



ANTECEDENTES Y SECUENCIA DEL PROCESO DE APROBACIÓN DE LA ORDENANZA DE MOVILIDAD.

Burgos Con Bici, a través de un Grupo de Trabajo interno, ha participado en el proceso de elaboración de la Ordenanza de Circulación, Movilidad y Transporte de la ciudad de Burgos realizando sugerencias y aportaciones a los diferentes borradores de texto que se han ido presentando ante la Mesa de Movilidad desde octubre de 2017. Con anterioridad, en febrero de 2016, habíamos presentado un documento (1) con las prioridades de la asociación para basar la futura ordenanza en lo respectivo a la movilidad ciclista.

El texto que nos fue presentado en octubre de 2017 (2) estaba basado en la Ordenanza de Movilidad aprobada inicialmente en pleno municipal de noviembre de 2010 (3) pero que nunca estuvo en vigor al no ser aprobada de forma definitiva. Era un texto muy desafortunado (4) ante el que presentamos en noviembre de 2017 una batería de aportaciones de gran calado (5 y 6). Ya en marzo de 2018 se presentó un segundo texto de borrador (7) que recogía una parte de nuestras aportaciones pero no las más importantes. Por ello, en abril de 2018 BCB mandó nuevas aportaciones (8) fruto del cual se publicó en julio de 2018 en la web del Ayto. un documento autodenominado “Último borrador” (9) que contenía gran parte de las peticiones básicas de la asociación. Basado en ese último borrador, la ordenanza fue aprobada por el Consejo de Administración del SAMYT el 13 de noviembre de 2018 (10), y se sometió a aprobación inicial en el Pleno del Ayto. de Burgos del 16 de noviembre de 2018.

Del texto aprobado por el pleno municipal de forma preliminar el 16 de noviembre de 2018 destacar que: se contemplaba la **permeabilidad ciclista al casco histórico y zonas peatonalizadas** bajo el concepto de zonas peatonales compartidas – zona de tráfico restringido, que se reconocía y regulaban las **ciclocalles, ciclocarriles y plataformas de espera avanzada**, que se reducía la **velocidad máxima de circulación a 30 km/h** en la calles con un carril y sentido, que el registro de las bicis seguirá siendo **voluntario**, que en calzada se recomienda el **centro del carril** para circular en bici, que se puede circular por calzada aunque haya una vía ciclista cercana, se autoriza en la ciudad el transporte de **niños en remolques de bicicletas**, que se podrá subir las bicicletas **plegables al bus** urbano, aparcar nuestras bicis al mobiliario urbano sin dañarlo y por tiempo reducido, ...

A ese texto desde nuestra asociación presentamos alegaciones (11), que han sido mayoritariamente **aceptadas**, para que: la velocidad máxima de circulación a **30km/h se extendiera a las calles con un carril POR sentido**, los **VMP más grandes y veloces no pudieran circular por las vías ciclistas**, y sólo lo hicieran por calzada y se adecuara la regulación de estos vehículos a la Directiva Europea, que se aceptara la posibilidad de **circulación ciclista a contramano y la regulación específica de la semaforización para la circulación ciclista por calzada**, la modificación de la distancia de paso bicicleta-peatón de **1,8 a 1,5 metros**, la posibilidad de implementar **carril bici+bus** en vías con sobreancho, explicitar la prioridad de los usuarios de las aceras o aceras bici frente a los vehículos que entran o salen de vados, admitir que los menores sean acompañados en bicicleta en las zonas peatonales a paso de peatón y un régimen sancionador a los ciclistas que bonifique la movilidad activa frente a la movilidad pasiva. Así mismo, conseguimos frenar una alegación técnica que quería impedir que se las bicicletas puedan ser amarradas a elementos del **mobiliario urbano** (farolas, señales, ...), por un plazo máximo de 24 horas.



En el proceso de resolución de alegaciones los técnicos aceptaron una importante alegación particular (12) que alertaba de la ilegalidad de establecer las zonas peatonales compartidas según una resolución del Tribunal Supremo. Ante ello, la solución adoptada fue el cambio de terminología al de áreas de tráfico restringido. Desde nuestra asociación propusimos que se consensuara una lista de áreas de tráfico restringido y de zonas peatonales estrictas (13), lo cual tuvo lugar en reuniones de las áreas de técnicos municipales. A pesar de ello, en la negociación política para la aprobación definitiva de la Ordenanza fue invalidado el trabajo de los Técnicos Municipales y de las asociaciones por el acuerdo entre PSOE y Ciudadanos (14).

