



**CERTIFICADO
PLENO**

**DON MIGUEL ANGEL GIMENO ALMENAR, SECRETARIO GENERAL DE PLENO
DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL**

CERTIFICA: Que, el Pleno en la **sesión ORDINARIA** el día **14 de septiembre de 2017**, en su **PUNTO TERCERO.- PROPUESTA CONCEJAL DE MOVILIDAD. PROYECTO DE ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA**, por 13 votos a favor, 11 abstenciones del Grupo Popular (10) y del Concejal No Adscrito (1) y 1 voto en contra del Grupo Ciudadanos, se acordó aprobar la siguiente propuesta que fue dictaminada favorablemente en la sesión de la Comisión de Economía y Hacienda; Régimen Interior; Promoción Económica, Cultural y Turística; y de Asuntos Generales de 11 de septiembre de 2017:

Número de Expediente de la Propuesta: AYTOCR2017/11773

Cargo que presenta la propuesta: CONCEJAL DELEGADO DE MOVILIDAD

PROPUESTA

Visto el texto de la ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA, que fue informada favorablemente por el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial, en sesión celebrada el pasado día 13 de julio, cuyo texto se anexa, se propone:

PRIMERO.- Aprobación por Junta de Gobierno Local del proyecto de Ordenanza reguladora de la Movilidad Ciclista.

SEGUNDO .- Aprobación inicial por el Pleno del texto de la citada Ordenanza, previo dictamen de la Comisión correspondiente.

TERCERO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

CUARTO.- Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Nº 10/2017

**CERTIFICADO
PLENO**

Ciudad Real//EL CONCEJAL DELEGADO DE MOVILIDAD//Fdo. David Serrano de la Muñoza

Firmado digitalmente por "Secretario General" MIGUEL ANGEL GIMENO ALMENAR el día 19-09-2017
El documento consta de un total de 22 página/s. Página 2 de 22. Código de Verificación Electrónica (CVE) gj/UZLeKUVcf9UhNLhJ5

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <http://www.ciudadreal.es>

Pág. 2



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Nº 10/2017

**CERTIFICADO
PLENO**

ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <http://www.ciudadreal.es>

Pág. 3



ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Índice

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I. Objeto y ámbito de aplicación

Capítulo II. De la señalización

TÍTULO II. CIRCULACIÓN Y USO DE CICLOS

Capítulo I. Infraestructura ciclista y velocidad de los ciclos.

Capítulo II. Características de los ciclos y prohibiciones

Capítulo III. Convivencia de los ciclos con los peatones y con el resto de vehículos
Capítulo IV. Estacionamiento de ciclos.

Capítulo V. El registro de ciclos y seguro.

TÍTULO III. DE LAS MEDIDAS PROVISIONALES

TITULO IV. DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR Y LAS INFRACCIONES Y

SANCIONES

Capítulo I. Del procedimiento sancionador

Capítulo II. De las infracciones

Capítulo III. De las sanciones

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

DISPOSICIÓN FINAL



**CERTIFICADO
PLENO**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Ayuntamiento de Ciudad Real ha apostado por un modelo de movilidad que no amenace la salud ni la seguridad de las personas, que no interfiera en la calidad de vida en la ciudad, que no ponga en riesgo la calidad del aire y el medio ambiente, en general, y que garantice el dinamismo económico de la ciudad. Se ha decidido favorecer soluciones de transporte individuales más racionales y menos impactantes como la bicicleta, aprovechando que esta ciudad tiene unas características orográficas, climatológicas y de tamaño ideales para la utilización de este modo de transporte urbano.

Desde la aprobación del PMUS la bicicleta ha tenido un fuerte impulso que ha originado que su uso se duplique. Sin duda, el impulso de la bicicleta como alternativa de movilidad, ha incrementado el número de desplazamientos para resolver las necesidades diarias de movilidad.

En este contexto, procede la redacción de una ordenanza para actualizar la regulación municipal en lo relativo a la movilidad ciclista, incluyendo las previsiones del Plan Director de la Movilidad Ciclista aprobado recientemente.

Este Plan es un documento estratégico que nos va permitir avanzar decididamente en el establecimiento de este modo de transporte en la ciudad. Para ello necesitamos un cuerpo normativo que permita:

- Integrar la movilidad ciclista con el resto de modos (peatonal y otros modos no motorizados, transporte público y colectivo y el tráfico privado rodado motorizado) al objeto de favorecer una correcta convivencia entre dichos modos.
- Evitar y resolver conflictos entre la bicicleta y esos otros modos de transporte, así como regular el propio uso de la bicicleta en la vía pública.
- Avanzar en los criterios normativos para la habilitación de vías ciclistas y demás infraestructuras complementarias, en especial las referidas a la guardia y custodia de la bicicleta (en origen y destino).

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

- Favorecer la promoción y uso de la bicicleta entre la población.

También destaca el hecho de que en esta ordenanza se pretende reducir a 30 km/h la velocidad máxima de circulación en muchas de las calles del municipio. Sin duda, esta regulación tendrá una gran incidencia en el calmado del tráfico, en la creación de las condiciones para que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad, segura y funcional, y en la mejora de la seguridad vial con la consiguiente reducción del número de siniestros y de su gravedad.

Además, se establece en esta Ordenanza la obligación de que los automóviles guarden un espacio de seguridad con respecto a las bicicletas y para que en determinadas calles y carriles en los que el máximo de velocidad está limitado a 30 km/h, los automóviles circulen acomodando su velocidad a la de éstas.

Se incluye en esta Ordenanza que en determinadas calles con el tráfico calmado, las bicicletas puedan circular a contramano. Esto mejorará la permeabilidad de la ciudad para la bicicleta y por tanto ofrecerá una ventaja competitiva a la bicicleta, que asume en tal caso la consideración de vehículo preferente, frente a otros vehículos.

Así, el tratamiento que se da a la bicicleta en esta ordenanza como vehículo preferente se basa en la generación de infraestructura ciclista o el calmado del tráfico en la red básica. La parte de la red que no forma parte de la red principal se va a limitar a 30 kms por hora para permitir la coexistencia de todo tipo de vehículos en la calzada.

Sin duda, todas estas medidas normativas, junto con las infraestructurales y las de promoción, van a contribuir a que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad y a que en nuestra ciudad sean posibles estilos de vida no dependientes del automóvil privado.

La Ordenanza está dividida en cuatro títulos.

El título I, de carácter general, recoge el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza, así como un capítulo dedicado a la señalización vial.

El título II, dedicado a la circulación y uso de los ciclos, con capítulos dedicados a las infraestructura y velocidad de los ciclos, características de éstos y prohibiciones, la convivencia con los peatones y con el resto de vehículos, el estacionamiento y el registro de ciclos.

El título III regula las medidas provisionales relativas a la retirada e inmovilización de ciclos.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

El título IV regula el régimen sancionador por incumplimiento de las normas establecidas, con indicación de la clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves y sus sanciones.

Por último, esta norma contiene una disposición derogatoria y una disposición final.

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I. OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y FOMENTO DE LA BICICLETA

Artículo 1.- Objeto

1. Esta Ordenanza tiene por objeto la regulación del uso de la bicicleta en las vías urbanas del término municipal de Ciudad Real, en uso de las atribuciones conferidas a la Corporación Local por el artículo 133,2 de la Constitución Española, el artículo 25,2,b, de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el artículo 7, párrafos a, b, c, d, e y f del Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, que contiene el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

A tal efecto, la presente Ordenanza regula:

- Las infraestructuras ciclistas y señalización.
- Las características de los ciclos y dispositivos homologados.
- Las prohibiciones que les afectan.
- La convivencia de la bicicleta y otros ciclos con los peatones y con el resto de vehículos.
- El estacionamiento de los ciclos.
- El registro de ciclos.
- El régimen sancionador aplicable por el incumplimiento de las normas establecidas, con indicación de la clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves y sus sanciones, el procedimiento sancionador y las medidas cautelares y complementarias relativas a la retirada e inmovilización de ciclos.

2. Supletoriamente, en aquellas materias no reguladas expresamente por la presente Ordenanza se aplicará lo establecido en la Ordenanza de Movilidad, en la Ley de Tráfico,

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el Plan Director de la Movilidad Ciclista.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

Las normas de la presente Ordenanza obligarán a los titulares y usuarios de las vías y espacios libres públicos de titularidad municipal, así como a los de las vías privadas de servidumbre o concurrencia pública en el término municipal de Ciudad Real y sus anejos.

Artículo 3.- Fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte

1.- El Ayuntamiento reconoce la bicicleta como medio de transporte especialmente adecuado para desplazamientos urbanos, en cuanto coadyuva a la mejora del medio ambiente de la ciudad, a la vez que beneficia la salud de los ciudadanos que la utilizan.

2.- La bicicleta es un medio de transporte que gozará de particular consideración y protección, tanto en el planeamiento y equipamiento urbanístico, como en la regulación del tráfico rodado en el municipio.

3.- El Ayuntamiento tendrá entre sus prioridades una política de fomento del uso de la bicicleta para desplazamientos urbanos, especialmente a grandes centros de trabajo, centros escolares, sanitarios, comerciales y de ocio, así como a la estación de Tren y Autobús.

4.- El Ayuntamiento mantendrá en las mejores condiciones las infraestructuras ciclistas de ámbito municipal, procurando su ampliación.

5.- El Ayuntamiento favorecerá y colaborará con las acciones que en materia de movilidad ciclista sean promovidas por asociaciones, entidades y empresas, fomentando sus actuaciones y actividades positivas que tengan como finalidad el cumplimiento de esta ordenanza, encaminadas a aumentar la mejora de la calidad de vida en Ciudad Real.

6.- El Ayuntamiento implantará y fomentará, mediante campañas informativas y cuantas acciones fueran precisas para el fomento de la movilidad ciclista, destinadas tanto a ciclistas, como a conductores, peatones y escolares.

Artículo 4.- Conceptos y terminología

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

A los efectos de esta Ordenanza, los conceptos básicos y la terminología sobre vehículos, vías y usuarios de las mismas se entienden utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concretan en el anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 5.- Órganos competentes

La competencia sobre las materias objeto de esta Ordenanza corresponde al organismo municipal que en cada momento la tenga atribuida, bien como propia o bien por delegación.

Artículo 6.- Conocimiento de las normas de tráfico y seguridad vial

1. El ciclista debe conocer las normas de tráfico y de seguridad vial y comportarse con arreglo a ellas, respetándolas en todo momento.
2. El Ayuntamiento por sí y mediante acuerdos con otras administraciones e instituciones públicas y privadas fomentará la enseñanza y el conocimiento de dichas normas.

CAPÍTULO II. DE LA SEÑALIZACIÓN

Artículo 7.-

1. Las señales de circulación situadas en los accesos a la ciudad y acompañadas de la leyenda "CIUDAD REAL", regirán en toda la zona urbana.
2. Las señales de circulación colocadas en las entradas de zonas o áreas con limitaciones específicas a la circulación y/o al estacionamiento y acompañadas de una leyenda y/o pictograma relativos a las mismas, regirán en toda la zona o área en cuestión.

Artículo 8.- Señalización de las vías

1. Las infraestructuras ciclistas tendrán una señalización específica vertical y horizontal, que indicará el sentido de la circulación y los espacios que sean compartidos con peatones, así como las paradas obligatorias. En caso necesario se complementará esta señalización con la de precaución o informativa que resulte necesaria.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

2. Todos los usuarios de las vías objeto de esta Ordenanza deben obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición, y deben adaptar su conducta al mensaje del resto de las señales existentes en las vías por las que transitan o circulan.
3. La señalización que se establezca será conforme a la definida en el Reglamento General de Circulación.
4. Las señales horizontales definen los carriles, los sentidos de circulación de los ciclos, los pasos de peatones, etc, y complementan la señalización vertical.
5. Los pasos específicos para ciclos se señalarán horizontalmente con dos líneas blancas discontinuas.
6. Los pasos específicos para ciclos añadidos a pasos de peatones pueden disponer de semáforos; si no disponen de ellos, deben compartir el del paso de peatones.
7. El Ayuntamiento podrá incorporar otras señales siempre que no se opongan a lo establecido en el Reglamento General de Circulación.

Artículo 9. Límites de velocidad en función de diferentes tipos de vías

1. El Ayuntamiento de Ciudad Real podrá establecer áreas en las que los límites de velocidad puedan ser rebajados previa señalización correspondiente, cuando razones de circulación o del trazado del viario, a criterio municipal, así lo aconsejen. El establecimiento de estas áreas y de los límites de velocidad correspondientes se hará motivadamente. Por tanto, se podrán señalar zonas o vías de la ciudad, por razones de seguridad vial, medioambientales, de movilidad y uso, donde la velocidad máxima permitida sea de 30 Km/h, 20 Km/h o 10 Km/h.
2. En las vías denominadas de calzada al mismo nivel la velocidad máxima permitida no superará el límite de 20 Km/h.
3. La velocidad se adaptará, en todo caso, a las condiciones del conductor, a las características de la vía, la meteorología, el nivel de circulación y el del estado del vehículo.

**TÍTULO II
CIRCULACIÓN Y USO DE CICLOS**

CAPÍTULO I. INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y VELOCIDAD DE LOS CICLOS

Artículo 10.- Infraestructuras ciclistas y señalización

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

1. El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el Plan Director de la Bicicleta, respetando, en la medida en que sea posible, los principios de continuidad y los de seguridad vial.
2. Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas, a fin de evitar su progresivo deterioro.
3. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado originario. Asimismo, cualquier intervención a que se ha hecho referencia, alteración, modificación u ocupación que realicen entidades públicas o privadas en las infraestructuras ciclistas requerirá autorización previa del órgano competente en materia de movilidad.

