



ORDENANZA MUNICIPAL REGULADORA DE LA MOVILIDAD Y USO DE LAS BICICLETAS POR LAS VÍAS Y ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE CÁDIZ

| | |
|---|----|
| EXPOSICIÓN DE MOTIVOS..... | 2 |
| TITULO I - OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN..... | 3 |
| ARTÍCULO 1. - OBJETO..... | 3 |
| ARTÍCULO 2. - ÁMBITO DE APLICACIÓN..... | 3 |
| ARTÍCULO 3. - CONCEPTOS UTILIZADOS..... | 3 |
| ARTÍCULO 4. – COMPETENCIA PARA EL DESARROLLO..... | 3 |
| TITULO II DE LAS ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL O ZONAS DE ACCESO RESTRINGIDO AL TRÁFICO RODADO Y VÍAS CICLISTAS. | 4 |
| ARTÍCULO 5.-. ZONAS DE TRÁFICO RESTRINGIDO..... | 4 |
| ARTÍCULO 6.- ZONAS RESIDENCIALES Y ZONAS 30..... | 4 |
| ARTÍCULO 7. ZONAS PEATONALES..... | 5 |
| ARTICULO 8. VÍAS CICLISTAS..... | 5 |
| TITULO III.- DE LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN DE LAS BICICLETAS..... | 5 |
| ARTÍCULO 9 - NORMAS DE CIRCULACIÓN..... | 5 |
| ARTÍCULO 10.SEÑALIZACION..... | 6 |
| ARTÍCULO 11.- VELOCIDAD..... | 6 |
| ARTICULO 12.- ZONAS DE CIRCULACIÓN..... | 6 |
| ARTICULO 13.- CIRCULACIÓN EN VIAS CICLISTAS..... | 7 |
| ARTÍCULO 14.- CIRCULACIÓN EN CALZADA..... | 7 |
| ARTÍCULO 15.- CIRCULACION POR CARRILES RESERVADOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y OTROS TIPOS DE CARRILES RESERVADOS..... | 8 |
| ARTÍCULO 16.- CIRCULACIÓN EN ZONAS PEATONALES Y PARQUES PUBLICOS..... | 8 |
| ARTÍCULO 17.- CALLES COMERCIALES..... | 8 |
| ARTÍCULO 18 –PRIORIDAD DE PASO Y CRUCES..... | 9 |
| TÍTULO IV - DE LAS CONDICIONES DE LAS BICICLETAS Y DE SU OCUPACIÓN. APARCAMIENTO Y RETIRADA..... | 9 |
| CAPÍTULO I. DE LAS CONDICIONES DE VISIBILIDAD Y OCUPACIÓN..... | 9 |
| ARTÍCULO 19.-CONDICIONES DE LAS BICICLETAS Y VISIBILIDAD..... | 9 |
| ARTÍCULO 20 – TRANSPORTE DE PERSONAS Y CARGAS..... | 10 |
| ARTÍCULO 21.- USO DEL CASCO..... | 10 |
| CAPITULO II DEL APARCAMIENTO Y LA RETIRADA..... | 11 |
| ARTÍCULO 22. –APARCAMIENTO DE BICICLETAS..... | 11 |
| ARTÍCULO 23. – RETIRADA E INMOVILIZACIÓN..... | 11 |
| TITULO IV - PROCEDIMIENTO SANCIONADOR..... | 12 |
| CAPÍTULO I. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR..... | 12 |
| ARTÍCULO 24. – CUESTIONES GENERALES DE PROCEDIMIENTO..... | 12 |
| ARTÍCULO 25 – RESPONSABILIDAD DE LAS INFRACCIONES..... | 12 |
| CAPÍTULO II. INFRACCIONES..... | 13 |
| ARTÍCULO 26. - INFRACCIONES..... | 13 |
| ARTÍCULO 27. - INFRACCIONES LEVES..... | 13 |
| ARTÍCULO 28. - INFRACCIONES GRAVES..... | 13 |
| ARTÍCULO 29. - INFRACCIONES MUY GRAVES..... | 13 |
| ARTÍCULO 30.- SANCIONES..... | 14 |
| DISPOSICIÓN FINAL..... | 14 |

