



2. DOCUMENTOS DE REFERENCIA





2.1. Documentos de referencia

El desarrollo sostenible se ha convertido en una prioridad política y social y la ciudad de Zaragoza no ha vivido ajena a esta realidad. En los últimos años Zaragoza ha participado en las siguientes actividades y foros:

- 2001: Aprobación del documento de inicio de la Agenda Local 21
- 2004: La ciudad de Zaragoza firma la Carta de las ciudades Europeas hacia la sostenibilidad (o carta de Aalborg)
- 2006: Miembro de la Red Española de ciudades por el Clima
- 2006: Redacción del Plan de Movilidad Sostenible (PMUS) de Zaragoza
- 2007: Realización de I Jornada de Turismo Sostenible
- 2008: Zaragoza, sede de la Oficina Internacional del Agua
- 2009: Miembro de la Red de Ciudades por la Bicicleta y firmantes de la Declaración de Sevilla, que defiende la bici como uno de los ejes fundamentales en la política de movilidad urbana sostenible
- 2010: Zaragoza será la Capital del Foro Europeo de Movilidad (Eurocities)

Sin embargo pese a este cambio de actitud, uno de los principales problemas a la hora de analizar el uso ciclista en la Ciudad de Zaragoza es la histórica exclusión de la bicicleta de los estudios de tráfico, por lo que se carece de fuentes estadísticas y aforos fiables en el tiempo. El presente Plan Director de la Bicicleta de Zaragoza supone un cambio en este sentido, ya que plantea el estudio de la bicicleta en el marco de la movilidad de la Ciudad en su conjunto.

Para ello, en lo sucesivo, el uso de la bicicleta como medio de transporte debe ser objeto de análisis separado y exhaustivo en todos los planes generales de movilidad.

De forma previa al análisis específico del diagnóstico de la situación actual, se ha realizado un análisis de estudios e informes previos recientes sobre la bicicleta en Zaragoza. Entre ellos, destacan:

- Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza. 2001.
- Propuestas para una Zaragoza ciclable, 2004.
- Plan Director de la Bicicleta de Zaragoza (Colectivo Pedalea. Mayo 2006),
- Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza (Gobierno de Aragón, OTIZA y Ayuntamiento de Zaragoza. Septiembre 2006),
- Propuesta de Red Ciclable para Zaragoza y Plan de Creación de infraestructuras Ciclistas para la Exposición Internacional de Zaragoza 2008 (Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza. Enero 2007),
- Anuario Estadístico de Zaragoza. 2008,
- Anillo Verde de Zaragoza (Consortio Expo 2008 y PRAMES. 2009),
- Investigación en el desarrollo de alternativas al transporte urbano sostenible (GITEL y Universidad de Zaragoza. 2009),
- Estadísticas de Clear Channel. 2009.

2.1.1. Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza

Analizando algunos datos del actual Plan General de Ordenación Urbana, en relación a la ordenación del espacio viario, éste tiene en cuenta que el trazado de las calles debe responder a la mejor convivencia de todos los medios de transporte, entre los que se incluye la bicicleta. Esta convivencia busca además favorecer la circulación no motorizada, así como la moderación de velocidad de la motorizada.

Además, se presta especial atención a los carriles-bici, que deben estar diseñados en los planes parciales de sectores residenciales y mixtos. Para estos carriles, se define una pendiente máxima aconsejable, así como una anchura de vía mínima y recomendable.

No obstante, desde el año 2001, fecha de redacción del actual Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza, se han producido en la ciudad importantes cambios en relación con el uso de la bicicleta como medio de transporte, adquiriendo en los últimos años gran relevancia, lo que ha hecho que Zaragoza deba adaptarse a este nuevo sistema de movilidad. Este aumento del protagonismo de la bicicleta, justifica que las futuras revisiones del PGOU deban tener muy en cuenta las infraestructuras necesarias para su óptimo uso, así como la puesta en marcha de medidas que fomenten la intermodalidad e incentiven su uso, considerando así la bicicleta como uno de los elementos esenciales en el funcionamiento de la ciudad.

Se considera que para afrontar la problemática ambiental en Zaragoza y favorecer al mismo tiempo el desarrollo de un sistema de movilidad en el que la bicicleta juegue un papel importante, se debe realizar un repaso de las medidas a contemplar en el nuevo Plan General de Ordenación Urbana.

Muchos de los problemas ambientales se derivan del deterioro de la calidad ambiental producido por emisiones atmosféricas y ruido causadas por el tráfico rodado y la bicicleta está llamada a jugar un papel fundamental en la mejora prevista de las condiciones ambientales de la ciudad. La mejor manera de luchar contra el efecto de la contaminación atmosférica es atajar sus causas y eso es lo que se pretende mediante el cambio de orientación de las políticas de movilidad hacia una línea más sostenible. Así, además del transporte público se debe realizar una apuesta decidida por los modos no motorizados.

La modificación y/o adaptación de las secciones del viario permitirá una nueva relación de usos en la vía pública, sustrayendo espacios hoy en día dedicados en exclusiva a circulación de vehículos privados y devolviéndolos a la ciudadanía para que pueda ser aprovechado de otras maneras. Sin duda, la bicicleta entrará a formar parte de esa nueva relación de usos, mejorando la capacidad del espacio público para acoger usos ciudadanos de esparcimiento y transporte alternativos, saludables y amables con el ciudadano y ambientalmente positivos.

En relación con las principales orientaciones y medidas a recoger en el Plan con respecto al sistema de movilidad propuesto, y al papel que la bicicleta ha de jugar en él, se parte de que el sistema de movilidad del Plan General se debe fundamentar en tres pilares:

- La expresión urbanística de unidades funcionales en los barrios al objeto de crear cercanía y diversidad de usos.
- El diseño de los sistemas de transporte en forma de red, huyendo de los habituales esquemas radiales.
- La intermodalidad en los modos de transporte fomentando las redes de transporte público colectivo, los centros e intercambiadores intermodales y los nuevos repartos en la sección del viario que favorezcan a los modos no motorizados.

En cuanto al fomento de la bicicleta como modo de transporte no motorizado hay que considerar:

- Las características topográficas de Zaragoza, prácticamente llana, favorecen los desplazamientos a pie y la utilización de medios no motorizados; sin embargo, todavía la ciudad adolece de falta de viario de uso peatonal y de una red de itinerarios para bicicletas suficiente.



- Diseño de los barrios para favorecer desplazamientos asumibles a pie o en bicicleta.
- Apuesta por la bicicleta favoreciendo su competencia mediante una red segregada para este medio en las vías principales y cohabitación en las calles secundarias.
- Estrategia global para el desarrollo de la intermodalidad donde la bicicleta debe poder cumplir el papel que le corresponde, debiendo considerarse como un modo de transporte más. Se debe favorecer su competencia con los otros modos en aquellos aspectos complementarios a los mismos.

Las políticas de apoyo a la bicicleta deben establecerse a partir del principio de la compatibilidad de espacio físico sobre la vía pública. Este principio es básico para conseguir un equilibrio razonable entre los espacios destinados a los diferentes usos asignados al vehículo privado, los aparcamientos en superficie, los carriles para transporte público y el espacio destinado al peatón, sin olvidar las medidas de gestión que favorezcan la vigilancia y custodia para evitar el robo de bicicletas y la compatibilidad con ser transportadas junto al usuario en otros modos de transporte urbano como el ferrocarril y el autobús como ya sucede en otras ciudades.

2.1.2 Otros documentos de referencia

Respecto a algunos datos de los estudios mencionados, así como los relativos al **Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza**, podemos saber como en la Ciudad de Zaragoza la mayoría de los viajes se realizaban a pie, seguidos del vehículo privado y del público, mientras que el 5,3% de los desplazamientos restantes se realizaban mediante “otros” medios, donde queda incluida la bicicleta.

Sin embargo, pese a estos datos de partida, el Ayuntamiento de Zaragoza ha hecho un importante esfuerzo por crear una buena infraestructura ciclista en la ciudad, de este modo, en lo que se refiere a la evolución de metros de carril bici implantados en Zaragoza, los datos existentes, muestran que los carriles bici en la ciudad se han multiplicado por diez en un periodo de 10 años. En concreto, de los 9.406 metros del año 2000 a los 93.251 metros en el año 2009.