Artículo 11.- Circulación por los carriles-bici y las aceras-bici

1. Se entiende por carril-bici la vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido de circulación.
2. Se entiende por acera-bici la vía ciclista señalizada sobre la acera.
3. La velocidad máxima permitida a los ciclos cuando circulen por los carriles bici situados en la calzada será de 30 km/h.
4. La velocidad máxima permitida a los ciclos cuando circulen por la acera bici o por carril bici sobre la calzada en el espacio comprendido entre el estacionamiento de vehículos y la acera o la calzada será de 15 km/h. En estos casos el ciclista debe circular con precaución frente a una posible invasión del carril bici por otros usuarios de la vía pública y evitar las maniobras bruscas.
5. Si no disponen de semáforo específico, los ciclos deben respetar los semáforos existentes en la vía.

Artículo 12.- Circulación por la calzada

1. En la calzada los ciclos deberán circular por norma general por el carril de la derecha y podrán ocupar la parte central de éste. Si existen carriles reservados a otros vehículos, deberán circular por el carril contiguo al reservado y en las mismas condiciones. Del mismo modo, podrán circular por el carril de la izquierda cuando las características de la vía no permitan hacerlo por el carril de la derecha o por tener que girar a la izquierda.
2. Los ciclos, circulando por la calzada, disfrutarán de las prioridades de paso previstas en las vigentes normas de tráfico y deberán respetar la señalización horizontal, vertical y semaforica, si no existe señalización específica que lo restrinja.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

3. En un cruce semafórico sin señalización específica para ciclos deberán tomar las precauciones necesarias y adaptar su conducta al resto de usuarios del cruce.

Artículo 13.- Circulación por las sendas ciclables y parques públicos

1. Las sendas ciclables constituyen vías para peatones y ciclos, segregadas del tráfico motorizado que discurren por espacios abiertos, parques, jardines, paseos en zonas no urbanas o bosques. En ausencia de las mismas, salvo momentos de aglomeración, se permitirá circular a las bicicletas por los parques públicos siempre que se adecue la velocidad a la de los viandantes, se mantenga una velocidad moderada por debajo de los 10 Km./hora aproximadamente, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

2. En las sendas ciclables los peatones tendrán prioridad de paso en todo su recorrido y la velocidad máxima de los ciclos será de 15 km/h.

Artículo 14.- Circulación por las ciclocalles

1. Las ciclocalles son calles de un único carril y sentido de circulación y por tanto de coexistencia entre los distintos vehículos.

2. La velocidad de circulación de los demás vehículos deberá adaptarse a la de los ciclos y en cualquier caso no podrá superar los 30 km/h. Tampoco se podrán realizar adelantamientos a las bicicletas en el mismo carril de circulación.

Artículo 15.- Circulación por los ciclocarriles

1. Los ciclocarriles son carriles de coexistencia que se encuentran ubicados en una calle de varios carriles de circulación.

2. La velocidad de circulación de los demás vehículos deberá adaptarse a la de los ciclos y en cualquier caso no podrá superar los 30 km/h. Tampoco se podrán realizar adelantamientos a las bicicletas en el mismo carril de circulación.

Artículo 16.- Circulación por los ciclobarrios

1. Los ciclobarrios son barrios de coexistencia en los que la velocidad está limitada a 30 kilómetro hora.

2. La velocidad de circulación de los demás vehículos deberá adaptarse a la de los ciclos y en cualquier caso no podrá superar los 30 km/h.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

Artículo 17.- Circulación por calles residenciales

1. A los efectos de esta Ordenanza se considerarán calles residenciales a las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en veinte kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Este tipo de vías estarán señalizadas con la señal vertical S-28.

2. En estas calles se permite la circulación de los ciclos a contrasentido, pero en este caso no tienen ninguna prioridad de paso y deben circular a velocidad reducida, como máximo a 10 km/h.

Artículo 18.- Circulación por calles peatonales y plazas

1. Las bicicletas podrán circular por las calles peatonales y plazas si tienen un carril especialmente reservado a esta finalidad. Si no existieran los carriles reservados, exceptuando en momentos de aglomeración, las bicicletas podrán circular por estas zonas de prioridad peatonal siempre que:

Esté expresamente señalizada la autorización de circular en bicicleta.

Se respete la preferencia de paso de los peatones.

- c) La velocidad máxima sea de 10 kms/h., adecuándola en todo caso a la mayor o menor presencia de peatones.
- d) No realicen maniobra, negligente o temeraria, que pueda afectar a la seguridad de los peatones.

2. La circulación ha de hacerse de ordinario por la banda central de rodadura y siempre respetando la preferencia del peatón.

3. Cuando la densidad del tránsito de personas en la vía peatonal así lo exija, el ciclista deberá desmontarse y circular con la bicicleta a pie.

Artículo 19.- Circulación por otros tipos de carriles reservados

Está prohibida la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público. Con carácter excepcional, previo informe de los servicios municipales de Policía

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



CERTIFICADO PLENO

Local y Movilidad, el Ayuntamiento podrá permitir, mediante la señalización debida, la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público, pasando a ser un carril bus-bici. En este tipo de carril, las bicicletas favorecerán el adelantamiento siempre que éste sea posible en condiciones de seguridad.

Artículo 20.- **Circulación a contrasentido**

1. En las vías donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la Autoridad Municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas y otros ciclos en contrasentido indicándolo mediante el empleo de la señalización que corresponda.
2. En las calles en la que se permita circular a la bicicleta en sentido contrario a la marcha del resto de los vehículos, la señalización deberá ser vertical y horizontal, siendo bien visible a la entrada de la calle para los vehículos que circulan en el sentido normal de la marcha.

CAPÍTULO II. CARACTERÍSTICAS DE LOS CICLOS Y PROHIBICIONES

Artículo 21.- **Características de los ciclos**

1. Los ciclos y los ciclistas deben ser visibles en todo momento. Los ciclos deberán estar dotados de un timbre y cuando circulen por la noche deben llevar luces (delante de color blanco y detrás de color rojo) y elementos reflectantes que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.
2. Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as de hasta siete años, en dispositivos debidamente certificados y homologados, con las limitaciones de pesos que dichos dispositivos estipulen. Solo podrán arrastrar este tipo de dispositivos durante el día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
3. Asimismo, se autoriza transportar, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en sillas acopladas a las bicicletas debidamente certificadas y homologadas, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen.

Artículo 22.- **El uso del casco**

1. Es obligatorio el uso del casco para los menores de 16 años.
2. Por cuestiones de seguridad es recomendable circular con casco y chaleco o indumentaria de alta visibilidad/reflectantes.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

Artículo 23.- Prohibiciones

Está prohibido para los conductores de todo tipo de ciclos:

- a. Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda.
- b. Realizar maniobras que supongan un riesgo para la conducción y pongan en peligro la integridad física de otros ciclistas, peatones y demás conductores de vehículos.
- c. Conducir utilizando cascos, auriculares, teléfono móvil u otros dispositivos incompatibles con la atención permanente a la conducción.
- d. Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.
- e. Realizar carreras u otras competiciones no autorizadas entre bicicletas.
- f. Transportar a otra persona en ciclos para un solo ciclista, excepto a los menores de 7 años transportados en sillitas acopladas a la bicicleta de un adulto.
- g. Soltar el manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra
- h. Cogerse a otros vehículos para ser remolcados.
- i. Circular zigzagueante entre vehículos o peatones, excepto en la calzada, respecto a los vehículos, cuando estén parados en un semáforo.
- j. Cargar el ciclo con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.

CAPÍTULO III. CONVIVENCIA DE LOS CICLOS CON LOS PEATONES Y CON EL RESTO DE VEHÍCULOS

Artículo 24.- Convivencia de los ciclos con los peatones

1. En los carriles-bici y en las aceras-bici los ciclistas deben respetar siempre la preferencia de paso de los peatones que crucen por los lugares especialmente habilitados o accedan a un paso de peatones o una parada de transporte público.
2. El peatón tiene preferencia sobre todos los ciclos en las sendas ciclables, en las zonas peatonales en las que esté autorizado circular y en las calles residenciales.
3. En las calles peatonales y en las aceras, cuando se permita la circulación de ciclos, los ciclistas deberán circular respetando la distancia de 1 metro de separación de las fachadas, adecuar la velocidad a la de los peatones sin superar los 10 kms/h y deberán mantener una distancia de al menos 1 metro respecto a los peatones en las operaciones

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

de adelantamiento o cruce y parar su marcha si no puede adelantar al peatón con las garantías de seguridad suficientes.

4. Los peatones no podrán permanecer ni transitar por un carril-bici o por una acera-bici excepto cuando sea estrictamente necesario, en este caso deberán extremar las condiciones de seguridad.

5. Los peatones deberán cruzar las vías ciclistas por los lugares debidamente señalizados. También las podrán cruzar cuando estas se encuentren sobre una acera o zona peatonal, para bajar o subir de un vehículo estacionado o parado en la calzada o para acceder a un punto sin otra vía de acceso; en todos estos casos se deberán extremar las precauciones, respetando siempre la prioridad de los ciclistas.

Artículo 25.- Prioridades de los carriles-bici y las aceras-bici

1. En los pasos específicos para ciclistas no semaforizados estos tendrán prioridad sobre los demás vehículos, aunque deberán cruzar a una velocidad moderada y con precaución para que puedan ser detectados por el resto de vehículos.

2. Independientemente que los ciclistas tengan o no prioridad, deberán respetar siempre la señalización general y la normativa sobre circulación, así como cualquier otra que puedan establecer al efecto las autoridades municipales con competencia en la materia.

Artículo 26.- Convivencia de los ciclos con el resto de vehículos

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

- a. Cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
- b. Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades. Asimismo los vehículos deberán moderar la velocidad, llegando incluso a detenerse.
- c. Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una rotonda.

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

2. En los pasos de peatones que no haya señalización específica de cruce ciclista, las bicicletas no tendrán prioridad de paso respecto a los vehículos motorizados.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

3. Los conductores de vehículos motorizados, en zona urbana, que pretendan adelantar a un ciclista lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación y siempre que quede un espacio lateral de metro y medio entre la bicicleta y el vehículo.
4. Los conductores de vehículos motorizados, cuando circulen detrás de un ciclo, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca podrá ser inferior a 3 metros.
5. Los vehículos a motor y los ciclomotores no podrán circular, estacionar ni detenerse en los carriles-bici.
6. En aquellos carriles que se hayan señalado específicamente con un límite de velocidad máxima de 30 km/h o en los que la normativa vigente limite la velocidad máxima de circulación a 30 km/h, los vehículos motorizados habrán de adaptar su velocidad a la de la bicicleta y los ciclos, no permitiéndose los adelantamientos en el mismo carril de circulación, ni el hostigamiento por parte de las personas conductoras de vehículos a motor hacia las conductoras de ciclos.

CAPÍTULO IV. ESTACIONAMIENTO DE CICLOS

Artículo 27.- Estacionamiento de ciclos

1. Los ciclos deberán estacionarse en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente asegurados en los dispositivos habilitados al efecto. En los supuestos de no existir aparcamientos en un radio de 100 metros, podrán ser amarrados a elementos del mobiliario urbano durante un plazo que en ningún caso podrá superar las 24 horas, siempre que con ello no se realice ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, no se entorpezca el tránsito peatonal y la circulación de vehículos ni la entrada o salida de los ocupantes de los vehículos estacionados.
2. En cualquier caso, para garantizar la circulación de los peatones, se deberá respetar un espacio libre mínimo de 1,8 metros como zona de tránsito para el peatón y no se deberá ocupar más de un 25% del ancho de la acera.
3. Queda específicamente prohibido estacionar delante de zonas donde haya reserva de carga y descarga en la calzada en horario dedicado a la actividad, de estacionamiento para personas con movilidad reducida, paradas de transporte público, pasos para peatones, frente accesos de colegios, locales de pública concurrencia de aforo elevado

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

(cines, discotecas...), fachadas de edificios singulares y en elementos adosados a las fachadas.

4. Si el estacionamiento de los ciclos está situado en una zona peatonal o en una acera, se permite la circulación sobre ésta hasta llegar al estacionamiento por el camino más corto desde la calzada o vía ciclista, y a una velocidad que no supere la de los peatones, los cuales tienen preferencia sobre los ciclos.
5. El Ayuntamiento instará a que, tanto los edificios privados como los aparcamientos públicos, optimicen la superficie dedicada a aparcamiento, reservando para bicicletas, al menos, el espacio insuficiente para vehículos de cuatro ruedas.

CAPÍTULO V. EL REGISTRO DE CICLOS Y SEGURO

Artículo 28.- Registro de ciclos

1. El Ayuntamiento de Ciudad Real, dispone de un biciregistro a través de la Red de Ciudades por la Bicicleta, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, en los casos de inmovilización o retirada de los ciclos o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

2. Podrán registrar sus ciclos las personas mayores de catorce años de forma telemática en la siguiente dirección electrónica. www.BICIREGISTRO.es. En el caso de bicicletas menores de catorce años, la inscripción se realizará en nombre de sus progenitores o tutores legales.

Artículo 29.- Seguro

Será optativa la contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubra los supuestos básicos de daños a terceros con origen en la práctica del ciclismo o para usuarios de vehículos de movilidad personal.

TÍTULO III

DE LAS MEDIDAS PROVISIONALES

Artículo 30.- Concepto

Son medidas provisionales las destinadas a evitar riesgo o impedimento a la circulación. Las medidas provisionales son complementarias de las sancionadoras, ya sean estas por infracción simple o por concurrencia de varias, aun si la medida es

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

**CERTIFICADO
PLENO**

complementaria de la más leve de las concurrentes. Por ser de naturaleza complementaria, las medidas provisionales no se aplicaran en cuanto devinieran innecesarias sin perjuicio de la denuncia de la infracción que las hubieran motivado. Se asegurara el tráfico y su fluidez mediante la inmovilización o retirada del ciclo que ocasionara riesgo o entorpecimiento. Se procederá a la inmovilización del ciclo cuando, por incumplimiento de la normativa legal o reglamentaria de la circulación del mismo, pudiera derivarse grave riesgo para la integridad de personas y bienes durante el tiempo que persista ese riesgo. Si la peligrosidad del uso del ciclo estuviera motivada por no encontrarse el conductor apto para el dominio del mismo, en caso de que de las circunstancias se apreciara indicio de delito, se pasara tanto de culpa a la autoridad judicial.

