toma de decisiones municipal y asegurar en conjunto una movilidad urbana sostenible, eficiente y segura.
3. Para una adecuada implicación de las organizaciones y entidades vinculadas en la ciudad de Burgos con la circulación, la movilidad y el transportes urbanos, el Ayuntamiento de Burgos, a la entrada en vigor de esta Ordenanza, creará como órgano consultivo un Consejo



Sectorial de Circulación, Movilidad y Transportes, que podrá funcionar en Pleno y en Comisiones, determinándose reglamentariamente su composición y funcionamiento.

4. Como herramienta de planificación, conocimiento y evaluación de la movilidad urbana se aprobará un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible que será actualizado periódicamente y de forma anual se elaborará el Observatorio Municipal de la Movilidad Urbana.

#### **Artículo 12.- Zona peatonal compartida.**

El Ayuntamiento de Burgos establecerá zonas peatonales compartidas entre peatones y bicicletas debidamente señalizadas. Estas zonas se entenderán como áreas de tráfico restringido mediante señalización vertical.

El Ayuntamiento de Burgos podrá establecer la prohibición de circulación a las bicicletas, en los horarios que en cada caso se determinen y por determinadas zonas peatonales.

En la zona peatonal compartida los ciclistas circularán según estas normas:

- a.- adecuarán su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones,
- b.- mantendrán una distancia de seguridad que como mínimo será de 1,5 metros tanto al rebasar a los peatones como respecto a las fachadas de la zona peatonal.
- c.- deberán descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad.

#### **Artículo 15. - Excepciones a la circulación de vehículos**

Las limitaciones de circulación que se establezcan en las zonas peatonales no afectarán a los siguientes vehículos:

- 7. A las bicicletas que accedan a las zonas peatonales compartidas debidamente señalizadas.

#### **Artículo 19.-Zonas peatonales con control de acceso**

El Ayuntamiento de Burgos determinará las zonas peatonales donde el acceso, la circulación de vehículos motorizados y el estacionamiento estarán limitados, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación y en esta Ordenanza.

#### **Artículo 20. - Normas generales de circulación y estacionamiento en zona peatonal**

El estacionamiento de vehículos se prohíbe con carácter general en todas las zonas y calles peatonales de Burgos, salvo bicicletas, cuyo estacionamiento en estas zonas también se realizará conforme con lo establecido en el art. 91 de la presente Ordenanza. En las zonas y calles peatonales así delimitadas, se permitirá la circulación de vehículos motorizados que tengan por objeto las operaciones de carga y descarga, y de bicicletas en las zonas compartidas debidamente señalizadas.

#### **Artículo 21.-Limitaciones a los vehículos en zonas peatonales**



En las zonas peatonales, con carácter general, se prohíbe la circulación y el estacionamiento de vehículos motorizados. Cuando en ellas se autorice las labores de carga y descarga de mercancías deberán realizarse sin obstaculizar el espacio de acceso a las viviendas y a una distancia superior a los tres metros de las zonas de giro. La permanencia de los vehículos en aquellas zonas delimitadas para las labores de carga y descarga no podrá ser superior a 30 minutos, pudiéndose establecer sistemas de control para la verificación y denuncia por la Policía Local.

## **CAPÍTULO IV: CONTROL DE ACCESOS AL CENTRO HISTÓRICO**

### **Artículo 25.-Objetivo, ámbito de aplicación y señalización de la zona**

#### **25.2.-Ámbito de aplicación**

Las zonas afectadas están delimitadas por 12 sectores que se relacionan junto con las correspondientes calles en el Anexo I de la presente Ordenanza. Todos estos sectores se considerarán zona peatonal compartida.

#### **25.3.-Señalización**

En todos los accesos existirá una señal que restringirá la circulación en el Centro Histórico en los sectores establecidos en el Anexo II. Además se aplicarán las siguientes normas:

1. La velocidad máxima de los vehículos será de 15 Km. /h.
2. Los conductores deben conceder prioridad a los peatones.
3. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación.
4. Los vehículos sólo pueden estacionar en las zonas autorizadas para ello.
5. Sólo se permite el acceso de vehículos de hasta 8.000 Kg. de MMA. excepto en la Plaza Mayor que su límite será de 3.500 Kg. de MMA.
6. Los ciclistas adecuarán su velocidad y trayectoria para no interferir ni poner en riesgo a los peatones, mantendrán una distancia que como mínimo será de 1,5 metros con los peatones y con las fachadas y deberán descender de su vehículo y circular andando cuando las condiciones de ocupación y movimientos peatonales no le permitan respetar esta distancia de seguridad. Por las calles de las zonas peatonales compartidas del centro histórico los ciclistas pueden circular en los dos sentidos.

