

ANEXO NORMATIVO. Ordenanza municipal tipo

JUSTIFICACIÓN

El campo normativo es fundamental para que pueda fomentarse el uso de la bicicleta y, por ende, la movilidad sostenible. El antecedente normativo más inmediato para la regulación del tránsito de bicicletas es la propia legislación de tráfico (Ley y Reglamento correspondientes). Sin embargo, esta legislación está pensada para la regulación de la circulación interurbana de bicis en carreteras, como se ha visto en el apartado 4.8 del presente documento. Debido a ello, la simple traslación de estas disposiciones normativas a las zonas urbanas es frecuentemente insatisfactoria, algo que se traduce en problemas de incumplimiento y de desconexión con la escala de la infraestructura y la velocidad. Consecuentemente, es necesario realizar una normativa que regule la circulación de bicicletas en los ámbitos urbanos, así como la relación de éstas con otros medios de transporte, y siempre desde una perspectiva integral de fomento de la movilidad sostenible y teniendo en cuenta las especiales características del medio urbano, en cuanto a velocidad y disponibilidad de espacio.

La necesidad de proponer una ordenanza tipo radica en la necesidad de que, en la medida de lo posible, este tipo de ordenanzas sean homogéneas en la totalidad de la Isla de Tenerife para no crear inseguridad normativa para los ciudadanos al desplazarse en bicicleta entre los diferentes municipios.

Así, se incluyen en este apartado las cuestiones esenciales que podrían componer una ordenanza municipal tipo, cuyas disposiciones podrían, en todo caso, formar parte de una ordenanza más integral de movilidad sostenible, reparando en la necesidad de establecer un nuevo marco filosófico tendente a conseguir sistemas de movilidad más sostenibles y amables con el espacio público urbano **como espacio de estancia, juego, desplazamiento y comunicación.**

A este respecto es también imprescindible regular convenientemente el tránsito de peatones y su relación con respecto a otros medios de transporte, dotando al simple hecho de caminar para transportarse de la preponderancia de debe tener en el contexto de una movilidad más sostenible en el contexto del fomento de la movilidad activa (peatones y ciclistas).

En el documento estratégico: “Bases y estrategias para el fomento de la bicicleta” en el Isla de Tenerife, se incluía ya una propuesta de ordenanza municipal tipo. Así, el documento presente pretende actualizar dicha propuesta, en un ámbito noemativo sujeto a evolución constante, dada la importancia creciente de las medidas de fomento de la movilidad activa, como de la irrupción de nuevas máquinas de transporte de impulsión eléctrica.

ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS

ORDENANZA DE MOVILIDAD ACTIVA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El nuevo papel preponderante que se le ha otorgado al peatón y a la bicicleta como modos de transporte, además de la prioridad a favor de los vehículos de transporte público y la creciente demanda social de medidas que regulen y atenúen los efectos que pudieran derivarse de la implantación de las vías ciclistas, hacen necesario la elaboración de unas ordenanzas específicas que respondan al panorama actual de la movilidad en nuestras ciudades, al objeto de mejorar los niveles de sostenibilidad, en el contexto del fomento de los medios activos de transporte.

Las posibles fricciones que pudieran producirse entre usuarios de las vías ciclistas y peatones, justifican que desde el ámbito municipal se proceda a recoger en un único documento las disposiciones relativas a la circulación, estableciendo las normas y delimitando los derechos y obligaciones de ambos, y respecto a su interacción con otros medios de transporte.

En este texto legal se han recogido los aspectos fundamentales, algunos que se ha considerado debían ser resaltados y sobre todo las disposiciones que adaptan la legislación general a la realidad del municipio.

La mejora de la sostenibilidad de los sistemas de movilidad urbanos, a través del fomento de la movilidad activa, es el objetivo primordial de la presente ordenanza. Por lo tanto, todas las disposiciones encaminadas a favorecer el tránsito peatonal y en bicicleta en el municipio contenidas en ella se entienden en desarrollo favorable de estos medios de transporte con respecto a la legislación básica.