Artículo 31.- Supuestos

Las autoridades competentes podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada de la bicicleta de la vía pública cuando se incumpla lo establecido en el artículo 27 de esta norma o cuando se pueda considerar abandonada.

Antes de la retirada de la vía pública, las autoridades competentes tomarán una fotografía de la bicicleta afectada. Tras la retirada se colocará en dicho lugar el preceptivo aviso para informar al titular de la bicicleta.

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

El Ayuntamiento establecerá un depósito de bicicletas para favorecer su recuperación por parte del propietario o su entrega a alguna organización transcurridos tres meses desde su retirada.

Se podrá proceder a la inmovilización de la bicicleta cuando el pasajero menor de siete años no haga uso del casco de protección en los casos en los que fuera obligatorio, y también cuando el conductor circule bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

TÍTULO IV

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR Y LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I. DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Artículo 32.- Del procedimiento sancionador.

El procedimiento sancionador que se siga como consecuencia de infracciones a lo previsto en esta Ordenanza, será el establecido en la Legislación y Reglamentación General de Tráfico y supletoriamente en lo que determine la Ley de Régimen Jurídico de la Administración Pública y del Procedimiento Administrativo Común, así como en la reglamentación del ejercicio de la Potestad Sancionadora de la Administración.

CAPÍTULO II.- DE LAS INFRACCIONES.

Artículo 33.- De las infracciones.

1. Constituye infracción a la presente Ordenanza la contravención por acción u omisión de lo que se establezca en el articulado de la misma.
2. Se clasifican en leves, graves y muy graves y se sancionarán según lo previsto en la legislación de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en función del tipo infractor establecido por aquella normativa en el que se incluyan, teniendo en cuenta la peligrosidad y el posible daño que pueda suponer la infracción cometida.
3. En la determinación de la correspondiente sanción, se tendrá en cuenta la menor peligrosidad que suponen las infracciones a artículos de esta Ordenanza cometidas por peatones y ciclistas con respecto a los vehículos a motor

Artículo 34.- Infracciones leves

Se consideran infracciones leves:

1. Transitar en bicicleta por aceras no autorizadas.
2. Transitar en bicicleta por aceras autorizadas, zonas peatonales, parques o sendas verdes sin respetar la prioridad al peatón, cuando el hecho no haya creado una situación de peligro.
3. Circular en bicicleta por vías urbanas incumpliendo los requisitos de visibilidad establecidos en esta Ordenanza.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

4. Aparcar la bicicleta en sitio no autorizado.
5. Amarrar la bicicleta al mobiliario urbano, farolas o árboles, causando desperfectos.
6. No usar las infraestructuras específicamente diseñadas para el estacionamiento de bicicletas en las vías urbanas, existiendo tales estacionamientos, en un radio de 100 metros, existiendo plazas libres.
7. Estacionar bicicletas obstaculizando el tránsito peatonal o la circulación de vehículos.

Artículo 35.- Infracciones graves

Se consideran infracciones graves:

1. Acosar al ciclista por el conductor de un vehículo motorizado cuando circulen por calles de coexistencia no manteniendo la distancia de seguridad establecida en la presente Ordenanza.
2. Circular en bicicleta por vías interurbanas de noche sin luces, sin reflectante o sin casco.
3. Circular en vías de dos carriles de igual sentido por el de la izquierda, cuando se transite a velocidad que entorpezca claramente el tráfico, salvo que se trate de una incursión en el carril para realizar una maniobra de giro autorizado a la izquierda.
4. Modificar o alterar el contenido de las señales o colocar elementos sobre las mismas que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia.
5. Ocupar los aparcamientos para bicicletas por parte de ciclomotores o motocicletas.
6. Circular vehículos motorizados por vías ciclistas sin contar con la correspondiente autorización.
7. No respetar la prioridad en los pasos específicos de ciclistas.

Artículo 36.- Infracciones muy graves

Se considera infracción muy grave:

1. Circular en bicicleta de manera temeraria por aceras y zonas peatonales, con desprecio hacia las personas que por ellas transitan.
2. Circular en bicicleta en contra dirección por vías abiertas al tráfico en general en zonas donde no esté permitido.
3. Acosar al ciclista desde un vehículo a motor poniendo en grave riesgo su integridad física.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
PLENO**

CAPÍTULO III. DE LAS SANCIONES

Artículo 37.- De las sanciones.

1. La cuantía de las sanciones será igual a las establecidas en la Ordenanza Municipal de Movilidad del Ayuntamiento de Ciudad Real para la correspondiente categoría de infracción leve, grave y muy grave.
2. Las sanciones de multa previstas podrán hacerse efectivas, con una reducción del 50% sobre la cuantía provisionalmente fijada, siempre que dicho pago se efectúe durante los treinta días naturales siguientes a aquel en que tenga lugar la citada notificación.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Primera. La presente Ordenanza deroga el artículo 37 de la Ordenanza de Movilidad.

Segunda. De igual forma quedan derogadas aquellas disposiciones municipales de igual o inferior rango, que se opongan a lo dispuesto en esta disposición general.

DISPOSICIÓN FINAL. ENTRADA EN VIGOR

Según el artículo 70 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), será necesaria la publicación del texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia y no entrará en vigor hasta que no hayan transcurrido 15 días desde la recepción del acuerdo por la Administración del Estado y la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha..

Y para que conste y surta los efectos oportunos, se expide la presente Certificación, sin perjuicio de los efectos prevenidos en el artículo 68.2 del ROPAG, de Orden y con el Visto Bueno de la Excma. Sra. Alcaldesa.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

D. DAVID SERRANO DE LA MUÑOZA, CONCEJAL – SECRETARIO DE LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

CERTIFICO: Que en la sesión **ORDINARIA** celebrada por la **JUNTA DE GOBIERNO LOCAL** de este Excmo. Ayuntamiento el día **14 de agosto de 2017**, acordó aprobar la propuesta que se transcribe a continuación:

64.- PROPUESTA CONCEJAL DE MOVILIDAD. PROYECTO DE ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Se da cuenta de la propuesta del siguiente tenor literal:

Número de Expediente de la Propuesta: AYTOCR2017/11773

Cargo que presenta la propuesta: CONCEJAL DELEGADO DE MOVILIDAD

PROPUESTA

Visto el texto de la ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA, que fue informada favorablemente por el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial, en sesión celebrada el pasado día 13 de julio, cuyo texto se anexa, se propone:

PRIMERO.- Aprobación por Junta de Gobierno Local del proyecto de Ordenanza reguladora de la Movilidad Ciclista.

SEGUNDO .- Aprobación inicial por el Pleno del texto de la citada Ordenanza, previo dictamen de la Comisión correspondiente.

TERCERO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Nº 2017/08-2

**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

CUARTO.- Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación.

Ciudad Real//EL CONCEJAL DELEGADO DE MOVILIDAD//Fdo. David Serrano de la Muñoza

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <http://www.ciudadreal.es>

Pág. 2



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Nº 2017/08-2

**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <http://www.ciudadreal.es>

Pág. 3



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Índice

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I. Objeto y ámbito de aplicación

Capítulo II. De la señalización

TÍTULO II. CIRCULACIÓN Y USO DE CICLOS

Capítulo I. Infraestructura ciclista y velocidad de los ciclos.

Capítulo II. Características de los ciclos y prohibiciones

Capítulo III. Convivencia de los ciclos con los peatones y con el resto de vehículos
Capítulo IV. Estacionamiento de ciclos.

Capítulo V. El registro de ciclos y seguro.

TÍTULO III. DE LAS MEDIDAS PROVISIONALES

TITULO IV. DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR Y LAS INFRACCIONES Y

SANCIONES

Capítulo I. Del procedimiento sancionador

Capítulo II. De las infracciones

Capítulo III. De las sanciones

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

DISPOSICIÓN FINAL

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Ayuntamiento de Ciudad Real ha apostado por un modelo de movilidad que no amenace la salud ni la seguridad de las personas, que no interfiera en la calidad de vida en la ciudad, que no ponga en riesgo la calidad del aire y el medio ambiente, en general, y que garantice el dinamismo económico de la ciudad. Se ha decidido favorecer soluciones de transporte individuales más racionales y menos impactantes como la bicicleta, aprovechando que esta ciudad tiene unas características orográficas, climatológicas y de tamaño ideales para la utilización de este modo de transporte urbano.

Desde la aprobación del PMUS la bicicleta ha tenido un fuerte impulso que ha originado que su uso se duplique. Sin duda, el impulso de la bicicleta como alternativa de movilidad, ha incrementado el número de desplazamientos para resolver las necesidades diarias de movilidad.

En este contexto, procede la redacción de una ordenanza para actualizar la regulación municipal en lo relativo a la movilidad ciclista, incluyendo las previsiones del Plan Director de la Movilidad Ciclista aprobado recientemente.

Este Plan es un documento estratégico que nos va permitir avanzar decididamente en el establecimiento de este modo de transporte en la ciudad. Para ello necesitamos un cuerpo normativo que permita:

- Integrar la movilidad ciclista con el resto de modos (peatonal y otros modos no motorizados, transporte público y colectivo y el tráfico privado rodado motorizado) al objeto de favorecer una correcta convivencia entre dichos modos.
- Evitar y resolver conflictos entre la bicicleta y esos otros modos de transporte, así como regular el propio uso de la bicicleta en la vía pública.
- Avanzar en los criterios normativos para la habilitación de vías ciclistas y demás infraestructuras complementarias, en especial las referidas a la guardia y custodia de la bicicleta (en origen y destino).

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

- Favorecer la promoción y uso de la bicicleta entre la población.

También destaca el hecho de que en esta ordenanza se pretende reducir a 30 km/h la velocidad máxima de circulación en muchas de las calles del municipio. Sin duda, esta regulación tendrá una gran incidencia en el calmado del tráfico, en la creación de las condiciones para que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad, segura y funcional, y en la mejora de la seguridad vial con la consiguiente reducción del número de siniestros y de su gravedad.

Además, se establece en esta Ordenanza la obligación de que los automóviles guarden un espacio de seguridad con respecto a las bicicletas y para que en determinadas calles y carriles en los que el máximo de velocidad está limitado a 30 km/h, los automóviles circulen acomodando su velocidad a la de éstas.

Se incluye en esta Ordenanza que en determinadas calles con el tráfico calmado, las bicicletas puedan circular a contramano. Esto mejorará la permeabilidad de la ciudad para la bicicleta y por tanto ofrecerá una ventaja competitiva a la bicicleta, que asume en tal caso la consideración de vehículo preferente, frente a otros vehículos.

Así, el tratamiento que se da a la bicicleta en esta ordenanza como vehículo preferente se basa en la generación de infraestructura ciclista o el calmado del tráfico en la red básica. La parte de la red que no forma parte de la red principal se va a limitar a 30 kms por hora para permitir la coexistencia de todo tipo de vehículos en la calzada.

Sin duda, todas estas medidas normativas, junto con las infraestructurales y las de promoción, van a contribuir a que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad y a que en nuestra ciudad sean posibles estilos de vida no dependientes del automóvil privado.

La Ordenanza está dividida en cuatro títulos.

El título I, de carácter general, recoge el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza, así como un capítulo dedicado a la señalización vial.

El título II, dedicado a la circulación y uso de los ciclos, con capítulos dedicados a las infraestructura y velocidad de los ciclos, características de éstos y prohibiciones, la convivencia con los peatones y con el resto de vehículos, el estacionamiento y el registro de ciclos.

El título III regula las medidas provisionales relativas a la retirada e inmovilización de ciclos.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

El título IV regula el régimen sancionador por incumplimiento de las normas establecidas, con indicación de la clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves y sus sanciones.

Por último, esta norma contiene una disposición derogatoria y una disposición final.

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I. OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y FOMENTO DE LA BICICLETA

Artículo 1.- Objeto

1. Esta Ordenanza tiene por objeto la regulación del uso de la bicicleta en las vías urbanas del término municipal de Ciudad Real, en uso de las atribuciones conferidas a la Corporación Local por el artículo 133,2 de la Constitución Española, el artículo 25,2,b, de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el artículo 7, párrafos a, b, c, d, e y f del Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, que contiene el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

A tal efecto, la presente Ordenanza regula:

- Las infraestructuras ciclistas y señalización.
- Las características de los ciclos y dispositivos homologados.
- Las prohibiciones que les afectan.
- La convivencia de la bicicleta y otros ciclos con los peatones y con el resto de vehículos.
- El estacionamiento de los ciclos.
- El registro de ciclos.
- El régimen sancionador aplicable por el incumplimiento de las normas establecidas, con indicación de la clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves y sus sanciones, el procedimiento sancionador y las medidas cautelares y complementarias relativas a la retirada e inmovilización de ciclos.

2. Supletoriamente, en aquellas materias no reguladas expresamente por la presente Ordenanza se aplicará lo establecido en la Ordenanza de Movilidad, en la Ley de Tráfico,

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el Plan Director de la Movilidad Ciclista.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación

Las normas de la presente Ordenanza obligarán a los titulares y usuarios de las vías y espacios libres públicos de titularidad municipal, así como a los de las vías privadas de servidumbre o concurrencia pública en el término municipal de Ciudad Real y sus anejos.

Artículo 3.- Fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte

1.- El Ayuntamiento reconoce la bicicleta como medio de transporte especialmente adecuado para desplazamientos urbanos, en cuanto coadyuva a la mejora del medio ambiente de la ciudad, a la vez que beneficia la salud de los ciudadanos que la utilizan.

2.- La bicicleta es un medio de transporte que gozará de particular consideración y protección, tanto en el planeamiento y equipamiento urbanístico, como en la regulación del tráfico rodado en el municipio.

3.- El Ayuntamiento tendrá entre sus prioridades una política de fomento del uso de la bicicleta para desplazamientos urbanos, especialmente a grandes centros de trabajo, centros escolares, sanitarios, comerciales y de ocio, así como a la estación de Tren y Autobús.

4.- El Ayuntamiento mantendrá en las mejores condiciones las infraestructuras ciclistas de ámbito municipal, procurando su ampliación.