### **Artículo 26.-Procedimiento para la concesión de autorización de acceso al sistema.**

El acceso al sistema para vehículos a motor se establece mediante el uso de una tarjeta magnética u otros sistemas de control de accesos. La tramitación y emisión de tarjetas y autorizaciones se realizará previa solicitud del interesado que deberá aportar la documentación que se exige en cada caso.





La expedición de la tarjeta/autorización, así como su renovación estará condicionada a que su titular esté al corriente en el pago de los tributos municipales y demás ingresos de derecho público.

## **26.1.-Usuarios del Sistema.**

### **26.1.1.-Residentes en los sectores afectados.**

Para poder obtener autorización de acceso al centro histórico con vehículo motorizado se deberán cumplir en todo caso, los siguientes requisitos:

- 1.-Estar empadronado en el ámbito territorial delimitado en el Anexo.
- 2.-Fotocopia DNI
- 3.-Fotocopia del permiso de circulación del vehículo para el que se solicita la tarjeta de acceso.

Se otorgarán dos autorizaciones para vehículos motorizados por domicilio como máximo.

## **TÍTULO IV: BICICLETAS Y OTROS ELEMENTOS DE MOVILIDAD**

### **CAPÍTULO I: BICICLETAS**

#### **Artículo 27- Normas de circulación de las bicicletas**

1. Las bicicletas, al tener la consideración de vehículos, están sujetas a la normativa vigente sobre tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial.
2. Cuando exista algún tipo de vía ciclista, las bicicletas circularán preferentemente por ella. Las vías ciclistas, podrán estar señalizadas mediante la señal vertical informativa S35.
3. Cuando las bicicletas circulen por la calzada, lo harán preferiblemente por el carril derecho, ocupando la parte del carril que sea necesaria para garantizar su seguridad, utilizando preferentemente la parte central del carril o de la vía.
4. Dentro de las vías ciclistas, en los pasos señalizados expresamente como paso de peatones, estos gozarán siempre de prioridad sobre el ciclista. Los peatones podrán cruzar las aceras bici, pero no podrán permanecer ni caminar por ellas.
5. En la calzada se permite que las bicicletas rebasen a los vehículos parados en las intersecciones o caravanas para situarse en las zonas de espera avanzada.
6. Las bicicletas sólo podrán circular por zona peatonal si se establece como zona peatonal compartida o si incluye en su plataforma una vía ciclista especialmente reservada y señalizada para su circulación. En las zonas peatonales compartidas la circulación de las bicicletas se ajustará al contenido del artículo 12 y 25 de esta ordenanza.
7. En los parques, en los paseos y en las sendas ciclables, salvo prohibición expresa en contrario, se permitirá la circulación de bicicletas que deberán:
  - a) Respetar la preferencia de los peatones en ellos.
  - b) Circularán a velocidad moderada, adaptando siempre su velocidad a la peatonal.
  - c) Para rebasar a los peatones dejarán una distancia de al menos 1,5 metros de distancia, siempre que la vía lo permita. Cuando la aglomeración peatonal impida rebasar a las personas a pie dejando esta distancia de seguridad, la persona ciclista tiene la obligación de bajarse de la bicicleta y continuar caminando con ella en la mano.



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

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

En todo caso:

a) Cuando circulen de día deberán disponer de timbre.

b) Además, cuando circulen por la noche los ciclistas deberán portar una prenda reflectante y las bicicletas luz de posición blanca delantera, luz de posición trasera roja, y reflectante trasero rojo

9. Los conductores y los ocupantes de bicicletas, menores de 16 años, están obligados a llevar casco en vías urbanas.

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

11. Como norma general queda prohibida la circulación de bicicletas por las aceras. La circulación de bicicletas por la acera podrá ser autorizada, excepcionalmente, de forma señalizada, en aquellas calles en las que no se ofrezca otra alternativa específica para este medio, y no se encuentren debidamente señalizadas como calle limitada a 30 km/h o como calle residencial.