La ordenanza está dividida en V títulos:

- El título I, de carácter general, recoge el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza así como un capítulo dedicado a la señalización vial.
- El Título II dedicado a los peatones, resalta la prioridad de estos en la circulación urbana y recopila las normas sobre limitaciones a la circulación en zonas peatonalizadas.
- El Título III se refiere específicamente a las bicicletas, en atención al redescubrimiento de este modo de transporte y también a los potenciales o reales conflictos que su reintroducción pudiera generar. Se regula la circulación de bicicletas en calzada, en las vías específicas para ciclistas y en las zonas de prioridad peatonal. También se contempla la creación de un registro de bicicletas de carácter voluntario con el objetivo de disuadir los robos de este tipo de vehículos.

- El Título IV se regula la circulación, parada y estacionamiento sobre áreas peatonales y vías ciclistas. Se establece asimismo la obligación de obtener permiso para ocupar puntualmente o excepcionalmente las zonas de uso exclusivo peatonal y/o ciclista.

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES.

CAPÍTULO I. OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y CONCEPTOS.

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 peatones y ciclistas en las vías urbanas de (...) y la concreción para este municipio de lo establecido en la normativa vigente en materia de tráfico, circulación de peatones y bicicletas y seguridad vial que resulta de plena aplicación en todas aquellas cuestiones no reguladas específicamente por la presente norma.

A tal efecto, la Ordenanza regula:

- a. Las normas de circulación para las bicicletas y peatones en las vías ciclistas y zonas peatonales, así como todo tipo de vehículos o dispositivos susceptibles, o no, de circular por dichas vías y zonas.
- b. Los criterios de señalización de las vías de utilización general y las específicas para áreas peatonales y de circulación de bicicletas.
- c. Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas y las sanciones aplicables a las mismas¹.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Los preceptos de esta ordenanza serán aplicables en todo el término municipal de (...) 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.

A los efectos de esta ordenanza, los conceptos básicos sobre vehículos, vías públicas y sus usuarios, se entenderán utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en el Anexo al presente texto.

¹ Se considera de suma importancia establecer un elenco de infracciones a tener en cuenta y una cuantía adecuada al peligro o riesgo que tanto el peatón como la bicicleta provocan en el ámbito urbano. No obstante, en este documento no se ha incluido una propuesta concreta al respecto, siendo el propio municipio el indicado para acometer este tipo de decisiones.

Artículo 4. Órganos competentes

Es competencia del Ayuntamiento Pleno la ordenación general de la circulación de peatones y ciclistas en el municipio de (...) vinculada a la aprobación de los planes urbanísticos, planes de ordenación de la circulación así como la aprobación de disposiciones de carácter general en la materia.

Compete a la Junta de Gobierno, sin perjuicio de la estructura de delegación de sus atribuciones vigente en cada momento, o, en su caso, al Alcalde, la aprobación de cuantas medidas de ordenación sean precisas para el normal y adecuado desarrollo de la circulación en ejecución de los acuerdos plenarios, y, en su caso, las que puntualmente deban acometerse en defecto de ordenación general aprobada por el Pleno.

En caso de urgencia, la Junta de Gobierno Local podrá adoptar medidas de ordenación de carácter general, que deberán ser ratificadas por el Ayuntamiento Pleno.

CAPÍTULO II. DE LA SEÑALIZACIÓN DE LAS VÍAS

Artículo 5.

El órgano municipal competente ordenará la colocación, retirada y sustitución de las señales que en cada caso proceda. Los particulares en ningún caso podrán colocar señales de circulación.

Las personas usuarias de las vías objeto de esta Ordenanza están obligadas a obedecer las señales de circulación y a adaptar su comportamiento al mensaje de las señales reglamentarias existentes en las vías por las que circulan o transitan.

Artículo 6.

Las señales preceptivas instaladas en las entradas de la ciudad, individualmente o agrupadas en carteles, regirán para todo el término municipal, salvo señalización específica para un tramo de calle.

Las señales instaladas en las entradas de las zonas de prioridad peatonal y demás áreas de circulación restringida o de estacionamiento limitado rigen, en general o salvo excepción expresamente señalizada, para la totalidad del viario interior del perímetro.

Artículo 7.

La instalación por particulares de señales informativas requerirá siempre de autorización municipal, que será otorgada cuando concurren motivos de interés público.