Evolución de los metros lineales de carril bici en la Ciudad de Zaragoza. Periodo 2000-2009

Año	Metros	Crecimiento anual
2000	9.046	-
2001	10.311	1.265
2002	13.780	3.469
2003	20.552	6.772
2004	23.468	2.916
2005	26.604	3.136
2006	44.362	17.758
2007	51.160	6.798
2008	78.865	27.705
2009	93.251	14.386

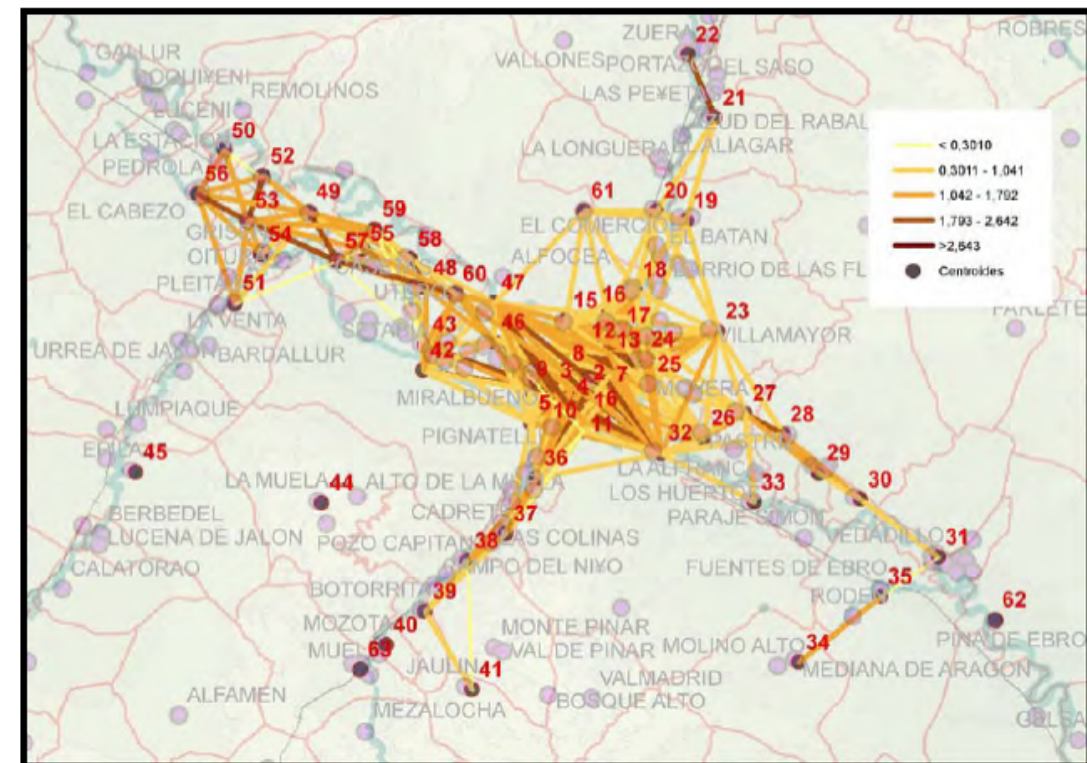
Fuente: Servicio de Movilidad. Ayuntamiento de Zaragoza.

Estudios comparativos entre diversas ciudades españolas¹ muestran una *ratio* de carriles bici por habitante en Zaragoza similar a otras grandes urbes, tan sólo por detrás de Sevilla, Valencia y Barcelona.

Valorando la importancia del dato de conjunto sobre los paulatinos aumentos de los metros lineales de carriles bici durante los últimos años en Zaragoza, es importante matizar que en la mayoría de los casos han sido infraestructuras relacionadas con el ocio. Sin embargo, la política de bicicleta en la Ciudad ha cobrado un renovado impulso en los últimos años con varias iniciativas como la creación de la Oficina y el Observatorio de la Bicicleta o las actuaciones realizadas en el ámbito de Expo Zaragoza 2008 y su Plan de Acompañamiento, especialmente su Plan de Riberas y Anillo Verde.

Con las limitaciones antes mencionadas en lo relativo a la movilidad ciclista, el Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza del año 2006 estableció una planificación básica para el ámbito metropolitano partiendo de la base de unas “líneas de deseo” a partir de las demandas potenciales. Para la estimación de esta demanda ciclista se partió de la suma de las matrices de Residente/Trabajo y Residente/Estudio a partir de los datos del Censo de población y vivienda del INE de 2001. Para su definición, se estableció un umbral máximo de 10 kilómetros en línea recta de desplazamiento diario ciclista, teniéndose en cuenta una serie de “puntos de interés ciclable” (equipamientos deportivos, sanitarios y educativos) en el Entorno Metropolitano de Zaragoza.

El resultado analítico de todo ello es un logaritmo, cuya representación gráfica es la siguiente:



En el ámbito de las propuestas, todos los documentos consultados ponen en relieve la escasez y dispersión de la información existente y la falta de una estrategia ciclista de conjunto en la Ciudad. A partir dell análisis de estos

¹ “Observatorio de la Movilidad Metropolitana”. Ministerios de Medio Ambiente y Fomento. Junio 2008.



documentos se establecen los siguientes elementos clave en torno a los que existe un consenso inicial, por lo que deberán ser tomados en consideración durante la ejecución del presente Plan Director:

- Tener en cuenta no solamente los desplazamientos ciclistas lúdicos y deportivos, sino también los realizados de forma cotidiana (trabajo, estudio, etc),
- Realizar medidas de pacificación del tráfico en la ciudad,
- Realizar medidas que mejoren la seguridad vial de los ciclistas,
- Crear itinerarios que unan focos de especial interés laboral (Administraciones, empresas,...), educativo (universidad, institutos), turístico, medioambiental, etcétera,
- Crear de forma paralela a las principales rutas ciclistas, equipamientos complementarios como aparcabicis, centros de préstamo, de reparación, etcétera,
- Fomentar la intermodalidad de la bicicleta, sobre todo con el coche, el tren, el autobús y el tranvía,
- Desarrollar actuaciones para disminuir el robo de bicicletas,
- Establecer campañas de sensibilización y pedagogía social en el ámbito ciclista y del conjunto de los ciudadanos en general

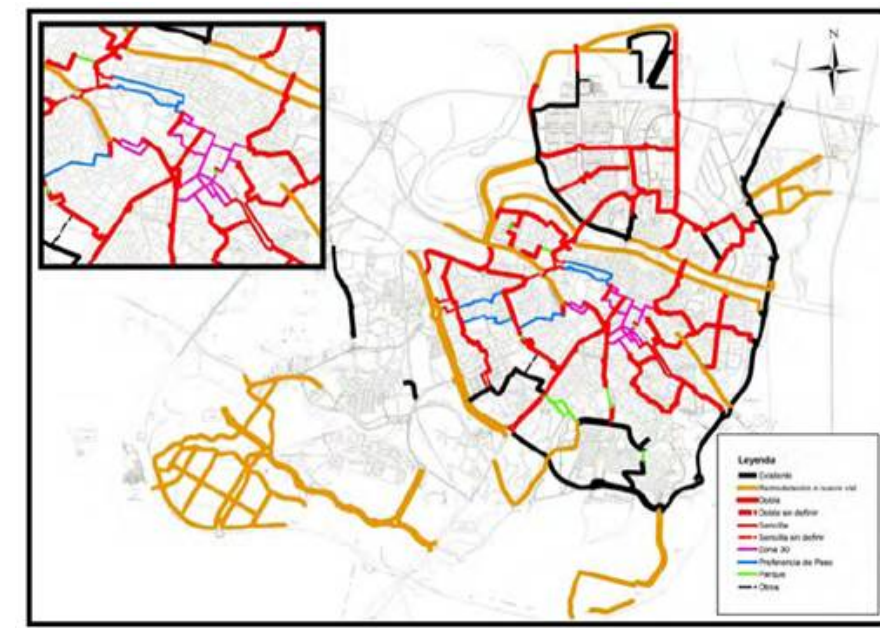
En lo referente a los **trazados ciclistas urbanos**, de los estudios recientes, tres documentos han planteado propuestas concretas de redes ciclables para el conjunto en la Ciudad, en concreto el **Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza²** y el **Plan de Creación de infraestructuras Ciclistas para la Exposición Internacional de Zaragoza 2008³**. Con sus similitudes y diferencias de planteamientos, ambos establecen una estrategia ciclista urbana de conjunto que, en parte, han sido incorporadas por las actuaciones realizadas con posterioridad en la Ciudad para la preparación de la Exposición Internacional de 2008 o las relacionadas con el Fondo Estatal de Inversión Local en el año 2009.