### **Artículo 28- Vías ciclistas y dispositivos de seguridad para ciclistas en la calzada.**

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, sillas y triciclos de personas con diversidad funcional con movilidad reducida, patines, monopatines o similares.

En todos los puntos de cruce de calzada de las vías ciclistas se señalarán pasos específicos para bicicletas. En ellos, el ciclista tiene preferencia de paso sobre los demás vehículos que circulan por la calzada, aunque deberán acceder al paso ciclista a una velocidad moderada y con precaución para que puedan ser detectados por el resto de vehículos y peatones,

Como complemento a las vías ciclistas específicas, el Ayuntamiento de Burgos implantará medidas que incentiven el uso de las calzadas y contribuyan a la seguridad y comodidad de los ciclistas, no solo en las vías ciclistas y en las aceras bici, estableciendo:

a) Una red de ciclocalles y ciclocarriles

b) Circulación de las bicicletas en contrasentido para tramos concretos de calzada de un solo sentido y carril, con la correspondiente señalización específica, donde la velocidad esté limitada a 30 o inferior.

c) Zonas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas.

d) Diferenciación de la calzada con bordillos auxiliares.

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

f) Semáforos específicos para bicicletas, cuya orden o temporización pueda ser diferente a la de los vehículos a motor, para ajustarse a las distintas necesidades de las bicicletas.

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



#### Zonas avanzadas de espera en intersecciones semafóricas:

Se podrán habilitar zonas avanzadas de espera para bicicletas en pasos semaforizados debidamente señalizadas, como espacios reservados a bicicletas. En estos pasos semaforizados las bicicletas podrán traspasar las líneas de parada del tráfico, cuando éste se encuentre detenido a la espera de luz verde, para acceder a dicha zona reservada.

#### Señalización específica para bicicletas en los semáforos

1. En los pasos peatonales semaforizados situados fuera de las intersecciones y que dispongan de zona de detención avanzada exclusiva para bicicletas, podrán señalizarse, mediante una señal vertical o una luz amarilla intermitente que contenga la silueta de un ciclo dirigida hacia los vehículos que transitan por la calzada. Dicha señal vertical o luz amarilla intermitente indicará que las bicicletas pueden rebasar el paso peatonal, una vez que se hayan asegurado que no ponen en peligro a las o los peatones que atraviesan la calzada, respetando siempre la prioridad de estos y circulando a velocidad reducida.
2. En los pasos peatonales semaforizados en determinadas intersecciones, podrán señalizarse, mediante una señal vertical o una luz amarilla intermitente que contenga la silueta de un ciclo dirigida hacia los vehículos que transitan por la calzada, que permita al ciclista tratar el semáforo en rojo en calzada como si fuera un ceda el paso si van a girar a la derecha.

#### **Artículo 29.-Límites de velocidad de las bicicletas**

En las vías ciclistas, los ciclistas circularán a la velocidad que les permita mantener el control de la bicicleta, de manera que siempre puedan detener la bicicleta ante cualquier obstáculo que pueda presentarse o cerciorarse de que no existe riesgo para los peatones o pueda preverse racionalmente su irrupción en ella principalmente si se trata de niños, ancianos, invidentes u otras personas manifiestamente impedidas.

Los ciclistas están obligados a respetar los límites de velocidad establecidos en esta Ordenanza, y tener en cuenta las características, el estado de la vía, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación

Los límites de velocidad máximos se establecen de conformidad con el tipo de vía ciclista serán:

- a) Aceras- bici: 15 Km. / hora.
- b) Carril bici protegido: 30 Km/hora.
- c) Pista bici: 20 Km/hora.
- d) Senda ciclable: Ubicada en parques y jardines 15 Km/hora.
- e) Zona peatonal compartida: 15 Km/hora
- f) Ciclocalles y ciclocarriles: 30 Km/hora



### **Artículo 30.-Utilización de remolques o semirremolques**

Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque para el transporte de personas, animales de compañía y objetos o mercancías, en dispositivos certificados u homologados, que sean visibles en todo momento por el resto de usuarios de la vía y con las limitaciones reglamentarias establecidas.