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

Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o al lado de éstas, placas, carteles, marquesinas, anuncios, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a las personas usuarias de la vía o distraer su atención.

Artículo 8.

El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales es el siguiente:

1. Señales y órdenes de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.
2. Señalización circunstancial que modifique el régimen de utilización normal de la vía pública.
3. Semáforos.
4. Señales verticales de circulación.
5. Marcas Viales.

En el supuesto de que las prescripciones indicadas por diferentes señales entren en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se refiere el párrafo anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo.

Artículo 9.

Los pasos para peatones con semáforos se señalarán horizontalmente con dos rayas blancas discontinuas antideslizantes de 50 centímetros de ancho cada una, dispuestas perpendicularmente al eje de la calzada, dependiendo su separación de las características de la calle y de su intensidad de uso, y con una línea de detención continua de 40 centímetros de ancho separada a tres metros de la primera línea discontinua. Mediante acuerdo o resolución del órgano competente se podrán establecer pasos de peatones semaforizados con señalización horizontal de bandas blancas continuas antideslizantes.

Los pasos no semaforizados se señalarán horizontalmente mediante una serie de rayas blancas de 50 centímetros cada una, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada, formando un conjunto transversal a ésta. Se empleará pintura antideslizante.

Esta señalización se completará con otras señales verticales "P-20" y "S-13", siempre y cuando la anchura, características e intensidad de uso del vial lo permitan.

Artículo 10.

Por razones de seguridad de tráfico y de tránsito peatonal, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad. En todo caso, se atenderá a la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las áreas residenciales, donde la prioridad será que la acera sea física y formalmente continua en las intersecciones con la calzada. En este caso, el tráfico

motorizado estará obligado a respetar la prioridad peatonal pertinente en su cruce con las aceras.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos destinados a calmar el tráfico, y que así contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de vehículos a motor o bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal, en calles residenciales o en calles cuya velocidad sea igual o inferior a 30 km/h.

Igualmente, y por las mismas razones, podrán ser instaladas en la calzada bandas debidamente señalizadas con el fin de obligar a la reducción de velocidad de los vehículos, o cualesquiera otros dispositivos o elementos destinados a la reducción de la velocidad de los mismos, al objeto de incrementar los niveles de seguridad de los peatones y los ciclistas o salvaguardar la seguridad y la calidad de las zonas de estancia.

Artículo 11.

Las vías ciclistas tendrán una señalización específica vertical y horizontal. Las señales horizontales indican el sentido de circulación, advierten de la proximidad de un paso de peatones, de un semáforo o una intersección. Las verticales regulan los espacios compartidos con peatones, las paradas obligatorias con semáforos en los cruces y advierten a los conductores de vehículos a motor de la presencia o incorporación de ciclistas en los dos sentidos de circulación. Además de estas señales podrán incorporarse otras informativas o de precaución complementarias a las existentes.

Artículo 12.

Estará autorizada la implantación de dispositivos y/o señalización específica 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, como los siguientes:

- Vías ciclistas en dirección opuesta a la del tráfico motorizado;
- Zonas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas.
- Señalización vertical y horizontal indicativa de ciclo vía o de vía de circulación ciclista prioritaria.

TÍTULO II. DE LOS PEATONES

CAPÍTULO I. DEL TRÁNSITO PEATONAL

Artículo 13.

Los peatones circularán por las aceras, paseos y zonas peatonales debidamente señalizadas, así como en calles residenciales declaradas expresamente. Atravesarán las calzadas y las vías ciclistas, en condiciones de prioridad, por los pasos señalizados. No obstante, los peatones podrán atravesar la calzada y las vías ciclistas, sin prioridad de paso, fuera de las zonas señalizadas, para lo cual deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

CAPÍTULO II. DE LAS ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL

Artículo 14.

El órgano municipal competente podrá establecer zonas de prioridad peatonal, en las que se restringirá total o parcialmente la circulación y el estacionamiento de vehículos, determinando las condiciones concretas en que deberá desarrollarse la circulación en el área afectada.

Artículo 15.

