

Bizikleroak considera que lo que Vitoria-Gasteiz necesita no es una ordenanza nueva sino hacer cumplir la existente, como llevamos solicitando desde hace años, actualizando aquellos aspectos necesarios como por ejemplo la regulación de los VMP y la proporcionalidad de las sanciones. Así mismo se necesita reducir la velocidad en toda la ciudad e implementar las infraestructuras ciclistas necesarias para una circulación segura por la calzada.

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA NUEVA ORDENANZA

Lo primero de todo debemos recordar que la actualización de la ordenanza es una acción recogida en **un Avance de un Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público PMSEP** que está sin aprobar y cuyo proceso participativo (exigido por Ley previa a aprobación definitiva) está sin finalizar.

En dicho **Avance del PMSEP** la Actualización de la Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad es la **Acción 54** y propone que en ésta deberá recoger lo siguiente:

- Revisar la actual regulación de la bicicleta y proponer, si se ve necesario, una ordenanza específica para ese tipo de vehículos.
- Incluir la ordenación de los nuevos vehículos de movilidad personal.
- Introducir los principios y criterios del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP).

Plazo de ejecución < 2 años

Respecto a esta acción 54, llama la atención que lejos de ver necesaria una ordenanza específica para la bicicleta, la nueva ordenanza ha eliminado el capítulo que en la ordenanza de 2014 estaba dedicado a las bicicletas, complicando el conocimiento de las obligaciones para estos vehículos que se encuentran dispersas por distintos capítulos.

Sorprende el tercer punto ya que los principios y criterios del PMSEP ya están recogidos en la ordenanza vigente de 2014. La nueva ordenanza introduce unos principios distintos que priorizan el Transporte público sobre la bicicleta cambiando la jerarquía de la pirámide de movilidad sostenible, consensuada mundialmente, que no son los del Pacto ciudadano de 2007, único pacto existente hasta la fecha.

En este avance del Plan también se recoge la actuación **LA.09_24**. Redefinición y desarrollo de la red básica de movilidad ciclista.

La Intervención 1 (de 4 intervenciones propuestas) es la **Ejecución de las conexiones pendientes de la red básica de movilidad ciclista**.

- Se propone ampliar la red básica a fin de mejorar la conectividad de la red existente entre las distintas áreas residenciales, industriales y principales equipamientos generadores de movilidad.
- Reforzar la conexión con el área industrial de Jundiz.
- La red principal de bicicleta circulará siempre que sea posible por la red básica de circulación de vehículo privado.

Plazo de ejecución < 5 años

Este plazo de ejecución quiere decir que todavía falta mucha red ciclista por hacer en la ciudad de VG y que es necesaria para que las bicicletas y VMP puedan circular con seguridad.

Recordemos de nuevo que este avance del PMSEP está sin aprobar y que tampoco están aprobados los principios rectores que dieron lugar a ese nuevo plan. Los únicos principios rectores aprobados son los del pacto ciudadano por la movilidad sostenible firmado por la ciudadanía y por los grupos políticos en el año 2007.

Entre 2015 y 2018 el gobierno municipal intentó establecer unos nuevos principios rectores principalmente para cambiar la jerarquía en la pirámide de la movilidad sostenible anteponiendo el transporte público a la bicicleta, lo que fue debatido en el Foro de movilidad. Estos nuevos principios no se llegaron a aprobar, ni tan siquiera hubo una votación y mucho menos una nueva firma de un nuevo pacto. Por lo tanto, **el único pacto ciudadano por la movilidad sostenible existente es el de 2007 que establece la jerarquía mundialmente admitida: peatón, bici, transporte público, transporte individual motorizado.** Y por lo tanto, todo el Avance del nuevo plan debería ser corregido en este sentido ya que se basa en una premisa falsa, aunque como muchas de las actuaciones ya están ejecutadas o casi (tranvía al Sur, a Salburua, BEI, Rotonda de Esmaltaciones, Desdoblamiento de Iturritxu, etc) ya es demasiado tarde.

En cuanto a la nueva ordenanza llama la atención que la exposición de motivos esté dirigida principalmente en el sentido de incidir en esta premisa falsa que es la de anteponer el transporte público a la bicicleta, basada en un pacto ciudadano inexistente. **La ordenanza vigente de 2014 establece a la bicicleta como vehículo preferente lo que esta nueva ordenanza pretende descartar.**

Una nueva ordenanza sería necesaria si la vigente no fuera funcional, lo que no queda demostrado en la exposición de motivos. El problema con respecto a la circulación de las bicicletas, es que la ordenanza vigente no se ha hecho cumplir y los datos del análisis del comportamiento realizado por el Observatorio de la bicicleta, lo demuestran.