El transporte de carga deberá efectuarse de tal forma que no puedan arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa, comprometer la estabilidad de la bicicleta u ocultar los dispositivos de alumbrado o reflectantes....

Cuando el conductor sea mayor de edad, podrá transportar a un menor de hasta siete años en sillas acopladas a la bicicleta, debidamente certificadas y homologadas.

### **Artículo 31 - Registro de bicicletas**

El Ayuntamiento de Burgos dispondrá de un Registro municipal de Bicicletas, de inscripción voluntaria y gratuita, con la finalidad de prevenir los robos, extravíos, abandonos, accidentes e infracciones. A tal efecto se aprobará un Reglamento que regulará el funcionamiento de dicho Registro.

El Ayuntamiento de Burgos dispondrá de un inventario fotográfico de las bicicletas recuperadas o retiradas, en aras a facilitar la devolución de esas bicicletas a sus dueños.

## **CAPÍTULO III: OTROS ELEMENTOS DE MOVILIDAD**

### **Artículo 40.-Patines, patinetes o similares, accionados por el esfuerzo muscular humano**

Las personas que se desplacen con patines, monopatines, patinetes o similares accionados por el esfuerzo muscular humano deberán condicionar su uso a los siguientes condicionamientos:

- a) Podrán transitar por las vías ciclistas y zonas de prioridad peatonal, incluidas las aceras, no pudiendo invadir los carriles de circulación de vehículos a motor, salvo para cruzar la calzada, siempre por lugares señalizados y habilitados
- b) Deberán acomodar su marcha a la de las bicicletas, si circulan por vías ciclistas o a las condiciones y circunstancias de la vía en las aceras y zonas de prioridad peatonal. En este segundo caso, irán a paso peatonal, o desmontados cuando exista aglomeración de peatones, entendiéndose como ésta, cuando no sea posible conservar 1,5 metros de distancia entre los peatones y quien utiliza estos aparatos.
- c) Evitarán en todo momento, causar molestias o crear peligro tanto a los peatones como a los ciclistas

...

### **Artículo 41.- Vehículos de movilidad personal (VMP)**

Conforme a Instrucción 16/V-124, de 3 de noviembre de 2016, de la DGT sobre Vehículos de movilidad personal (VMP).

Los VMP pueden definirse como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de



los ciclos y estar dotados de motor eléctrico. Los Ayuntamientos establecerán limitaciones a la circulación en las vías urbanas, dependiendo, de la velocidad máxima por construcción, masa, capacidad, servicio u otros criterios que se consideren relevantes.

Se distinguen niveles conforme las características y velocidad de estos vehículos:

- *Nivel A: los que no superan los 20 Km. /h., tienen una masa inferior a los 25 Kg. Y capacidad para una persona, como son las plataformas con motor, ruedas eléctricas ('solowheel') y patinetes eléctricos pequeños.*

- *Nivel B: los que tengan una velocidad máxima de 30 Km./h. y una masa inferior a 50 Kg, como 'segways' y patinetes eléctricos grandes*

- *Nivel C: Ciclos de más de dos ruedas que alcancen como máximo 45 Km./h. y los 300 Kg de peso. Pueden subcategorizarse en C0, C1 y C2*

*o Nivel C0: Para uso personal.*

*o Nivel C1: Sirven para el transporte de personas mediante pago de un precio*

*o Nivel C2: Sirven para la Distribución urbana de mercancías*

Los VMP de niveles C circularán exclusivamente por la calzada.

Para el resto de niveles de VMP, los patinetes eléctricos, los monociclos eléctricos, los 'segway', las sillas con motor eléctrico para personas con movilidad reducida, o similares, regirán los mismos deberes y obligaciones que para las bicicletas en vías urbanas y podrán circular de acuerdo con las siguientes condiciones:

a) Podrán transitar por las vías ciclistas no pudiendo invadir los carriles de circulación de vehículos a motor, salvo para cruzar la calzada, siempre por lugares señalizados y habilitados

b) Deberán acomodar su marcha a la de las bicicletas, si circulan por vías ciclistas

c) Evitarán en todo momento, causar molestias o crear peligro tanto a los peatones como a los ciclista

d) En ningún caso tendrán prioridad sobre los peatones

e) Está prohibido que sean arrastrados por otros vehículos

Los VMP y ciclos de más de dos ruedas que estén destinados a realizar actividades económicas de tipo turístico o de ocio deberán obtener previamente una autorización de la Autoridad Municipal en la que figurará, en todo caso, el recorrido a realizar, horario y cuantas limitaciones se establezcan para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. La Autoridad municipal recabará los informes vinculantes que considere oportunos.