Las zonas de prioridad peatonal se señalarán a la entrada y a la salida, sin perjuicio de los elementos móviles que se puedan colocar para impedir o controlar los accesos de vehículos.

Artículo 16.

La prohibición de circulación y estacionamiento en las zonas de prioridad peatonal podrá establecerse con carácter permanente, o referirse únicamente a unas determinadas horas del día o a unos determinados días y podrá afectar a todas o solamente a algunas de las vías de la zona delimitada, pudiendo también limitarse el vehículo por dimensión o por tipo.

Artículo 17.

Las limitaciones de circulación que se establezcan en las zonas de prioridad peatonal no afectarán a los siguientes vehículos:

- A los del servicio de extinción de incendios, fuerzas y cuerpos de seguridad y ambulancias que se hallen prestando servicio. Los vehículos que presten otros servicios públicos requerirán autorización municipal.
- A los que trasladan personas enfermas con domicilio o atención dentro de la zona.
- A los que trasladan a las personas alojadas en los establecimientos hoteleros situados dentro de la zona. En este supuesto se permitirá la parada por el tiempo estrictamente necesario para acceso y bajada de viajeros y carga o descarga de equipajes, que no podrá sobrepasar los diez minutos.
- A los que accedan o salgan de garajes y estacionamientos autorizados.

- A los que sean conducidos por personas con movilidad reducida o transporten a personas con movilidad reducida y se dirijan al interior o salgan de la zona. En este supuesto, se permitirá la parada del vehículo por el tiempo estrictamente necesario para satisfacer la causa que haya motivado la entrada en la zona de prioridad peatonal.
- A los que cuenten con autorización municipal expresa.

Artículo 18.

Al transitar por las zonas de prioridad peatonal, los vehículos relacionados en el Artículo anterior deberán adecuar su velocidad a la de los peatones, no pudiendo superar la velocidad máxima de 15 km/h.

Artículo 19.

Las personas podrán circular con patines y bicicletas por estas zonas en las condiciones indicadas en los Artículos 26 y 27 del Título III de esta Ordenanza. En su tránsito, las bicicletas y los patines disfrutarán de prioridad sobre el resto de vehículos, pero no sobre los peatones.

CAPÍTULO III: DEL TRÁNSITO CON PATINES Y MONOPATINES

Artículo 20.

Los patines sin motor o aparatos similares sin motor transitarán únicamente por las aceras, zonas de prioridad peatonal y ciclista, incluyendo calles declaradas como residenciales, y vías ciclistas, así como circular por las calzadas en las mismas condiciones establecidas para las bicicletas. En su tránsito por zonas peatonales o de prioridad peatonal, los patinadores deberán acomodar su marcha a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro. En ningún caso tendrán prioridad respecto de los peatones.

TÍTULO III. DE LAS BICICLETAS

CAPÍTULO I: DE LA CIRCULACIÓN Y USO DE BICICLETAS

Artículo 22.

Las bicicletas circularán con preferencia por las vías ciclistas, resto de vías e itinerarios señalizados y ciclocalles, sin perjuicio de que les esté permitido circular, como cualquier vehículo, por la calzada ordinaria. En el supuesto de no existir tales infraestructuras ciclistas, las bicicletas circularán por la calzada.

Cuando las bicicletas circulen por la calzada, habrán de circular por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central de este. Podrán igualmente circular por el carril izquierdo cuando las peculiaridades de la vía no permitan hacerlo por el carril de la derecha o por tener que girar a la izquierda. De existir carriles reservados a otros vehículos, y no existir carril bus-bici, circularán por el carril contiguo al reservado en las mismas condiciones. Los adelantamientos a bicicletas por parte de vehículos motorizados se realizarán siempre habilitando un espacio, entre este y la bicicleta, de, al menos, metro y medio de longitud.

Se podrán designar ciclocalles, que serán debidamente señalizadas tanto horizontal como verticalmente, en las cuáles la bicicleta gozará de prioridad en la calzada. En estas ciclocalles, los vehículos motorizados deberán respetar la prioridad de las bicicletas y, por lo tanto, adaptar su velocidad a la circulación de las mismas.

Artículo 23.

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.

Artículo 24.