5.- El Ayuntamiento favorecerá y colaborará con las acciones que en materia de movilidad ciclista sean promovidas por asociaciones, entidades y empresas, fomentando sus actuaciones y actividades positivas que tengan como finalidad el cumplimiento de esta ordenanza, encaminadas a aumentar la mejora de la calidad de vida en Ciudad Real.

6.- El Ayuntamiento implantará y fomentará, mediante campañas informativas y cuantas acciones fueran precisas para el fomento de la movilidad ciclista, destinadas tanto a ciclistas, como a conductores, peatones y escolares.

Artículo 4.- Conceptos y terminología

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

A los efectos de esta Ordenanza, los conceptos básicos y la terminología sobre vehículos, vías y usuarios de las mismas se entienden utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concretan en el anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 5.- Órganos competentes

La competencia sobre las materias objeto de esta Ordenanza corresponde al organismo municipal que en cada momento la tenga atribuida, bien como propia o bien por delegación.

Artículo 6.- Conocimiento de las normas de tráfico y seguridad vial

1. El ciclista debe conocer las normas de tráfico y de seguridad vial y comportarse con arreglo a ellas, respetándolas en todo momento.
2. El Ayuntamiento por sí y mediante acuerdos con otras administraciones e instituciones públicas y privadas fomentará la enseñanza y el conocimiento de dichas normas.

CAPÍTULO II. DE LA SEÑALIZACIÓN

Artículo 7.-

1. Las señales de circulación situadas en los accesos a la ciudad y acompañadas de la leyenda "CIUDAD REAL", regirán en toda la zona urbana.
2. Las señales de circulación colocadas en las entradas de zonas o áreas con limitaciones específicas a la circulación y/o al estacionamiento y acompañadas de una leyenda y/o pictograma relativos a las mismas, regirán en toda la zona o área en cuestión.

Artículo 8.- Señalización de las vías

1. Las infraestructuras ciclistas tendrán una señalización específica vertical y horizontal, que indicará el sentido de la circulación y los espacios que sean compartidos con peatones, así como las paradas obligatorias. En caso necesario se complementará esta señalización con la de precaución o informativa que resulte necesaria.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

2. Todos los usuarios de las vías objeto de esta Ordenanza deben obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición, y deben adaptar su conducta al mensaje del resto de las señales existentes en las vías por las que transitan o circulan.
3. La señalización que se establezca será conforme a la definida en el Reglamento General de Circulación.
4. Las señales horizontales definen los carriles, los sentidos de circulación de los ciclos, los pasos de peatones, etc, y complementan la señalización vertical.
5. Los pasos específicos para ciclos se señalarán horizontalmente con dos líneas blancas discontinuas.
6. Los pasos específicos para ciclos añadidos a pasos de peatones pueden disponer de semáforos; si no disponen de ellos, deben compartir el del paso de peatones.
7. El Ayuntamiento podrá incorporar otras señales siempre que no se opongan a lo establecido en el Reglamento General de Circulación.

Artículo 9. Límites de velocidad en función de diferentes tipos de vías

1. El Ayuntamiento de Ciudad Real podrá establecer áreas en las que los límites de velocidad puedan ser rebajados previa señalización correspondiente, cuando razones de circulación o del trazado del viario, a criterio municipal, así lo aconsejen. El establecimiento de estas áreas y de los límites de velocidad correspondientes se hará motivadamente. Por tanto, se podrán señalar zonas o vías de la ciudad, por razones de seguridad vial, medioambientales, de movilidad y uso, donde la velocidad máxima permitida sea de 30 Km/h, 20 Km/h o 10 Km/h.
2. En las vías denominadas de calzada al mismo nivel la velocidad máxima permitida no superará el límite de 20 Km/h.
3. La velocidad se adaptará, en todo caso, a las condiciones del conductor, a las características de la vía, la meteorología, el nivel de circulación y el del estado del vehículo.

**TÍTULO II
CIRCULACIÓN Y USO DE CICLOS**

CAPÍTULO I. INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y VELOCIDAD DE LOS CICLOS

Artículo 10.- Infraestructuras ciclistas y señalización

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

1. El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el Plan Director de la Bicicleta, respetando, en la medida en que sea posible, los principios de continuidad y los de seguridad vial.
2. Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas, a fin de evitar su progresivo deterioro.
3. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado originario. Asimismo, cualquier intervención a que se ha hecho referencia, alteración, modificación u ocupación que realicen entidades públicas o privadas en las infraestructuras ciclistas requerirá autorización previa del órgano competente en materia de movilidad.

Artículo 11.- Circulación por los carriles-bici y las aceras-bici

1. Se entiende por carril-bici la vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido de circulación.
2. Se entiende por acera-bici la vía ciclista señalizada sobre la acera.
3. La velocidad máxima permitida a los ciclos cuando circulen por los carriles bici situados en la calzada será de 30 km/h.
4. La velocidad máxima permitida a los ciclos cuando circulen por la acera bici o por carril bici sobre la calzada en el espacio comprendido entre el estacionamiento de vehículos y la acera o la calzada será de 15 km/h. En estos casos el ciclista debe circular con precaución frente a una posible invasión del carril bici por otros usuarios de la vía pública y evitar las maniobras bruscas.
5. Si no disponen de semáforo específico, los ciclos deben respetar los semáforos existentes en la vía.

Artículo 12.- Circulación por la calzada

1. En la calzada los ciclos deberán circular por norma general por el carril de la derecha y podrán ocupar la parte central de éste. Si existen carriles reservados a otros vehículos, deberán circular por el carril contiguo al reservado y en las mismas condiciones. Del mismo modo, podrán circular por el carril de la izquierda cuando las características de la vía no permitan hacerlo por el carril de la derecha o por tener que girar a la izquierda.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

2. Los ciclos, circulando por la calzada, disfrutarán de las prioridades de paso previstas en las vigentes normas de tráfico y deberán respetar la señalización horizontal, vertical y semafórica, si no existe señalización específica que lo restrinja.
3. En un cruce semafórico sin señalización específica para ciclos deberán tomar las precauciones necesarias y adaptar su conducta al resto de usuarios del cruce.

Artículo 13.- Circulación por las sendas ciclables y parques públicos

1. Las sendas ciclables constituyen vías para peatones y ciclos, segregadas del tráfico motorizado que discurren por espacios abiertos, parques, jardines, paseos en zonas no urbanas o bosques. En ausencia de las mismas, salvo momentos de aglomeración, se permitirá circular a las bicicletas por los parques públicos siempre que se adecue la velocidad a la de los viandantes, se mantenga una velocidad moderada por debajo de los 10 Km./hora aproximadamente, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.
2. En las sendas ciclables los peatones tendrán prioridad de paso en todo su recorrido y la velocidad máxima de los ciclos será de 15 km/h.

Artículo 14.- Circulación por las ciclocalles

1. Las ciclocalles son calles de un único carril y sentido de circulación y por tanto de coexistencia entre los distintos vehículos.
2. La velocidad de circulación de los demás vehículos deberá adaptarse a la de los ciclos y en cualquier caso no podrá superar los 30 km/h. Tampoco se podrán realizar adelantamientos a las bicicletas en el mismo carril de circulación.

Artículo 15.- Circulación por los ciclocarriles

1. Los ciclocarriles son carriles de coexistencia que se encuentran ubicados en una calle de varios carriles de circulación.
2. La velocidad de circulación de los demás vehículos deberá adaptarse a la de los ciclos y en cualquier caso no podrá superar los 30 km/h. Tampoco se podrán realizar adelantamientos a las bicicletas en el mismo carril de circulación.

Artículo 16.- Circulación por los ciclobarrios

1. Los ciclobarrios son barrios de coexistencia en los que la velocidad está limitada a 30 kilómetro hora.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

2. La velocidad de circulación de los demás vehículos deberá adaptarse a la de los ciclos y en cualquier caso no podrá superar los 30 km/h.

Artículo 17.- Circulación por calles residenciales

1. A los efectos de esta Ordenanza se considerarán calles residenciales a las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en veinte kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Este tipo de vías estarán señalizadas con la señal vertical S-28.

2. En estas calles se permite la circulación de los ciclos a contrasentido, pero en este caso no tienen ninguna prioridad de paso y deben circular a velocidad reducida, como máximo a 10 km/h.

Artículo 18.- Circulación por calles peatonales y plazas

1. Las bicicletas podrán circular por las calles peatonales y plazas si tienen un carril especialmente reservado a esta finalidad. Si no existieran los carriles reservados, exceptuando en momentos de aglomeración, las bicicletas podrán circular por estas zonas de prioridad peatonal siempre que:

Esté expresamente señalizada la autorización de circular en bicicleta.

Se respete la preferencia de paso de los peatones.

- c) La velocidad máxima sea de 10 kms/h., adecuándola en todo caso a la mayor o menor presencia de peatones.
- d) No realicen maniobra, negligente o temeraria, que pueda afectar a la seguridad de los peatones.

2. La circulación ha de hacerse de ordinario por la banda central de rodadura y siempre respetando la preferencia del peatón.

3. Cuando la densidad del tránsito de personas en la vía peatonal así lo exija, el ciclista deberá desmontarse y circular con la bicicleta a pie.

Artículo 19.- Circulación por otros tipos de carriles reservados

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

Está prohibida la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público. Con carácter excepcional, previo informe de los servicios municipales de Policía Local y Movilidad, el Ayuntamiento podrá permitir, mediante la señalización debida, la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público, pasando a ser un carril bus-bici. En este tipo de carril, las bicicletas favorecerán el adelantamiento siempre que éste sea posible en condiciones de seguridad.

Artículo 20.- Circulación a contrasentido

1. En las vías donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la Autoridad Municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas y otros ciclos en contrasentido indicándolo mediante el empleo de la señalización que corresponda.
2. En las calles en la que se permita circular a la bicicleta en sentido contrario a la marcha del resto de los vehículos, la señalización deberá ser vertical y horizontal, siendo bien visible a la entrada de la calle para los vehículos que circulan en el sentido normal de la marcha.

CAPÍTULO II. CARACTERÍSTICAS DE LOS CICLOS Y PROHIBICIONES

Artículo 21.- Características de los ciclos

1. Los ciclos y los ciclistas deben ser visibles en todo momento. Los ciclos deberán estar dotados de un timbre y cuando circulen por la noche deben llevar luces (delante de color blanco y detrás de color rojo) y elementos reflectantes que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.
2. Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as de hasta siete años, en dispositivos debidamente certificados y homologados, con las limitaciones de pesos que dichos dispositivos estipulen. Solo podrán arrastrar este tipo de dispositivos durante el día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
3. Asimismo, se autoriza transportar, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en sillas acopladas a las bicicletas debidamente certificadas y homologadas, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen.

Artículo 22.- El uso del casco

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

1. Es obligatorio el uso del casco para los menores de 16 años.
2. Por cuestiones de seguridad es recomendable circular con casco y chaleco o indumentaria de alta visibilidad/reflectantes.

Artículo 23.- Prohibiciones

Está prohibido para los conductores de todo tipo de ciclos:

- a. Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda.
- b. Realizar maniobras que supongan un riesgo para la conducción y pongan en peligro la integridad física de otros ciclistas, peatones y demás conductores de vehículos.
- c. Conducir utilizando cascos, auriculares, teléfono móvil u otros dispositivos incompatibles con la atención permanente a la conducción.
- d. Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.
- e. Realizar carreras u otras competiciones no autorizadas entre bicicletas.
- f. Transportar a otra persona en ciclos para un solo ciclista, excepto a los menores de 7 años transportados en sillitas acopladas a la bicicleta de un adulto.
- g. Soltar el manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra
- h. Cogerse a otros vehículos para ser remolcados.
- i. Circular zigzagueante entre vehículos o peatones, excepto en la calzada, respecto a los vehículos, cuando estén parados en un semáforo.
- j. Cargar el ciclo con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.

CAPÍTULO III. CONVIVENCIA DE LOS CICLOS CON LOS PEATONES Y CON EL RESTO DE VEHÍCULOS

Artículo 24.- Convivencia de los ciclos con los peatones

1. En los carriles-bici y en las aceras-bici los ciclistas deben respetar siempre la preferencia de paso de los peatones que crucen por los lugares especialmente habilitados o accedan a un paso de peatones o una parada de transporte público.
2. El peatón tiene preferencia sobre todos los ciclos en las sendas ciclables, en las zonas peatonales en las que esté autorizado circular y en las calles residenciales.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

3. En las calles peatonales y en las aceras, cuando se permita la circulación de ciclos, los ciclistas deberán circular respetando la distancia de 1 metro de separación de las fachadas, adecuar la velocidad a la de los peatones sin superar los 10 kms/h y deberán mantener una distancia de al menos 1 metro respecto a los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce y parar su marcha si no puede adelantar al peatón con las garantías de seguridad suficientes.
4. Los peatones no podrán permanecer ni transitar por un carril-bici o por una acera-bici excepto cuando sea estrictamente necesario, en este caso deberán extremar las condiciones de seguridad.
5. Los peatones deberán cruzar las vías ciclistas por los lugares debidamente señalizados. También las podrán cruzar cuando estas se encuentren sobre una acera o zona peatonal, para bajar o subir de un vehículo estacionado o parado en la calzada o para acceder a un punto sin otra vía de acceso; en todos estos casos se deberán extremar las precauciones, respetando siempre la prioridad de los ciclistas.

Artículo 25.- Prioridades de los carriles-bici y las aceras-bici

1. En los pasos específicos para ciclistas no semaforizados estos tendrán prioridad sobre los demás vehículos, aunque deberán cruzar a una velocidad moderada y con precaución para que puedan ser detectados por el resto de vehículos.
2. Independientemente que los ciclistas tengan o no prioridad, deberán respetar siempre la señalización general y la normativa sobre circulación, así como cualquier otra que puedan establecer al efecto las autoridades municipales con competencia en la materia.