Las estrategias planteadas en dichos documentos han sido acogidas parcialmente y las actuaciones realizadas durante 2008 y 2009 en el ámbito ciclista.

Ambos documentos coinciden en que se debe aumentar significativamente la red de carriles bici en la Ciudad: el Plan de Movilidad propone un incremento de unos 62 kilómetros, mientras que el documento elaborado por la Federación de Asociaciones de Barrios, hace referencia a 65 Kilómetros.

Los trazados de ambas propuestas aparecen de manera esquemática en los gráficos adjuntos. En lo que respecta al Plan de Movilidad, los itinerarios recogidos son poco prácticos e inconexos, siendo necesaria una corrección de la red planteada.

Propuesta de red ciclista urbana del plan de movilidad sostenible (2006)

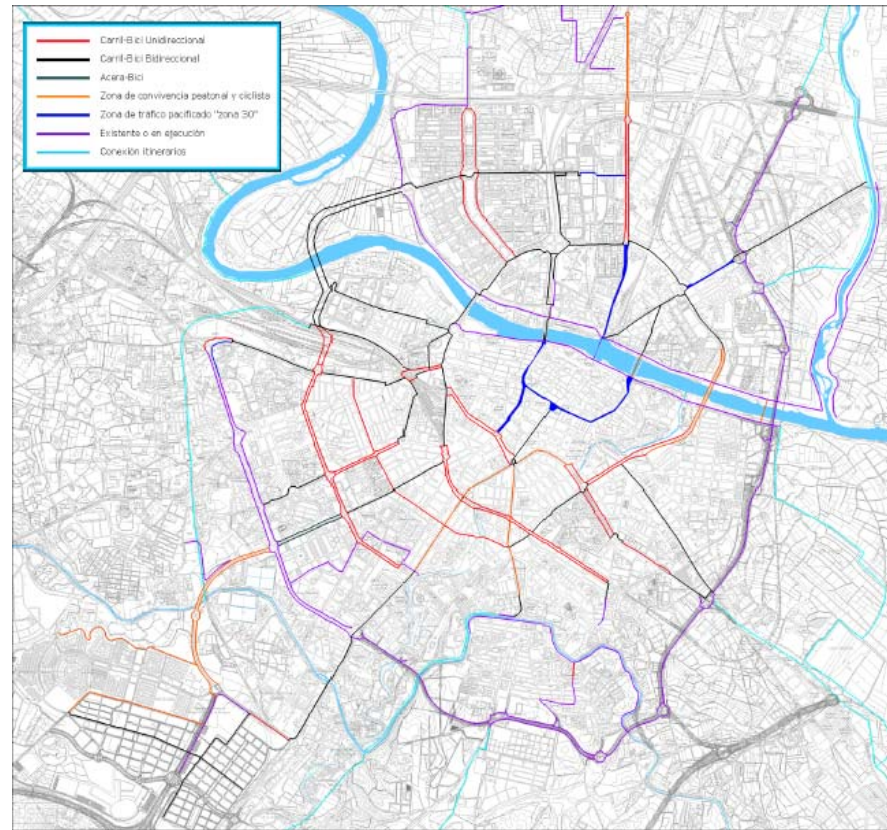


Fuente: Plan de Movilidad Sostenible. 2006.

² Gobierno de Aragón, OTIZA y Ayuntamiento de Zaragoza. Septiembre 2006.

³ Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza. Enero 2007.

Propuesta de red ciclista urbana del plan de creación de infraestructuras ciclistas para la exposición internacional de Zaragoza 2008



Fuente: Plan de Creación de Infraestructuras ciclistas para la Expo de Zaragoza. 2007.

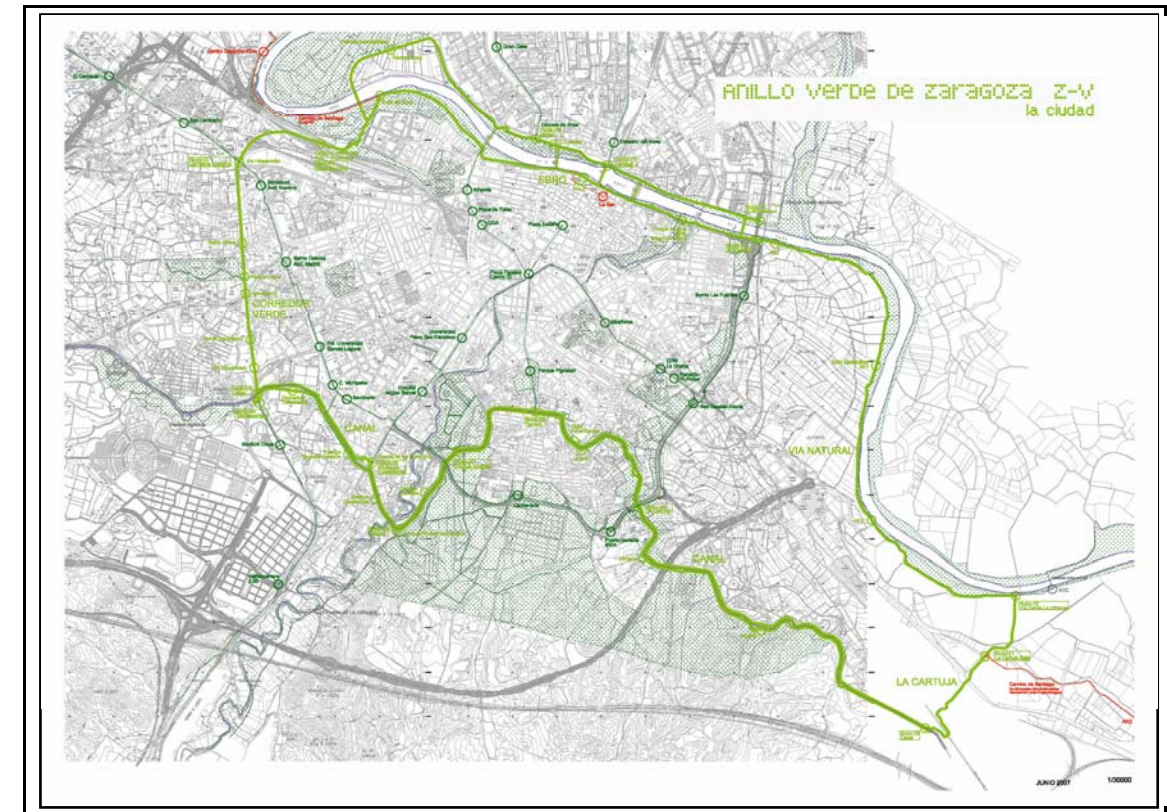
Un tercer documento hace referencia a propuestas concretas de redes ciclables, éste es el denominado **Propuesta de la Red Ciclista Urbana**, presentado por el Área de Servicios Públicos y aprobado por el Observatorio de la Bicicleta en diciembre de 2008. Su propuesta gira en torno a dos ejes prioritarios:

- Ciclabilidad de la trama por la que discurre el tranvía
- Carriles bici prioritarios

Finalmente, en el ámbito del **ciclismo periurbano e interurbano**, destacan las actuaciones concretas realizadas con motivo de la primera fase del **Anillo Verde de Zaragoza del Plan de Acompañamiento de la Expo 2008**. Una actuación de 30 kilómetros de longitud conecta zonas de especial interés ambiental, cultural e histórico como son las riberas urbanas del Ebro, el Canal Imperial de Aragón o el Corredor Verde Oliver Valdefierro. Como se señala en el documento "Anillo Verde de Zaragoza"⁴, el trazado inicial del Anillo Verde Zaragoza "no se plantea como una estructura cerrada, sino como un sistema abierto, capaz de crecer y conectarse con las diferentes partes de la ciudad, desde lo rural a lo urbano, con una clara intención de configurar una malla verde capaz de coexistir con la malla existente". Como se señalará con posterioridad, el presente Plan Director reflexiona a partir

de esta línea trazada ya por el citado documento. El plano adjunto presenta, a grandes rasgos, el trazado actual del Anillo Verde:

Anillo verde de Zaragoza. Plan de Acompañamiento de la Expo 2008



Fuente: Consorcio Zaragoza 2008.