## **TÍTULO V: CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR**

### **Artículo 43 - Circulación de vehículos automóviles en relación con las bicicletas**

1. No se permitirá la circulación, el estacionamiento o la parada de motocicletas, ciclomotores o cualquier otro tipo de vehículos, en las vías ciclistas.

2. Los vehículos a motor facilitarán la circulación de las bicicletas y observarán las siguientes normas:

a) Adaptarán su velocidad a la de la bicicleta y los ciclos,



b) No podrán realizar maniobras de adelantamiento a las bicicletas, ciclos o vehículos para personas con movilidad reducida en el mismo carril de circulación. Los vehículos motorizados que quieran adelantar a una bicicleta deberán cambiar de carril de circulación. La distancia lateral de seguridad que han de guardar los vehículos a motor en la maniobra de adelantamiento a un ciclista, será como mínimo de un metro y medio.

c) No podrán hostigar a las personas conductoras de bicicletas, ciclos o vehículos para personas con movilidad reducida. Los vehículos motorizados que circulen inmediatamente detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad de la misma. Esa distancia será al menos de 5 metros, para prevenir situaciones de acoso y riesgo de alcance al ciclista.

3. Las personas conductoras de vehículos motorizados, cuando estén circulando por ciclocalles, lo harán a una velocidad máxima de 30 Km/h o menor si así se señaliza, debiendo observar y respetar siempre la prioridad del tráfico ciclista.

4. En aquellas vías que dispongan de más de un carril de circulación en el mismo sentido, podrán señalizarse un ciclocarril con un límite de velocidad máxima de 30Km/h, como espacio

de coexistencia de bicicletas y vehículos motorizados. Estos últimos deberán adaptar su velocidad a la de la bicicleta, no permitiéndose los adelantamientos a las personas ciclistas dentro del mismo carril de circulación.

#### **Artículo 45- Carriles reservados**

El Ayuntamiento de Burgos podrá reservar, en las vías de su titularidad, carriles o vías para la circulación exclusiva de determinados tipos de vehículos que presten un servicio público o con alta ocupación. La circulación por los carriles reservados estará limitada a los vehículos que indique la señalización reglamentaria colocada en los mismos.

La separación de los carriles de uso restringido de los de uso general se realizará mediante la señalización reglamentaria en el pavimento y las señales luminosas o separadores físicos, que resulten en todo caso visibles para otros usuarios de la vía.

En los carriles BUS se podrá autorizar la circulación por ellos a los vehículos taxis, los autobuses de servicios regulares y discrecionales, los de transporte escolar y de menores y aquellos servicios de transporte especial, siempre que transporten pasajeros. Igualmente, podrá autorizar la circulación por determinados carriles BUS a los vehículos con alta ocupación y a las bicicletas y VMP nivel C.

Los carriles BUS en los que se permita, mediante la señalización pertinente, la circulación de bicicletas pasarán a denominarse carril BUS+BICI. En este tipo de carril, las bicicletas favorecerán el adelantamiento a los vehículos a quien está reservado el carril, siempre que esto sea posible en condiciones de seguridad. En estos carriles BUS+BICI las bicicletas no podrán circular en paralelo o en columna de a dos.



### **Artículo 48 - Límites de Velocidad**

El límite máximo de velocidad de circulación de los vehículos por las vías urbanas de Burgos será de 50 kilómetros hora, salvo que la señalización de la vía autorice otra superior o por motivos de seguridad vial se establezca otra inferior.

Se establecen las siguientes limitaciones genéricas de velocidad para todo tipo de vehículos, atendiendo a la jerarquía de la vías recogida en la normativa urbanística de la ciudad:

a) Velocidad máxima de 50 Km./h en las vías de la Red principal de segundo orden, Red urbana básica y local que dispongan de calzada con dos o más carriles de circulación

b) Con el objeto de aumentar la seguridad vial de las personas y mejorar la calidad medioambiental, se establecerán zonas y vías de la ciudad con limitación de velocidad a menos de 50 Km./hora, así:

A 30 km/h. (Zonas 30), en las vías urbanas con un solo carril por sentido único de circulación, en ciclocalles y en ciclocarriles.