Artículo 26.- Convivencia de los ciclos con el resto de vehículos

1. Los conductores de ciclos tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:
 - a. Cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
 - b. Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades. Asimismo los vehículos deberán moderar la velocidad, llegando incluso a detenerse.
 - c. Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una rotonda.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

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

2. En los pasos de peatones que no haya señalización específica de cruce ciclista, las bicicletas no tendrán prioridad de paso respecto a los vehículos motorizados.
3. Los conductores de vehículos motorizados, en zona urbana, que pretendan adelantar a un ciclista lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación y siempre que quede un espacio lateral de metro y medio entre la bicicleta y el vehículo.
4. Los conductores de vehículos motorizados, cuando circulen detrás de un ciclo, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca podrá ser inferior a 3 metros.
5. Los vehículos a motor y los ciclomotores no podrán circular, estacionar ni detenerse en los carriles-bici.
6. En aquellos carriles que se hayan señalado específicamente con un límite de velocidad máxima de 30 km/h o en los que la normativa vigente limite la velocidad máxima de circulación a 30 km/h, los vehículos motorizados habrán de adaptar su velocidad a la de la bicicleta y los ciclos, no permitiéndose los adelantamientos en el mismo carril de circulación, ni el hostigamiento por parte de las personas conductoras de vehículos a motor hacia las conductoras de ciclos.

CAPÍTULO IV. ESTACIONAMIENTO DE CICLOS

Artículo 27.- **Estacionamiento de ciclos**

1. Los ciclos deberán estacionarse en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente asegurados en los dispositivos habilitados al efecto. En los supuestos de no existir aparcamientos en un radio de 100 metros, podrán ser amarrados a elementos del mobiliario urbano durante un plazo que en ningún caso podrá superar las 24 horas, siempre que con ello no se realice ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, no se entorpezca el tránsito peatonal y la circulación de vehículos ni la entrada o salida de los ocupantes de los vehículos estacionados.
2. En cualquier caso, para garantizar la circulación de los peatones, se deberá respetar un espacio libre mínimo de 1,8 metros como zona de tránsito para el peatón y no se deberá ocupar más de un 25% del ancho de la acera.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

3. Queda específicamente prohibido estacionar delante de zonas donde haya reserva de carga y descarga en la calzada en horario dedicado a la actividad, de estacionamiento para personas con movilidad reducida, paradas de transporte público, pasos para peatones, frente accesos de colegios, locales de pública concurrencia de aforo elevado (cines, discotecas...), fachadas de edificios singulares y en elementos adosados a las fachadas.

4. Si el estacionamiento de los ciclos está situado en una zona peatonal o en una acera, se permite la circulación sobre ésta hasta llegar al estacionamiento por el camino más corto desde la calzada o vía ciclista, y a una velocidad que no supere la de los peatones, los cuales tienen preferencia sobre los ciclos.
5. El Ayuntamiento instará a que, tanto los edificios privados como los aparcamientos públicos, optimicen la superficie dedicada a aparcamiento, reservando para bicicletas, al menos, el espacio insuficiente para vehículos de cuatro ruedas.

CAPÍTULO V. EL REGISTRO DE CICLOS Y SEGURO

Artículo 28.- **Registro de ciclos**

1. El Ayuntamiento de Ciudad Real, dispone de un biciregistro a través de la Red de Ciudades por la Bicicleta, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, en los casos de inmovilización o retirada de los ciclos o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

2. Podrán registrar sus ciclos las personas mayores de catorce años de forma telemática en la siguiente dirección electrónica. www.BICIREGISTRO.es. En el caso de bicicletas menores de catorce años, la inscripción se realizará en nombre de sus progenitores o tutores legales.

Artículo 29.- **Seguro**

Será optativa la contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubra los supuestos básicos de daños a terceros con origen en la práctica del ciclismo o para usuarios de vehículos de movilidad personal.

TÍTULO III

DE LAS MEDIDAS PROVISIONALES

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL****Artículo 30.- Concepto**

Son medidas provisionales las destinadas a evitar riesgo o impedimento a la circulación. Las medidas provisionales son complementarias de las sancionadoras, ya sean estas por infracción simple o por concurrencia de varias, aun si la medida es complementaria de la más leve de las concurrentes. Por ser de naturaleza complementaria, las medidas provisionales no se aplicaran en cuanto devinieran innecesarias sin perjuicio de la denuncia de la infracción que las hubieran motivado. Se asegurara el tráfico y su fluidez mediante la inmovilización o retirada del ciclo que ocasionara riesgo o entorpecimiento. Se procederá a la inmovilización del ciclo cuando, por incumplimiento de la normativa legal o reglamentaria de la circulación del mismo, pudiera derivarse grave riesgo para la integridad de personas y bienes durante el tiempo que persista ese riesgo. Si la peligrosidad del uso del ciclo estuviera motivada por no encontrarse el conductor apto para el dominio del mismo, en caso de que de las circunstancias se apreciara indicio de delito, se pasara tanto de culpa a la autoridad judicial.

Artículo 31.- Supuestos

Las autoridades competentes podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada de la bicicleta de la vía pública cuando se incumpla lo establecido en el artículo 27 de esta norma o cuando se pueda considerar abandonada.

Antes de la retirada de la vía pública, las autoridades competentes tomarán una fotografía de la bicicleta afectada. Tras la retirada se colocará en dicho lugar el preceptivo aviso para informar al titular de la bicicleta.

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

El Ayuntamiento establecerá un depósito de bicicletas para favorecer su recuperación por parte del propietario o su entrega a alguna organización transcurridos tres meses desde su retirada.

Se podrá proceder a la inmovilización de la bicicleta cuando el pasajero menor de siete años no haga uso del casco de protección en los casos en los que fuera obligatorio, y

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

también cuando el conductor circule bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

TÍTULO IV

DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR Y LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I. DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Artículo 32.- Del procedimiento sancionador.

El procedimiento sancionador que se siga como consecuencia de infracciones a lo previsto en esta Ordenanza, será el establecido en la Legislación y Reglamentación General de Tráfico y supletoriamente en lo que determine la Ley de Régimen Jurídico de la Administración Pública y del Procedimiento Administrativo Común, así como en la reglamentación del ejercicio de la Potestad Sancionadora de la Administración.

CAPÍTULO II.- DE LAS INFRACCIONES.

Artículo 33.- De las infracciones.

1. Constituye infracción a la presente Ordenanza la contravención por acción u omisión de lo que se establezca en el articulado de la misma.
2. Se clasifican en leves, graves y muy graves y se sancionarán según lo previsto en la legislación de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en función del tipo infractor establecido por aquella normativa en el que se incluyan, teniendo en cuenta la peligrosidad y el posible daño que pueda suponer la infracción cometida.
3. En la determinación de la correspondiente sanción, se tendrá en cuenta la menor peligrosidad que suponen las infracciones a artículos de esta Ordenanza cometidas por peatones y ciclistas con respecto a los vehículos a motor

Artículo 34.- Infracciones leves

Se consideran infracciones leves:

1. Transitar en bicicleta por aceras no autorizadas.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

2. Transitar en bicicleta por aceras autorizadas, zonas peatonales, parques o sendas verdes sin respetar la prioridad al peatón, cuando el hecho no haya creado una situación de peligro.
3. Circular en bicicleta por vías urbanas incumpliendo los requisitos de visibilidad establecidos en esta Ordenanza.
4. Aparcar la bicicleta en sitio no autorizado.
5. Amarrar la bicicleta al mobiliario urbano, farolas o árboles, causando desperfectos.
6. No usar las infraestructuras específicamente diseñadas para el estacionamiento de bicicletas en las vías urbanas, existiendo tales estacionamientos, en un radio de 100 metros, existiendo plazas libres.
7. Estacionar bicicletas obstaculizando el tránsito peatonal o la circulación de vehículos.

Artículo 35.- Infracciones graves

Se consideran infracciones graves:

1. Acosar al ciclista por el conductor de un vehículo motorizado cuando circulen por calles de coexistencia no manteniendo la distancia de seguridad establecida en la presente Ordenanza.
2. Circular en bicicleta por vías interurbanas de noche sin luces, sin reflectante o sin casco.
3. Circular en vías de dos carriles de igual sentido por el de la izquierda, cuando se transite a velocidad que entorpezca claramente el tráfico, salvo que se trate de una incursión en el carril para realizar una maniobra de giro autorizado a la izquierda.
4. Modificar o alterar el contenido de las señales o colocar elementos sobre las mismas que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia.
5. Ocupar los aparcamientos para bicicletas por parte de ciclomotores o motocicletas.
6. Circular vehículos motorizados por vías ciclistas sin contar con la correspondiente autorización.
7. No respetar la prioridad en los pasos específicos de ciclistas.

Artículo 36.- Infracciones muy graves

Se considera infracción muy grave:

1. Circular en bicicleta de manera temeraria por aceras y zonas peatonales, con desprecio hacia las personas que por ellas transitan.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

2. Circular en bicicleta en contra dirección por vías abiertas al tráfico en general en zonas donde no esté permitido.
3. Acosar al ciclista desde un vehículo a motor poniendo en grave riesgo su integridad física.

CAPÍTULO III. DE LAS SANCIONES

Artículo 37.- De las sanciones.

1. La cuantía de las sanciones será igual a las establecidas en la Ordenanza Municipal de Movilidad del Ayuntamiento de Ciudad Real para la correspondiente categoría de infracción leve, grave y muy grave.
2. Las sanciones de multa previstas podrán hacerse efectivas, con una reducción del 50% sobre la cuantía provisionalmente fijada, siempre que dicho pago se efectúe durante los treinta días naturales siguientes a aquel en que tenga lugar la citada notificación.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Primera. La presente Ordenanza deroga el artículo 37 de la Ordenanza de Movilidad.

Segunda. De igual forma quedan derogadas aquellas disposiciones municipales de igual o inferior rango, que se opongan a lo dispuesto en esta disposición general.

DISPOSICIÓN FINAL. ENTRADA EN VIGOR

Según el artículo 70 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), será necesaria la publicación del texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia y no entrará en vigor hasta que no hayan transcurrido 15 días desde la recepción del acuerdo por la Administración del Estado y la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha..



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Nº 2017/08-2

**CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL**

Tras breve deliberación, en votación ordinaria y por unanimidad, **se acuerda**:

PRIMERO.- Aprobar la propuesta en sus mismos términos.

SEGUNDO.- Notificar este acuerdo a los indicados en la propuesta y devolver el expediente al servicio de procedencia a efectos de continuar su tramitación y desarrollo.

Y para que conste y surta los efectos oportunos, sin perjuicio de los efectos prevenidos en el artículo 68.2 del ROPAG, de Orden y con el Visto Bueno de la Presidencia

Vº Bº

LA PRESIDENCIA,

Documento firmado electrónicamente en el marco de la legislación vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <http://www.ciudadreal.es>

Pág. 23

Número de Expediente de la Propuesta: AYTOCR2017/11773

Cargo que presenta la propuesta: CONCEJAL DELEGADO DE MOVILIDAD

PROPUESTA

Visto el texto de la ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA, que fue informada favorablemente por el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial, en sesión celebrada el pasado día 13 de julio, cuyo texto se anexa, se propone:

PRIMERO.- Aprobación por Junta de Gobierno Local del proyecto de Ordenanza reguladora de la Movilidad Ciclista.

SEGUNDO .- Aprobación inicial por el Pleno del texto de la citada Ordenanza, previo dictamen de la Comisión correspondiente.

TERCERO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

CUARTO.- Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación.

Ciudad Real//EL CONCEJAL DELEGADO DE MOVILIDAD//Fdo. David Serrano de la Muñoza

ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA

ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Índice

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I. Objeto y ámbito de aplicación

Capítulo II. De la señalización

TÍTULO II. CIRCULACIÓN Y USO DE CICLOS

Capítulo I. Infraestructura ciclista y velocidad de los ciclos.

Capítulo II. Características de los ciclos y prohibiciones

Capítulo III. Convivencia de los ciclos con los peatones y con el resto de vehículos
Capítulo IV. Estacionamiento de ciclos.

Capítulo V. El registro de ciclos y seguro.

TÍTULO III. DE LAS MEDIDAS PROVISIONALES

TITULO IV. DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR Y LAS INFRACCIONES Y

SANCIONES

Capítulo I. Del procedimiento sancionador

Capítulo II. De las infracciones

Capítulo III. De las sanciones

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

DISPOSICIÓN FINAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Ayuntamiento de Ciudad Real ha apostado por un modelo de movilidad que no amenace la salud ni la seguridad de las personas, que no interfiera en la calidad de vida en la ciudad, que no ponga en riesgo la calidad del aire y el medio ambiente, en general, y

que garantice el dinamismo económico de la ciudad. Se ha decidido favorecer soluciones de transporte individuales más racionales y menos impactantes como la bicicleta, aprovechando que esta ciudad tiene unas características orográficas, climatológicas y de tamaño ideales para la utilización de este modo de transporte urbano.

Desde la aprobación del PMUS la bicicleta ha tenido un fuerte impulso que ha originado que su uso se duplique. Sin duda, el impulso de la bicicleta como alternativa de movilidad, ha incrementado el número de desplazamientos para resolver las necesidades diarias de movilidad.

En este contexto, procede la redacción de una ordenanza para actualizar la regulación municipal en lo relativo a la movilidad ciclista, incluyendo las previsiones del Plan Director de la Movilidad Ciclista aprobado recientemente.

Este Plan es un documento estratégico que nos va permitir avanzar decididamente en el establecimiento de este modo de transporte en la ciudad. Para ello necesitamos un cuerpo normativo que permita:

- Integrar la movilidad ciclista con el resto de modos (peatonal y otros modos no motorizados, transporte público y colectivo y el tráfico privado rodado motorizado) al objeto de favorecer una correcta convivencia entre dichos modos.
- Evitar y resolver conflictos entre la bicicleta y esos otros modos de transporte, así como regular el propio uso de la bicicleta en la vía pública.
- Avanzar en los criterios normativos para la habilitación de vías ciclistas y demás infraestructuras complementarias, en especial las referidas a la guardia y custodia de la bicicleta (en origen y destino).
- Favorecer la promoción y uso de la bicicleta entre la población.