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente Ordenanza tiene por objeto la regulación unitaria de la ordenación del tráfico de ciclistas en las vías urbanas de Cádiz *fomentando el papel de la bicicleta como modo de transporte junto con la recuperación para el peatón y el ciclista de espacios urbanos ocupados hasta ahora prioritariamente por el coche.*

Así, la presente ordenanza busca establecer un marco normativo favorable que permita el uso de la bicicleta como medio de transporte funcionalmente integrado con otros modos de movilidad urbana.

También destaca el hecho de que en esta ordenanza permita la reducción a 30 km/h la velocidad máxima de circulación en muchas de las calles del núcleo urbano 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 actualiza la ordenanza para que, los ciclistas puedan circular, en algunos casos, por el centro del carril de circulación o utilicen los diferentes carriles habilitados en la calzada, según cuál sea su destino, para 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 tras las bicicletas, sin adelantarlas, y acomodando su velocidad a la de éstas.

Se reforma la ordenanza para 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.

En lo que se refiere a las bicicletas en aceras y zonas peatonales se autoriza la circulación por estos espacios de bicicletas y otros ciclos conducidos por menores de 12 años, siempre que la densidad peatonal permita al ciclista respetar la prioridad del peatón.

Se autoriza la circulación en bicicleta u otro tipo de ciclos por calles con espacios peatonales con más de 3 metros de anchura libres de obstáculos siempre que en esa calle no exista un carril bici o una zona 30 o calle residencial señalizadas respectivamente.

Es importante recalcar que de acuerdo con esta ordenanza, la circulación en bicicleta por espacios peatonales, en todo caso, estará condicionada a que no ponga en riesgo la calidad estancial del espacio público ni el tránsito peatonal. De hecho, está previsto que en determinadas calles y horarios, atendiendo a

criterios de seguridad y compatibilidad con otros usos, se prohíba la circulación en bicicleta por aceras y espacios peatonales, exceptuando la de los ciclos conducidos por personas con movilidad reducida o por personas menores de 12 años.

También se regulan las condiciones que han de reunir las bicicletas y los elementos obligatorios para su circulación, así como las condiciones para su transporte o para su uso para cargar personas u objetos. También se recogen las condiciones y lugares para el estacionamiento de bicicletas.

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.

TITULO I - OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 1. - OBJETO

La presente Ordenanza, que se dicta en ejercicio de las competencias municipales en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial reconocidas por la legislación vigente, tiene por objeto la regulación de determinados aspectos de la ordenación del tráfico de ciclistas en las vías urbanas de Cádiz y la concreción para este municipio de lo establecido en la normativa vigente en materia de tráfico, circulación de bicicletas y seguridad vial, que resulta de plena aplicación en todas aquellas cuestiones no reguladas específicamente por la presente norma.

ARTÍCULO 2. - ÁMBITO DE APLICACIÓN

Los preceptos de esta Ordenanza serán aplicables en todo el término municipal de Cádiz 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 aptitud, 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. - CONCEPTOS UTILIZADOS.

Sin perjuicio de las definiciones contenidas en su articulado, a los efectos de esta Ordenanza, los conceptos básicos sobre vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas se entenderán utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en la normativa de tráfico y seguridad vial.

ARTÍCULO 4. - COMPETENCIA PARA EL DESARROLLO

Corresponde a los órganos de Gobierno del Ayuntamiento la aprobación de cuantas medidas de ordenación sean precisas para el normal y adecuado desarrollo de la circulación de peatones y ciclistas, en aplicación de la regulación general establecida. En caso de urgencia, la Alcaldía podrá adoptar medidas de ordenación de carácter especial.

TITULO II - DE LAS ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL O ZONAS DE ACCESO RESTRINGIDO AL TRÁFICO RODADO Y VÍAS CICLISTAS.