La última modificación de calado del texto antes de su aprobación final en pleno vino condicionado por la publicación de una instrucción de la DGT modificando la definición y regulación de los VMP. (15) y (16)

A la Ordenanza PP y VOX votó en contra fundamentalmente por su oposición a la disminución de velocidad a 30 Km/h en las calzadas de un carril por sentido de circulación. Podemos votó a favor y era favorable a nuestro planteamiento de regulación de las Áreas de Tráfico Restringido. Ciudadanos se abstuvo a cambio de imponer su mapa de áreas de tráfico restringido en el Decreto de Alcaldía que la regula según dicta la Disposición final primera apartado tercero. La Ordenanza (18) ha sido publicada en el Boletín Oficial de la Provincia del día 24 de enero de 2020. El Decreto de la Alcaldía que regula las áreas de tráfico restringido (19) es el nº 13435/19 de fecha 23 de diciembre de 2020.

Para facilitar el análisis del texto aprobado por el Ayto, a continuación desglosamos en tres tablas, lo que a juicio del Grupo de Trabajo de la Ordenanza de Burgos Con Bici, son los aspectos positivos o mejoras que hemos conseguido respecto al texto original y los negativos o no admitidos tras el proceso de alegaciones y las oportunidades/exigencias que hemos de reclamar desde nuestro colectivo a corto plazo.

1.-ASPECTOS POSITIVOS LOGRADOS POR BCB EN EL PROCESO DE REDACCIÓN DE LA ORDENANZA.

ASUNTO	COMENTARIO	ARTÍCULO
VÍAS CICLISTAS		
Cambio del término carril bici por VIA CICLISTA	Usaban “carril bici” en cualquier caso y es más correcto usar “vía ciclista”	Art. 11
Establecer PASOS CICLISTAS en TODOS los cruces de vía ciclista con calzada	Aún quedan varios cruces de vía ciclista con calzada sin paso ciclista	Art. 31
Límites de VELOCIDAD diferenciados según tipo de vía ciclista	Querían poner en todos los casos 20 km/h sin diferenciar tipo de vía	Art. 33
Prohibido INVADIR más de 30 cm. acera o vía ciclista AL ESTACIONAR en batería	Esto impide la invasión de furgonetas y vehículos grandes sobre estas vías. Habitual en Avda. de la Paz, frente a piscinas del plantío, etc.	Art. 76 – 37º
Vehículos de carga y descarga no pueden ocupar las vías ciclistas	Está bien que se especifique pues algunos parecen desconocerlo	Art. 96
ACCESO AVADOS de los vehículos: Se	No se especificaba en el anterior texto	Art. 116



especifica la prioridad peatonal (y la ciclista si hay vía ciclista)		
BICIS EN CALZADA		
Introducción de CICLOCALLES Y CICLOCARRILES	Fundamental para que paulatinamente el ciclista circule por la calzada con más seguridad. En un primer texto no estaba contemplado.	Exp. motivos III, art. 32
En ciclocalles y ciclocarriles las bicicletas tienen PREFERENCIA frente a otros vehículos	Importante	Art. 40 – 4º
PROHIBIDO a vehículos motorizados: ADELANTAR A CICLISTAS EN CICLOCALLES Y CICLOCARRILES. Obligados a acomodar el paso a la velocidad del ciclista	Dará seguridad para circular en bicicleta por calzada y pacificará las calles en las que se implante	Art. 32
PROHIBIDO a vehículos motorizados: ADELANTAR A CICLISTAS EN CICLOCARRILES sin cambiar de carril	Esto impide que te adelanten sin respetar la distancia lateral de seguridad. Obliga a cambiar de carril. Dará seguridad para circular en bicicleta por calzada y pacificará las calles en las que se implante	Art. 40-5º
Posibilidad de CIRCULAR EN BICI POR CALZADA aunque exista una VIA CICLISTA CERCANA	Con la señalización actual no se puede ir por calzada si hay en paralelo una vía ciclista.	Art. 30 - 2º
Circular en calzada por el CENTRO del CARRIL	Importante para aumentar la seguridad. Posición derecha implica peligro por apertura de puertas, salida de coches aparcados, adelantamientos en calles estrechas, ...	Art. 30 - 2º
Circular en bici por PARQUES	Se establecen las normas y condiciones en que es posible	Art. 30 - 5º
ADELANTAR A VEHÍCULOS PARADOS en cruces y semáforos para acceder a plataforma avanzada de espera	Muy importante para dar seguridad al ciclista al salir de semáforos y cruces	Art. 30 - 10º
Posibilidad de establecer MEDIDAS ADICIONALES para la SEGURIDAD Y COMODIDAD de circulación ciclista en CALZADA	Importante. Abre la puerta a señalización que mejore la seguridad de circulación ciclista	Art. 30-14º
Señalización específica para paso de semáforos para ciclistas	Incluido en la ordenanza	Art. 30 – 14º
Introducción de ZONAS DE ESPERA ADELANTADA	Muy importante para dar seguridad al ciclista al salir de semáforos y cruces	Art. 40 - 6º
DISTANCIA LATERAL DE SEGURIDAD para adelantar a ciclistas: 1,5 m	Dará seguridad para circular en bicicleta por calzada	Art.40 – 2º
DISTANCIA DE SEGURIDAD para circular detrás de ciclistas: 5 m (salvo en maniobras de adelantamiento)	Dará seguridad para circular en bicicleta por calzada	Art.40 – 2º
Se da opción de posibles tramos de carril	Es una opción estudiada para alguna	Art.43