También destaca el hecho de que en esta ordenanza se pretende reducir a 30 km/h la velocidad máxima de circulación en muchas de las calles del municipio. Sin duda, esta regulación tendrá una gran incidencia en el calmado del tráfico, en la creación de las condiciones para que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad, segura y funcional, y en la mejora de la seguridad vial con la consiguiente reducción del número de siniestros y de su gravedad.

Además, se establece en esta Ordenanza la obligación de que los automóviles guarden un espacio de seguridad con respecto a las bicicletas y para que en determinadas calles y carriles en los que el máximo de velocidad está limitado a 30 km/h, los automóviles circulen acomodando su velocidad a la de éstas.

Se incluye en esta Ordenanza que en determinadas calles con el tráfico calmado, las bicicletas puedan circular a contramano. Esto mejorará la permeabilidad de la ciudad

para la bicicleta y por tanto ofrecerá una ventaja competitiva a la bicicleta, que asume en tal caso la consideración de vehículo preferente, frente a otros vehículos.

Así, el tratamiento que se da a la bicicleta en esta ordenanza como vehículo preferente se basa en la generación de infraestructura ciclista o el calmado del tráfico en la red básica. La parte de la red que no forma parte de la red principal se va a limitar a 30 kms por hora para permitir la coexistencia de todo tipo de vehículos en la calzada.

Sin duda, todas estas medidas normativas, junto con las infraestructurales y las de promoción, van a contribuir a que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad y a que en nuestra ciudad sean posibles estilos de vida no dependientes del automóvil privado.

La Ordenanza está dividida en cuatro títulos.

El título I, de carácter general, recoge el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza, así como un capítulo dedicado a la señalización vial.

El título II, dedicado a la circulación y uso de los ciclos, con capítulos dedicados a las infraestructura y velocidad de los ciclos, características de éstos y prohibiciones, la convivencia con los peatones y con el resto de vehículos, el estacionamiento y el registro de ciclos.

El título III regula las medidas provisionales relativas a la retirada e inmovilización de ciclos.

El título IV regula el régimen sancionador por incumplimiento de las normas establecidas, con indicación de la clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves y sus sanciones.

Por último, esta norma contiene una disposición derogatoria y una disposición final.

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I. OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y FOMENTO DE LA BICICLETA

Artículo 1.- Objeto

1. Esta Ordenanza tiene por objeto la regulación del uso de la bicicleta en las vías urbanas del término municipal de Ciudad Real, en uso de las atribuciones conferidas a la Corporación Local por el artículo 133,2 de la Constitución Española, el artículo 25,2,b, de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el artículo 7, párrafos a, b, c, d, e y f del Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, que contiene el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

A tal efecto, la presente Ordenanza regula:

- Las infraestructuras ciclistas y señalización.
- Las características de los ciclos y dispositivos homologados.
- Las prohibiciones que les afectan.

- La convivencia de la bicicleta y otros ciclos con los peatones y con el resto de vehículos.
- El estacionamiento de los ciclos.
- El registro de ciclos.
- El régimen sancionador aplicable por el incumplimiento de las normas establecidas, con indicación de la clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves y sus sanciones, el procedimiento sancionador y las medidas cautelares y complementarias relativas a la retirada e inmovilización de ciclos.

2. Supletoriamente, en aquellas materias no reguladas expresamente por la presente Ordenanza se aplicará lo establecido en la Ordenanza de Movilidad, en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el Plan Director de la Movilidad Ciclista.

Artículo 2.- **Ámbito de aplicación**

Las normas de la presente Ordenanza obligarán a los titulares y usuarios de las vías y espacios libres públicos de titularidad municipal, así como a los de las vías privadas de servidumbre o concurrencia pública en el término municipal de Ciudad Real y sus anejos.

Artículo 3.- **Fomento del uso de la bicicleta como modo de transporte**

1.- El Ayuntamiento reconoce la bicicleta como medio de transporte especialmente adecuado para desplazamientos urbanos, en cuanto coadyuva a la mejora del medio ambiente de la ciudad, a la vez que beneficia la salud de los ciudadanos que la utilizan.

2.- La bicicleta es un medio de transporte que gozará de particular consideración y protección, tanto en el planeamiento y equipamiento urbanístico, como en la regulación del tráfico rodado en el municipio.

3.- El Ayuntamiento tendrá entre sus prioridades una política de fomento del uso de la bicicleta para desplazamientos urbanos, especialmente a grandes centros de trabajo, centros escolares, sanitarios, comerciales y de ocio, así como a la estación de Tren y Autobús.

4.- El Ayuntamiento mantendrá en las mejores condiciones las infraestructuras ciclistas de ámbito municipal, procurando su ampliación.

5.- El Ayuntamiento favorecerá y colaborará con las acciones que en materia de movilidad ciclista sean promovidas por asociaciones, entidades y empresas, fomentando sus actuaciones y actividades positivas que tengan como finalidad el cumplimiento de esta ordenanza, encaminadas a aumentar la mejora de la calidad de vida en Ciudad Real.

6.- El Ayuntamiento implantará y fomentará, mediante campañas informativas y cuantas acciones fueran precisas para el fomento de la movilidad ciclista, destinadas tanto a ciclistas, como a conductores, peatones y escolares.

Artículo 4.- **Conceptos y terminología**

A los efectos de esta Ordenanza, los conceptos básicos y la terminología sobre vehículos, vías y usuarios de las mismas se entienden utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concretan en el anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 5.- **Órganos competentes**

La competencia sobre las materias objeto de esta Ordenanza corresponde al organismo municipal que en cada momento la tenga atribuida, bien como propia o bien por delegación.

Artículo 6.- **Conocimiento de las normas de tráfico y seguridad vial**

1. El ciclista debe conocer las normas de tráfico y de seguridad vial y comportarse con arreglo a ellas, respetándolas en todo momento.
2. El Ayuntamiento por sí y mediante acuerdos con otras administraciones e instituciones públicas y privadas fomentará la enseñanza y el conocimiento de dichas normas.

CAPÍTULO II. DE LA SEÑALIZACIÓN

Artículo 7.-

1. Las señales de circulación situadas en los accesos a la ciudad y acompañadas de la leyenda "CIUDAD REAL", regirán en toda la zona urbana.
2. Las señales de circulación colocadas en las entradas de zonas o áreas con limitaciones específicas a la circulación y/o al estacionamiento y acompañadas de una leyenda y/o pictograma relativos a las mismas, regirán en toda la zona o área en cuestión.

Artículo 8.- **Señalización de las vías**

1. Las infraestructuras ciclistas tendrán una señalización específica vertical y horizontal, que indicará el sentido de la circulación y los espacios que sean compartidos con peatones, así como las paradas obligatorias. En caso necesario se complementará esta señalización con la de precaución o informativa que resulte necesaria.
2. Todos los usuarios de las vías objeto de esta Ordenanza deben obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición, y deben adaptar su conducta al mensaje del resto de las señales existentes en las vías por las que transitan o circulan.
3. La señalización que se establezca será conforme a la definida en el Reglamento General de Circulación.
4. Las señales horizontales definen los carriles, los sentidos de circulación de los ciclos, los pasos de peatones, etc, y complementan la señalización vertical.

5. Los pasos específicos para ciclos se señalarán horizontalmente con dos líneas blancas discontinuas.
6. Los pasos específicos para ciclos añadidos a pasos de peatones pueden disponer de semáforos; si no disponen de ellos, deben compartir el del paso de peatones.
7. El Ayuntamiento podrá incorporar otras señales siempre que no se opongan a lo establecido en el Reglamento General de Circulación.

Artículo 9. Límites de velocidad en función de diferentes tipos de vías

1. El Ayuntamiento de Ciudad Real podrá establecer áreas en las que los límites de velocidad puedan ser rebajados previa señalización correspondiente, cuando razones de circulación o del trazado del viario, a criterio municipal, así lo aconsejen. El establecimiento de estas áreas y de los límites de velocidad correspondientes se hará motivadamente. Por tanto, se podrán señalar zonas o vías de la ciudad, por razones de seguridad vial, medioambientales, de movilidad y uso, donde la velocidad máxima permitida sea de 30 Km/h, 20 Km/h o 10 Km/h.
2. En las vías denominadas de calzada al mismo nivel la velocidad máxima permitida no superará el límite de 20 Km/h.
3. La velocidad se adaptará, en todo caso, a las condiciones del conductor, a las características de la vía, la meteorología, el nivel de circulación y el del estado del vehículo.

TÍTULO II CIRCULACIÓN Y USO DE CICLOS

CAPÍTULO I. INFRAESTRUCTURA CICLISTA Y VELOCIDAD DE LOS CICLOS

Artículo 10.- Infraestructuras ciclistas y señalización

1. El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el Plan Director de la Bicicleta, respetando, en la medida en que sea posible, los principios de continuidad y los de seguridad vial.
2. Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas, a fin de evitar su progresivo deterioro.
3. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su estado originario. Asimismo, cualquier intervención a que se ha hecho referencia, alteración, modificación u ocupación que realicen entidades públicas o privadas en las infraestructuras ciclistas requerirá autorización previa del órgano competente en materia de movilidad.

Artículo 11.- Circulación por los carriles-bici y las aceras-bici

1. Se entiende por carril-bici la vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido de circulación.
2. Se entiende por acera-bici la vía ciclista señalizada sobre la acera.

3. La velocidad máxima permitida a los ciclos cuando circulen por los carriles bici situados en la calzada será de 30 km/h.
4. La velocidad máxima permitida a los ciclos cuando circulen por la acera bici o por carril bici sobre la calzada en el espacio comprendido entre el estacionamiento de vehículos y la acera o la calzada será de 15 km/h. En estos casos el ciclista debe circular con precaución frente a una posible invasión del carril bici por otros usuarios de la vía pública y evitar las maniobras bruscas.
5. Si no disponen de semáforo específico, los ciclos deben respetar los semáforos existentes en la vía.

Artículo 12.- Circulación por la calzada

1. En la calzada los ciclos deberán circular por norma general por el carril de la derecha y podrán ocupar la parte central de éste. Si existen carriles reservados a otros vehículos, deberán circular por el carril contiguo al reservado y en las mismas condiciones. Del mismo modo, podrán circular por el carril de la izquierda cuando las características de la vía no permitan hacerlo por el carril de la derecha o por tener que girar a la izquierda.
2. Los ciclos, circulando por la calzada, disfrutarán de las prioridades de paso previstas en las vigentes normas de tráfico y deberán respetar la señalización horizontal, vertical y semaforica, si no existe señalización específica que lo restrinja.
3. En un cruce semaforico sin señalización específica para ciclos deberán tomar las precauciones necesarias y adaptar su conducta al resto de usuarios del cruce.

Artículo 13.- Circulación por las sendas ciclables y parques públicos

1. Las sendas ciclables constituyen vías para peatones y ciclos, segregadas del tráfico motorizado que discurren por espacios abiertos, parques, jardines, paseos en zonas no urbanas o bosques. En ausencia de los mismas, salvo momentos de aglomeración, se permitirá circular a las bicicletas por los parques públicos siempre que se adecue la velocidad a la de los viandantes, se mantenga una velocidad moderada por debajo de los 10 Km./hora aproximadamente, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.
2. En las sendas ciclables los peatones tendrán prioridad de paso en todo su recorrido y la velocidad máxima de los ciclos será de 15 km/h.

Artículo 14.- Circulación por las ciclocalles

1. Las ciclocalles son calles de un único carril y sentido de circulación y por tanto de coexistencia entre los distintos vehículos.
2. La velocidad de circulación de los demás vehículos deberá adaptarse a la de los ciclos y en cualquier caso no podrá superar los 30 km/h. Tampoco se podrán realizar adelantamientos a las bicicletas en el mismo carril de circulación.

Artículo 15.- Circulación por los ciclocarriles

1. Los ciclocarriles son carriles de coexistencia que se encuentran ubicados en una calle de varios carriles de circulación.

2. La velocidad de circulación de los demás vehículos deberá adaptarse a la de los ciclos y en cualquier caso no podrá superar los 30 km/h. Tampoco se podrán realizar adelantamientos a las bicicletas en el mismo carril de circulación.

Artículo 16.- Circulación por los ciclobarrios

1. Los ciclobarrios son barrios de coexistencia en los que la velocidad está limitada a 30 kilómetro hora.
2. La velocidad de circulación de los demás vehículos deberá adaptarse a la de los ciclos y en cualquier caso no podrá superar los 30 km/h.

Artículo 17.- Circulación por calles residenciales

1. A los efectos de esta Ordenanza se considerarán calles residenciales a las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en veinte kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Este tipo de vías estarán señalizadas con la señal vertical S-28.
2. En estas calles se permite la circulación de los ciclos a contrasentido, pero en este caso no tienen ninguna prioridad de paso y deben circular a velocidad reducida, como máximo a 10 km/h.

Artículo 18.- Circulación por calles peatonales y plazas

1. Las bicicletas podrán circular por las calles peatonales y plazas si tienen un carril especialmente reservado a esta finalidad. Si no existieran los carriles reservados, exceptuando en momentos de aglomeración, las bicicletas podrán circular por estas zonas de prioridad peatonal siempre que:

Esté expresamente señalizada la autorización de circular en bicicleta.

Se respete la preferencia de paso de los peatones.

- c) La velocidad máxima sea de 10 kms/h., adecuándola en todo caso a la mayor o menor presencia de peatones.
- d) No realicen maniobra, negligente o temeraria, que pueda afectar a la seguridad de los peatones.

2. La circulación ha de hacerse de ordinario por la banda central de rodadura y siempre respetando la preferencia del peatón.
3. Cuando la densidad del tránsito de personas en la vía peatonal así lo exija, el ciclista deberá desmontarse y circular con la bicicleta a pie.

Artículo 19.- Circulación por otros tipos de carriles reservados

Está prohibida la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público. Con carácter excepcional, previo informe de los servicios municipales de Policía Local y Movilidad, el Ayuntamiento podrá permitir, mediante la señalización debida, la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público, pasando a ser un carril bus-bici. En este tipo de carril, las bicicletas favorecerán el adelantamiento siempre que éste sea posible en condiciones de seguridad.