- En **2014 la circulación de forma incorrecta** de ciclistas (sumando aceras, carril bus, sentido contrario al reglamentario) **era del 37,7%**. En **2019 la circulación incorrecta era del 40,1%**.
- En **2014 la circulación de ciclistas por aceras de menos de 3 m era del 27,8%**, en **2019 esta circulación era del 34,5%**. (causas varias como ocupación de vías ciclistas por vehículos estacionados como en la calle Gorbea o vías ciclistas inexistentes como en la calle Reyes católicos.
- Según una encuesta a 832 personas usuarias de la bicicleta en Gasteiz realizada por el Observatorio de la bicicleta en 2018, **tan sólo el 34% dice conocer la ordenanza y un 54% sólo en parte.** Por otro lado, **solamente el 16% reconoce respetar las normas siempre.**

En cuanto a la situación en las calzadas:

En el municipio de VG, en 2014 (año de la actual ordenanza) se produjeron 4.150 colisiones y 148 atropellos y en 2019 se produjeron 4.588 y 178 atropellos, lo que supone **un aumento del 10,5% en colisiones y un 21% en el número de atropellos.** En estos **6 años se han producido 8 fallecimientos por accidentes varios.**

Con estas cifras, la actualización de la ordenanza debería perseguir un objetivo principal **como es Cero víctimas y Cero accidentes** y para ello es de vital importancia garantizar la seguridad de los más vulnerables: peatones y ciclistas (a los que ahora hay que sumar los VMP), lo que difícilmente se puede conseguir en calzadas en las que no se indica la limitación de velocidad o con limitación de velocidad no adecuada.

Recordemos algunos puntos destacables del diagnóstico del Plan de seguridad vial 2018-2023:

- Entre el 2016 y el 2017 ha habido un preocupante aumento en la cifra de heridos graves (un aumento del 114%).
- La infracción a la norma y la distracción son la principal causa de accidentes con heridos
- En la mayoría de los atropellos (89%) no ha habido infracción ninguna por parte del peatón. por lo que se hace necesario el trabajo de seguridad vial y el control preventivo de los comportamientos de riesgo, centrado en los conductores.
- A pesar de la creciente preocupación por parte de los peatones de la invasión de su espacio por parte de las bicicletas, los accidentes entre ciclistas y peatones representan un 10.4%.
- El 75% de los ciclistas implicados en los accidentes analizados durante el periodo 2013-2017 no cometieron ninguna infracción que provocara el accidente.

- Uno de los factores principales asociado a los accidentes y muy vinculado a la gravedad de los mismos es la velocidad. **El exceso de velocidad es un tipo de infracción importante debido al nivel de riesgo que implica**, por lo que su control debe seguir siendo una herramienta fundamental dentro del control de infracciones.
- La falta de respeto delante de semáforos o señales de stop o ceda el paso, el exceso de velocidad, el consumo de alcohol, los giros prohibidos y los adelantamientos indebido son infracciones que generan situaciones de riesgo claras y que se relacionan muy directamente con los accidentes con víctimas. **Mantener una buena política sancionadora frente a estos comportamientos es parte fundamental en las políticas de prevención de siniestros.** Es interesante en este sentido, intentar revertir esta situación, y procurar en el futuro que el número de sanciones en movimiento sea superior a las sanciones en estático.

Por otro lado, debemos señalar que **una mejora que había introducido la ordenanza de 2014, en esta nueva ha sido eliminada**, lo que complica el conocimiento de la norma. La de **2014** se organiza por capítulos para los distintos tipos de vehículos, así **hay un capítulo dedicado a bicicletas** que recoge todas las normas que atañen a este vehículo, sin embargo, en la nueva ordenanza, esto desaparece lo que complica mucho el conocimiento de las normas ya que obliga a leer la ordenanza completa e ir buscando los artículos referidos a la bici.

Y Recordamos lo que Bizikleteroak aportó en las consultas previas de la tramitación de esta ordenanza en 2019:

URGE ADOPTAR MEDIDAS PREVIAS

Para una circulación segura de bicicletas por calzadas y vías ciclistas de distintas tipologías se deben tomar las siguientes medidas con carácter de URGENCIA:

- Señalizar adecuadamente las calles 30 y 20, o declarar toda la ciudad 30 y señalar las excepciones
- Informar convenientemente sobre las características y prioridades de **Zonas 30**, diferenciándolas de las **calles 30**.
- Que tal y como fue aprobado por unanimidad en el pleno del 21 de diciembre de 2018 se aumente el número de **Zonas 30** en todos los barrios de la ciudad hasta cubrir al menos un 50% de sus calles.
- Carriles bici segregados en ambos sentidos de circulación y en ambos lados, en calzadas con velocidad 50.
- Señalización vertical de todos los pasos ciclistas.
- Sustitución de las aceras bici por carriles, pistas bici o calmado de tráfico, según características de las calzadas.

En cuanto al análisis del contenido del preámbulo o exposición de motivos y a los distintos capítulos y artículos hemos, pueden verse en color ROJO, los comentarios y/o añadidos que hemos considerado oportunos:

ORDENANZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE VITORIA-GASTEIZ

La Carta Europea de la Autonomía Local señala en su artículo 4, número 4, que las competencias encomendadas a las Entidades Locales deberán ser normalmente plenas y completas y no pueden ser puestas en tela de juicio ni limitadas por otra autoridad central o regional dentro del ámbito de la Ley.

El artículo 137 de la Constitución española de 1978 señala que los Municipios, al igual que los demás Entes en que el Estado se organiza territorialmente, gozan de autonomía para la gestión de sus respectivos intereses. Esta garantía constitucional de la autonomía local la reitera el artículo 140.