ARTÍCULO 5.- ZONAS DE TRÁFICO RESTRINGIDO.

Por razones de seguridad o de necesidad de favorecer la fluidez de la circulación y por sus especiales características, podrá establecerse en determinadas zonas de la ciudad de Cádiz la restricción del acceso de vehículos a las mismas, así como del estacionamiento en sus calles, de conformidad con el artículo 16 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y artículos 37 y 39 del Reglamento General de Circulación.

A los efectos de esta Ordenanza se considerarán Zonas de Tráfico Restringido aquellas en las que sólo está permitido el acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos acreditados. Mediante acuerdo del órgano competente en materia de ordenación del tráfico, se determinarán las zonas y su marco regulatorio, previa motivación de las razones de interés públicos que aconsejen la adopción de la medida, como pueden ser la seguridad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente, la protección del patrimonio histórico, la priorización del transporte público, etc.

Las Zonas de Tráfico Restringido serán delimitadas mediante señalización vertical y horizontal al efecto, sin perjuicio de poder utilizar otros elementos electrónicos que controlen la entrada y circulación de vehículos en la misma.

ARTÍCULO 6.- ZONAS RESIDENCIALES Y ZONAS 30

Previa motivación de las razones de interés públicos que aconsejen la adopción de la medida, como pueden ser la seguridad, la protección del medio ambiente, la protección del patrimonio histórico, el órgano competente en materia de ordenación del tráfico, podrá determinar zonas residenciales y zonas 30.

A los efectos de esta Ordenanza se considerarán residenciales 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 20 Km/h y los conductores deben conceder prioridad a los peatones pudiendo utilizar éstos últimos toda la zona de circulación. Se podrán establecer restricciones adicionales a la circulación por dichas zonas, como restricciones a la circulación a determinados vehículos o durante determinadas horas, que se señalarán adecuadamente.

A los efectos de esta Ordenanza se considerarán zona 30, aquella especialmente señalizada en la que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h.

ARTÍCULO 7.- ZONAS PEATONALES.

A los efectos de esta Ordenanza se considerarán Zonas Peatonales aquellas en las que existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos, y estarán formadas por las calles que se determinen mediante acuerdo del órgano competente en materia de ordenación del tráfico, previa motivación de las razones de interés públicos que aconsejen la adopción de la medida, como pueden ser la seguridad, la protección del medio ambiente, la protección del patrimonio histórico.

ARTICULO 8.- VÍAS CICLISTAS.

El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el vigente Plan General de Ordenación Urbana respetando en todo momento los principios de sostenibilidad y seguridad vial.

TITULO III - DE LAS NORMAS DE CIRCULACIÓN DE LAS BICICLETAS.

ARTÍCULO 9.- NORMAS DE CIRCULACIÓN

1. La circulación en bicicleta por las vías urbanas respetará la señalización general y la normativa sobre circulación y tráfico, así como aquella otra que se pueda establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales con competencia en la materia.

Se prohíbe circular en las condiciones y supuestos previstos en la normativa general de circulación y específicamente:

- Conducir una bicicleta superando las velocidades permitidas o realizando maniobras bruscas, con grave riesgo para los peatones.
- Realizar competiciones no autorizadas.
- 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.
- Que los ciclistas se apoyen para circular en una sola rueda o agarrase a vehículos en marcha.

2. Los ciclistas, tienen las mismas obligaciones y restricciones que el resto de conductores, en lo que se refiere a conducir habiendo consumido, ingerido o incorporado a su organismo bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, entre las que se incluirán, en cualquier caso, los medicamentos u otras sustancias bajo cuyo efecto se altere el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro. Todos los conductores de bicicletas quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol y las demás sustancias referidas en el párrafo anterior, en los términos establecidos en la normativa reguladora del Tráfico y Seguridad Vial.

