

**PROYECTO DE ORDENANZA
MUNICIPAL DEL AYUNTAMIENTO
DE SANTANDER SOBRE
CIRCULACIÓN Y MOVILIDAD
URBANA EN BICICLETA**

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

1. La presente Ordenanza, que se dicta en ejercicio de las competencias municipales en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, tiene por objeto la regulación del uso de la bicicleta en las vías urbanas de la ciudad, ya estén abiertas al tráfico rodado o tengan carácter peatonal.

2. Se entiende por bicicleta el vehículo de dos ruedas, gemelas o no, accionado mediante pedaleo, pudiendo ser éste asistido eléctricamente, conforme a la legislación vigente. Tienen la misma consideración los vehículos de tres ruedas, de iguales características de pedaleo, destinados a circular por carretera.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Los preceptos de esta Ordenanza serán aplicables en todo el término municipal de Santander y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos urbanos aptos para la circulación, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal utilidad, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Artículo 3. Principios rectores

1. El Ayuntamiento reconoce la bicicleta como un 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, escolares, sanitarios, comerciales y de ocio, así como a estaciones de tren y autobús.

4. Para estimular y acostumar a los ciudadanos en el uso de la bicicleta, el Ayuntamiento podrá instituir un día festivo al mes en el que estarán cerradas al tráfico de vehículos a motor las vías del centro de la ciudad y de sus barrios, organizando actividades educativas sobre bicicleta, seguridad vial y salud.

5. El Ayuntamiento tendrá en cuenta el uso de la bicicleta en desplazamientos interurbanos, tanto en lo que respecta a la señalización de las vías como en la accesibilidad con la bicicleta al transporte urbano.

6. El Ayuntamiento mantendrá en las mejores condiciones las ciclovías de su ámbito municipal, procurando su ampliación, la creación de otras nuevas y su conexión con las de otros municipios.

7. Para el cumplimiento de estos principios se adecuarán las infraestructuras municipales, tanto viales como de aparcamiento, se ampliará la red de

estaciones del TUS BIC y se establecerán acuerdos y convenios con otras administraciones, instituciones y organismos tanto públicos como privados.

CAPÍTULO II. USO DE LA RED VIAL

Artículo 4. Uso libre de la bicicleta y su protección general

1. La ciudad de Santander está abierta a la bicicleta. Su uso es libre por cualquier vía, incluidas las peatonales y de tráfico restringido, sin perjuicio de lo que disponga la legislación vigente en materia de autovías y autopistas y de las restricciones que de manera excepcional y razonable puedan establecerse.

2. Cuando las características de la vía o razones de seguridad lo aconsejen se crearán, siempre que sea posible, ciclovías segregadas del tráfico general de vehículos. Este tipo de ciclovías deberán estar contempladas en los futuros planeamientos urbanísticos.

Artículo 5. Vías abiertas al tráfico en general. "Calles 30" y "Carriles 30"

1. A los efectos de mejorar la seguridad vial y proteger los desplazamientos en bicicleta, las vías abiertas al tráfico en general y que sean de un solo carril, tendrán limitada la velocidad máxima a 30 Km./hora.

2. En las vías abiertas al tráfico en general y que tengan dos o más carriles en una misma dirección, el carril de la derecha tendrá un límite de velocidad máxima de 30 Km./hora. El ciclista, deberá circular por él, salvo que lo tenga que abandonar para maniobras reglamentarias de cambio de dirección.

3. El anillo exterior de las rotondas tiene a todos los efectos la consideración de "carril 30".

4. Podrán instalarse dispositivos disuasorios de rebasar la limitación de velocidad, siempre que no pongan en riesgo ni perjudiquen la circulación del ciclista.

5. La bicicleta tiene prioridad sobre los vehículos que le preceden, que sólo podrán adelantarla cuando las condiciones de seguridad lo permitan. Sin perjuicio de facilitar el adelantamiento a vehículos más rápidos, las bicicletas podrán circular por la parte cercana al centro del carril para su mejor visualización y seguridad.

6. Los ciclistas podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad.

7. Cuando las especiales características de las calles así lo exijan se podrá rebajar el límite de velocidad de las calles y carriles, cambiando la denominación de "30" por el del número de la velocidad máxima permitida.