Por tanto, las Entidades Locales gozan en nuestro país de autonomía para la gestión de los intereses que le son propios, así el artículo 25.2 g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local dispone que la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas así como el transporte público de personas viajeras, serán competencia de dichas Entidades, las cuales, la ejercerán dentro del límite establecido por la legislación del Estado y la de las Comunidades Autónomas.

La Ley 2/2016, de 7 de abril, de Instituciones Locales de Euskadi tiene por objeto el desarrollo de la autonomía local en las entidades locales de la Comunidad Autónoma de Euskadi, de acuerdo con la Carta Europea de Autonomía Local, salvaguardando y garantizando el pleno ejercicio de esa autonomía. Para ello esa Ley reconoce y dota al nivel local de gobierno de una serie de competencias que le aseguren el ejercicio de un poder político propio y hagan viable una prestación de servicios de calidad a la ciudadanía mediante un gobierno abierto, transparente y participativo. Es la Disposición Adicional primera de esta Ley 2/2016 la que regula la potestad normativa local y su artículo 17.1 establece las competencias propias que los municipios pueden ejercer, figurando en los apartados 4) y 32) la ordenación y gestión de la policía local, ordenación del tráfico, seguridad vial, estacionamiento de vehículos y colaboración en la seguridad ciudadana, así como la ordenación, gestión, disciplina y promoción en vías urbanas de su titularidad de la movilidad y accesibilidad de personas, vehículos, sean o no a motor, y animales, y del transporte de personas y mercancías, para lo que podrán fijar los medios materiales, técnicos y humanos que consideren necesario.

Por otro lado, 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, establece en su artículo 7 que corresponde a los municipios competencias sobre las materias que aquí se regulan.

También de conformidad con esta Ley, artículo 7b, el municipio es competente para la regulación, mediante una Ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todas las personas usuarias con la necesaria fluidez del tráfico rodado y el uso peatonal de las calles, siempre dentro del marco de las disposiciones legales vigentes sobre estas materias.

En cuanto a la normativa sectorial autonómica y estatal de aplicación, se ha tenido en consideración lo dispuesto en la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres, de 30 de julio, y en el Real Decreto 1211/1990, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, de 28 de septiembre.

Finalmente, el artículo 93.1 del Reglamento General de Circulación aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, dispone que el régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por Ordenanza municipal y podrán adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no se halle provisto de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida hasta que se logre la identificación de la persona que lo conducía.

- II -

En el contexto de su compromiso con el desarrollo sostenible y con la preservación de la convivencia y la calidad de vida en la ciudad y en las Entidades Locales Menores, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz está impulsando un Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP), a partir **del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible**, cuyos objetivos son:

El único pacto ciudadano vigente es el de 2007 con los objetivos que pueden verse en el enlace <https://www.vitoria-gasteiz.org/docs/wb021/contenidosEstaticos/adjuntos/es/00/05/5.pdf>

- Consolidar a Vitoria-Gasteiz como una **Superciudad Europea**, (**¿qué es una superciudad europea?. Se tendrá que definir en el apartado de definiciones**) referente en movilidad sostenible y segura, integrando los conceptos del urbanismo ecosistémico en el nuevo modelo funcional de planificación urbana basado en el desarrollo de "supermanzanas", facilitando la racionalización y el uso sostenible e inteligente de todos los modos de transporte y dando prioridad al espacio público.
- Garantizar la convivencia entre los diferentes modos de desplazamiento y priorizar la movilidad activa y colectiva sobre las soluciones individuales, estableciendo una nueva jerarquía de prioridades donde la persona que camine se encuentre en primer lugar, seguido del transporte público, la bicicleta y el vehículo privado. **Esto vulnera los principios del pacto de 2007 que dice que se priorice los modos lentos y no motorizados en los desplazamientos cortos y medios y en los demás se prioricen los modos colectivos sobre los individuales**
- Consolidar los desplazamientos a pie, fomentando el concepto de "ciudad que camina" como un factor de calidad de vida urbana y situando a la persona que camina **como actriz** principal en las políticas de movilidad y habitabilidad. **Actriz es una persona que interpreta un papel. la palabra adecuada en este contexto sería actora**
- Fomentar el uso del transporte público urbano sostenible y colectivo, trabajando por alcanzar una mayor cobertura poblacional y accesibilidad en la red de transporte público.
- Crear una ciudad segura y cómoda para la bicicleta, incidiendo por un lado en la mejora de las infraestructuras ciclistas y por otro en programas de comunicación, sensibilización y otras acciones que alcancen una ciudad en la que sea posible un estilo de vida no dependiente del automóvil privado.
- Orientar la movilidad en automóvil a través de una red de vías principales, disuadiéndole de la invasión de espacios fuera de esta red principal a través de la nueva configuración urbana en base al desarrollo de supermanzanas y la recuperación de espacios que se preservan para la convivencia y la expresión social. Un modelo de movilidad que apoya el uso del vehículo privado de forma racional, ajustando el espacio público utilizado de acuerdo a su uso sostenible. **Las supermanzanas como tal no figuran en el pacto ciudadano, figuran en un plan de movilidad que está sin aprobar**
- Lograr un modelo de movilidad que contribuya de forma más eficiente al dinamismo económico de Vitoria-Gasteiz, al mantenimiento del atractivo comercial de sus calles, y que combine la recuperación del espacio público con la revitalización del comercio, el desarrollo de los servicios y el aumento del atractivo turístico.