ARTÍCULO 10.- SEÑALIZACION

1.- Las vías ciclistas tendrán una señalización específica vertical y horizontal. Las señales horizontales indicarán el sentido de circulación, advirtiendo de la proximidad de un paso de peatones, un semáforo o una intersección. Por su parte, las verticales indicarán las paradas obligatorias con semáforos en los cruces advirtiendo a los conductores de vehículos a motor de la presencia o incorporación de ciclistas en los dos sentidos de circulación. Además de estas señales, el Ayuntamiento podrá incorporar otras informativas o de precaución complementarias a las existentes.

2.- Las calles residenciales, las zonas peatonales y las zonas de tráfico restringido se señalarán a la entrada y a la salida, sin perjuicio de los elementos electrónicos que se puedan colocar para controlar los accesos de vehículos.

3.- Podrán implantarse dispositivos y/o señales específicas que contribuyan a la seguridad y comodidad de los/as ciclistas, tanto en calles de tráfico mixto como en calles que disponen de vía ciclista, tales como:

- Vías ciclistas en dirección opuesta a la del tráfico motorizado.
- Zonas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas.

ARTÍCULO 11.- VELOCIDAD

En cualquier tipo de vía, los ciclistas circularán a la velocidad que les permita mantener el control de la bicicleta, evitando caer de la misma y pudiendo detenerla en cualquier momento.

En los supuestos en que esté permitida la circulación por la acera y por las zonas y calles peatonales, el ciclista adaptará su movimiento de marcha al del peatón, llegando a detener la bicicleta cuando fuera necesario, para garantizar su prioridad.

En las aceras-bici el ciclista circulará a velocidad moderada, atendiendo a la posible irrupción de peatones, y muy especialmente de menores y personas con movilidad reducida, y no podrá utilizar el resto de la acera, que queda reservada al tránsito de peatones.

ARTICULO 12.- ZONAS DE CIRCULACIÓN

Cuando exista algún tipo de vía ciclista, los ciclistas circularán obligatoriamente por ellas, conforme a las normas establecidas en el artículo siguiente.

En otro caso solo se permite la circulación en bicicleta por la acera a los niños menores de 12 años, siempre que la densidad de peatones lo permita y no sobrepasen la velocidad de 10 km/h. Si los menores van acompañados de adultos, estos también podrán circular por aquellas.

El Ayuntamiento podrá establecer prohibición de circulación a las bicicletas, en los horarios que en cada caso se determinen, por determinadas zonas o por las

aceras de determinadas calles sin carril bici señalizado, aunque aquellas tengan más de cinco metros continuos de anchura.

ARTICULO 13.- CIRCULACIÓN EN VIAS CICLISTAS

1. Las bicicletas circularán con carácter preferente por el carril bici o itinerarios señalizados para su uso.

En tales itinerarios, salvo señalización en contra, la velocidad máxima permitida será de 30 Km./h.

Si van por los carriles bici o similares segregados del resto del tráfico lo harán con la debida precaución no invadiendo las zonas peatonales.

2. En las aceras-bici el ciclista no podrá utilizar el resto de la acera, que queda reservada al tránsito de peatones.

Los peatones no podrán transitar de un modo continuado sobre las aceras-bici, aunque podrá atravesarlas en todo momento.

ARTÍCULO 14.- CIRCULACIÓN EN CALZADA

1. En las zonas en las que no exista vía ciclista, las bicicletas circularán por la calzada, pudiendo circular a velocidad reducida.

En estos casos, deberán respetar las limitaciones de velocidad de la vía, sin que, en ningún caso, puedan superar la velocidad de 40 km/h.

2. En la calzada, las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha, preferentemente por la zona central. Podrán circular dos bicicletas en paralelo en un mismo carril.

Las bicicletas evitarán circular cerca de vehículos aparcados y cerca del borde de la calzada en la proximidad de intersecciones.

3. De existir carriles reservados a otros vehículos, circularán por el carril contiguo al reservado en las mismas condiciones. Excepcionalmente, 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.

Los adelantamientos a bicicletas por parte de vehículos motorizados se realizarán siempre habilitando un espacio, entre éste y la bicicleta, de al menos metro y medio de anchura.