8. Los ciclistas podrán circular en posición paralela, en columna de a dos, orillándose al extremo derecho de la vía.

9. Los usuarios de bicicletas podrán adelantar, hasta situarse en la línea de

detención, circulando con precaución entre el resto de los vehículos detenidos en dichas intersecciones.

9. La bicicleta podrá circular en el sentido contrario a la marcha del resto de los vehículos en calles señalizadas a tal efecto.

Artículo 6. Vías reservadas para transporte público

Las vías reservadas al transporte público serán accesibles a las bicicletas y tendrán la consideración de "calle 30".

Artículo 7. Zonas de tráfico restringido

1. Las bicicletas, podrán transitar libremente por las zonas de tráfico restringido, entendiéndose por tales las vías o espacios debidamente señalizados de prohibición total o parcial de la circulación y/o estacionamiento de vehículos.

2. Tanto en las vías peatonales como en las zonas de tráfico restringido, las señales de dirección obligatoria destinadas a los vehículos a motor no rigen para las bicicletas, pero el desplazamiento en dirección contrario deberá hacerse por los laterales, fuera de la banda central de rodadura.

3. En todo caso, el peatón siempre gozará de prioridad y, si el tránsito de personas es concurrido, el ciclista deberá desmontarse y circular con la bicicleta a pie.

Artículo 8. Vías peatonales

1. Las bicicletas podrán circular libremente por las vías o calles peatonales, entendiéndose por tales aquellas cuyo principal uso está destinado al tránsito de peatones y se hace compatible con las necesidades viarias de la calle o zona conforme a los planes municipales de gestión urbana.

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.

4. En todo caso, la velocidad estará limitada a 10 Km./h.

Artículo 9. Tránsito por aceras

1. Las aceras son de uso peatonal, pudiendo circular por ellas sillas de ruedas, vehículos autorizados y menores de 14 años en bicicleta. En el caso de que estos últimos vayan acompañados de un adulto, estos también podrán transitar por las aceras.

2. No obstante, si las aceras tuvieran tres o más metros de anchura, podrán circular por ellas bicicletas de cadetes y adultos, siempre que la densidad de peatones no lo impida por causar riesgo o entorpecimiento indebido, teniendo absoluta preferencia el peatón o cualquier otro vehículo autorizado y debiendo el ciclista acompasar su velocidad a la de los viandantes. En cualquier caso, los ciclistas deberán circular a una distancia mínima de un metro respecto a la

fachada de los edificios.

Artículo 10. Paso de peatones y de ciclistas

1. Los ciclistas podrán, sin desmontar, hacer uso del paso de peatones y deberán cruzarlo por la zona especialmente reservada a las bicicletas, si la hubiere.
2. De no existir dicha zona, podrán cruzarlo siempre que no haya aglomeración de peatones y realicen el desplazamiento por un lateral del paso y sin dificultar el tránsito de los peatones. En caso contrario deberán hacerlo a pie.
3. Aunque el paso de peatones otorga prioridad a quienes reglamentariamente lo cruzan, los peatones y los ciclistas que lo atraviesen deberán esmerar su precaución, sobre todo si no gozan de protección semafórica.

Artículo 11. Circulación en parques y sendas o vías verdes

1. Los parques tienen a estos efectos la consideración de zona peatonal. Las bicicletas sólo podrán circular por las vías de rodadura, no pudiendo invadir las zonas verdes.
2. Las sendas o vías verdes, sólo podrán ser transitadas por peatones y bicicletas, así como por vehículos de servicio. Aunque los peatones tienen prioridad, han de circular sin ocupar todo el ancho de la calzada, facilitando a los ciclistas el disfrute de la vía.

CAPÍTULO III. SEÑALIZACION VIAL

Artículo 12. Señalización general de ciudad abierta a la bicicleta

En las vías de entrada a la ciudad habrá en lugar y tamaño fácilmente visible una señalización vertical, advirtiendo de que la bicicleta es una especie de transporte protegida y de que goza de prioridad en las "calles 30" y "carriles 30".