En resumen, o se describen los objetivos o principios del único pacto existente, el de 2007, o mejor no se menciona dicho pacto. Si el motivo de elaborar esta nueva ordenanza se basa en un pacto inexistente, la totalidad de la ordenanza estaría desacreditada.

Insistimos en que la exposición de motivos debería reflejar la necesidad de una ordenanza nueva demostrando que la vigente no es funcional.

Y dado el elevado número de accidentes el objetivo principal de una ordenanza debería ser el de reducir al máximo dicho número lo que debería reflejarse en la exposición de motivos y en el articulado.

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz ha apostado por un modelo de movilidad que no amenace la salud ni la seguridad de las personas, no ponga en riesgo la calidad del aire y el medio ambiente, no interfiera en la calidad de vida en la ciudad y garantice el dinamismo económico de la ciudad.

En el ámbito del transporte público colectivo, además de modernizarse el sistema tradicional de autobuses urbanos gestionados a través de la empresa municipal Transportes Urbanos de Vitoria, S.A. (en adelante TUVISA), se está realizando un enorme esfuerzo en el impulso de modos de transporte eléctricos en el transporte público, como son: el tranvía, cuya red se ha ampliado hasta la Universidad, se está haciendo hacia Salburua y se tantean esbozos para su extensión hacia Zabalzana, y el BEI (BUS eléctrico inteligente), que operará con patrones de prioridad similares al tranvía en las líneas perimetrales circulares con plataforma exclusiva en una gran parte de su recorrido.

Si bien **la ciudad se ha comprometido a favorecer el transporte colectivo**, establece un orden de prevalencia en los modos de desplazamiento que desea favorecer, poniendo en primer lugar a la persona que camina y después a los modos de transporte colectivos o compartidos frente a los individuales y dando prioridad, dentro de estos, a los no contaminantes como la bicicleta frente a los vehículos a motor. Así, de acuerdo con las directrices contempladas para el PMSEP y con el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible, la movilidad individual en automóvil privado quedaría restringida a su circulación por una red vial especializada. **No es la ciudad la que se ha comprometido con este orden de prioridades, ha sido el gobierno municipal que ha decidido poner el TP por encima de la bicicleta. El pacto ciudadano establecía un orden de prioridades común al resto del mundo con la bicicleta como vehículo preferente por encima del TP.**

A la vista de que en nuestra ciudad prevalecen los desplazamientos a pie, que es el medio elegido para más de la mitad del total de los desplazamientos, esta Ordenanza intenta también contemplar el futuro de la ciudad en cuanto al desarrollo previsto de la misma como un conjunto **de supermanzanas**, zonas aisladas de paso de vehículos en general, que favorecen la convivencia y el desarrollo de la actividad urbana en un entorno seguro sin la interferencia de los vehículos a motor. **Recordemos que las supermanzanas es una actuación de un Plan de Movilidad que está sin aprobar.**

Con la singular excepción de los cantones de la colina medieval, Vitoria-Gasteiz es una ciudad con unas características orográficas, climatológicas y de escala ideales para caminar y para la utilización de la bicicleta como modo de transporte urbano. **Desde los años 80 cuenta con una importante infraestructura de vías ciclistas, que en los últimos años ha tenido un fuerte impulso, tanto en cuanto a su extensión como a su modernización e interconexión de la red ciclista, y en la que debe seguirse trabajando. El hecho de que las bicis circulen por aceras demuestra la inadecuada e insuficiente red ciclista**

Durante los últimos 15 años la superficie de la ciudad prácticamente se ha duplicado y Vitoria-Gasteiz, que era una ciudad perfectamente abordable a pie, ha visto incrementadas notablemente las distancias. Como consecuencia, la nueva Vitoria-Gasteiz, **que afronta la tercera década del siglo XXI, requiere de nuevas soluciones donde la red de transporte colectivo, y especialmente la red de autobuses y las nuevas extensiones del tranvía, juegan un papel clave en el nuevo modelo de movilidad sostenible**, siendo estas redes, junto a la bicicleta, las destinadas a absorber el grueso del incremento de demanda prevista.

A este respecto está mejor lo que dice la ordenanza de 2014:

Durante los últimos 15 años la superficie de la ciudad prácticamente se ha duplicado, y Vitoria-Gasteiz, que era una ciudad abordable a pie, ha visto incrementadas las distancias notablemente. Ahora, la nueva Vitoria-Gasteiz de la segunda década del siglo XXI es perfectamente abordable en bicicleta. Sin duda, este fenómeno, junto con el impulso de la bicicleta como alternativa de movilidad, ha incrementado el número de desplazamientos en bicicleta para resolver las necesidades diarias de movilidad.

En 2013, con la participación del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible, se acometió la reforma de la Ordenanza Municipal Reguladora de los Usos, Tráfico, Circulación y Seguridad en las Vías Públicas de Carácter Urbano.