A 20 km/h. (Zonas 20) en zonas residenciales y peatonales y/o de coexistencia con plataforma única de calzada y acera.

La zona o vía con limitación de velocidad se señalará, tanto a la entrada como a la salida de la misma con las señales reglamentarias.

En las Zonas 30 sin diferenciación entre calzada y acera, y en las Zonas 20 los conductores deberán conceder prioridad a los peatones y a los ciclistas y estos últimos también a los peatones. Los vehículos no podrán estacionar en ellas salvo en los lugares indicados por las señales o por las marcas viales.

En cualquier caso, dichas limitaciones de velocidad pueden ser más restrictivas, si así se considera en los proyectos técnicos que se elaboren al efecto, en función de las características especiales de las zonas o vías de que se traten.

### **Artículo 52 - Transporte público urbano: Normas de utilización y comportamiento de los Usuarios**

...

15. Se permite el acceso de bicicletas plegadas dentro del autobús, y será posible el transporte de bicicletas en aquellos autobuses urbanos diseñados a tal efecto.

## **CAPÍTULO VI: CARGA Y DESCARGA**

### **Artículo 97.-Vehículos autorizados**

Tiene la consideración de vehículos autorizados a los efectos de efectuar carga y descarga en las zonas o espacios señalizados para estas labores, los vehículos que en su tarjeta de inspección técnica figure alguna de las clasificaciones por criterios de construcción (primer grupo de cifras) siguiente:

20 camión MMA 3.500 Kg.

21 camión MMA >3.500 kg. 12.500 kg.

22 camión MMA >12.000 kg.



- 23 Tracto-camión
- 24 furgón/furgoneta MMA = 3.500 kg.
- 25 furgón MMA >3.500 kg. = 12.000 kg
- 26 furgón MMA >12.000 kg.
- 30 Derivado de turismo
- 31 Vehículo mixto adaptable

Tienen la consideración de vehículos autorizados a los efectos de poder efectuar la carga y descarga en las zonas o espacios señalizados para estas labores, los vehículos que no siendo turismos estén autorizados para el transporte de mercancías y con esa definición estén clasificados en el Permiso de Circulación o posean la Tarjeta de Transportes, también aquellos vehículos claramente destinados al transporte exclusivo de mercancías, aunque carezcan de tarjeta de transporte y vehículos mixtos, siempre que no superen el MMA máximo autorizado para la circulación por la zona o vía objeto de la carga y descarga. En este sentido tiene la consideración de vehículos autorizados a los efectos de efectuar carga y descarga las bicicletas y triciclos de carga y los VMP nivel C2.

## **CAPÍTULO X.- INMOVILIZACIÓN, RETIRADA Y TRASLADO DE VEHÍCULOS**

### **Artículo 132. Retirada y depósito del vehículo.**

...

#### **M) Retirada de bicicletas**

Las autoridades competentes podrán proceder a la retirada de la bicicleta o el ciclo de la vía pública, si quien tenga obligación a ello no lo hiciera, en los siguientes casos:

- a. Cuando permanezca aparcada en un espacio que no se encuentre específicamente acondicionado para tal fin más de 7 días.
- b. Cuando la bicicleta, el ciclo o alguno de sus componentes, se consideren abandonados.
- c. Cuando procediendo legalmente a la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicar la misma.

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 que presenten falta de ruedas, desperfectos que hagan imposible su desplazamiento o cuyo estado demuestre de manera evidente su abandono.

El Ayuntamiento llevará las bicicletas y ciclos abandonados al depósito municipal, y se incluirán en el inventario fotográfico de las bicicletas recuperadas o retiradas. Transcurridos tres meses desde su retirada, el Ayuntamiento podrá disponer de estos vehículos de acuerdo con la legislación vigente.





### **Artículo 133.- Responsabilidad**

La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta Ordenanza recaerá directamente, en el autor del hecho en que consista la infracción administrativa, con las excepciones previstas en las Leyes y Reglamentos.