Artículo 13. Señalización de "calle 30", "carril 30", rotondas y calles en las que se permite la dirección en sentido contrario.

1. Sin perjuicio del criterio general establecido en el artículo 5 de esta Ordenanza, la señalización de "calle 30" y de "carril 30" será vertical y horizontal. Igualmente se hará en los casos en los que el límite de velocidad máxima sea inferior a 30 Km./hora.
2. Las mismas señales se añadirán a la señalización de calles y de carriles, respectivamente, reservados al transporte público urbano.
3. Las rotondas tendrán señalización vertical y horizontal, indicativa de que en el anillo exterior tiene especial prioridad el ciclista.
4. 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.

Artículo 14. Señalización en vía peatonal y en zona de tráfico restringido

1. Las señales horizontales indicativas de vía peatonal incorporarán a su mástil la señal de libre acceso y circulación de bicicletas. En el caso de zona de tráfico restringido, la señal será además horizontal y se situará en la banda de rodadura.
2. La autorización que indica la señal rige para la totalidad del viario interior del perímetro de las vías peatonales y de las zonas de tráfico restringido, salvo excepción expresamente señalizada.
3. Dentro de estas vías y zonas las señales verticales de dirección añadirán una placa que excepcione de la orden a las bicicletas.

Artículo 15. Señalización de paso de peatones y de ciclistas

Los pasos de peatones llevarán pintada a uno y otro lado de las franjas horizontales una franja vertical, distanciada de éstas 50 cm., señalando la zona reservada al paso de ciclistas. En una y otra banda de rodadura se pintará el anagrama de la bicicleta en ambos sentidos.

Artículo 16. Señalización de ciclovías segregadas del tráfico general

Las ciclovías segregadas del tráfico general estarán señalizadas verticalmente y, a lo largo de su superficie, se repetirá a intervalos la señalización horizontal.

Artículo 17. Señalización en parques y sendas verdes

La señal de acceso libre de bicicletas a parques y sendas o vías verdes será vertical y horizontal y constará visible en la entrada de los mismos. Igualmente se incluirá una señal indicativa de la conveniencia de no ocupar los peatones todo el ancho de la calzada para facilitar el tránsito de los ciclistas.

Artículo 18. Colocación, retirada y sustitución de señales

1. La colocación, retirada, modificación y sustitución de las señales que en cada caso proceda, corresponde únicamente a la autoridad municipal competente.
2. La instalación por particulares de señales informativas requerirá siempre de autorización municipal, que será otorgada cuando concurren motivos de interés público y no existan otras razones que lo desaconsejen.
3. El órgano municipal competente en materia de señalización procederá a la retirada inmediata de toda aquella señalización que no cumpla la normativa vigente, no esté debidamente autorizada o incumpla las condiciones de la autorización municipal, todo ello sin perjuicio de la pertinente sanción.

Artículo 19. Alteración circunstancial de la ordenación del tráfico

Por obras o acontecimientos debidamente señalados podrá verse alterada la ordenación del tráfico, incluido el de bicicletas si así se dispone expresamente. Igualmente dicha alteración podrá producirse cuando eventualmente y de

manera justificada la Policía Local así lo decida.

Artículo 20. Señalización adicional

1. En las intersecciones de mayor tráfico, el Ayuntamiento procurará la instalación en los semáforos de una señal óptica para ciclistas con una temporización diferente a la que rija para los vehículos a motor, con el fin de facilitar la movilidad de las bicicletas.
2. Se pintarán "zonas de avance" en los cruces con mayor densidad de tráfico, así como en los que el Ayuntamiento considere oportuno hacerlo, al objeto de facilitar el inicio de la marcha de los ciclistas.
3. El Ayuntamiento podrá incorporar otras señales informativas o de precaución complementarias a las establecidas en esta Ordenanza.

CAPÍTULO IV. CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO

Artículo 21. 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.

Artículo 22. Circulación responsable

De conformidad con la legislación vigente en la materia esta Ordenanza debe recordar especialmente que:

1. No se podrá conducir una bicicleta, ni ningún otro vehículo, utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
2. No se podrá conducir una bicicleta, ni ningún otro vehículo, utilizando manualmente el teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción.
3. Los ciclistas, en lo que se refiere a conducir habiendo consumido bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, tienen las mismas obligaciones y restricciones que el resto de conductores.