En la misma se actualizaba, entre otras cosas, la regulación de la movilidad ciclista para conseguir que la bicicleta se fuera convirtiendo en una alternativa real de movilidad en las calles en las que actualmente predomina el vehículo a motor, tales como el calmado del tráfico mediante la reducción de la velocidad máxima de circulación en muchas calles y la regulación del uso de la calzada, de forma que la persona que se desplace en bicicleta se sintiera tan usuaria de la calzada como el resto de personas conductoras y que estas la respetaran y mantuvieran un comportamiento menos agresivo, velando por su seguridad, todo ello buscando una mejor permeabilidad de la ciudad para la bicicleta y, por tanto, una ventaja competitiva, considerándola incluso preferente frente a los demás vehículos.

Complementariamente, dicha ordenanza otorgaba cierta permisividad a las personas conductoras de bicicletas para circular por aceras y espacios peatonales, intentando promover dicho modo de desplazamiento, aunque preservando unos mínimos de comodidad y seguridad para las personas que caminen, que son y deben ser las usuarias preferentes de dichos espacios. Para ello, se permitía el uso de bicicletas por áreas peatonales en determinados horarios y su circulación por aceras y espacios peatonales con más de 3 metros de anchura libres de obstáculos, siempre que en esa calle no existiera un carril bici o no fueran zona 30 o calle residencial.

Desde entonces, el uso de la bicicleta se ha incrementado hasta unos niveles que resultan esperanzadores. **Esto es inexacto, la ordenanza vigente es de 2014 y los datos que tiene el ayuntamiento sobre el reparto modal ponen de manifiesto que desde 2015 a 2019 la bicicleta ha bajado 4 puntos, del 12% al 8%. Los datos sólo podrían ser esperanzadores si el objetivo fuera desincentivar el uso de la bici.**

- III -

El incremento en el uso de la bicicleta y **el hecho de que se haya producido fundamentalmente con personas sin experiencia** deriva en que la permisividad inicial programada como impulso incide de forma acusada en el confort y la seguridad del peatón, pudiendo llegar ya a afectar en demasía a la cordial convivencia entre las personas, objetivo prioritario en una aglomeración urbana.

¿Qué datos se tienen sobre el aumento producido fundamentalmente por personas sin experiencia? ¿estas personas sin experiencia, dejarán de utilizar la bici si tienen que circular por la calzada?, o constituirán un peligro en la calzada? ¿A qué se refieren con esta permisividad?

Por ello se justifica una etapa consecutiva en la que, una vez mostrada a la ciudadanía la validez de este modo de desplazamiento para ciertas distancias y tipos de viaje, deben establecerse unas reglas de uso que instruyan sobre su lugar en el escenario de la movilidad, preservando para las personas que caminan los espacios que les son propios. El Reglamento General de Circulación, en su artículo 121.5, ya establece que la circulación de toda clase de vehículos en ningún caso deberá efectuarse por las aceras y demás zonas peatonales. **Ningún tipo de vehículos incluye a las furgonetas de reparto, sin embargo, para éstas se menciona más adelante que se tendrá especial consideración.**

Para llevar a la bicicleta a las vías ciclistas y a las calzadas se está realizando, y se deberá seguir haciendo, un apreciable esfuerzo tanto en la mejora de la red ciclista como en la incidencia en el comportamiento de las personas conductoras de vehículos a motor con las personas que conduzcan bicicletas, que hasta ahora les han sido extraños e "invasores" de un espacio que consideraban de su uso propio y exclusivo.

Un presupuesto anual de 200.000 € no puede ser considerado como apreciable esfuerzo, ni tampoco se ve esfuerzo en implementar vías ciclistas funcionales y seguras, ni en impedir que vías de uso exclusivo de bicis estén siempre ocupadas por turismos y furgonetas y por diverso material de obra.

La integración de las personas conductoras de bicicletas en las calzadas pasa, además de una concienciación de la ciudadanía respecto de su conveniencia y consideración, por una especial voluntad en preservar su seguridad mediante el calmando de la circulación por las mismas, implantando soluciones de diseño, normativas y de control, que finalmente redundarán en beneficio de toda la ciudadanía. Finalmente, la propia irrupción de las personas conductoras de bicicletas en las calles vendrá posiblemente a contribuir al calmando de las mismas.

El deber del gestor es calmar el tráfico para que las bicicletas puedan circular de forma segura y no esperar que en una calzada con 4.588 colisiones y 178 atropellos al año, las bicicletas con personas poco experimentadas (según se recoge en párrafos anteriores) calmen el tráfico sin que se produzcan conflictos graves.

Asimismo, la reciente aparición y proliferación del uso de nuevos medios de desplazamiento, como son los vehículos (y otros aparatos) de movilidad personal, requieren regular su uso para garantizar su integración en el esquema de movilidad urbano de forma respetuosa con el resto de vehículos y personas usuarias de la vía pública.

Disponer de una adecuada normativa que regule su circulación, aseguramiento, condiciones de uso y autorizaciones coadyuva a garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de los espacios urbanos, contribuyendo a evitar conflictos.

Si bien se han emitido en el ámbito estatal instrucciones, aclaraciones técnicas y criterios relacionados con la consideración de algunos de estos vehículos, no existe una normativa estatal que regule su circulación y las normas de convivencia de este tipo de aparatos y vehículos con las demás personas usuarias de la vía pública, siendo los Ayuntamientos los que deberán regularlos mediante ordenanzas de ámbito municipal. En la presente Ordenanza se ha realizado un especial esfuerzo en su regulación, así como para las bicicletas y otros ciclos, especialmente en lo que se refiere a los lugares por donde podrán y deberán circular o estacionar.