## **CAPÍTULO II: TIPIFICACIÓN DE INFRACCIONES Y SANCIONES**

### **Artículo 137.- Infracciones en materia de circulación de bicicletas, vehículos de movilidad personal, (VMP) ciclomotores y motocicletas**

Son **infracciones leves** las siguientes conductas:

- a) Circular ciclomotores o motocicletas por una vía o itinerario ciclista señalizado para las bicicletas.
- b) Circular con bicicleta o VMP por una vía o itinerario no permitido a las bicicletas
- c) No disponer de los elementos mínimos de señalización, tanto acústica como visual, exigidos para circular.
- d) No transitar a pie con la bicicleta o VMP cuando así esté señalizado o cuando fuera necesario para garantizar la prioridad y seguridad del peatón en aceras y zonas y calles peatonales.
- e) Anclar la motocicleta, ciclomotor a elementos de mobiliario urbano
- f) Anclar la bicicleta o VMP a elementos del mobiliario urbano cuando causen daños a los mismos o dificulten su uso o funcionamiento.
- g) Circular conduciendo la bicicleta, VMP o el ciclomotor sin manos o en posturas de riesgo potencial tanto para el conductor como para el resto de usuarios.
- h) Circular en bicicleta o VMP por las aceras, zonas peatonales o espacios de la vía pública reservados a los peatones, incumpliendo las normas establecidas en esta Ordenanza.
- i) No respetar la preferencia de circulación de los peatones en aceras, paseos y pasos.
- j) No obedecer las señales y marcas en las vías e itinerarios ciclistas.
- k) Portar un número de ocupantes superior al habilitado o autorizado para el vehículo

Son **infracciones graves** las siguientes conductas:

- a) Realizar maniobras de forma negligente.
- b) Conducir utilizando dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación que pudiera disminuir la atención del conductor.
- c) Carecer de los elementos exigidos para circular por las vías urbanas.

Son **infracciones muy graves** las siguientes conductas:

- a) Negarse a efectuar las pruebas de alcoholemia, drogas o análogas.
- b) Realizar maniobras de forma temeraria.

### **Artículo 147.- Cuantía de la multa**

Las cuantías de las multas a las infracciones, serán las siguientes:

#### **147.1.- Infracciones en materia de Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial**



En materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, el cuadro general de sanciones es el establecido en la LSV.

Se establecen las sanciones en materia de parada y estacionamiento de vehículos con motor, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa de tráfico:

- a) Las **infracciones leves** serán sancionadas con multa 60 euros. **La sanción por** estacionar el vehículo en zona habilitada por la Autoridad Municipal con limitación horaria, manteniendo estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por el ticket, o distintivo exhibido, será de 48 euros
- b) Las **graves** con multa de entre 200 euros.
- c) Las **muy graves** con multa de 500 euros.

La cuantía de las multas por infracciones cometidas por peatones, ciclistas y VMP tendrá una reducción del 50% debido a la naturaleza menos peligrosa de los elementos de movilidad accionados por esfuerzo muscular humano

#### **148.2.- Infracciones en materia de circulación, Movilidad y Transporte**

En la graduación de la cuantía económica de las de las multas, se tendrán en cuenta el principio de proporcionalidad recogido en la LRJSP que establece que se deberá observar la debida idoneidad y necesidad de la sanción a imponer y su adecuación a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción, considerándose especialmente los siguientes criterios para

la graduación de la sanción:

- a) El grado de culpabilidad o la existencia de intencionalidad.
- b) La continuidad o persistencia en la conducta infractora.
- c) La naturaleza de los perjuicios causados.
- d) La reincidencia, por comisión en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.
- e) El peligro potencial de la infracción cometida.
- f) La actuación de terceros y su incidencia en la comisión de la infracción.

#### **ANEXO I – CONCEPTOS Y DEFINICIONES**

A los efectos del contenido de la presente Ordenanza, los conceptos básicos se entenderán utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en su normativa específica. Los referidos al tráfico, la circulación de vehículos y la seguridad vial en los Anexos de la LSV y los Reglamentos de desarrollo.