El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el documento “Bases y Estrategias para el desarrollo insular de la bicicleta”, respetando en todo momento los principios de continuidad, conectividad, homogeneidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Cualquier tipo de intervención, derivadas de actuaciones, tanto públicas como privadas, que pueda afectar a alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa, vendrá obligada a reponer aquellas a su ser y estado originario una vez finalizada.

Artículo 25.

Las bicicletas deberán disponer de timbre y luces o reflectantes previstos en la legislación vigente. Asimismo podrán estar dotadas de elementos accesorios adecuados para el transporte diurno y nocturno de personas y de carga tales como sillas acopladas, espacios y cajones de carga, remolques, semirremolques y resto de dispositivos debidamente homologados, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen.

Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque o portar carga en elementos propios de la bicicletas destinadas a ello, tanto de día como de noche, para el transporte de objetos o mercancías y de personas, en dispositivos homologados.

Además, cuando el conductor sea mayor de edad, podrá transportar personas en sillas acopladas a las bicicletas, debidamente homologadas y con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen.

Asimismo, se autoriza el uso de bicicletas de carga, cuyo diseño esté específicamente diseñado a tal efecto y siempre y cuando posean las homologaciones pertinentes.

Artículo 26.

Las vías ciclistas solamente podrán ser utilizadas para la circulación de bicicletas, patines, monopatines, bicicletas de carga, triciclos, bicicletas y triciclos de pedaleo eléctricamente asistido, siempre y cuando su anchura no supere los 130 cm. Se permitirán, igualmente, los

dispositivos destinados al desplazamiento de personas con movilidad reducida, tales como sillas de ruedas de tracción mecánica, eléctrica autopropulsada o asistida por otra persona.

La circulación en bicicleta en las vías ciclistas deberá realizarse dentro de las bandas señalizadas, si las hubiere, manteniendo una velocidad moderada, con un máximo que se establece en 30 km/h, sin perjuicio de mantener la debida precaución y cuidado durante la circulación.

Se prohíbe la circulación por vías ciclistas de todos aquellos dispositivos motorizados con motores de potencia nominal superior a 250 w. Los dispositivos cuya potencia sea inferior a este límite podrán circular por las vías ciclistas y, en el resto del medio urbano, en las mismas condiciones que las bicicletas, previa autorización por parte de la Delegación Municipal que ostente las competencias en materia de movilidad urbana, que deberá cerciorarse de que estos dispositivos cumplen con esta limitación de potencia.

Artículo 27.

La circulación en bicicleta por los itinerarios marcados en las aceras o con señalización vertical y resto de zonas peatonales deberá realizarse dentro de las bandas señalizadas, si las hubiere, manteniendo una velocidad máxima de 15 Km/h y respetando en todo caso la prioridad de paso de los peatones. Los ciclistas, asimismo, vendrán obligados a mantener una distancia de al menos un metro en las maniobras de adelantamiento o cruce con peatones y a no realizar maniobras bruscas que pongan en peligro su integridad física.

En las zonas y calles peatonales saturadas, podrá fijarse una prohibición de circulación de bicicletas, bien de manera permanente o en horario previamente establecido. Esta circunstancia deberá estar debidamente señalizada.

Artículo 28.

Excepto en momentos de aglomeración, se permite la circulación en bicicleta por los parques públicos, áreas peatonales y paseos, así como aceras de más de 3 metros de anchura en los que no exista vía ciclista siempre que se adecue la velocidad a la de los viandantes, sin sobrepasar nunca los 15 Km/h, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones. Se permite la circulación en bicicleta por la acera a los niños menores de 12 años y siempre que no se sobrepasen los 15 km/h.

Artículo 29.

Con carácter excepcional, y en viales de un solo sentido de circulación motorizada, el Ayuntamiento podrá permitir, debidamente señalizada con señales de exceptuación, la posibilidad de circulación en ambos sentidos de las bicicletas, si bien éstas no gozarán de prioridad cuando circulen en sentido contrario al tráfico motorizado, por lo que deberán extremar la precaución.

Artículo 30.