Se somete a autorización municipal la ocupación de la vía pública para el estacionamiento de vehículos de alquiler.

Hay algunos aspectos que durante estos años han requerido del establecimiento de criterios técnicos para su regulación y que en esta ordenanza se elevan al grado de norma, como es el caso de las circunstancias en las que se otorga la posibilidad de acceso con vehículos a las personas residentes en las áreas peatonales para cierto tipo de necesidades.

Se hace también necesario tener en una especial consideración al transporte de mercancías, que resulta imprescindible para la logística de la actividad económica de la ciudad, y que se ha visto incrementado con los nuevos hábitos de compra telemática de la persona consumidora final y con la tendencia en la reducción de los plazos de entrega.

¿Especial consideración con el transporte de mercancías? Recordemos que las bicicletas son los vehículos preferentes y más vulnerables? ¿especial consideración para invadir aceras y espacios peatonales?

Esta evolución en las fórmulas de abastecimiento trae consigo un considerable incremento en la necesidad de acercamiento de los productos a sus destinos finales (última milla), bien mediante la entrega directa a la persona cliente o en un punto preacordado. Se ha de incentivar la creación de centros urbanos de consolidación, en los que los productos pasen a vehículos adaptados a la configuración urbana, ya que la planificación de la configuración del espacio público urbano requiere modos y vehículos de reparto menos agresivos en los entornos protegidos, como son los interiores de supermanzanas y los espacios de prioridad peatonal.

Se ha de tener también en cuenta la aparición de herramientas informáticas y de telecomunicación, que pueden ayudar a los ayuntamientos a introducir diversas herramientas que proporcionen nuevas funcionalidades para la ciudadanía y al propio ente local para el control de los usos relacionados con la movilidad y el transporte y el seguimiento y aplicación de medidas disuasorias.

Se habilita la posibilidad de establecer un factor de variación de algunas de las tasas que afectan a los vehículos, en función de la congestión, del nivel de calidad del aire o de otros parámetros.

Finalmente, esta Ordenanza quedaría incompleta si en ella no se contemplara la previsión de las responsabilidades en las que pudieran incurrir las personas infractoras de los preceptos en ella establecidos, de ahí que se contemplen las responsabilidades, el procedimiento sancionador aplicable y las sanciones que corresponden a las infracciones.

La Ordenanza contempla las infracciones según las tipificaciones establecidas en 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, esto es, se clasifican en leves, graves y muy graves.

La cuantía de las sanciones por infracciones graves y muy graves está establecida en la citada norma, pero la determinación de la cuantía de las sanciones por infracciones leves corresponde a las administraciones municipales.

Las sanciones tienen como objetivo prevenir y corregir las conductas contrarias a norma, especialmente las que afectan a la seguridad vial y a la calidad ambiental.

El Ayuntamiento de Vitoria ha pretendido, a través de esta nueva Ordenanza, establecer medidas disuasorias que doten de recursos y ofrezcan mayores garantías para la convivencia entre los diferentes modos de transporte y permitan una mayor seguridad vial.

Es por ello que en la fijación de las sanciones leves se ha procurado incorporar criterios de proporcionalidad al riesgo inducido y adecuar la sanción a la gravedad de la conducta infractora.

El importe de la sanción de las infracciones leves permanece sin variación o actualización desde el año 2000, resultando obsoleto y no eficaz en cuanto a su propósito preventivo, por lo que aquí se aumenta dicho importe, si bien se mantienen con un importe menor algunas de las sanciones relativas a infracciones leves relacionadas con conductores de bicicletas o VMP, en previsión de una posible incidencia acusada en el control de su cumplimiento.

No obstante, la nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible se aleja de ser un catálogo de prohibiciones y sanciones, apostando por la claridad y la regulación y difundiendo criterios de respeto y convivencia.

Esta Ordenanza de Movilidad no pretende ser un compendio enciclopédico de todo el marco regulatorio del espacio público urbano, sino una aproximación general a los comportamientos en la movilidad y la estancia de personas viandantes, usuarias del transporte público y de vehículos motorizados y no motorizados, recogiendo, sin repetirla en exceso pero concretándola, la legislación de ordenación y de seguridad vial estatal y de circulación.

-IV-

La Ordenanza responde a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Así pues, en virtud del principio de necesidad, **la norma está justificada por razones de interés general**, tal y como resulta de lo expuesto en los apartados anteriores, ya que afecta al ámbito diario de todas las personas, lo que únicamente puede ser alcanzado mediante una disposición de carácter normativo.

Existe un interés general porque se hagan cumplir las normas vigente. El mero hecho de cambiar las normas no garantiza que se hagan cumplir.

Por su parte, de acuerdo con el principio de eficacia, la norma pretende conseguir los fines perseguidos indicados anteriormente, apostando por la prevalencia de la persona que camina como el modo natural y más sostenible de desplazarse y por el uso del transporte público y de la bicicleta para distancias mayores junto con el transporte colectivo, racionalizando el uso de los VMP y AMP.