BUS + BICI en carriles con sobreechanco	avenida de la ciudad	
AREAS DE TRÁFICO RESTRINGIDO		
Normas de uso para ciclistas de las ZONAS DE TRÁFICO RESTRINGIDO	Importante para usar con sentido común la bici en las zonas peatonalizadas	Art. 16-3º y 28 – 2º y 3ºf
DISTANCIA DEL CICLISTA RESPECTO DEL PEATÓN al pasar a su lado: 1,5 m	Antes de alegaciones era 1,8 m.	Art. 16 3ºb, 28 – 6º y 30 – 4º
LOS CICLISTAS PUEDEN CIRCULAR EN AMBOS SENTIDOS EN LAS AREAS DE TRAFICO RESTINGIDO	Importante en calles de un solo sentido para vehículos a motor. Ej.:c/ Fernán González o c/ Concordia.	Art. 28 – 3ºg
APARCAMIENTO DE BICICLETAS		
Los APARCABICIS deberán estar SEÑALIZADOS como tal.	Habría que reclamar la implantación de las señales sobre todo en aparcabicis en los que a veces aparcen motos	Art.36
Posibilidad de ESTACIONAMIENTO DE BICIS en ZONAS PEATONALES	Al resto de vehículos no se permite	Art. 23 y 36
Posibilidad de ESTACIONAMIENTO DE BICIS en MOBILIARIO URBANO DE FORMA TEMPORAL	Sin dañar el mobiliario y máximo 24 h. seguidas Han estado a punto de prohibirlo ...	Art. 92
Ubicación de APARCABICIS en cota de CALZADA	Hasta ahora la práctica totalidad se ha colocado en cota de acera	Art.92
APARCAMIENTO DE MOTOS sólo en calzada y prohibido en aparcabicis y mobiliario urbano	Positivo.	Art.56 y 91
APARCAMIENTO DE VMP prohibido en aparcabicis y mobiliario urbano	Positivo.	Art. 91
REMOLQUES Y SILLAS PARA NIÑOS EN BICICLETAS		
Autorización del uso de remolques de bicicletas para el transporte de personas (REMOLQUES DE BEBES)	Hasta ahora prohibido. (Fuera del casco urbano sigue prohibido de momento)	Art. 34
Posibilidad de usar más de una SILLA PORTABEBÉS en la bicicleta	Inicialmente sólo contemplaban la posibilidad de UNA silla portabebés trasera. Ahora es posible más de una: trasera y/o delantera, dos traseras, ...	Art. 34
OTROS		
Posibilidad de SEÑALES ADICIONALES al Catálogo Oficial	Abre la puerta a señales específicas ciclistas no contempladas en el RGC.	Art.10
REGISTRO VOLUNTARIO de bicicletas	Querían que fuera obligatorio	Art. 35
Sacar la normativa de BICIBUR de la Ordenanza	Se registrará por Reglamento específico	
Permitido ACCESO AL BUS con BICI PLEGADA y posibilidad de introducir cualquier bici en buses diseñados al efecto	Hasta ahora a criterio del conductor del bus	Art. 53 – 17º
No se inmovilizan las bicis a menores de 16 años que circulan sin casco	A conductores de motos sí que se inmoviliza el vehículo si circulan sin casco	Art 131 c)
CALMADO DE TRÁFICO		