Artículo 23. Visibilidad y protección

1. Las bicicletas deberán portar elementos reflectantes debidamente homologados, conforme se determina en el Reglamento General de Vehículos, y se considera conveniente que estén dotadas de timbre.
2. Cuando el alumbrado de los vehículos sea obligatorio, las bicicletas deberán llevar encendidas las luces reglamentarias. La luz trasera, roja, encendida en todo momento. La delantera, blanca, al menos cuando la bicicleta esté en movimiento. Si circula por vía interurbana ambas luces deben estar siempre

encendidas.

3. En circulación urbana no es obligatorio para el ciclista el uso de casco y de prenda reflectante, sin perjuicio de la conveniencia, por su seguridad, de la utilización de ambos elementos, tanto de día como de noche.

Artículo 24. Elementos accesorios

1. Las bicicletas podrán estar dotadas de elementos accesorios, como alforjas, maletas, sillas para niños, remolques o semirremolques debidamente homologados y sujetándose su transporte a las condiciones del fabricante.

2. Los elementos accesorios deberán portar dispositivos reflectantes y, en su caso, alumbrado.

3. Sólo se podrá transportar en bicicleta a niños si son menores de siete años edad, y siempre que, además de llevar puesto un casco homologado, vayan sentados en sillas o remolques específicamente diseñados para ello.

Artículo 25. Aparcamiento de bicicletas

1. El aparcamiento de bicicletas tendrá la consideración de mobiliario urbano y deberá incluirse en el equipamiento del viario del municipio. Su ubicación deberá encontrarse en la zona destinada al aparcamiento de vehículos para evitar reducir espacio al peatón. En caso de que no sea posible y tenga que situarse en las aceras o en vías peatonales, deberá facilitarse el acceso desde la calzada y los ciclistas podrán, sin desmontar, llegar hasta el aparcamiento.

2. Los aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo de éstas.

3. Las bicicletas se estacionarán en los espacios acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en los anclajes habilitados al efecto. En el supuesto de no existir aparcamiento en un radio de 70 metros, la bicicleta podrá ser amarrada a elementos del mobiliario urbano durante un plazo que no podrá superar las 72 horas, siempre que con ello no se realice ningún daño, ni se altere su función o se entorpezca el tránsito peatonal y, en su caso, el de vehículos.

4. El Ayuntamiento procurará por sí y mediante acuerdos con otras instituciones la existencia de suficientes aparcamientos de bicicletas en zonas próximas a centros administrativos, laborales, comerciales, sanitarios, educativos y de ocio. Asimismo potenciará la acción de vigilancia de la Policía Local sobre estos aparcamientos.

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.

Artículo 26. Inmovilización de bicicletas

La Policía Local podrá proceder a la inmovilización de la bicicleta cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de esta Ordenanza, su

utilización pueda poner en grave riesgo la circulación, las personas o los bienes. Se considera que existe grave riesgo en el caso de negarse el ciclista a realizar las pruebas para detectar una posible intoxicación por consumo alcohol.

Artículo 27. Retirada de bicicletas

La Policía Local podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada de la bicicleta de la vía pública, en los siguientes casos:

1. Cuando, no estando aparcada en uno de los espacios específicamente acondicionados para tal fin, transcurran más de 72 horas desde que se acredite que está mal estacionada.
2. Cuando haya indicios claros de que la bicicleta está abandonada.
3. Cuando, procediendo legalmente a su inmovilización, no hubiere lugar adecuado para realizar esta acción.
4. La bicicleta será fotografiada antes de su retirada al depósito municipal, donde se hará una ficha de la misma para su posible identificación y recuperación por el propietario.
5. Transcurridos tres meses desde su retirada sin que el propietario se hubiera interesado por ella, el Ayuntamiento podrá entregar la bicicleta a alguna organización sin ánimo de lucro o proceder a su achatarramiento.

