



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Ayuntamiento de Santander, dentro de su compromiso con el desarrollo sostenible del municipio, aprobó en 2010 el *Plan de Movilidad Sostenible de Santander (PMSS)*. Recientemente se ha procedido a su revisión, manteniendo vigentes los objetivos y la estructura y ampliando el horizonte temporal hasta 2020.

El objetivo principal del PMSS es «Mejorar la movilidad en general y, en particular, reducir la necesidad de movilidad con el vehículo privado y optimizar las condiciones de movilidad del transporte público colectivo, a pie y en bicicleta». Persigue un modelo futuro de ciudad sostenible en la que el transporte colectivo y los modos no motorizados cuenten con un uso generalizado, debido a la existencia de infraestructuras y servicios adecuados y abundantes que hagan rápidos, eficientes y, en definitiva, preferibles aquellos medios más comprometidos con la sostenibilidad. De esta forma, el objetivo principal se divide en dos objetivos secundarios de especial relevancia:

1. Garantizar a las personas el derecho a la movilidad en las mejores condiciones.
2. Mejorar la calidad de vida en la ciudad, a partir de la promoción de los modos de transporte menos contaminantes, y la consiguiente disminución de los índices de contaminación ambiental derivados del sistema de transporte.

En este sentido, el Ayuntamiento de Santander ha ido desarrollando durante los últimos años una serie de actuaciones encaminadas a favorecer el uso de los medios de transporte alternativos al vehículo privado, y, en particular, el uso de la bicicleta.

Hemos de destacar la redacción del Plan de Movilidad Ciclista de Santander (PMCS) —documento al que se vincula la presente ordenanza—, que se engloba dentro de los planes del fomento del transporte no motorizado previstos en el PMSS.

El PMCS pretende consolidar el uso de la bicicleta como un medio de transporte que ofrezca una alternativa real al uso del vehículo privado en las distancias medias. Para ello se han planificado una serie de redes funcionales para la movilidad ciclista, con itinerarios seguros y eficaces en los que se gana espacio al vehículo privado y se respeta el espacio destinado al peatón.

La presente ordenanza pretende establecer el marco reglamentario para la circulación ciclista, regulando las condiciones de circulación de forma que la movilidad peatonal sea preferente en la ciudad y la bicicleta se consolide como el medio de transporte alternativo al vehículo privado, junto con el transporte público colectivo.



## CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

La *Ordenanza Municipal del Ayuntamiento de Santander sobre circulación en bicicleta* se dicta en ejercicio de las competencias municipales en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial dictadas por la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, así como cualquier otra legislación de desarrollo.

### Artículo 1. Objeto

1.1. La presente ordenanza tiene por objeto regular la circulación de bicicletas en el municipio de Santander. Lo dispuesto a continuación es igualmente aplicable al resto de ciclos.

### Artículo 2. Ámbito de aplicación

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

### Artículo 3. Definiciones

3.1. A efectos de esta ordenanza, los conceptos sobre vehículos, tipologías y usuarios de las vías están referidos en el sentido que para cada uno de ellos se establece en el presente artículo, sin perjuicio de lo regulado en el resto de normativa aplicable.

3.2. 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. Puede ser de varias clases:

- Carril-bici: vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
  - Protegido: provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera, impidiendo el acceso al resto de los vehículos.
  - No protegido: se señala, al menos, con una línea discontinua en el pavimento, indicando que puede ser cruzada por parte de los vehículos motorizados en circunstancias excepcionales y siempre que no haya ciclistas en su proximidad, o con una línea continua, indicando que no puede ser atravesada por los vehículos más que en situaciones de emergencia.



- Acera-bici: vía ciclista señalizada sobre acera o zonas peatonales mediante marcas horizontales y/o señales verticales.
- Pista-bici: vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- Senda ciclable: vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.
- Arcén-bici: arcén de una carretera acondicionado para el uso ciclista.