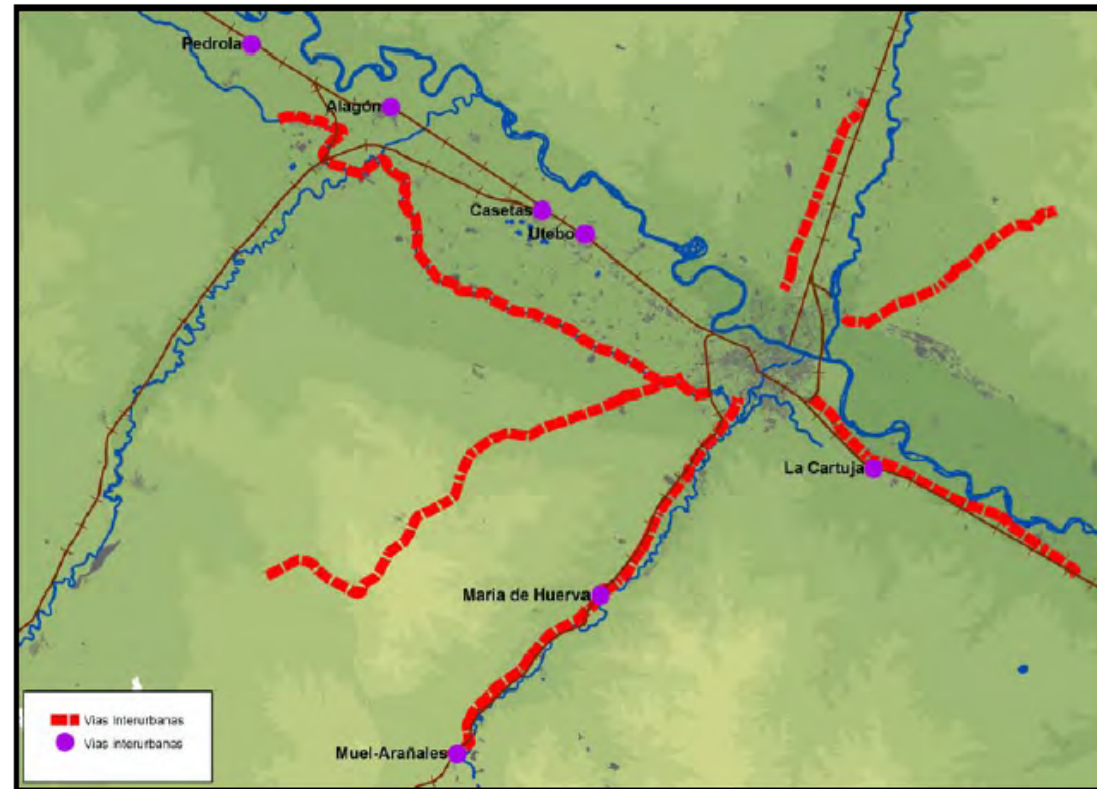
De manera complementaria, el Plan de Movilidad Sostenible plantea una red interurbana de Zaragoza ya planeada por el vigente Plan de Carreteras de Aragón. En concreto, la propuesta del Plan está integrada por 6 vías ciclistas interurbanas, así como 7 tramos urbanos de apoyo intermodal destinados al acceso de las estaciones de cercanías. En total, unos 152 kilómetros de red.

La prioridad es crear una red perimetral de salida de Zaragoza, con vías que reúnan la doble condición de tener un firme bituminoso, para que los ciclistas de carretera realmente las utilicen, y que sean para uso exclusivamente ciclista. El gráfico adjunto presenta la propuesta del Plan General de Carreteras de Aragón, en este sentido:

⁴ Consorcio Expo 2008 y PRAMES. 2009.



Propuesta de red perimetral del Plan General de Carreteras de Aragón



Fuente: Plan General de Carreteras de Aragón

En definitiva, a pesar de las limitaciones mencionadas, existe un bagaje de reflexión en materia ciclista en la Ciudad de Zaragoza cuyos diagnósticos, conclusiones y propuestas han sido recopilados y analizados de forma crítica para su eventual incorporación al presente Plan Director.

2.2. Normativa aplicable

2.2.1. Antecedentes

No ha sido hasta la última década cuando la bicicleta ha tomado un cierto protagonismo en la movilidad de muchas ciudades españolas y en este sentido, la normativa ha tratado de dar soluciones y respuestas a este nuevo medio de transporte.

La legislación estatal no recoge de forma detallada la regulación de este medio de transporte hasta los últimos años pero, a pesar de que la exposición de motivos de la Ley 43/1999 establece que se debe contribuir a mejorar la integración de los ciclistas en la circulación viaria y de que la Dirección General de Tráfico reconoce a la bicicleta como un eficaz medio de transporte que representa una alternativa cotidiana viable para muchas personas, todavía la legislación estatal no contempla la circulación ciclista como un modo de transporte urbano.

Esta situación ha llevado a numerosos municipios a aprobar sus correspondientes ordenanzas municipales. Por medio de estos instrumentos normativos se completa el ordenamiento jurídico aplicable a la materia, rellenando posibles lagunas, adaptándolo a las peculiaridades locales y sirviendo de cauce para la introducción de novedades en la regulación existente.

Cabe destacar que la normativa general de aplicación no regula ningún aspecto referente a la planificación, proyección, régimen y gestión de las vías ciclistas o ciclables.

En el presente capítulo, se recoge toda la legislación de tráfico que afecta a los ciclistas, y que ha sido la base para la redacción de las diferentes ordenanzas de circulación para ciclistas en nuestro país.

La regulación vigente en la actualidad a nivel estatal relacionada con el tráfico y circulación de bicicletas es la que sigue.

- **Real Decreto Legislativo 339/1990**, de 2 de marzo por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Reformado por las leyes 5/1997 y 19/2001. Modificado por RDL 12/1997, Ley 59/1997, RD 2822/1998, Ley 11/1999, Ley 43/1999, Ley 55/1999, Ley 17/2005, Ley Orgánica 15/2007.
- **Real Decreto 320/1994**, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Modificado por RD 137/2000, RD 318/2003.
- **Real Decreto 2822/1998**, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Modificado por Orden 09/12/1999, RD 1965/1999, Orden 15/09/2000, RD 3485/2000, Orden 06/06/2001, Orden 513/2002, Orden PRE/3298/2004, Orden PRE/1355/2005.
- **Ley 43/1999, de 26 de noviembre**, sobre Adaptación de las Normas de Circulación a la Práctica del Ciclismo. Modificada por Ley 53/2002.
- **Real Decreto 1428/2003**, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990.

Además en Zaragoza están en vigor las siguientes ordenanzas relacionadas con el tráfico y la circulación:

- **Ordenanza general de tráfico del Ayuntamiento de Zaragoza** (aprobada el 26 de noviembre de 2004).
- **Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas** (aprobada el 29 de junio de 2009).

2.2.2. Normativa estatal

A fin de conocer cual es el tratamiento normativo otorgado al uso de la bicicleta en el medio urbano se ha realizado un análisis de las distintas normas en lo que se refiere a la circulación en bicicleta, al ciclista, a los accesorios utilizados y a las acciones del resto de vehículos que pueden afectar al usuario de bicicletas.

Texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial

(Real Decreto Legislativo 339/1990) y sus posteriores reformas y modificaciones.

Es su artículo 7 esta Ley atribuye a los municipios la competencia para la ordenación y control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad.



En relación al texto original cabe mencionar que son escasos los aspectos tratados en relación con la bicicleta, siendo en sus posteriores reformas y modificaciones donde se introducen la mayor parte de las especificidades para este medio de transporte.