En virtud del principio de proporcionalidad, la Ordenanza contiene la regulación imprescindible para garantizar una utilización racional del espacio público y solucionar los nuevos retos que plantea la circulación de bicicletas y otros ciclos, AMP y VMP en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

Atendiendo al principio de seguridad jurídica, la Ordenanza se ajusta y desarrolla en el ámbito de las competencias municipales, generando un marco normativo, estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilita su conocimiento y comprensión por todas las personas implicadas.

Al mismo tiempo, constituye un marco flexible para ofrecer solución a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible. La Ordenanza obedece, así mismo, al principio de eficiencia, al evitar cargas administrativas innecesarias y accesorias para las personas y simplificar y racionalizar la gestión de los recursos públicos.

Finalmente, indicar que, en virtud del principio de transparencia se ha utilizado el **cauce de participación ciudadana en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley** y reglamentos, en concreto, el trámite de consulta pública a través del portal web del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, para la tramitación de las disposiciones de carácter normativo.

La participación en la elaboración se ha hecho siguiendo los cauces acordes a la legislación (sólo faltaba), pero no ha habido participación para debatir si era necesaria una nueva ordenanza o simplemente actualizar la existente

-V-

La importancia de la perspectiva de género (artículo 3.4 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres y artículo 31.3 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres) en el estudio de los patrones de movilidad de las personas, de conocer los motivos que dan lugar a los diferentes comportamientos de mujeres y hombres frente a sus desplazamientos y, sobre todo, en la necesidad de tenerlos en cuenta a la hora de diseñar políticas públicas que impulsen otros modos alternativos de movilidad son aspectos que se han tenido en cuenta en la elaboración de la presente Ordenanza. **¿En que se ha traducido?**

La correcta planificación de los sistemas de transporte y movilidad son vitales para garantizar a las mujeres el acceso en las mismas condiciones de igualdad que los hombres a las relaciones, bienes y servicios que están a su alcance en la sociedad. De este modo, la responsabilidad de atender una demanda muy concreta de movilidad con unas pautas diferentes al patrón de movilidad predominante en los hombres, hace necesaria la incorporación de la perspectiva de género en el ámbito de la movilidad para evitar con ello la creación de barreras y desigualdades para las mujeres.

Las **diferencias significativas en la movilidad manifestada entre mujeres y hombres** y la importancia de tenerlas en cuenta a la hora de diseñar políticas de implementación de los sistemas de movilidad y del transporte urbano son un objetivo primordial en la presente Ordenanza. **En este sentido, en consonancia con los objetivos de movilidad del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, la Ordenanza apuesta por un modelo de movilidad sostenible estableciendo un orden de prevalencia en los modos de desplazamiento que desea favorecer, poniendo en primer lugar al peatón y después a los modos de transporte colectivos o compartidos frente a los individuales** y dando prioridad dentro de éstos a los no contaminantes como la bicicleta frente a los vehículos a motor. La finalidad de de todo ello es favorecer la incorporación de las mujeres a determinados ámbitos del transporte, facilitando que se atiendan sus demandas y necesidades específicas, y lograr con ello una movilidad más equitativa socialmente. **¿En qué se traduce este orden en la igualdad efectiva de mujeres y hombres? En toda la literatura es precisamente la bicicleta el vehículo que más ha contribuido a la emancipación e independencia de la mujer y no el transporte colectivo. Hay que tener en cuenta los datos de los estudios del comportamiento y las encuestas de Bizikleteroak y del Barómetro de la bici que recogen un menor uso de la bicicleta por las mujeres (aproximadamente 30%) y que en general las mujeres tienden a ser reacias a compartir espacio con el tráfico. Esta nueva ordenanza parece pretender que las pocas mujeres que utilizan la bicicleta, mejor se desplazarían en TP.**

Por último, la Ordenanza respeta las recomendaciones para el uso no sexista del lenguaje (artículo 14.11 Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo), si bien salvaguardando la fiel redacción de definiciones de otros articulados.

-VI-

El tiempo transcurrido desde la aprobación de la actual Ordenanza Municipal reguladora de los usos, tráfico, circulación y seguridad en las vías públicas de carácter urbano (aprobada en Acuerdo plenario de 29 de noviembre de 2003), así como la experiencia en su aplicación durante estos años, hace necesario introducir numerosos matices y nuevas especificaciones e incluso modificar la estructura y el orden del articulado, alterando profundamente la Ordenanza vigente y resultando muy difícil detallar cada uno de los cambios y nuevas aportaciones que se introducen. Por ello se ha optado por proceder a la elaboración de una nueva Ordenanza, dotándola de una denominación más escueta y fácil de identificar.

La Ordenanza consta de 35 artículos distribuidos en tres títulos, precedidos por un título preliminar con disposiciones generales.

Se ha eliminado la estructura que presentaba la norma en función del tipo de vehículos, regulando sus características específicas dentro de los capítulos correspondientes a cada aspecto general. **Esto complica el conocimiento de la norma para las personas que utilizan bicicletas y VMP. Consideramos que es mejor y facilita el conocimiento de las normas, dedicar un capítulo a la bicicleta y VMP, como está en la ordenanza de 2014 en el capítulo III, donde se recojan las obligaciones dedicadas a estos vehículos para no tener que buscar en cada capítulo las referencias a la bicicleta y VMP. Recordemos que precisamente el Avance del PMSEP, sugería la necesidad de una ordenanza específica para la bicicleta.**

El Título preliminar, de carácter general, recoge las disposiciones generales relativas al objeto, el ámbito de aplicación territorial, definiciones, medidas de ordenación y control de tráfico, obstáculos u ocupación de la vía pública, señalización y usos prohibidos.