LIMITACIÓN A 30KM/H EN CALZADAS QUE TENGAN UN CARRIL POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN	Antes de alegaciones la limitación de velocidad máxima a 30 km/h era solo a calzadas con un carril y sentido único	Art. 46 b
Velocidad máx. 50 km/h en red básica sólo si hay DOS O MÁS carriles de circulación	Inicialmente lo tenían contemplado para UNO o más carriles de circulación	Art. 46 a
VMP'S		
VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (< 25 KM/H) NO pueden circular por ACERA	Inicialmente permitían que cualquier tipo de VMP pudiera ir por ACERA	Art.38
LAS BICICLETAS TIENEN PREFERENCIA FRENTE A LOS VMP's EN VÍAS CICLISTAS	Inicialmente no se especificaba	Art. 38
PATINETES GRANDES Y SIMILARES QUE PUEDEN CIRCULAR A > 25 KM/H SOLO pueden circular por CALZADA. Precisan matriculación, carnet, seguro, etc	Adecuación a la Directiva comunitaria. Reglamento (UE) nº 168/2013	Art.38
CONCEPTOS – TITULO - ANEXO 1		
Cambio del Título: Finalmente se denomina ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE en lugar de ORDENANZA DE CIRCULACIÓN, MOVILIDAD Y TRANSPORTE.	Es fundamental que la base de la Ordenanza sea la Movilidad en lugar de la Circulación.	Título
Eliminación del concepto ITINERARIO CICLISTA	Era el concepto que querían usar inicialmente para el uso de la bici	Exp. de motivos III
Introducción del concepto AREA DE TRÁFICO RESTRINGIDO.	En principio permite legalmente la permeabilidad al ciclista en el centro histórico y áreas peatonalizadas. El problema es que está sujeto a un Decreto de Alcaldía y pinta mal ...	Anexo 1, Art. 9, 16 y 24 - 7º.
Concepto y posibilidad de circulación a Contramano	Incluido en la ordenanza	Anexo 1 y Art. 30 - 14º
Introducción del concepto Técnicas de Calmado de Tráfico	Se definen y concretan las posibles técnicas a implantar.	Anexo 1
Diferenciación del concepto ACERA de PASEO, ARCEN, ZONA PEATONAL	Sólo queda prohibido circular en bici por aceras; en el texto inicial también por paseo, parque, ...	Art.12-5º
Cambio de la definición de ZONA PEATONAL, eliminando de ella a los PARQUES.	Adecuación a la definición recogida en la Ley de Tráfico	Anexo 1

2.- ASPECTOS NEGATIVOS DEL TEXTO DE LA ORDENANZA

ASUNTO	COMENTARIO	ARTÍCULO
Eliminación del concepto AREAS PEATONALES COMPARTIDAS	El concepto AREAS PEATONALES COMPARTIDAS fue recurrido en una alegación atendiendo a un fallo del Tribunal Supremo que impide que haya áreas peatonales que de forma genérica sean compartidas con otros vehículos	
Decreto de Alcaldía de regulación de las AREAS DE TRÁFICO RESTRINGIDO CICLABLES	Está sujeta a un Decreto de Alcaldía que indica las calles o áreas que son de tráfico restringido y entre ellas en las que la circulación ciclista es posible. Al parecer “Ciudadanos” ha impuesto en sus negociaciones para aprobar la Ordenanza que sólo se permita la circulación ciclista en calle Concordia, Plaza de Alonso Martínez, Avellanos, Fernán González, San Lesmes y Gran Teatro. (NO TENEMOS AÚN EL TEXTO DEL DECRETO. VER MAPA (14) DE LA PROPUESTA DE Cs). En el interior del centro, salvo que haya calzada diferenciada, no se puede circular en bicicleta. Es posible que los vecinos del centro puedan tener una tarjeta específica de paso que les habilite para circular por el interior de esa zona en bici pero eso está por desarrollar.	Disposición Final primera.
No se ha dado una solución a la PERMEABILIDAD CICLISTA en el centro	ES EL GRAN FIASCO QUE CUELGA DE LA ORDENANZA	
VMP's (< 25 KM/H) pueden circular por VIAS CICLISTAS	Más vehículos por las vías ciclistas, poco perceptibles y que normalmente a más velocidad que las bicis	Art.31
No se puede esperar al BUS fuera de los refugios o de la acera	En ocasiones no hay “refugio” y en la acera no se ven pues se permite aparcar coches en el punto de parada del bus	Art. 13 c

3.- BALANCE Y BUSQUEDA DE OPORTUNIDADES.