Las infraestructuras específicamente diseñadas para el aparcamiento de bicicletas en las vías urbanas serán de su uso exclusivo. Las bicicletas podrán ser amarradas a árboles o elementos del mobiliario urbano siempre que con ello no se perjudique la salud del árbol, no se vea alterado la función de la señalización, ni se entorpezca el tránsito de vehículos o peatones.

Artículo 31.

Tendrán la consideración de bicicletas abandonadas, a los efectos de su retirada por los correspondientes servicios municipales, aquellos ciclos presentes en la vía pública que, transcurridos 15 días desde la colocación del preceptivo aviso de retirada, no sean recogidos o movidos del lugar por sus titulares.

Artículo 32.

Quedará prohibida la parada y estacionamiento de vehículos no autorizados en vías ciclistas, pasos para ciclistas y resto de infraestructuras específicas para ciclos bajo sanción de multa que se fijará reglamentariamente.

Artículo 33

Las ocupaciones temporales de las vías ciclistas debido a obras públicas o privadas deberán contar con su correspondiente autorización administrativa y realizarse de la forma en que se generen los mínimos conflictos posibles a los usuarios. El incumplimiento de este apartado dará lugar a la suspensión inmediata de la obra y obligación de reparación de la zona al estado anterior a su comienzo, así como a la sanción mediante una multa definida reglamentariamente.

CAPÍTULO II: DEL REGISTRO DE BICICLETAS

Artículo 34.

El Ayuntamiento creará un Registro de Bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de extender un documento fehaciente de propiedad, para así evitar los robos o extravíos de las mismas y facilitar su localización. En el mismo podrán ser registradas las bicicletas que dispongan de número de serie.

Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de catorce años, aportando los siguientes datos:

- 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 de la bicicleta.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de catorce años, la inscripción se realizará a nombre de sus progenitores o tutores legales.

Al inscribir el vehículo en el Registro, su titular podrá hacer constar si dispone de aseguramiento voluntario.

Mediante acuerdo o resolución del órgano competente, se establecerán las instrucciones para el funcionamiento del registro.

TITULO IV. DE LA CIRCULACIÓN, PARADA, ESTACIONAMIENTO Y ACTUACIONES PUNTUALES EN ÁREAS PEATONALES Y VIAS CICLISTAS

Artículo 35. De la circulación

Los vehículos motorizados no podrán circular por aceras, zonas exclusivas de peatones, vías ciclistas o los mencionados carriles reservados.

Artículo 36.

En las calles sin aceras, calles al mismo nivel, en las zonas de prioridad peatonal y en las de gran afluencia de peatones, todos los vehículos circularán a una velocidad máxima de 15 km/h, adoptando las precauciones necesarias. En estas calles, los conductores deben conceder prioridad a los peatones y los ciclistas. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares indicados por señales o por marcas.

Artículo 37. De la parada

Queda prohibida la parada de vehículos a motor:

- En zonas donde se entorpezca la circulación de personas o ciclistas.
- Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso de personas a un inmueble.
- Sobre las aceras, paseos, zonas peatonales y jardines.
- En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones.
- En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano o en los reservados para las bicicletas.
- En los rebajes de acera para el paso de discapacitados físicos y peatones.

Artículo 38. Del estacionamiento

Los vehículos motorizados no están autorizados a estacionar sobre la acera, vías ciclistas, pasos para peatones y para bicicletas y paradas de transporte público.

Las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en las parrillas habilitadas al efecto. En caso de que estos no existieran, o se encontraran todas las plazas ocupadas, podrán estacionarse en otros lugares, siempre que no obstaculicen el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos y en ningún caso podrán sus usuarios sujetarlas a elementos del mobiliario urbano sobre los que puedan causar desperfectos o impedir su normal uso.

Artículo 39. De Actuaciones puntuales

La ocupación de acera, zona peatonal, vía ciclista, carril de circulación o banda de aparcamiento, para la realización de obras, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o de cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional

en las vías objeto de esta Ordenanza necesitará la autorización previa del Ayuntamiento y se regirá por lo dispuesto en las normas municipales y en la autorización, que contendrá las condiciones particulares a que deberá ajustarse el desarrollo de la ocupación autorizada, de obligado cumplimiento para la persona titular de la autorización.