4.- En la circulación en rotondas el ciclista tomará la parte de la misma que necesite para hacerse ver y ser predecible. Ante la presencia de un ciclista, el resto de vehículos reducirá su velocidad y evitará en todo momento cortar su trayectoria.

5. Aun cuando no se haya señalizado una zona avanzada de espera específica para los ciclistas, éstos podrán, sin incomodar en ningún caso el paso de los peatones, adelantarse a los pasos de peatones y esperar la luz verde del semáforo o, en caso de no existir éste, cruzar la intersección cuando sea posible.

6.- Con carácter excepcional, y en viales de un solo sentido de circulación y en calles donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, el Ayuntamiento podrá permitir, mediante el empleo de la señalización que corresponda, la circulación de las bicicletas en sentido contrario.

ARTÍCULO 15.- CIRCULACION POR CARRILES RESERVADOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO Y OTROS TIPOS DE CARRILES RESERVADOS

En el caso de la existencia de carriles reservados para el transporte público, estará prohibida la circulación de bicicletas por ellos.

Con carácter excepcional, 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 16.- CIRCULACIÓN EN ZONAS PEATONALES Y PARQUES PÚBLICOS.

1. Salvo prohibición expresa, se permite la circulación en bicicleta por los parques públicos y otras zonas peatonales, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- No existan vías exclusivas para la circulación de ciclistas
- No exista aglomeración de viandantes.
- Deberá respetarse en todo caso la prioridad del peatón, no acercándose a menos de 1 metro de distancia.
- Se adecuará la velocidad a la de los viandantes, sin sobrepasar nunca los 10 Km./h.
- No se podrán realizar maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones o incomodar su circulación.

Si no concurren todas estas condiciones, el ciclista deberá transitar a pie arrastrando la bicicleta.

2.- En estas zonas podrá fijarse una prohibición total de circulación de bicicletas en horario previamente establecido o cuando así lo indique la autoridad.

ARTÍCULO 17.- CALLES COMERCIALES

En las zonas y calles peatonales, consideradas como comerciales, podrá fijarse una prohibición total de circulación de bicicletas en horario previamente establecido o cuando así lo indique la autoridad.

ARTÍCULO 18.- PRIORIDAD DE PASO Y CRUCES

1. Los ciclistas disfrutarán de las prioridades de paso previstas en las vigentes normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Los vehículos a motor deberán extremar las precauciones ante la presencia de ciclistas.

Específicamente, los ciclistas tendrán prioridad sobre los peatones cuando circulen por las vías ciclistas y aceras-bici, y sobre los vehículos a motor en todas las zonas de prioridad peatonal.

En los cruces y pasos de peatones la prioridad se rige por la señalización y normativa generales sobre circulación y tráfico.

Independientemente de que los ciclistas tengan o no la prioridad, deberán respetar siempre la señalización general y la normativa sobre circulación y tráfico, así como aquella otra que se pueda establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales con competencia en la materia.

Cuando, respetando las condiciones establecidas en esta Ordenanza, los ciclistas circulen por zonas peatonales y por las zonas 30 no dispondrán de prioridad, ya que ésta corresponde al peatón.

2. Cuando se efectúe un cruce de calzada, siempre que no existan pasos específicos para bicicletas, los ciclistas deberán 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 y adaptar su velocidad a la de éstos.

En los pasos para bicicletas señalizados mediante la correspondiente marca vial, aunque las bicicletas tienen preferencia, solo deben penetrar en la calzada cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad.

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

TÍTULO IV - DE LAS CONDICIONES DE LAS BICICLETAS Y DE SU OCUPACIÓN. APARCAMIENTO Y RETIRADA.

CAPÍTULO I. DE LAS CONDICIONES DE VISIBILIDAD Y OCUPACIÓN.

ARTÍCULO 19.- CONDICIONES DE LAS BICICLETAS Y VISIBILIDAD.