Artículo 20.- Circulación a contrasentido

1. En las vías donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la Autoridad Municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas y otros ciclos en contrasentido indicándolo mediante el empleo de la señalización que corresponda.
2. En las calles en la que se permita circular a la bicicleta en sentido contrario a la marcha del resto de los vehículos, la señalización deberá ser vertical y horizontal, siendo bien visible a la entrada de la calle para los vehículos que circulan en el sentido normal de la marcha.

CAPÍTULO II. CARACTERÍSTICAS DE LOS CICLOS Y PROHIBICIONES

Artículo 21.- Características de los ciclos

1. Los ciclos y los ciclistas deben ser visibles en todo momento. Los ciclos deberán estar dotados de un timbre y cuando circulen por la noche deben llevar luces (delante de color blanco y detrás de color rojo) y elementos reflectantes que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.
2. Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as de hasta siete años, en dispositivos debidamente certificados y homologados, con las limitaciones de pesos que dichos dispositivos estipulen. Solo podrán arrastrar este tipo de dispositivos durante el día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
3. Asimismo, se autoriza transportar, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años en sillas acopladas a las bicicletas debidamente certificadas y homologadas, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen.

Artículo 22.- El uso del casco

1. Es obligatorio el uso del casco para los menores de 16 años.
2. Por cuestiones de seguridad es recomendable circular con casco y chaleco o indumentaria de alta visibilidad/reflectantes.

Artículo 23.- Prohibiciones

Está prohibido para los conductores de todo tipo de ciclos:

- a. Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda.

- b. Realizar maniobras que supongan un riesgo para la conducción y pongan en peligro la integridad física de otros ciclistas, peatones y demás conductores de vehículos.
- c. Conducir utilizando cascos, auriculares, teléfono móvil u otros dispositivos incompatibles con la atención permanente a la conducción.
- d. Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.
- e. Realizar carreras u otras competiciones no autorizadas entre bicicletas.
- f. Transportar a otra persona en ciclos para un solo ciclista, excepto a los menores de 7 años transportados en sillitas acopladas a la bicicleta de un adulto.
- g. Soltar el manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra
- h. Cogerse a otros vehículos para ser remolcados.
- i. Circular zigzagueante entre vehículos o peatones, excepto en la calzada, respecto a los vehículos, cuando estén parados en un semáforo.
- j. Cargar el ciclo con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.

CAPÍTULO III. CONVIVENCIA DE LOS CICLOS CON LOS PEATONES Y CON EL RESTO DE VEHÍCULOS

Artículo 24.- Convivencia de los ciclos con los peatones

1. En los carriles-bici y en las aceras-bici los ciclistas deben respetar siempre la preferencia de paso de los peatones que crucen por los lugares especialmente habilitados o accedan a un paso de peatones o una parada de transporte público.
2. El peatón tiene preferencia sobre todos los ciclos en las sendas ciclables, en las zonas peatonales en las que esté autorizado circular y en las calles residenciales.
3. En las calles peatonales y en las aceras, cuando se permita la circulación de ciclos, los ciclistas deberán circular respetando la distancia de 1 metro de separación de las fachadas, adecuar la velocidad a la de los peatones sin superar los 10 kms/h y deberán mantener una distancia de al menos 1 metro respecto a los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce y parar su marcha si no puede adelantar al peatón con las garantías de seguridad suficientes.
4. Los peatones no podrán permanecer ni transitar por un carril-bici o por una acera-bici excepto cuando sea estrictamente necesario, en este caso deberán extremar las condiciones de seguridad.
5. Los peatones deberán cruzar las vías ciclistas por los lugares debidamente señalizados. También las podrán cruzar cuando estas se encuentren sobre una acera o zona peatonal, para bajar o subir de un vehículo estacionado o parado en la calzada o para acceder a un punto sin otra vía de acceso; en todos estos casos se deberán extremar las precauciones, respetando siempre la prioridad de los ciclistas.

Artículo 25.- Prioridades de los carriles-bici y las aceras-bici

1. En los pasos específicos para ciclistas no semaforizados estos tendrán prioridad sobre los demás vehículos, aunque deberán cruzar a una velocidad moderada y con precaución para que puedan ser detectados por el resto de vehículos.
2. Independientemente que los ciclistas tengan o no prioridad, deberán respetar siempre la señalización general y la normativa sobre circulación, así como cualquier otra que puedan establecer al efecto las autoridades municipales con competencia en la materia.

Artículo 26.- **Convivencia de los ciclos con el resto de vehículos**

1. Los conductores de ciclos tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:
 - a. Cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.
 - b. Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades. Asimismo los vehículos deberán moderar la velocidad, llegando incluso a detenerse.
 - c. Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una rotonda.

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

2. En los pasos de peatones que no haya señalización específica de cruce ciclista, las bicicletas no tendrán prioridad de paso respecto a los vehículos motorizados.
3. Los conductores de vehículos motorizados, en zona urbana, que pretendan adelantar a un ciclista lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación y siempre que quede un espacio lateral de metro y medio entre la bicicleta y el vehículo.
4. Los conductores de vehículos motorizados, cuando circulen detrás de un ciclo, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad, que nunca podrá ser inferior a 3 metros.
5. Los vehículos a motor y los ciclomotores no podrán circular, estacionar ni detenerse en los carriles-bici.
6. En aquellos carriles que se hayan señalado específicamente con un límite de velocidad máxima de 30 km/h o en los que la normativa vigente limite la velocidad máxima de circulación a 30 km/h, los vehículos motorizados habrán de adaptar su velocidad a la de la bicicleta y los ciclos, no permitiéndose los adelantamientos en el mismo carril de circulación, ni el hostigamiento por parte de las personas conductoras de vehículos a motor hacia las conductoras de ciclos.

CAPÍTULO IV. ESTACIONAMIENTO DE CICLOS

Artículo 27.- **Estacionamiento de ciclos**

1. Los ciclos deberán estacionarse en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente asegurados en los dispositivos habilitados al efecto. En los supuestos de no existir aparcamientos en un radio de 100 metros, podrán ser amarrados a elementos del mobiliario urbano durante un plazo que en ningún caso podrá superar las 24 horas, siempre que con ello no se realice ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, no se entorpezca el tránsito peatonal y la circulación de vehículos ni la entrada o salida de los ocupantes de los vehículos estacionados.
2. En cualquier caso, para garantizar la circulación de los peatones, se deberá respetar un espacio libre mínimo de 1,8 metros como zona de tránsito para el peatón y no se deberá ocupar más de un 25% del ancho de la acera.
3. Queda específicamente prohibido estacionar delante de zonas donde haya reserva de carga y descarga en la calzada en horario dedicado a la actividad, de estacionamiento para personas con movilidad reducida, paradas de transporte público, pasos para peatones, frente accesos de colegios, locales de pública concurrencia de aforo elevado (cines, discotecas...), fachadas de edificios singulares y en elementos adosados a las fachadas.
 4. Si el estacionamiento de los ciclos está situado en una zona peatonal o en una acera, se permite la circulación sobre ésta hasta llegar al estacionamiento por el camino más corto desde la calzada o vía ciclista, y a una velocidad que no supere la de los peatones, los cuales tienen preferencia sobre los ciclos.
 5. El Ayuntamiento instará a que, tanto los edificios privados como los aparcamientos públicos, optimicen la superficie dedicada a aparcamiento, reservando para bicicletas, al menos, el espacio insuficiente para vehículos de cuatro ruedas.

CAPÍTULO V. EL REGISTRO DE CICLOS Y SEGURO

Artículo 28.- **Registro de ciclos**

1. El Ayuntamiento de Ciudad Real, dispone de un biciregistro a través de la Red de Ciudades por la Bicicleta, de inscripción voluntaria, con la finalidad de facilitar su identificación en caso de robos o extravíos, en los casos de inmovilización o retirada de los ciclos o en cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.
2. Podrán registrar sus ciclos las personas mayores de catorce años de forma telemática en la siguiente dirección electrónica. www.BICIREGISTRO.es. En el caso de bicicletas menores de catorce años, la inscripción se realizará en nombre de sus progenitores o tutores legales.

Artículo 29.- **Seguro**

Será optativa la contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubra los supuestos básicos de daños a terceros con origen en la práctica del ciclismo o para usuarios de vehículos de movilidad personal.

TÍTULO III

DE LAS MEDIDAS PROVISIONALES

Artículo 30.- **Concepto**

Son medidas provisionales las destinadas a evitar riesgo o impedimento a la circulación. Las medidas provisionales son complementarias de las sancionadoras, ya sean estas por infracción simple o por concurrencia de varias, aun si la medida es complementaria de la más leve de las concurrentes. Por ser de naturaleza complementaria, las medidas provisionales no se aplicaran en cuanto devinieran innecesarias sin perjuicio de la denuncia de la infracción que las hubieran motivado. Se asegurara el tráfico y su fluidez mediante la inmovilización o retirada del ciclo que ocasionara riesgo o entorpecimiento. Se procederá a la inmovilización del ciclo cuando, por incumplimiento de la normativa legal o reglamentaria de la circulación del mismo, pudiera derivarse grave riesgo para la integridad de personas y bienes durante el tiempo que persista ese riesgo. Si la peligrosidad del uso del ciclo estuviera motivada por no encontrarse el conductor apto para el dominio del mismo, en caso de que de las circunstancias se apreciara indicio de delito, se pasara tanto de culpa a la autoridad judicial.

Artículo 31.- **Supuestos**

Las autoridades competentes podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada de la bicicleta de la vía pública cuando se incumpla lo establecido en el artículo 27 de esta norma o cuando se pueda considerar abandonada.

Antes de la retirada de la vía pública, las autoridades competentes tomarán una fotografía de la bicicleta afectada. Tras la retirada se colocará en dicho lugar el preceptivo aviso para informar al titular de la bicicleta.

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

El Ayuntamiento establecerá un depósito de bicicletas para favorecer su recuperación por parte del propietario o su entrega a alguna organización transcurridos tres meses desde su retirada.

Se podrá proceder a la inmovilización de la bicicleta cuando el pasajero menor de siete años no haga uso del casco de protección en los casos en los que fuera obligatorio, y también cuando el conductor circule bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.

TÍTULO IV

DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR Y LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO I. DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Artículo 32.- **Del procedimiento sancionador.**

El procedimiento sancionador que se siga como consecuencia de infracciones a lo previsto en esta Ordenanza, será el establecido en la Legislación y Reglamentación General de Tráfico y supletoriamente en lo que determine la Ley de Régimen Jurídico de la Administración Pública y del Procedimiento Administrativo Común, así como en la reglamentación del ejercicio de la Potestad Sancionadora de la Administración.

CAPÍTULO II.- DE LAS INFRACCIONES.

Artículo 33.- **De las infracciones.**

1. Constituye infracción a la presente Ordenanza la contravención por acción u omisión de lo que se establezca en el articulado de la misma.
2. Se clasifican en leves, graves y muy graves y se sancionarán según lo previsto en la legislación de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en función del tipo infractor establecido por aquella normativa en el que se incluyan, teniendo en cuenta la peligrosidad y el posible daño que pueda suponer la infracción cometida.
3. En la determinación de la correspondiente sanción, se tendrá en cuenta la menor peligrosidad que suponen las infracciones a artículos de esta Ordenanza cometidas por peatones y ciclistas con respecto a los vehículos a motor

Artículo 34.- **Infracciones leves**

Se consideran infracciones leves:

1. Transitar en bicicleta por aceras no autorizadas.
2. Transitar en bicicleta por aceras autorizadas, zonas peatonales, parques o sendas verdes sin respetar la prioridad al peatón, cuando el hecho no haya creado una situación de peligro.
3. Circular en bicicleta por vías urbanas incumpliendo los requisitos de visibilidad establecidos en esta Ordenanza.
4. Aparcar la bicicleta en sitio no autorizado.
5. Amarrar la bicicleta al mobiliario urbano, farolas o árboles, causando desperfectos.
6. No usar las infraestructuras específicamente diseñadas para el estacionamiento de bicicletas en las vías urbanas, existiendo tales estacionamientos, en un radio de 100 metros, existiendo plazas libres.
7. Estacionar bicicletas obstaculizando el tránsito peatonal o la circulación de vehículos.

Artículo 35.- **Infracciones graves**

Se consideran infracciones graves:

1. Acosar al ciclista por el conductor de un vehículo motorizado cuando circulen por calles de coexistencia no manteniendo la distancia de seguridad establecida en la presente Ordenanza.
2. Circular en bicicleta por vías interurbanas de noche sin luces, sin reflectante o sin casco.
3. Circular en vías de dos carriles de igual sentido por el de la izquierda, cuando se transite a velocidad que entorpezca claramente el tráfico, salvo que se trate de una incursión en el carril para realizar una maniobra de giro autorizado a la izquierda.
4. Modificar o alterar el contenido de las señales o colocar elementos sobre las mismas que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia.
5. Ocupar los aparcamientos para bicicletas por parte de ciclomotores o motocicletas.
6. Circular vehículos motorizados por vías ciclistas sin contar con la correspondiente autorización.
7. No respetar la prioridad en los pasos específicos de ciclistas.

Artículo 36.- Infracciones muy graves

Se considera infracción muy grave:

1. Circular en bicicleta de manera temeraria por aceras y zonas peatonales, con desprecio hacia las personas que por ellas transitan.
2. Circular en bicicleta en contra dirección por vías abiertas al tráfico en general en zonas donde no esté permitido.
3. Acosar al ciclista desde un vehículo a motor poniendo en grave riesgo su integridad física.

CAPÍTULO III. DE LAS SANCIONES

Artículo 37.- De las sanciones.

1. La cuantía de las sanciones será igual a las establecidas en la Ordenanza Municipal de Movilidad del Ayuntamiento de Ciudad Real para la correspondiente categoría de infracción leve, grave y muy grave.
2. Las sanciones de multa previstas podrán hacerse efectivas, con una reducción del 50% sobre la cuantía provisionalmente fijada, siempre que dicho pago se efectúe durante los treinta días naturales siguientes a aquel en que tenga lugar la citada notificación.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Primera. La presente Ordenanza deroga el artículo 37 de la Ordenanza de Movilidad.