CAPÍTULO V. RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 28. Competencia para sancionar

Compete a la Alcaldía imponer las sanciones que procedan por las infracciones de tráfico que se cometan en las vías urbanas del municipio de Santander, salvo que pudieren ser constitutivas de infracción penal, en cuyo caso se dará traslado a la autoridad judicial competente.

Artículo 29. Procedimiento sancionador

1. Las infracciones a la presente Ordenanza, serán denunciadas directamente por la Policía Local o por cualquier persona, y seguirán el trámite administrativo de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y la reglamentación correspondiente en esta materia.
2. La tramitación del procedimiento sancionador será independiente de aquellos otros procedimientos que, para la restauración de la realidad física alterada o para la ejecución forzosa pudieran, en su caso, iniciarse.

Artículo 30. Infracciones y sanciones

1. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves. Para la calificación del hecho sancionado se tendrá en cuenta:

a) La gravedad y trascendencia del hecho, debiendo incluirse en esta valoración la intencionalidad, o mayor o menor voluntariedad del sujeto, y el peligro real puesto de manifiesto, determinado por la intensidad de la

circulación de vehículos o de personas, las características y las condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas y de visibilidad o cualquier otra circunstancia análoga que evidencien un riesgo añadido y concreto.

b) Antecedentes del infractor, cuando exista resolución sancionadora firme anterior al plazo de un año.

c) El peligro potencial creado, derivado de la ejecución de alguna maniobra que implique riesgo de por sí, independientemente de que se produzca un daño real.

2. Las infracciones de ciclistas a la Ordenanza Municipal de Movilidad y Tráfico del Ayuntamiento de Santander serán sancionadas conforme a ella. En la determinación de la correspondiente sanción, se tendrá en cuenta la menor peligrosidad que suponen las infracciones cometidas por los ciclistas con respecto a los vehículos a motor.

Artículo 31. 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 el artículo 23 de esta Ordenanza.
4. Circular con vehículos a motor por una "calle 30" o un "carril 30" sin respetar la prioridad del ciclista.
5. Aparcar la bicicleta en sitio no autorizado.
6. Circular en bicicleta carente de alumbrado o reflectantes reglamentarios por vía urbana insuficientemente iluminada.

Artículo 32. Infracciones graves

Se consideran infracciones graves:

1. Los supuestos de infracciones leves, si en ellos se hubiera creado una clara situación de peligro o, en el supuesto del apartado 3 del artículo anterior, de mero acoso al ciclista por el conductor del vehículo.
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. Amarrar la bicicleta al mobiliario urbano, farolas o árboles, causando desperfectos.

Artículo 33. 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.

Artículo 34. Cuantía de las sanciones y su reducción.

1. La cuantía de las sanciones será igual a las establecidas en la Ordenanza Municipal de Movilidad y Tráfico del Ayuntamiento de Santander 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 adicional primera. Implantación de la señalización

1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de esta Ordenanza, y conforme al capítulo III de la misma, deberán contar con la correspondiente señalización:
 - a. Las vías de entrada a la ciudad.
 - b. Las vías peatonales, los parques, las zonas restringidas al tráfico y las calles y vías reservadas al transporte público.
 - c. Las rotondas
 - d. Las "calles 30" y "carriles 30" constitutivos de las rutas básicas para bicicletas señalada. Igualmente los pasos de peatones que figuren en su itinerario.
 - e. Las calles donde se permita la circulación en sentido contrario de la bicicleta.
2. En el plazo de tres años deberá extenderse progresivamente la señalización de los "carriles 30" y "calles 30" al viario de toda la ciudad.

Disposición adicional segunda. Acceso inmediato de la bicicleta a vías restringidas

Desde la entrada en vigor de esta Ordenanza y conforme a ella, las bicicletas

podrán circular por todas las vías peatonales, zonas de acceso restringido al tráfico y vías reservadas a transporte público, así como por aceras de tres o más metros, sin perjuicio de que se realice su completa señalización. Los procedimientos sancionadores por infringir las prohibiciones de acceso a estas vías o zonas, y que estén abiertos a la entrada en vigor de esta Ordenanza, quedarán sobreseídos.

Disposición final. Entrada en vigor

La presente Ordenanza entrará en vigor a los 15 días naturales de su publicación en el Boletín Oficial Cantabria.