3.3. Zona de prioridad peatonal: zona de la vía pública en la que la prioridad corresponde al peatón. En ella se limita la velocidad de los vehículos, pudiendo restringirse total o parcialmente la circulación y/o el estacionamiento. Las zonas de prioridad peatonal comprenden las siguientes:

- Zona peatonal: parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos, salvo en las zonas delimitadas como acera-bici. Se incluyen en esta definición las aceras, las alamedas, las calles peatonales y, en general, cualquier zona estancial o de paso en la que no esté permitido el acceso de vehículos. Los parques y jardines tienen la consideración de zona peatonal a efectos de la presente ordenanza.
- Zona o calle residencial: zona de circulación especialmente acondicionada y señalizada en la que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 20 km/h. La prioridad le corresponde al peatón. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los juegos y los deportes están autorizados. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación, pero no deben estorbar inútilmente a los conductores de los vehículos.
- Zona treinta (zona 30): zona especialmente acondicionada y señalizada en la que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h. La prioridad le corresponde al peatón sobre el resto de vehículos, ciclos y bicicletas incluidos.

3.4. Ciclo: vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que estén sobre el vehículo, en particular por medio de pedales.

3.5. Bicicleta: ciclo de dos ruedas.

3.6. Ciclo o bicicleta eléctrica: ciclo o bicicleta de pedaleo asistido equipado con pedales y un motor eléctrico auxiliar, que no puede ser propulsado exclusivamente por medio de ese motor auxiliar (art. 2 del Real Decreto 339/2014). La máxima potencia nominal continua no podrá superar los 0,25 kilovatios y deberá interrumpirse cuando la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h, o antes si el ciclista deja de pedalear (art. 1 de la Directiva 2002/24/CE).



3.7. El resto de conceptos se encuentran referidos a lo descrito en el Anexo I, «Conceptos básicos», del Real Decreto Legislativo 6/2015.

BORRADOR



## CAPÍTULO II. CIRCULACIÓN

### Artículo 4. Vías ciclistas

4.1. Como norma general, los usuarios de la bicicleta podrán circular por las vías ciclistas siempre que cumplan lo siguiente:

- a) En vías ciclistas segregadas del tráfico motorizado, entendiendo por tales las definidas como carril-bici (protegido o no protegido), acera-bici, pista-bici y senda ciclable:

Se podrá circular en bicicletas, incluidas aquellas con pedaleo asistido eléctricamente conforme dicte la legislación vigente; ciclos de anchura menor de 0,90 m, incluidos aquellos conducidos por personas con movilidad reducida; sillas y triciclos de personas con diversidad funcional; patines no motorizados; y vehículos similares. Los menores de edad podrán circular sin la supervisión de un adulto.

- b) En vías ciclistas no segregadas del tráfico motorizado, entendiendo por tales las definidas como arcén-bici:

Se podrá circular en bicicletas y ciclos, con o sin asistencia al pedaleo. Los usuarios deberán ser mayores de edad. Si son menores, deberán ir acompañados de un adulto responsable de ellos.

4.2. En las calles en las que exista algún tipo de vía ciclista, los ciclistas preferiblemente circularán por ella, sin perjuicio de poder hacerlo también por la calzada siempre que cumplan los preceptos dispuestos a tal efecto en la presente ordenanza y en el Reglamento General de Circulación.

4.3. Quienes circulen por las vías ciclistas deberán mantener una velocidad moderada, inferior a 15 km/h y en ningún caso superior a 20 km/h, sin perjuicio de mantener la debida precaución durante la circulación.

4.4. Los peatones no podrán circular por los carriles-bici, las aceras-bici ni las pistas-bici salvo para atravesarlas, correspondiendo la preferencia de paso al ciclista. La circulación por las aceras-bici podrá delimitarse, en función del horario y en días determinados, por decreto de Alcaldía.

### Artículo 5. Zonas de prioridad peatonal

5.1. Son zonas de prioridad peatonal las zonas peatonales, las zonas o calles residenciales y las zonas 30. En estas zonas de la vía pública la prioridad le corresponde al peatón. En aquellas zonas de prioridad peatonal en las que se permite parcialmente la circulación de vehículos, las normas de circulación son las siguientes:



- Zonas peatonales: se prohíbe la circulación de cualquier tipo de vehículo, a excepción de las zonas delimitadas como aceras-bici, que son consideradas vías ciclistas a cota de acera.
- Zonas residenciales: los vehículos deberán respetar en todo momento la prioridad del peatón, no pudiendo circular a más de 20 km/h. Los ciclistas evitarán hacer quiebros o maniobras bruscas y deberán mantener una distancia de al menos 1,50 m al adelantar o al cruzarse con los peatones, debiendo detenerse y continuar a pie cuando puedan crearse situaciones de peligro.
- Zonas 30: los vehículos deberán respetar en todo momento la prioridad del peatón, no pudiendo circular a más de 30 km/h.