Segunda. De igual forma quedan derogadas aquellas disposiciones municipales de igual o inferior rango, que se opongan a lo dispuesto en esta disposición general.

DISPOSICIÓN FINAL. ENTRADA EN VIGOR

Según el artículo 70 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL), será necesaria la publicación del texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia y no entrará en vigor hasta que no hayan transcurrido 15 días desde la recepción del acuerdo por la Administración del Estado y la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla La Mancha..



ÁREA DE MOVILIDAD
AYUNTAMIENTO CIUDAD REAL

CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE ELABORACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA

De conformidad con lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con el objetivo de mejorar la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas, con carácter previo a la elaboración del proyecto de ordenanza, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente, en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- c) Los objetivos de la norma.
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En base a lo anteriormente expuesto se plantea un cuestionario con la información precisa para que los potenciales destinatarios de esta norma puedan pronunciarse sobre la materia.

Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren, pueden hacer llegar sus opiniones sobre los aspectos planteados en este cuestionario, hasta el día 11 de mayo de 2017, a través del siguiente buzón de correo electrónico: oficinadelvecino@oficinadelvecino.com

- a) Problemas que se pretenden solucionar con la elaboración del proyecto de ordenanza reguladora de la movilidad ciclista:

El incremento de ciclistas en la calle se ha producido fundamentalmente a partir de personas sin experiencia en la circulación en bicicleta que en muchos casos pedalean por las aceras y espacios peatonales creando importantes fricciones con quienes se desplazan a pie y comprometiendo la calidad estancial del espacio público. Por ello, la elaboración de una norma regulatoria municipal contribuirá a garantizar la compatibilidad de los distintos usuarios de la vía fomentando la seguridad vial

- b) Necesidad y oportunidad de su aprobación.

Este Ayuntamiento ha apostado por un modelo de movilidad que no amenace la salud ni la seguridad de las personas, que no interfiera en la calidad de vida en la ciudad, que no ponga en riesgo la calidad del aire y el medio ambiente, en general, y que garantice el dinamismo económico de la ciudad. Para ello, se ha decidido favorecer soluciones de transporte individuales más racionales y menos impactantes como la bicicleta,



ÁREA DE MOVILIDAD
AYUNTAMIENTO CIUDAD REAL

aprovechando que esta ciudad tiene unas características orográficas, climatológicas y de tamaño ideales para la utilización de este modo de transporte urbano.

c) Objetivos de la norma.

El objetivo de la redacción de esta norma va a ser actualizar e integrar la regulación municipal en lo relativo a la movilidad ciclista, incluyendo las previsiones del Plan Director de la Movilidad Ciclista aprobado recientemente como documento estratégico que va permitir avanzar decididamente en el establecimiento de este modo de transporte en la ciudad.

d) Posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

Integrar la movilidad ciclista con el resto de modos (peatonal y otros modos no motorizados, transporte público y colectivo y el tráfico privado rodado motorizado) conlleva necesariamente la regulación en una norma que evite y resuelva los conflictos entre la bicicleta y esos otros modos de transporte.

DILIGENCIA para hacer constar que durante el período de consulta pública previa sobre elaboración del proyecto de ordenanza reguladora de la movilidad ciclista, (desde el día 27 de abril al 11 de mayo) no se han formulado pronunciamientos sobre los aspectos planteados en el correspondiente cuestionario elaborado a tal efecto.

Ciudad Real, 12 de mayo de 2017

EL OFICIAL MAYOR

Fdo. José María Osuna Baena



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

ÁREA DE MOVILIDAD

EXCMO. AYUNTAMIENTO C. REAL	
AREA DE MOVILIDAD	
24 JUL 2017	
ENTRADA	N.º
SALIDA	N.º 1419

NOTA INTERNA

DE: SANTIAGO SÁNCHEZ-CRESPO
JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD

A: JOSÉ M^a OSUNA
OFICIAL MAYOR

DETALLE:

Adjunto remito Informe Técnico relativo a la aprobación de la Ordenanza Reguladora de la Movilidad Ciclista

Ciudad Real, a 24 de julio de 2017
EL JEFE DE SERVICIO DEL
ÁREA DE MOVILIDAD



Fdo: Santiago Sánchez-Crespo



ÁREA DE MOVILIDAD
AYUNTAMIENTO CIUDAD REAL

EXCMO. AYUNTAMIENTO C. REAL AREA DE MOVILIDAD	
24 JUL 2017	
ENTRADA	N.º
SALIDA	N.º 1415

INFORME TECNICO RELATIVO A LA APROBACIÓN DE LA ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD CICLISTA

1. INTRODUCCIÓN:

El Ayuntamiento de Ciudad Real ha apostado por un modelo de movilidad que no amenace la salud ni la seguridad de las personas, que no interfiera en la calidad de vida en la ciudad, que no ponga en riesgo la calidad del aire y el medio ambiente, en general, y que garantice el dinamismo económico de la ciudad. Se ha decidido favorecer el transporte colectivo y potenciar soluciones de transporte individuales más racionales y menos impactantes (coche compartido, bicicleta, marcha a pie, etc.). En definitiva, plantear la bicicleta como recurso modal es una apuesta social.

Ciudad Real es una ciudad con unas características orográficas, climatológicas y de tamaño ideales para la utilización de la bicicleta como modo de transporte urbano.

Desde la aprobación del PMUS la bicicleta ha tenido un fuerte impulso que ha originado que su uso se duplique. Sin duda, el impulso de la bicicleta como alternativa de movilidad, ha incrementado el número de desplazamientos para resolver las necesidades diarias de movilidad.

En este contexto, procede la redacción de una ordenanza para actualizar la regulación municipal en lo relativo a la movilidad ciclista, incluyendo las previsiones del Plan Director de la Movilidad Ciclista aprobado recientemente.

Este Plan es un documento estratégico que nos va permitir avanzar decididamente en el establecimiento de este modo de transporte en la ciudad. Para ello necesitamos un cuerpo normativo que permita:

- Integrar la movilidad ciclista con el resto de modos (peatonal y otros modos no motorizados, transporte público y colectivo y el tráfico privado rodado motorizado) al objeto de favorecer una correcta convivencia entre dichos modos.
- Evitar y resolver conflictos entre la bicicleta y esos otros modos de transporte, así como regular el propio uso de la bicicleta en la vía pública.



ÁREA DE MOVILIDAD
AYUNTAMIENTO CIUDAD REAL

- Avanzar en los criterios normativos para la habilitación de vías ciclistas y demás infraestructuras complementarias, en especial las referidas a la guardia y custodia de la bicicleta (en origen y destino).
- Favorecer la promoción y uso de la bicicleta entre la población.

2. PROPUESTA DEL TEXTO DE LA ORDENANZA:

En atención a las consideraciones anteriores, se propone el borrador de la Ordenanza Reguladora de la Movilidad Ciclista que se adjunta al presente informe, cuyas regulaciones más relevantes son las siguientes:

Destaca el hecho de que en esta ordenanza se pretende reducir a 30 km/h la velocidad máxima de circulación en prácticamente la totalidad de las calles del municipio a excepción de las vías que comprenden la red básica. Sin duda, esta regulación tendrá una gran incidencia en el calmado del tráfico, en la creación de las condiciones para que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad, segura y funcional, y en la mejora de la seguridad vial con la consiguiente reducción del número de siniestros y de su gravedad.

Además, se establece en esta Ordenanza la obligación de que los automóviles guarden un espacio de seguridad con respecto a las bicicletas y para que en determinadas calles y carriles en los que el máximo de velocidad está limitado a 30 km/h, los automóviles circulen acomodando su velocidad a la de éstas.

También se incluye en esta Ordenanza que en determinadas calles con el tráfico calmado, las bicicletas puedan circular a contramano. Esto mejorará la permeabilidad de la ciudad para la bicicleta y por tanto ofrecerá una ventaja competitiva a la bicicleta, que asume en tal caso la consideración de vehículo preferente, frente a otros vehículos.

Así, el tratamiento que se da a la bicicleta en esta ordenanza como vehículo preferente se basa en la generación de infraestructura ciclista o el calmado del tráfico en la red básica. La parte de la red que no forma parte de la red principal se va a limitar a 30 kms por hora para permitir la coexistencia de todo tipo de vehículos en la calzada.

Sin duda, todas estas medidas normativas, junto con las infraestructurales y las de promoción, van a contribuir a que la bicicleta se convierta en una alternativa real de movilidad y a que en nuestra ciudad sean posibles estilos de vida no dependientes del automóvil privado.



ÁREA DE MOVILIDAD
AYUNTAMIENTO CIUDAD REAL

La Ordenanza está dividida en cuatro títulos.

El título I, de carácter general, recoge el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza, así como un capítulo dedicado a la señalización vial.

El título II, dedicado a la circulación y uso de los ciclos, con capítulos dedicados a las infraestructura y velocidad de los ciclos, características de éstos y prohibiciones, la convivencia con los peatones y con el resto de vehículos, el estacionamiento y el registro de ciclos.

El título III regula las medidas provisionales relativas a la retirada e inmovilización de ciclos.

El título IV regula el régimen sancionador por incumplimiento de las normas establecidas, con indicación de la clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves y sus sanciones.

Por último, esta norma contiene una disposición derogatoria y una disposición final.

3. NORMATIVA APLICABLE:

- Constitución Española.
- Ley 7/1985 de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
- Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 de octubre, que contiene el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.
- Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

4.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA

La apertura a la participación de los procesos de toma de decisiones sobre el espacio público se considera esencial por la afección al total del conjunto de los vecinos, por afectar a la propia esencia de la ciudad y, por tanto, de la realidad y entorno de las personas, así como a la identidad social compartida e individual construida en torno al mismo. El espacio público es donde el vecino adquiere carácter de ciudadano y, por tanto, está llamado a la participación en las decisiones que sobre éste se tomen.



ÁREA DE MOVILIDAD
AYUNTAMIENTO CIUDAD REAL

Los principales objetivos a los que responden los procesos participados son los de legitimación, representación y consecución de los resultados. Por un lado, se busca que las decisiones y acuerdos tomados cuenten con el aval de un consenso ciudadano, más allá de los representantes políticos o técnicos implicados. Se suele decir que los procesos participados son legitimadores en sí mismo. De la mano de esto, otro objetivo buscado es la representatividad de todos los actores e intereses afectados de una manera u otra por los planes planteados, con sus necesidades, particularidades, etc. Por último, el incorporar la participación en los procesos también responde a la necesidad de poder obtener resultados, de asegurar que los planes podrán ser implantados y minimizarán las oposiciones por haber sido diseñados al amparo de una legitimación y representatividad de todos los intereses.

Siguiendo este contexto, se ha seguido un proceso participativo que ha consistido en las actuaciones siguientes:

3.1.- El día 19 de abril de 2017 se colgó el borrador de la Ordenanza en la página web del Ayuntamiento y redes sociales para que cualquier ciudadano pudiese formular sugerencias a la misma.

3.2.- El día 18 de mayo de 2017 se celebró Mesa de la Bicicleta en la que se debatieron todas las sugerencias presentadas tanto por los miembros de la mesa como por los ciudadanos a través de la página web.

3.2. Se realizó una consulta pública según lo previsto en el Art. 133 de la Ley 39/2015 sobre la elaboración del proyecto de Ordenanza desde el día 27 de abril al 11 de mayo de 2017 no habiéndose formulado pronunciamientos sobre los aspectos planteados en el cuestionario elaborado al efecto.

3.3. El día 13 de julio se celebró el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial en donde se aprobó el texto del borrador por mayoría de sus miembros.

Lo que se informa a los efectos oportunos.

Ciudad Real, 24 de julio de 2017



Fdo: Santiago Sánchez Crepo
JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

En relación con la tramitación de la propuesta de aprobación de la Ordenanza Reguladora de la Movilidad Ciclista, se emite el siguiente

I N F O R M E

La tramitación del expediente de aprobación de la Ordenanza de referencia, se deberá llevar a cabo con arreglo a lo dispuesto en los art. 49, 70.2, 65.2, 127.1 a) y 123.1 d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en el artículo 40 del Reglamento Orgánico del Pleno y de las Áreas de Gobierno del Ayuntamiento de Ciudad Real:

Los expedientes de aprobación o modificación de Ordenanzas o Reglamentos, al requerir la previa aprobación del correspondiente proyecto en Junta de Gobierno Local (art. 127 1. a) LRBRL), deben ser remitidos previamente a este órgano para la adopción del acuerdo correspondiente, y con posterioridad dicho expediente junto al acuerdo adoptado, deberá entregarse a la Secretaría General del Pleno, para su dictamen en Comisión y posterior adopción de acuerdo plenario (art. 123 1. d), con una antelación mínima de diez días hábiles a la celebración de la Comisión en que hayan de ser dictaminados (art. 40 del Reglamento Orgánico del Pleno y de las Áreas de Gobierno)

La tramitación posterior, se ajustará al procedimiento establecido en el art. 49 de LRBRL:

- a)** Aprobación inicial por el Pleno.
- b)** Información pública y audiencia a los interesados por el plazo mínimo de treinta días para la presentación de reclamaciones y sugerencias.
- c)** Resolución de todas las reclamaciones y sugerencias presentadas dentro del plazo y aprobación definitiva por el Pleno.

En el caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional.

El acuerdo adoptado, en base al art. 70.2 LRBRL, se publicará en el Boletín Oficial de la provincia y no entrará en vigor hasta que se haya publicado completamente su texto y haya transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 (quince días hábiles a partir de la recepción de la comunicación del acuerdo por la Administración del Estado y la Administración de las Comunidades Autónomas).



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Finalmente indicar que el expediente de aprobación de la Ordenanza Reguladora de la Movilidad Ciclista, está terminado y en condiciones de ser sometido a acuerdo de Junta de Gobierno Local, dictamen de Comisiones de Pleno y posterior acuerdo plenario.

Ciudad Real//EL OFICIAL MAYOR//Fdo. José María Osuna Baena