De este modo, el texto original de la Ley sobre Tráfico, al igual que el Reglamento General de Circulación son instrumentos dirigidos a la regulación de la circulación de vehículos a motor que sólo contienen preceptos sueltos y dispersos relativos al uso de la bicicleta en vías interurbanas.

La modificación de la Ley sobre Tráfico tras la entrada en vigor de la Ley 43/1999 sobre Adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo establece ciertos cambios en la regulación que afecta directamente a los ciclistas, tal y como se detalla a continuación.

- Mayor flexibilidad en la circulación en paralelo de los ciclistas, atendiendo a las circunstancias de la vía o peligrosidad del tráfico.
- Extensión de la prohibición de circulación de bicicletas a autovías, junto con la ya recogida relativa a autopistas, si bien se autorizaría tal circulación en autovías que no dispongan de vía alternativa para realizar el desplazamiento.
- Regulación de la prioridad de paso de las bicicletas frente a los conductores. Tal regulación planteó una serie de contradicciones que generaron la rectificación de dicho artículo, modificándolo mediante la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos (Ley 55/1999, de 29 de diciembre, Disposición Adicional Vigesimosexta) disponiendo textualmente lo siguiente:
 - “Los conductores de las bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos a motor:
 - Cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.
 - Cuando para entrar en otra vía el vehículo a motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, existiendo un ciclista en sus proximidades.
 - En los demás casos serán aplicables las normas generales sobre prioridad de paso entre vehículos contenidas en esta Ley”
- Dotación de elementos reflectantes en la bicicleta y en las prendas del ciclista cuando se circule por vía interurbana y sea obligatorio el uso de alumbrado.
- Necesidad de uso de casco de protección en las vías interurbanas.
- Reforzamiento de la prohibición de circular en bicicleta con tasas superiores a las reglamentariamente establecidas de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y sustancias análogas.

Independientemente de estas regulaciones de la Ley 43/1999, el resto de preceptos contenidos en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y en el Reglamento General de Circulación continúan vigentes. Así como diversos preceptos que no han sido derogados del antiguo Código de Circulación.

De este modo, la Ley no regula ningún aspecto referente a las infraestructuras ciclables; esto es, pistas o carriles bici sino que busca facilitar la inserción de los ciclistas en la circulación viaria interurbana, mejorando sus desplazamientos y protegiéndolos de algunos de los riesgos a los que están expuestos.

Asimismo por su importancia en la circulación en bicicleta conviene destacar determinados preceptos contenidos en la **Ley 19/2001**, de 19 de diciembre. Esta Ley se conforma mediante un único artículo, a través del cual se reforman determinados preceptos de la Ley sobre Tráfico para intentar resolver ciertas deficiencias y lagunas de la misma. Algunas de estas modificaciones están relacionadas con la bicicleta por lo que también sirve para suplir determinadas carencias de la Ley 43/1999.

A continuación se destacan varias cuestiones recogidas en la nueva normativa:

Competencia municipal

De la modificación del artículo 7 de la Ley de Tráfico parece desprenderse una mayor competencia de los municipios a la hora de regular, mediante Ordenanza Municipal de Circulación, los usos de las vías urbanas y entre ellos el de las infraestructuras ciclables. Dicha competencia reguladora se ve refrendada por lo dispuesto en la nueva redacción del artículo 23 sobre la circulación en bicicleta en trama urbana.

Circulación de las bicicletas en la calzada

La modificación del artículo 15 permite que los conductores de bicicletas puedan circular por la parte imprescindible de la calzada, en el caso de que el arcén no fuera transitable y suficiente. También permite que la bicicleta pueda superar la velocidad máxima permitida para vehículos de velocidad anormalmente reducida, en aquellos tramos en que las circunstancias de la vía aconsejen desarrollar una velocidad superior, pudiendo ocupar incluso la parte derecha de la calzada que necesiten, especialmente en descensos prolongados con curvas.

Utilización de las bicicletas del arcén en las autovías

La modificación del artículo 18 posibilita que los conductores de bicicletas puedan circular por los arcenes de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante señalización específica.

Circulación en grupo, distancias de seguridad y adelantamientos

La modificación del artículo 20, referido a distancias y velocidad exigible, incluye un supuesto en el que las bicicletas pueden circular en grupo, en una unidad, de modo que las distancias a guardar entre ellas se regirán únicamente por el criterio de la prudencia necesaria para evitar alcances entre ellos.

El reconocimiento del grupo de ciclistas como una única unidad móvil tiene importancia para las modificaciones de los artículos 23, en lo que se refiere a prioridad de paso y 33, normas de adelantamiento, no considerándose como tal maniobra la producida entre ciclistas que circulen en grupo.

Se modifica el artículo 34, que para tratar de garantizar una mayor seguridad al ciclista, obliga al vehículo que pretenda adelantar al ciclista o grupo de ciclistas, a ocupar parte o la totalidad del carril contrario de la calzada, sin poner en peligro ni entorpecer a posibles ciclistas que circulen en sentido contrario.

La modificación del artículo 37 indica que esta maniobra de adelantamiento que supone la invasión del carril contrario, podrá realizarse incluso en aquellos supuestos de tramos de vía donde esté prohibido el adelantamiento, siempre que con carácter previo se haya cerciorado el autor del adelantamiento de que tal maniobra se puede realizar sin peligro.

Alumbrado y prendas reflectantes

La modificación del artículo 42, en su apartado 3, incluye la obligatoriedad de elementos reflectantes debidamente homologados en las bicicletas, e incluso, en aquellos supuestos donde sea obligatorio el uso de alumbrado, los propios conductores de bicicletas, deberán llevar colocada alguna prenda reflectante si circulan por vía interurbana.

Seguridad ante la apertura de puertas

La modificación del artículo 45 recalca la necesidad de reforzar las medidas de seguridad ante la apertura de puertas, prohibiendo, entre otros extremos, abrirlas y apearse del vehículo sin comprobar que no hay ningún peligro para otros usuarios, especialmente ciclistas.

Definiciones

Por último, la Ley 19/2001 modifica el Anexo de la Ley de Tráfico, al incluir los apartados 70 a 75 al mismo, de modo que pretende dar una denominación uniforme a las diferentes infraestructuras ciclables:

70- Vía ciclista: vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

71- Carril-bici: vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

72- Carril-bici protegido: carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.



73- Acera-bici: vía ciclista señalizada sobre la acera.

74- Pista-bici: vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

75- Senda ciclable: vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

Reglamento General de Vehículos

(Real Decreto 2822/1998)

Este reglamento, aunque de forma muy somera, realiza la siguiente mención en materia de bicicletas:

Para poder circular, las bicicletas deberán disponer de:

- Un sistema adecuado de frenado que actúe sobre las ruedas delanteras y traseras.
- Un timbre, prohibiéndose el empleo de otro aparato acústico distinto de éste.

Las bicicletas, para circular de noche por tramos de vías señalizados con la señal de túnel o cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, deberán disponer de los siguientes dispositivos: Luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de: catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales.

Los ciclos y bicicletas no podrán arrastrar remolque o semirremolque alguno, lo cual entra en contradicción con lo que se establece en el Reglamento General de Circulación que sí permite el arrastre de remolques y semirremolques y en vías urbanas traslada la competencia a los Ayuntamientos.

Reglamento General de Circulación

(Real Decreto 1428/2003) y sus modificaciones.

Este reglamento desarrolla importantes aspectos a tener en cuenta para la práctica del ciclismo que se contemplan en la Ley sobre Tráfico.

El presente extracto tiene como objeto destacar aquellas disposiciones específicas para ciclos o bicicletas:

Dónde circular

Los ciclistas así como los vehículos en seguimiento de ciclistas, en el caso de que no exista vía o parte de ella que les esté especialmente destinada, circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente para cada uno de éstos, y, si no lo fuera, utilizarán la parte imprescindible de la calzada.

En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas podrán abandonar el arcén y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

- Está prohibido circular en bicicleta por autopista.

- En autovía (señalada como tal), solamente pueden circular ciclistas mayores de 14 años, y siempre por el arcén.