5.2. Los menores de 14 años podrán circular en bicicleta por las aceras y demás zonas peatonales, respetando siempre la prioridad de paso de los peatones y a una velocidad que no comprometa la seguridad de estos ni entorpezca su movilidad. Un mayor de edad podrá circular por la acera acompañando a uno o varios menores, en las mismas condiciones descritas.

5.3. La autoridad municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en contrasentido, mediante el empleo de la señalización que corresponda, con el fin de informar de ello a todos los usuarios de la vía. En este caso, los ciclistas deberán circular lo más próximos posible al borde derecho de la calzada en el sentido de su marcha.

5.4. Al circular por zonas de prioridad peatonal, las bicicletas deberán hacerlo con precaución ante una posible irrupción de peatones, especialmente niños y personas con diversidad funcional. Los ciclistas deberán respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados.

5.5. La circulación de bicicletas por zonas de prioridad peatonal, en cualquier caso, estará condicionada a que la densidad peatonal permita respetar la prioridad de los viandantes y no cause riesgo o entorpezca la convivencia peatón-ciclista. Se considera que la densidad peatonal será incompatible con el uso de la bicicleta cuando alcance aproximadamente los 2 m<sup>2</sup>/persona, correspondiente a un nivel de servicio C según el Manual de Capacidad de Carreteras (niveles de servicio permitidos: A y B).

## **Artículo 6. Calzada**

6.1. En vías con un límite de velocidad superior a 50 km/h, los ciclistas circularán por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuera o no existiese arcén, lo harán por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada.



6.2. En vías urbanas con límite de velocidad igual o inferior a 50 km/h que dispongan de al menos dos carriles de circulación por sentido, los ciclistas circularán por la calzada y por el centro del carril derecho, favoreciendo el tránsito del resto de vehículos que circulen a mayor velocidad. Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección o cuando lo precisen.

6.3. En vías urbanas con límite de velocidad igual o inferior a 50 km/h que dispongan de un carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente por el centro del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan, favoreciendo el paso a otros vehículos.

6.4. En la circulación dentro de las glorietas, teniendo en cuenta las normas de prioridad que establece el Reglamento General de Circulación, el ciclista ocupará la parte de la misma que necesite para hacerse ver. Ante la presencia de un ciclista, el resto de vehículos reducirá su velocidad, evitará en todo momento cortar su trayectoria y facilitará su maniobra.

6.5. En vías urbanas los ciclistas podrán adelantar y rebasar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda, según sea más conveniente para su seguridad. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico en vía urbana, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, conforme a lo dispuesto a tal efecto en el Reglamento General de Circulación.

6.6. Los ciclistas podrán circular en posición paralela, en columna de a dos, lo más próximas posible al extremo derecho de la vía y colocándose en hilera en tramos sin visibilidad o cuando se formen aglomeraciones de tráfico.

6.7. En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico en vía urbana, podrán habilitarse zonas señalizadas para ciclistas junto a la línea de detención.

6.8. En pasos de peatones señalizados los ciclistas deberán cruzar por las zonas especialmente reservadas para las bicicletas (marca vial 4.4). De no existir dicha zona, podrán hacer uso del paso de peatones sin desmontar siempre que se desplacen por un lateral del paso (entre este y la línea de detención) sin dificultar el tránsito peatonal y siempre que no haya aglomeración de viandantes (en el caso contrario, deberán hacerlo a pie). Las bicicletas tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor, y los peatones, sobre las bicicletas.

6.9. Está prohibida la circulación de bicicletas y ciclos por el carril reservado al transporte público, excepto en aquellos tramos que autorice el Ayuntamiento mediante decreto de Alcaldía.