1. Las bicicletas para poder circular 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 aquél.

2. Las bicicletas y las bicicletas con pedaleo asistido corresponderán a tipos homologados.

3. 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.

4. Todos los dispositivos a que se refiere el presente artículo estarán homologados.

5. Las bicicletas podrán ser transportadas por otros vehículos. El transporte deberá realizarse en dispositivos homologados. En el supuesto de transporte dentro del vehículo, se estará a las normas generales de sujeción y aseguramiento de la carga.

ARTÍCULO 20.- TRANSPORTE DE PERSONAS Y CARGAS

1. Las bicicletas podrán estar dotadas de elementos accesorios adecuados para el transporte diurno y nocturno 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 para dichos dispositivos se estipulen y respetando las condiciones establecidas por la normativa general de tráfico y seguridad vial.

2. Las bicicletas, cuando el conductor sea mayor de edad, podrán transportar, bajo su exclusiva responsabilidad, un menor de hasta siete años en asiento adicional y con casco, debiendo estar ambos elementos homologados.

Se recomienda que las bicicletas con remolque o semirremolque cuando porten niños se abstengan de circular por la calzada, procurando circular por vías ciclistas, zonas 30 o zonas peatonales autorizadas.

3. Igualmente, las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque para el transporte de todo tipo de bultos, bajo su exclusiva responsabilidad.

Si circulan con remolque o semirremolque transportando bultos o sin ellos a velocidad anormalmente reducida no podrán usar la calzada.

Dichos remolques deberán ser visibles en las mismas condiciones establecidas para las bicicletas.

4. El transporte de personas o cargas deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

- arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa
- comprometer la estabilidad del vehículo
- ocultar los dispositivos de alumbrado o elementos reflectantes.

ARTÍCULO 21.- USO DEL CASCO

Por cuestiones de seguridad es recomendable la utilización de casco de protección.

En todo caso, los menores de dieciséis años deberán llevar obligatoriamente

casco de protección homologado.

CAPITULO II. DEL APARCAMIENTO Y LA RETIRADA.

ARTÍCULO 22.- APARCAMIENTO DE BICICLETAS.

1. Las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en las parrillas habilitadas al efecto.

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

2. En los supuestos de no existir aparcamientos en un radio de 75 metros, las bicicletas podrán ser amarradas a elementos del mobiliario urbano, excepto cuando estos están dispuestos como elementos de separación de carriles de circulación, 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. En cualquier caso, para garantizar la circulación peatonal, se deberá respetar un espacio mínimo de 1 metro como zona de tránsito. En ningún caso podrán estacionarse bicicletas en aceras con anchura total inferior a 1,5 metros.

No se permite que sean amarradas en elementos semafóricos incluyendo cajas o armarios de regulación, postes de señales de circulación o árboles.

3. Las bicicletas no podrán estacionar en las zonas reguladas por el servicio de ordenación y regulación de los aparcamientos de vehículos de tracción mecánica.

4. En el caso en el que no se cumplan las condiciones anteriores la bicicleta podrá ser retirada conforme a lo previsto en el artículo siguiente.

ARTÍCULO 23. – RETIRADA E INMOVILIZACIÓN.

1. Las autoridades competentes podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada de la bicicleta de la vía pública en los siguientes supuestos:

- Cuando no se encuentre estacionada cumpliendo los requisitos del artículo anterior
- Cuando la bicicleta se considere abandonada. Tendrán la consideración de bicicletas abandonadas, a los efectos de su retirada por las autoridades competentes, aquellas bicicletas presentes en la vía pública faltas de ambas ruedas, con el mecanismo de tracción inutilizado o cuyo estado demuestre de manera evidente su abandono.

La retirada del vehículo entrañará la conducción del mismo al lugar que designe el Ayuntamiento. Tras la retirada se colocará por las autoridades competentes un impreso de advertencia de traslados en el lugar para informar al propietario de la bicicleta.