- Si las autoridades prohíben la circulación de bicicletas en un tramo de autovía, tienen que informar del itinerario alternativo

Por otro lado el Reglamento General de Circulación prohíbe la circulación de toda clase de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales. Este artículo genera cierta controversia ya que de una interpretación conjunta de la Ley sobre Tráfico y el Reglamento, parece que la circulación de bicicleta queda restringida al carril bici o al arcén. No puede ser ésta la intención del legislador cuando en la Exposición de Motivos de la Ley 43/1999, de 25 de noviembre, se dice específicamente que "El logro de una situación equilibrada y una óptima utilización de los distintos medios de transporte imponen la búsqueda de soluciones de combinación entre aquéllos, con fórmulas

que se refieren tanto a la ordenación del espacio físico, principalmente, la construcción de pistas ciclables, como a la reglamentación viaria favorecedora del uso de la bicicleta."

Circulación en paralelo y en grupo

Se permite a los conductores de bicicleta circular sin mantener la separación entre ellos, extremando la atención a fin de evitar alcances entre los propios ciclistas.

Prioridad de paso para ciclistas

Los ciclistas tendrán prioridad de paso respecto a los vehículos a motor cuando estos giren a la derecha o la izquierda para entrar en otra vía, cuando circulando los ciclistas en grupo, el primero de ellos haya iniciado ya un cruce o entrado en una glorieta y cuando circulen por un carril-bici, paso para ciclistas o arcén debidamente autorizado para uso exclusivo de conductores de bicicletas.

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

Adelantamiento

No se consideran adelantamientos aquellos que se produzcan entre ciclistas que circulen en grupo.

En cuanto al modo de ejecutarse los adelantamientos se señala que todo conductor de vehículo automóvil que se proponga realizar un adelantamiento a un ciclo o ciclomotor, o conjunto de ellos, deberá realizarlo ocupando parte o la totalidad del carril contrario de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para ello, en todo caso, la separación lateral no será inferior a 1,50 metros-

De la misma manera queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario.

Giros

Anteriormente a esta normativa, tanto en vías urbanas como interurbanas, los ciclos y ciclomotores de dos ruedas, si no existía un carril especialmente acondicionado para el giro a la izquierda, debían situarse a la derecha fuera de la calzada siempre que fuera posible, e iniciarlo desde ese lugar.

En este Reglamento, esta norma queda limitada a vías interurbanas. Dentro de las poblaciones, para girar a la izquierda, se permite hacer la maniobra como cualquier otro vehículo, sin tener la obligación de apartarse a la derecha.

Los giros y los desplazamientos laterales a otro carril se deben indicar con suficiente antelación. En el caso de las bicicletas, no es necesario que se señalice hasta que termine la maniobra.

Para indicar un giro o un cambio de carril, se utiliza el brazo, en posición horizontal con la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el contrario.

Menores en bicicleta

Está permitido llevar a un menor de hasta siete años en una silla adicional en la bicicleta. La silla tiene que ser homologada, y la persona que conduce, mayor de edad.

Carga de la bicicleta

Se permite transportar objetos que no sobresalgan por delante de la bicicleta, ni más de 25 cm por detrás y medio metro a cada lado, sin embargo, no se exige limitación en cuanto a altura.

Remolques y semirremolques

Los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50% de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
- c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.



En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.

Normas sobre bebidas alcohólicas estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas

Se indica explícitamente que los conductores de bicicletas tienen las mismas obligaciones y restricciones que el resto de conductores.

Velocidad

La velocidad máxima de la bicicleta, que antes estaba fijada en 40 km/h y ahora, en 45 km/h, ha quedado anulada en la práctica, ya que los conductores de bicicletas podrán superar dicha velocidad máxima en aquellos tramos en los que las circunstancias de la vía permitan desarrollar una velocidad superior.

Alumbrado y reflectantes

Las bicicletas tienen que llevar encendidas la luz de posición delantera y trasera, si circulan entre el ocaso y la salida del sol o en tramos afectados por la señal "Túnel".

En las vías interurbanas, además del alumbrado los conductores de bicicletas deben llevar colocada "alguna prenda reflectante", que permita a los conductores y demás usuarios de la vía distinguirlos a 150 metros.

Casco

Los conductores y ocupantes de bicicleta deben utilizar cascos de protección homologados o certificados cuando circulen en vías interurbanas, salvo en rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas y en condiciones extremas de calor. Los ciclistas en competición y los profesionales durante los entrenamientos o en competición, se rigen por sus propias normas.

Marchas ciclistas y asimilables

Cuando haya más de 50 participantes en una actividad ciclista organizada, con fines deportivos, turísticos o culturales (marcha, viaje, excursión, matinal bici-fotográfica etc.), incluidas las urbanas, la organización ha de cumplir un reglamento específico que incluye todo tipo de autorizaciones e informes. (Las concentraciones – sin ejercicio físico - y los fines religiosos, reivindicativos, económicos, humanitarios, políticos, etc. de las actividades ciclistas organizadas no son objeto de esta reglamentación.)

Coche de apoyo

Los coches de apoyo de ciclistas deben ir señalizados con una señal específica que indica esta condición.

En las mismas condiciones que las bicicletas los coches de apoyo también circularán por el arcén.

Portabicicletas en el coche

Se limitan los modelos de portabicicletas en función de su dimensión: Se autorizan los modelos de portabicicletas traseros que no sobresalen más de un 15 % de la planta del vehículo.

Normas para ciclistas que lleven la bici de la mano

Cuando un ciclista lleva la bicicleta de la mano tendrá la consideración legal de peatón.

No obstante, se puede usar la calzada - siempre en el sentido del tráfico - si la bicicleta constituye un estorbo considerable para los demás peatones.

En carretera, cuando se lleva la bicicleta de la mano, se circulará siempre por la derecha, a diferencia del resto de los peatones que lo hacen por la izquierda. En vías interurbanas se deben respetar los semáforos y señales de los agentes dirigidos a los vehículos.

2.2.3. Normativa local

En la comunidad autónoma de Aragón no existe legislación propia en materia de circulación y tráfico.

En la ciudad de Zaragoza, antes de la entrada en vigor de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas se contaba con la Ordenanza general de tráfico. En ella tampoco se contemplaba a la bicicleta como un modo de transporte, aunque sí hacía referencia a la bicicleta en su articulado en relación al aparcamiento.

Esta situación de cierto vacío legal llevaba a que la regulación del uso de la bicicleta en medio urbano se debía efectuar a través de las disposiciones contenidas en la normativa estatal, que no regula el uso de la bicicleta como modo de transporte urbano, y en las referencias contempladas en los distintos instrumentos de planificación existentes.

Ordenanza general de tráfico del Ayuntamiento de Zaragoza

(aprobada en Pleno el 26 de noviembre de 2004)

En esta ordenanza, los aspectos que afectan específicamente a los ciclistas, son escasos, y se pueden resumir en:

Régimen de Parada y Estacionamiento

Queda prohibido, entre otros, parar en los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano, o en los reservados para las bicicletas.

Régimen de Estacionamiento limitado

Estarán exceptuados del pago del precio público los ciclomotores y bicicletas estacionados en las zonas reguladas, y las motocicletas estacionadas en los lugares señalizados para tal fin.

Estacionamiento de Motocicletas, Ciclomotores y Bicicletas

Las motocicletas, ciclomotores y bicicletas, de no existir espacios destinados específicamente a este fin, podrán estacionar encima de las aceras, paseos o andenes de más de tres metros de anchura, en forma paralela a la acera y a una distancia de cincuenta centímetros del extremo lateral de ésta más próxima a la calzada. La distancia longitudinal mínima entre dos vehículos de este tipo, estacionados en la forma que se cita, será de dos metros.

Para acceder al lugar del estacionamiento, se hará circulando con el motor parado, excepto para remontar el bordillo si existe y sin ocupar el asiento.

La autorización de estacionamiento precedente no será válida en las zonas de circulación señalizadas como calle residencial.

Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas de Zaragoza

(aprobada en Pleno el 29 de junio de 2009)

La ordenanza de circulación de peatones y ciclistas que entró en vigor el 26 de julio de 2009, responde a las nuevas necesidades surgidas en los ciudadanos, ya que en los últimos años, Zaragoza ha experimentado un cambio importante en los medios de transporte, donde la bicicleta está tomando cada día más protagonismo.