### **CAPÍTULO III. OBLIGACIONES Y LIMITACIONES**

#### **Artículo 7. Conocimiento de las normas de tráfico y seguridad vial**

7.1. El ciclista debe conocer las normas de tráfico y de seguridad vial, comportándose con arreglo a ellas, respetándolas en todo momento y adoptando las medidas adecuadas para garantizar la convivencia y la seguridad en la vía con el resto de los vehículos y, especialmente, con los peatones.

7.2. En cualquier caso, los ciclistas adecuarán su velocidad a las condiciones de la vía, de forma que circulen a una velocidad que les permita mantener el control de la bicicleta, pudiendo detenerla en cualquier momento sin poner en riesgo la integridad del resto de los usuarios de la vía.

#### **Artículo 8. Circulación responsable**

8.1. Los usuarios de la bicicleta deberán cumplir las normas generales de circulación y deberán adoptar las medidas adecuadas para garantizar la convivencia y la seguridad en la vía con el resto de vehículos y, especialmente, con los peatones. De conformidad con la legislación vigente, se recuerda que:

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

#### **Artículo 9. Visibilidad y protección**

9.1. Las bicicletas deberán llevar elementos reflectantes debidamente homologados conforme dicta el Reglamento General de Vehículos. Deberán, asimismo, estar dotadas de timbre.

9.2. Cuando el alumbrado sea obligatorio, las bicicletas deberán llevar encendidas las luces reglamentarias: la luz trasera, roja, deberá ir encendida en todo momento; la delantera, blanca, al menos cuando la bicicleta esté en movimiento. Al circular por vías interurbanas, ambas luces deberán estar siempre encendidas, y los ciclistas, además, deberán llevar colocada una prenda reflectante homologada que permita al resto de los conductores y





usuarios distinguirlos a una distancia de hasta 150 m o, en su defecto, los elementos reflectantes suficientes que les permitan ser distinguidos hasta esa distancia.

9.3. Los ciclistas menores de 16 años están obligados a llevar casco en cualquier circunstancia. En la circulación urbana, los ciclistas mayores de 16 años no están obligados a llevar casco ni prenda reflectante, sin perjuicio de la conveniencia, por su seguridad, del uso de ambos elementos, tanto de día como de noche. En la circulación por vías interurbanas será obligatorio el uso del casco de protección para todos los ciclistas.

#### **Artículo 10. Elementos accesorios**

10.1. Las bicicletas podrán estar dotadas de elementos accesorios, como alforjas, maletas, sillas para niños, remolques o semirremolques, siempre que estén debidamente homologados y vayan convenientemente sujetos según las indicaciones del fabricante.

10.2. Los elementos accesorios deberán llevar y hacer uso de los dispositivos reflectantes y, en su caso, del alumbrado preceptivo.

#### **Artículo 11. Transporte de personas y carga**

11.1. En las bicicletas se podrá transportar carga independientemente de la edad, salvo en autovías. Para ello se podrán utilizar remolques, semirremolques u otros elementos debidamente homologados. La carga no podrá sobresalir de la envolvente del vehículo más de 50 cm y no deberá exceder del peso homologado previsto por los elementos de transporte.

11.2. Solo se podrán transportar pasajeros si el ciclista es mayor de edad. Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, no obstante, un menor de hasta 7 años en un asiento adicional debidamente homologado.

11.2. El transporte de personas o carga deberá efectuarse de forma que:

- No se arrastren, caigan o desplacen de manera peligrosa, total o parcialmente.
- No comprometan la estabilidad del vehículo.
- No oculten los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica reglamentarios.

#### **Artículo 12. Aparcamiento**



12.1. Las bicicletas deberán estacionarse prioritariamente en los aparcamientos destinados a tal fin, bien sean individuales o colectivos. Los aparcamientos individuales de bicicletas tendrán la consideración de mobiliario urbano y, como norma general, se ubicarán en la zona destinada al aparcamiento de vehículos para evitar reducir espacio al peatón.