Los gastos ocasionados por la retirada y depósito de la bicicleta correrán a cargo del titular de su propietario, que habrá de abonarlos o garantizar su pago

como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho a interponer los recursos que correspondan. La cuantía de estos gastos será independiente de la multa que por denuncia de la infracción cometida correspondiere.

2. Se podrá proceder a la inmovilización de la bicicleta en los siguientes supuestos:

- Cuando el conductor circule bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.
- Cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de esta Ordenanza, de su utilización pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes.

TITULO IV - PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

CAPÍTULO I. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

ARTÍCULO 24. – CUESTIONES GENERALES DE PROCEDIMIENTO

1. Las infracciones a las normas contenidas en la presente Ordenanza que, a su vez constituyan infracción de los preceptos de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial o del Reglamento General de Circulación, se denunciarán y serán sancionados en los términos previstos en la misma.

El resto de infracciones se denunciarán y tramitarán conforme al procedimiento establecido en el Reglamento Regulador del procedimiento aplicable por infracciones de Ordenanzas y Reglamentos Municipales, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz núm. 95, de 23 de mayo de 2006.

2. Las infracciones a la presente Ordenanza serán denunciadas bien directamente por la Policía Local o por cualquier persona.

3. 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, incoarse.

4. Sólo se podrá procederse a la retirada de puntos a los conductores de vehículos motorizados que precisan de un permiso de circulación para su conducción.

ARTÍCULO 25. – RESPONSABILIDAD DE LAS INFRACCIONES

1. La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ordenanza recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción.

2. Cuando sea declarada la responsabilidad de los hechos cometidos por un menor de 18 años, responderán solidariamente con él, únicamente en lo referido a la responsabilidad pecuniaria derivada de la multa impuesta, sus padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho por este orden,

en razón del cumplimiento de la obligación impuesta a los mismos que conlleva un deber de prevenir la infracción administrativa que se impute a los menores.

CAPÍTULO II. INFRACCIONES.

ARTÍCULO 26. - INFRACCIONES.

Las infracciones a lo previsto en la presente Ordenanza se clasifican en leves, graves y muy graves.

ARTÍCULO 27. - INFRACCIONES LEVES.

Se consideran infracciones leves:

- Circular en bicicleta por aceras u otras zonas peatonales sin atender a las condiciones de circulación previstas en esta Ordenanza sin provocar peligro para los usuarios de la vía.
- Transitar los peatones de manera continuada por las vías para ciclistas debidamente señalizadas.
- Circular en bicicleta incumpliendo las condiciones de visibilidad establecidas en esta Ordenanza.

ARTÍCULO 28. - INFRACCIONES GRAVES.

Se consideran infracciones graves:

- Circular vehículos motorizados por vías ciclistas sin contar con la correspondiente autorización.
- No respetar la prioridad en los pasos de peatones y en los específicos de ciclistas.
- No respetar la prioridad peatonal en las zonas señalizadas.
- Circular en bicicleta por aceras o zonas peatonales superando las velocidades permitidas o realizando maniobras bruscas, con grave riesgo para los peatones.
- Modificar o alterar el contenido de las señales o colocar elementos sobre las mismas que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a las personas usuarias de la vía o distraer su atención.
- Ocupar los aparcamientos para bicicletas por parte de ciclomotores o motocicletas.

ARTÍCULO 29. - INFRACCIONES MUY GRAVES.

Se considera infracción muy grave:

- Circular con infracción de los preceptos de la presente Ordenanza,

cuando se haga de manera temeraria, poniendo en grave riesgo la integridad de los peatones y demás usuarios de la vía.

ARTÍCULO 30.- SANCIONES

1. Las infracciones se sancionarán con las siguientes multas:

- Por infracciones leves, con multa de hasta 70 euros.
- Por infracciones graves, con multa de hasta 300 euros.
- Por infracciones muy graves, con multa de hasta 500 euros.

2. La graduación de las sanciones se efectuará atendiendo a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de la vía y al criterio de proporcionalidad.

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza entrará en vigor en los términos establecidos en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y permanecerá vigente hasta tanto se acuerde su modificación o derogación.