Este nuevo papel de la bicicleta, se debe en buena parte a las medidas desarrolladas en la ciudad tendentes a fomentar el uso de la misma y que pasan, entre otros, por la construcción de un importante número de carriles



bici, por la puesta en marcha de un sistema de bicicleta pública y por la próxima pacificación del tráfico motorizado en las calles secundarias de la ciudad.

Los principales puntos tratados son los siguientes:

Vías pacificadas

El Ayuntamiento de Zaragoza se compromete a pacificar el tráfico en las calles secundarias de la ciudad. Para ello se establecerán calles o zonas pacificadas, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 kilómetros por hora. Se considerarán vías pacificadas, entre otras, y se señalarán como tales, todas aquellas calzadas de la ciudad que dispongan de un único carril de circulación, independientemente de que existan bandas de aparcamiento en una o ambas márgenes de la calzada.

Zonas de prioridad peatonal

Se definen las distintas zonas de prioridad peatonal, estableciendo limitaciones de velocidad o uso de las mismas. Se distingue entre **zonas 30, calles o zonas residenciales y zonas peatonales**, en las que se incluyen paseos centrales, parques y vías verdes o sendas ciclables.

Circulación

Las **personas con movilidad reducida** que vayan en sillas o triciclos podrán circular con prioridad por las aceras y las vías ciclistas segregadas del tráfico motorizado.

Las **bicicletas** deberán circular por la calzada o, si existe algún tipo de vía ciclista, preferentemente por ésta. Podrán circular por las zonas peatonales salvo en momentos de aglomeración o prohibición expresa.

Las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central del mismo.

Sólo de manera excepcional se permitirá la circulación de bicicletas por aceras en calles con calzada no pacificada, en las que no exista vía ciclista o ciclable señalizada, únicamente cuando la intensidad del tráfico en calzada disuada de la utilización de la misma y siempre que en la acera se cumplan las siguientes condiciones: que la acera disponga de cuatro metros de anchura total, que al menos tres metros de anchura estén libres de elementos de mobiliario urbano y que no exista aglomeración de viandantes.

Si no concurren todas estas condiciones, el ciclista deberá bajarse de la bicicleta o circular por la calzada.

Los ciclistas que circulen por las aceras deberán cumplir además con el resto de restricciones impuestas para las zonas peatonales. El ciclista deberá mantener una distancia de aproximadamente un metro con los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce.

El Ayuntamiento podrá permitir, mediante la señalización debida, la circulación de bicicletas en el **carril reservado para el transporte público**.

Los ciclistas podrán utilizar los **pasos de peatones**, en los cuales tendrán prioridad sobre los vehículos a motor aunque deberán ceder, en todo caso, el paso a los peatones.

Los ciclistas, aunque no se haya señalado una **zona avanzada de espera**, podrán adelantarse a los pasos de cebra y esperar la luz verde del semáforo o si no existe este, cruzar la intersección cuando sea posible.

En viales de un solo sentido de circulación se podrá permitir, debidamente señalizada, la **circulación ciclista en sentido contrario**.

Estacionamiento

Las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin. En los supuestos de no existir **aparcamientos** en un radio de 75 metros, las bicicletas podrán ser amarradas 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, ni se entorpezca el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos.

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder a la **inmovilización de la bicicleta** cuando de su utilización pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes.

Las autoridades competentes podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la **retirada de la bicicleta** de la vía pública cuando, no estando ésta aparcada en uno de los espacios específicamente acondicionados para tal fin, transcurran más de veinticuatro horas, cuando la bicicleta se considere abandonada o cuando procediendo legalmente la inmovilización del vehículo no hubiere lugar adecuado para practicar la misma.

El Ayuntamiento creará un **registro de bicicletas de inscripción voluntaria**, con la finalidad de evitar los robos o extravíos de las mismas, identificar a su responsable y facilitar cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización. Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de catorce años, aportando una serie de datos.

Visibilidad

Las bicicletas o los ciclistas que las conducen deberán ser visibles en todo momento para todos los usuarios de la vía.

Elementos accesorios

Los conductores mayores de edad pueden transportar, bajo su exclusiva responsabilidad, **sillas o remolques**. Los menores transportados deberán llevar el correspondiente casco protector.

Por cuestiones de seguridad se recomienda el uso de **casco protector**.

2.2.4. Comparativa de diferentes ordenanzas municipales

A continuación, se desarrollan de forma esquemática los principales puntos que se recogen en las diferentes ordenanzas de varias ciudades españolas (circulación, velocidad, seguridad y remolques), y que permiten ver el enfoque adoptado en la ciudad de Zaragoza frente a otras ciudades:



	Circulación I	Circulación II	Velocidad	Seguridad	Remolques
Vitoria Ordenanza municipal reguladora de los usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las vías públicas de carácter urbano (1999)	Las bicicletas deben transitar por los espacios destinados a la bici o en su defecto por la calzada, sólo cuando no pueda ser en ninguna de las anteriores ocasiones, podrán compartir espacio con los peatones.	En la calzada, las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central de éste.	-	Las bicis deben llevar timbre y cuando circulen de noche, deberán llevar luces y elementos reflectantes.	-
San Sebastián (Ordenanza de Circulación de Vehículos y Peatones, (15 de febrero de 2006)	Las bicicletas, vehículos sujetos a la normativa vigente sobre tráfico y circulación, circularán por las vías ciclistas o por los itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal. Donde no existan, circularán por la calzada.	En la calzada, las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central de éste. También podrán circular por el carril izquierdo, cuando las características de vía lo permitan.	La velocidad de las bicis en los espacios reservados a peatones: no debe ser superior a 10 km/hora.	Las bicis deben disponer de timbre y luces reflectantes previstas en la legislación vigente.	-
Barcelona Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos (modificaciones 2007)	Obligatoriamente las bicicletas deben circular por carril bici, cuando no exista deben circular por la calzada.	En calzada, deben ir obligatoriamente por los carriles más cercanos a las aceras, pudiendo ocupar la parte central de los mismos.	La velocidad de las bicicletas en los espacios reservados a peatones: no deben ser superior a 10 km/hora. Evitar circular a menos de 1 metro de las fachadas	Las bicis deben llevar timbre y cuando circulen de noche, deberán llevar luces y elementos reflectantes	Pueden llevar remolque para el transporte de personas, animales y mercancías, siempre que el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.
Zaragoza Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas (2009)	Las bicicletas circularán por la calzada. Cuando exista algún tipo de vía ciclista, circularán preferiblemente por ella, en este caso podrán utilizar la calzada siempre que no circulen a una velocidad anormalmente reducida.	En la calzada, las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central de éste. Está prohibida la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público.	La velocidad de la bici en los espacios reservados a peatones: no debe ser superior a 10 km/hora. Evitar circular a menos de 1 metro de las fachadas.	Las bicicletas podrán estar dotadas de timbre, ya que facilitan el tránsito por las vías ciclistas. Cuando circulen por la noche o en condiciones de baja visibilidad deberán disponer de luces y/o reflectantes (ser visibles).	Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as, siempre que el conductor sea mayor de edad y bajo su exclusiva responsabilidad. Otros: registro de bicicletas voluntario
Sevilla Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas (2007)	Las bicicletas circularán con preferencia por los carriles bici y resto de vías e itinerarios señalizados, sin perjuicio de que les esté permitido circular, por la calzada ordinaria. En el supuesto de no existir tales infraestructuras ciclistas las bicicletas circularán preferentemente por la calzada.	En la calzada, las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central de éste. También podrán circular por el carril izquierdo, cuando las características de vía lo permitan.	Velocidad bicis en los espacios reservados a peatones: no deben ser superiores a 10 km/hora.	Las bicis deben disponer de timbre y luces reflectantes previstos en la legislación vigente.	Pueden llevar remolque para el transporte de personas, animales y mercancías, siempre en dispositivos homologados. Otros: registro de bicicletas voluntario
Pamplona Ordenanza Municipal de Tráfico (2009)	En cuanto a los carriles bici, las bicicletas deberán circular por ellos a una velocidad moderada no superior a 20 kilómetros por hora. Queda prohibida la circulación de las bicicletas por las aceras. Excepcionalmente las bicicletas podrán circular sólo por aquellas aceras que estén debidamente señalizadas y con determinadas condiciones.	Los ciclistas que circulen por la calzada lo harán por el carril de la derecha si hubiera más de uno. Dentro del carril circularán igualmente por su parte derecha	Las bicicletas podrán circular por zonas peatonales manteniendo una velocidad moderada por debajo de los 10 km/h y respetando en todo caso la prioridad de paso de los peatones.	Las bicicletas deberán disponer de timbre y luces o reflectantes en las condiciones previstas en la legislación vigente.	Las bicicletas podrán estar dotadas de elementos accesorios adecuados para el transporte de menores y de carga tales como sillas acopladas, remolques, semirremolques y resto de dispositivos debidamente certificados u homologados, con las limitaciones de peso que se estipulen.