12.2. Los aparcamientos para bicicletas serán para uso exclusivo de los ciclistas. Las bicicletas se estacionarán en los espacios acondicionados, debidamente aseguradas en los anclajes habilitados a tal efecto. En el supuesto de que no existan aparcamientos para bicicletas en las inmediaciones o de que haya pero estén ocupados, podrán amarrarse en señales verticales y a otros elementos del mobiliario urbano durante menos de 24 horas siempre que no se cause ningún daño, no se altere su función y no se entorpezca el tránsito peatonal ni el motorizado. No obstante queda expresamente prohibido aparcar bicicletas en el siguiente mobiliario urbanos: semáforos, farolas, bancos, papeleras, barandillas de rampas para personas con movilidad reducida, juegos infantiles y marquesinas de cualquier tipo.

12.3. Se prohíbe igualmente aparcar bicicletas en árboles, arbustos, maceteros y plantas de cualquier porte.

### **Artículo 13. Registro municipal**

13.1. El Ayuntamiento pondrá a disposición de los usuarios el registro municipal de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de prevenir los robos o extravíos y facilitar su recuperación.

13.2. Se podrán registrar las bicicletas que dispongan de número de serie. Podrán registrar sus bicicletas los mayores de 14 años que aporten los siguientes datos (en el caso de los menores de edad, de sus progenitores o tutores legales):

- Nombre y apellidos del titular.
- Domicilio y teléfono de contacto.
- Número del documento de identidad.
- Número de serie de la bicicleta.
- Marca, modelo y color.
- Datos de la póliza del seguro, en el caso de que se tenga un seguro contratado.

13.3. Las instrucciones para el funcionamiento del registro, así como futuras ampliaciones de las competencias, se establecerán mediante acuerdo o resolución del órgano competente.



13.4. Los comercios podrán colaborar informando de la existencia del registro y de las ventajas de su inscripción al vender nuevas bicicletas. Para ello el Ayuntamiento les facilitará la documentación necesaria.

BORRADOR



## CAPÍTULO IV. SEÑALIZACIÓN

### Artículo 14. Consideraciones generales

14.1. La colocación, retirada, modificación y sustitución de las señales corresponde únicamente a la autoridad municipal competente.

14.2. La instalación de señales informativas por parte de particulares requerirá siempre la autorización municipal, que se otorgará cuando concurren motivos de interés público y no existan otras razones que lo desaconsejen.

14.3. El órgano municipal competente en materia de señalización procederá a la retirada inmediata de aquella señalización que no cumpla la normativa vigente, no esté debidamente autorizada o incumpla las condiciones de la autorización municipal, todo ello sin perjuicio de la pertinente sanción.

### Artículo 15. Señalización de vías limitadas a 30 km/h, glorietas y calles en las que se permita la marcha en sentido contrario

15.1. Sin perjuicio del criterio general establecido en el Capítulo II de esta ordenanza, la señalización de estos espacios será vertical y horizontal. Se instaurará en el inicio, el fin y a lo largo del trayecto, en lugares que ofrezcan una visibilidad adecuada.

15.2. Además de las señales recogidas en el Anexo I del Reglamento General de Circulación, las zonas habilitadas para la circulación ciclista podrán señalizarse mediante la correspondiente inscripción horizontal indicativa de ciclos y, adicionalmente, en calzada, mediante galones de separación tipo *sharrow*, cuyo fin será avisar a los usuarios de los vehículos a motor de la presencia de ciclistas y de la necesidad de respetar las distancias de seguridad entre vehículos, especialmente con las bicicletas.

15.3. Las glorietas situadas en itinerarios ciclistas prioritarios tendrán señalización vertical y horizontal, indicativa de que en el carril exterior se permite la circulación ciclista.

15.4. En las calles en las que se permita circular en bicicleta en sentido contrario, la señalización deberá ser vertical y horizontal, siendo claramente visible a la entrada de la calle para los vehículos que circulan en el sentido normal. Deberá señalizarse horizontalmente la franja por la que deberá circular la bicicleta, así como el sentido de la marcha.



## **Artículo 16. Señalización del paso para ciclistas**

16.1. Los pasos de peatones comprendidos en cruces de calzada de los itinerarios ciclistas prioritarios llevarán pintado a un lado, en la medida de lo posible, dos franjas longitudinales discontinuas separadas 50 cm (marca M-4.4), señalando la zona reservada para el paso de ciclistas. En el espacio comprendido en interior de estas dos franjas se pintará el anagrama de la bicicleta.