ASUNTO	COMENTARIO
EXIGIR VIA CICLISTA QUE ATRAVIESE NORTE-SUR Y ESTE-OESTE EL CENTRO HISTORICO	Objetivo prioritario En ausencia de la aceptación de su consideración como áreas de tráfico restringido ciclista
EXIGIR MÁS VIAS CICLISTAS. INTERCONEXIÓN DE VIAS CICLISTAS. CIERRE DE MALLA CICLISTA.	Objetivo prioritario En todas las calles donde la velocidad en calzada sea > 30 km/h tiene que haber una vía ciclista segregada y en cota de calzada. Actualización del Plan de Ciclabilidad Ciclista.
EXIGIR LA IMPLANTACIÓN DE LAS CICLOCALLES Y DE LAS ZONAS DE	Objetivo prioritario



ESPERA AVANZADA	
EXIGIR PASOS CICLISTAS EN TODAS LAS CONEXIONES DE LAS VÍAS CICLISTAS CON CALZADA	Objetivo prioritario. En los lugares donde finaliza algún tramo de vía ciclista junto a calzada no suele haber paso ciclista y es necesario para la posible conexión ciclista a la calzada. Ej: c/ Fco de Vitoria, Avda. de la Paz,
EXIGIR LA ELIMINACIÓN DE LA SEÑAL QUE IMPLICA LA CIRCULACIÓN OBLIGATORIA DE BICIS POR LAS VÍAS CICLISTAS Y SUSTITUÍRLA POR SEÑAL INFORMATIVA	Objetivo secundario
EXIGIR LA SEÑALIZACIÓN DE LOS APARCAMIENTOS PARA BICICLETAS	Objetivo secundario
ESTUDIO TÉCNICO DE CIRCULACIÓN A CONTRAMANOY DE SEÑALIZACIÓN ESPECÍFICA EN SEMAFOROS	Objetivo secundario
IMPLANTACIÓN DE LA SISTEMÁTICA DE REGISTRO VOLUNTARIO DE BICICLETAS QUE AVALA LA RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA	Objetivo secundario
MEJORA DE LA SISTEMÁTICA MUNICIPAL PARA LA RECUPERACIÓN DE BICICLETAS RECUPERADAS (PROTOCOLO DE COORDINACIÓN ENTRE POLICIAS LOCAL Y NACIONAL ESPECÍFICO)	Objetivo secundario

REFERENCIAS:

- (1) [Bases BCB ordenanza Movilidad 4-2-16](#)
- (2) [Borrador-ordenanza-movilidad 26-10-17](#)
- (3) [Ordenanza de Movilidad 04-11-2010](#)
- (4) [Comunicado conjunto Andando Burgos y BCB "El Parto De Los Montes 28-11-17"](#)
- (5) [Aportaciones de BCB al I borrador de Ordenanza presentadas 23-11-17](#)
- (6) [Aportaciones de BCB COMPARADO con I borrador Ordenanza](#)
- (7) [II-borrador-ordenanza-de-movilidad 26-03-18](#)
- (8) [Aportaciones de Burgos Con Bici al II borrador Ordenanza V2 16-04-18](#)
- (9) [Último-borrador-ordenanza-de-movilidad 08-06-18](#)
- (10) [ORDENANZA APROBADA EN CONSEJO SAMYT 13-11-18](#)
- (11) [Alegaciones de Burgos Con Bici a la Ordenanza de Movilidad 03-02-19](#)
- (12) [Alegación contra zonas peatonales compartidas. Febrero 19](#)
- (13) [Relación de áreas de tráfico restringido y zonas peatonales consensuadas nov. 19](#)
- (14) [Mapa propuesto por Ciudadanos de "circunvalación ciclista" del centro](#)
- (15) [Regulación de los VMP – DGT diciembre 2019](#)

Asociación Burgos Con Bici. c/ Zaragoza 6, bajo. 09001 Burgos CIF: G09398975

burgosconbici@conbici.org.



Asociación de usuarios de la bicicleta Burgos Con Bici

- (16) [Modificaciones de la Ordenanza por la nueva regulación de los VMP.](#)
- (17) [Ley de Tráfico en Vigor](#)
- (18) [Ordenanza de Movilidad Sostenible aprobada de forma definitiva en pleno de 20-12-19](#)
- (19) Decreto de Alcaldía de 23/12/19 que determina las áreas de tráfico restringido y las áreas peatonales.

Burgos, 24 de enero de 2020. Burgos Con Bici.