2.2.5. Conclusiones sobre la legislación existente

El artículo 149.1 de la Constitución confiere la normativa y ejecución de la materia de tráfico y circulación de vehículos a motor a la Administración del Estado.

Las Comunidades Autónomas han asumido determinadas competencias ejecutivas en la materia a través de sus propios Estatutos, en materias relacionadas con la seguridad vial, las carreteras y el transporte, entre otras.

Los Municipios también ejercen numerosas competencias conferidas por la legislación de régimen local y por la normativa reguladora del tráfico.

En los últimos años el aumento del uso de la bicicleta en las ciudades como modo de transporte es innegable y la legislación estatal todavía no se ha adaptado a ello.

Encontramos distintos ejemplos en los que se aprecia la tendencia a seguir, ya que en la exposición de motivos de la Ley 43/1999, de 25 de noviembre, se dice específicamente que “El logro de una situación equilibrada y una óptima utilización de los distintos medios de transporte imponen la búsqueda de soluciones de combinación, la construcción de pistas ciclables, como a la reglamentación viaria favorecedora del uso de la bicicleta”.

Por otro lado el **Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana** (Guía de apoyo para la actuación Local de la DGT) recoge lo siguiente:

“La progresiva implantación durante estos últimos decenios de la ciudad difusa..., unida a la utilización creciente de los vehículos privados a motor, ha cambiado el aspecto del territorio y ha comportado la implantación de un modelo de movilidad a todas luces insostenible...”

“La cultura de la sostenibilidad en materia de movilidad urbana apuesta por la convivencia pacífica de todos los medios de transporte y el reparto equitativo del espacio público.”

“En este escenario, el apoyo a los sistemas no motorizados y los servicios públicos, y la aplicación de medidas que maximicen la seguridad de las personas cuando se desplazan por las calles han de ser los dos objetivos prioritarios de las políticas locales y supramunicipales. Para ello también es imprescindible contar con la participación ciudadana para avanzar hacia un amplio consenso social que permita hacer de la movilidad sostenible y segura el eje vertebrador de cualquier política y plan de actuación.”

“El objetivo prioritario de las actuaciones en materia de movilidad urbana ya no es la fluidez del tráfico sino la seguridad de todos los usuarios del espacio público.”

Es patente la preocupación del Estado por el impulso y desarrollo de los sistemas de movilidad urbana que han recibido la calificación de sostenibles; la propia Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior firma la denominada “**Declaración de Gijón**” (Noviembre de 2009) con compromisos y una estrategia de seguridad vial con vistas al horizonte del año 2020 que pretende “proporcionar un desplazamiento seguro en bicicleta en todas las vías” para lo cual es preciso desarrollar sistemas de trabajo de revisión legal y reglamentaria, atinentes al **Reglamento General de Circulación** y la **promulgación de una Ordenanza Tipo**; desarrollar recomendaciones y armonizaciones técnicas; y la insistencia en la concienciación en el uso de sistemas de protección, etc.

La legislación estatal, en cambio, sí ha tenido en cuenta el uso lúdico de la bicicleta en vías interurbanas y por ello ha tendido a aunar esfuerzos aumentando su protección, reflejándose en:

- Uso de casco obligatorio en vías interurbanas.
- Uso de prendas reflectantes en vías interurbanas, así como que las bicicletas deben estar dotadas de elementos reflectantes.
- Sometimiento a pruebas de alcoholemia y otras sustancias.
- Establecimiento de una velocidad máxima de circulación.

- Prioridades de paso: Las bicis tendrán prioridad respecto a los vehículos de motor en los giros a derecha o izquierda para entrar en otra vía, en los cruces cuando el primer ciclista del grupo lo haya iniciado, en las glorietas y cuando circulen por carril-bici.
- Prohibición de conducir utilizando cascos, auriculares. Tampoco se permite el uso de teléfonos móviles, excepto cuando no sea necesario emplear las manos.
- Permiso de circular en grupo como una única unidad.

Sin embargo, y teniendo en cuenta que la normativa a nivel estatal no contempla de manera específica el uso de la bicicleta como transporte urbano, los municipios se han visto obligados a regular una situación a la que ésta no ha dado respuesta en su totalidad, por lo que se pueden producir en algunos casos, determinadas contradicciones con respecto a las ordenanzas de peatones y ciclistas particulares de cada municipio.

En definitiva, podemos concluir que la normativa de ámbito estatal no contempla el uso de la bicicleta como transporte urbano, lo que ha generado un problema jurídico al llevar a los distintos municipios a regular una realidad que se estaba observando en las vías urbanas de su titularidad y que podía convertirse en un foco de conflictos. En estos momentos, existen Ordenanzas que regulan la circulación de bicicletas en vías urbanas de ciudades como Barcelona, Sevilla, Pamplona, San Sebastián y Vitoria, además de Zaragoza.

Pese al esfuerzo que han realizado los diversos Ayuntamientos por homogeneizar los criterios en las distintas regulaciones, cada uno de ellos determina las zonas de circulación en las que está permitido circular con bicicleta, especificando requisitos diferentes. Esto genera inseguridad jurídica, ya que, teniendo en cuenta la alta movilidad por la que se caracteriza la sociedad hoy, no es extraño que una persona que se mueve entre provincias españolas quiera circular en bicicleta por ellas, viéndose expuesto a una posible sanción por incumplimiento de una normativa desigual en el territorio español.

En lo que se refiere a circulación de bicicletas en zonas peatonales, resulta evidente que, como vehículo que son, las bicicletas no deben circular de manera genérica por las mismas. Sin embargo, en el proceso de adaptación que están viviendo las ciudades a este modelo de transporte sostenible y hasta que las mismas estén dotadas de las infraestructuras necesarias y una mentalidad verdaderamente favorable al uso de la bicicleta, se ha hecho necesaria una interpretación flexible del artículo 121 apartado quinto del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante RD 1428/2003 de 21 de noviembre. En este precepto se prohíbe la circulación de vehículos por las aceras y demás zonas peatonales.

Del análisis jurídico de la normativa general de aplicación se extraen varias conclusiones importantes. En primer lugar, la normativa recogida en el ordenamiento estatal relativa a la circulación en bicicleta no contempla de manera específica la circulación de la bicicleta en vías urbanas y no es posible extrapolar la que recoge para las vías interurbanas. En segundo lugar, los preceptos contienen contradicciones conceptuales, ya que, si la bicicleta se considera un vehículo siempre, no puede establecerse la disyunción “vehículo y/o bicicleta”. En tercer lugar, la normativa pudo dar respuesta al incremento del uso de la bicicleta con finés deportivos, sin embargo, ha quedado obsoleta debido al cambio en el uso tan importante que ha sufrido la misma en los últimos años.

En este contexto, parece claro que el tenor literal del artículo 121 en su apartado 5 del Reglamento General de Circulación, aprobado mediante RD 1428/2003, de 21 de noviembre, debe ponerse en relación con todo lo expuesto. De una interpretación conjunta de la Ley y el Reglamento, parece que la circulación de bicicleta queda restringida al carril bici o al arcén. No puede ser ésta la intención del legislador cuando en la Exposición de Motivos de la mencionada Ley 43/1999, de 25 de noviembre, se dice específicamente que “*El logro de una situación equilibrada y una óptima utilización de los distintos medios de transporte imponen la búsqueda de soluciones de combinación entre aquéllos, con fórmulas que se refieren tanto a la ordenación del espacio físico, principalmente, la construcción de pistas ciclables, como a la reglamentación viaria favorecedora del uso de la bicicleta.*”