Cuando tales conceptos no se hallaren previstos en aquella normativa, se entenderán utilizados en el sentido establecido en la presente Ordenanza, así:

- **Acera:** Zona longitudinal de la vía urbana elevada o no, destinada al tránsito de peatones.
- **Acera-bici:** Vía ciclista señalizada sobre la acera, distinguiéndose dos partes diferenciadas, una acera y otra vía ciclista.
- **Accesibilidad:** La característica del medio, del urbanismo y de las edificaciones que permite su uso y disfrute a cualquier persona, con independencia de su condición física.



- **Automóvil:** Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.
- **Bicicleta:** Ciclo de dos ruedas.
- **Bicicleta con pedaleo asistido:** Bicicleta que utiliza un motor, con potencia no superior a 0,5 Kw., como ayuda al esfuerzo muscular del conductor. Dicho motor deberá detenerse cuando se dé cualquiera de los siguientes supuestos:
  - El conductor deja de pedalear
  - La velocidad supera los 25 Km. /h.
- **Calzada:** Parte de la vía urbana dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.
- **Calle peatonal:** Aquella vía urbana señalizada y destinada de forma principal y prioritaria al tránsito de los peatones y en las que la circulación y el estacionamiento de vehículos se encuentra total o parcialmente prohibida, quedando ésta supeditada a lo establecido en la presente Ordenanza.
- **Calle residencial:** Calle en la que en toda la plataforma los peatones tienen prioridad frente a los vehículos. La velocidad máxima de los vehículos no puede exceder los 20 km/h. Señalizada mediante señal S-28
- **Carril-Bus:** Carril reservado para la circulación de vehículos concebidos y construidos para el transporte colectivo de personas.
- **Carril- bici:** Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en un 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.
- **Ciclo:** Vehículo de una o más ruedas accionado exclusiva o principalmente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
- **Ciclocalle:** Calle de uso compartido de distintos vehículos, de un solo carril por sentido, con preferencia para bicicletas y señalizado con velocidad máxima de 20 o 30 km/h. Generalmente se implementa en calles unidireccionales
- **Ciclocarril:** Carril destinado al uso preferente de ciclistas dentro de una calle o avenida de más de un carril por sentido y señalizado con velocidad máxima de 30 km/h.
- **Circulación en contrasentido o a contramano ciclista:** En calles de sentido único, se entiende a .la circulación de las bicicletas en el sentido opuesto al de la vía. .
- **Movilidad sostenible:** El conjunto de medidas que tienen como objeto la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro del ámbito de la ciudad, llámese desplazarse en bicicleta, caminando, utilizando el transporte público, etc. Con el fin de mejorar el medio ambiente y la calidad de vida de los ciudadanos.
- **Pista-bici:** Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- **Senda ciclable:** Vía para peatones y bicicletas, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.



Burgos Con Bici. Asociación de Usuarios de la Bicicleta  
C/ Zaragoza 6, bajo  
09001, Burgos  
CIF: G09398975  
[burgosconbici@conbici.org](mailto:burgosconbici@conbici.org)  
Tif.- 653445892

- **Triciclo:** Ciclo de tres ruedas accionado exclusiva o principalmente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.
- **Vía ciclista:** Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos (bicicletas), con la señalización horizontal y vertical, y cuyo ancho permite el paso de estos vehículos.
- **Vía urbana:** Es toda vía pública situada dentro de poblado, excepto las travesías.
- **Zona avanzada de espera:** Espacio adelantado a una línea transversal de detención que tiene como objetivo permitir a las bicicletas y motocicletas reanudar la marcha en cabeza de los vehículos a motor
- **Zona de carga y descarga:** El espacio de la vía pública señalado y limitado en espacio y tiempo para realizar en él la parada o el estacionamiento de los vehículos destinados al transporte de mercancías para realizar en aquel las operaciones de carga y descarga de conformidad con las normas.
- **Zona peatonal:** Parte de la vía elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén o el paseo.
- **Zona peatonal compartida:** Zona peatonal debidamente señalizada en la que se permite la coexistencia de peatones y ciclistas en determinadas condiciones.
- **Zona treinta:** Zona especialmente acondicionada y señalizada en la que la velocidad máxima es de 30 Km. /h.
- **Zona veinte:** Zona especialmente acondicionada y señalizada en la que la velocidad máxima es de 20 km/h. La prioridad en ella corresponde al peatón.

Burgos, 23 de noviembre de 2017.

Asociación Burgos Con Bici.