## **Artículo 17. Señalización en parques, jardines y sendas verdes**

17.1. En las zonas peatonales de parques y jardines se estará a lo establecido en el artículo 5, «Zonas de prioridad peatonal».

17.2. Las sendas ciclables se señalarán al menos mediante la correspondiente señal vertical S-33, al inicio y al fin, que indica la existencia de una vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, que discurre por espacios abiertos, parques y jardines.

## **Artículo 18. Alteración circunstancial de la ordenación del tráfico**

18.1. La ordenación del tráfico, incluido el ciclista, podrá alterarse por obras o acontecimientos señalados si se dispone expresamente. Esta alteración también podrá producirse cuando eventualmente y de manera justificada la Policía Local así lo decida.

## **Artículo 19. Señalización adicional**

19.1. En las intersecciones semaforizadas comprendidas en los itinerarios ciclistas prioritarios, el Ayuntamiento procurará adecuar una zona de parada para ciclistas situada entre la línea de detención y el paso de peatones.

19.2. Se pintarán «zonas de avance» en los cruces con mayor densidad de tráfico, así como en otros que el Ayuntamiento considere oportunos, al objeto de facilitar el inicio de la marcha a los ciclistas.

19.3. El Ayuntamiento podrá incorporar otras señales informativas o de precaución complementarias a las establecidas en esta ordenanza.

19.4 En pasos de peatones semaforizados, cuando los servicios municipales lo estimen oportuno, podrán incorporarse luces ámbar intermitentes para ciclistas que circulen por la calzada, pudiendo en este caso cruzar el paso de peatones sin esperar a la luz verde para vehículos a motor. A todos los efectos el ciclista deberá



respetar la prioridad de paso del peatón. En ningún caso se instalara esta señalización en aquellos pasos de intersecciones con otra calzada transversal o cuando la intensidad de paso peatonal pueda provocar conflictos entre estos y la bicicleta.

BORRADOR



## **CAPÍTULO V. INFRACCIONES Y SANCIONES**

### **Artículo 20. Inmovilización de bicicletas**

20.1. La Policía Local podrá inmovilizar una bicicleta cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de esta ordenanza, su uso pueda poner en riesgo la circulación, las personas o los bienes. Se considera que existe riesgo en el caso de que el ciclista se niegue a realizar las pruebas para detectar una posible intoxicación por consumo de alcohol o sustancias estupefacientes.

### **Artículo 21. Retirada de bicicletas**

21.1. La Policía Local podrá retirar bicicletas de la vía pública en los siguientes casos:

- a) Cuando, no estando aparcada en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, transcurran más de 72 horas desde que se acredite que está mal estacionada.
- b) Cuando haya indicios claros de que la bicicleta esté abandonada.
- c) Cuando, procediendo legalmente a su inmovilización, no hubiera ningún lugar cercano adecuado para ello.

21.2. La bicicleta será fotografiada antes de su retirada al depósito municipal, donde se hará una ficha para su posterior identificación y recuperación por parte del propietario.

21.3. Transcurridos 3 meses desde su retirada al depósito sin que el propietario se hubiera interesado por ella, el Ayuntamiento podrá entregar la bicicleta a alguna organización sin ánimo de lucro o proceder a su achatarramiento.

### **Artículo 22. Procedimiento sancionador**

22.1. Las infracciones contempladas en la presente ordenanza serán denunciadas directamente por la Policía Local. Seguirán el trámite administrativo de conformidad con lo dispuesto en la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y la reglamentación correspondiente en esta materia.

22.2. La tramitación del procedimiento sancionador será independiente de otros procedimientos que, en su caso, puedan iniciarse.



### **Artículo 23. Infracciones y sanciones**

23.1. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves, para lo que se tendrá en cuenta:

- a) La gravedad y trascendencia del hecho, debiendo incluirse en esta valoración la intencionalidad, el grado de voluntariedad del sujeto y el peligro real puesto de manifiesto, determinado por la intensidad de la circulación de vehículos o de personas, las características y las condiciones de la vía, las condiciones atmosféricas y de visibilidad o cualquier otra circunstancia análoga que evidencie un riesgo añadido y concreto.
- b) Los antecedentes del infractor cuando exista resolución sancionadora firme anterior al plazo de un año.
- c) El peligro potencial creado, derivado de la ejecución de cualquier maniobra que implique riesgo de por sí, independientemente de que se produzca o no daño real.

23.2. La circulación ciclista no está sujeta únicamente a la presente ordenanza, sino que también debe respetar otras. En caso de infringirlas, se sancionará en base a lo dispuesto en ellas.

23.3. Sin perjuicio de lo anterior, a continuación se establecen las infracciones a la presente ordenanza, extensivas a todos los ciclos autorizados a circular por cada zona, no solo a las bicicletas.

### **Artículo 24. Infracciones leves**

1. Circular en bicicleta por aceras y zonas no autorizadas cuando ello no cause situación de peligro.
2. Circular en bicicleta por zonas de prioridad peatonal autorizadas sin respetar la prioridad del peatón cuando ello no cause situación de peligro.
3. Circular en bicicleta por vías urbanas incumpliendo los requisitos de visibilidad preceptivos.
4. Circular en bicicleta sin alumbrado o elementos reflectantes reglamentarios por vías urbanas insuficientemente iluminadas.
5. Circular en bicicleta por una zona 30 sin respetar la prioridad del peatón.
6. Circular en bicicleta por el carril reservado al transporte público.
7. Aparcar la bicicleta en un sitio no autorizado.
8. Amarrar la bicicleta a árboles o arbustos de cualquier porte.
9. Circulación peatonal continuada por vías ciclistas, interrumpiendo el paso ciclista.

### **Artículo 25. Infracciones graves**

1. Los supuestos de infracciones leves, si en ellos se hubiera creado una clara situación de peligro.





2. Circular en bicicleta por vías interurbanas de noche y sin luces, sin reflectante o sin casco.
3. Circular en bicicleta en vías urbanas de dos o más carriles por sentido, por el carril central o el izquierdo, cuando se transite a una velocidad que entorpezca claramente el tráfico, salvo que se trate de una incursión puntual para realizar una maniobra de giro autorizado a la izquierda.
4. Modificar o alterar el contenido de las señales o colocar elementos sobre ellas que puedan inducir a confusión o reducir su visibilidad o eficacia.
5. Amarrar la bicicleta al mobiliario urbano causando desperfectos.
6. Circular en bicicleta en dirección contraria por vías abiertas al tráfico no autorizadas, creando una situación de peligro.

#### **Artículo 26. Infracciones muy graves**

1. Circular en bicicleta de manera temeraria por vías ciclistas, zonas de prioridad peatonal o calzadas.
2. Circular bajo los efectos del alcohol, drogas u otras sustancias estupefacientes.

#### **Artículo 27. Cuantía de las sanciones**

27.1. Las cuantías de las sanciones serán iguales a las establecidas en la *Ordenanza de Circulación del Excelentísimo Ayuntamiento de Santander* para las correspondientes categorías de infracción leve (96 €), grave (150 €) y muy grave (300 €).

27.2. El importe de las sanciones previstas podrá reducirse un 50 % sobre la cuantía estándar siempre que el pago se efectúe durante los 30 días naturales siguientes a aquel en el que se notifique la infracción.



## **CAPÍTULO VI. DISPOSICIONES ADICIONALES**

### **Disposición adicional primera: implantación de la señalización**

En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de la presente ordenanza, deberá ponerse en marcha la siguiente señalización conforme a lo dispuesto en el Capítulo IV:

- a) En los parques y jardines atravesados por itinerarios ciclistas prioritarios del PMCS.
- b) En las glorietas situadas en itinerarios ciclistas prioritarios del PMCS.
- c) En las zonas 30 que formen parte de los itinerarios prioritarios del PMCS.
- d) En los pasos de peatones situados en itinerarios ciclistas prioritarios del PMCS.

El plazo de 24 meses queda supeditado a la aprobación y al desarrollo del Plan de Movilidad Ciclista de Santander.

### **Disposición adicional segunda: entrada en vigor**

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

### **Disposición final**

Se autoriza a la Alcaldía, o al órgano en quien esta delegue, a dictar cuantas resoluciones e instrucciones resulten necesarias para la adecuada interpretación y aplicación de esta ordenanza.