El Título primero se regula en dos capítulos que abordan el estacionamiento y la parada de vehículos, la circulación y el uso de las áreas peatonales.

El Título segundo se centra en el transporte, tanto de personas viajeras como de mercancías, en dos capítulos.

El Título tercero desarrolla las normas relativas al régimen jurídico de las infracciones y sanciones, así como a la inmovilización y retirada de vehículos.

Se introduce una Disposición Adicional que contempla la posibilidad de actualizar la tabla de infracciones y sanciones previstas en el Anexo mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local cuando se trate exclusivamente de cambios legales que deban ser aplicados obligatoriamente, debiendo el Pleno proceder a su inmediata ratificación.

Se incorporan dos Disposiciones Finales sobre la incidencia de esta Ordenanza en el contenido y regulación de las Ordenanzas Fiscales y sobre la entrada en vigor de la misma.

El texto se complementa con un Anexo en el que se tipifican las infracciones, clasificándolas en función de su gravedad y estableciendo las correspondientes sanciones.

TITULO PRELIMINAR. Disposiciones generales

- Artículo 1. Objeto de la regulación
- Artículo 2. Ámbito de aplicación territorial
- Artículo 3. Definiciones
- Artículo 4. Medidas de ordenación y control del tráfico
- Artículo 5. Obstáculos u ocupación de la vía pública
- Artículo 6. Señalización
- Artículo 7. Usos prohibidos en las vías públicas

TÍTULO I. Ordenación de la movilidad

CAPÍTULO I. La parada y el estacionamiento

- Artículo 8. Parada
- Artículo 9. Estacionamiento: concepto y disposición en las vías
- Artículo 9 bis. Estacionamiento de vehículos específicos
- Artículo 9 ter. Estacionamiento: usos y regulaciones especiales

CAPÍTULO II. La circulación en las vías públicas

- Artículo 10. Vías y carriles reservados a determinados vehículos o usos
- Artículo 11. Limitación de la velocidad
- Artículo 12. Condiciones de circulación
- Artículo 13. Edad
- Artículo 14. Condiciones técnicas
- Artículo 15. Circulación o estacionamiento de usos o personas usuarias especiales
- Artículo 16. Áreas y zonas peatonales y vías de tráfico restringido

TÍTULO II. Del transporte de personas y mercancías

CAPÍTULO I. Transporte de personas

- Artículo 17. Transporte de personas en vehículos diferentes a turismos o autobuses
- Artículo 18. Transporte Público Urbano Regular
- Artículo 19. Transporte Público Urbano de Viajeros en Automóviles Turismo
- Artículo 20. Otros transportes de personas en autobuses o autocares

CAPÍTULO II. Carga y descarga de mercancías

- Artículo 21. Normas generales
- Artículo 22. Condiciones de uso
- Artículo 23. Otras regulaciones

TÍTULO III. Infracciones y sanciones. Procedimiento sancionador

CAPÍTULO I. Régimen jurídico

- Artículo 24. Disposiciones Generales
- Artículo 25. Sujetos responsables
- Artículo 26. Infracciones y sanciones
- Artículo 27. Graduación de sanciones económicas
- Artículo 28. Infracciones respecto a la conducción de bicicletas, otros ciclos y VMP

CAPÍTULO II. Inmovilizado y retirada de vehículos

SECCIÓN 1ª. Inmovilización

Artículo 29. Medidas Provisionales

Artículo 30. Inmovilización

Artículo 31. Lugar de inmovilización y gastos por la inmovilización

SECCIÓN 2ª. Retirada

Artículo 32. Retirada de vehículos

Artículo 33. Gastos por la retirada

Artículo 34. Depósito del vehículo

Artículo 35. Disposiciones específicas para la retirada de VMP, bicicletas y otros ciclos

Disposición Adicional única

Disposición Derogatoria

Disposiciones Finales

Anexo

TITULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1.-Objeto de la regulación

1.- La presente Ordenanza tiene por objeto la regulación de los distintos usos de las vías y espacios urbanos, incluidos el peatonal, la circulación de los diferentes vehículos, la parada y el estacionamiento, el transporte de personas, la carga y descarga de mercancías y las diferentes necesidades relacionadas con la movilidad.

2.- Así mismo tiene por objeto hacer compatibles las diferentes necesidades y usos de forma equilibrada y equitativa entre las diferentes personas usuarias, garantizando su convivencia, la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad diversa, utilizando como criterio básico la prioridad escalonada entre los diferentes usos y modos de desplazamiento, en función de la vulnerabilidad de las personas usuarias y los menores impactos ambientales generados para garantizar la seguridad y la salud de las personas, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente.

Prioridad escalonada en función de la vulnerabilidad y menores impactos ambientales, esto se traduce en peatones primero y bicis después, y no el TP por encima de la bici como se repite insistentemente en el preámbulo

Artículo 2.-Ámbito de aplicación territorial

Los preceptos de esta Ordenanza serán aplicables en todo el término municipal de Vitoria-Gasteiz y obligan a las personas titulares y usuarias de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, a las de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a las personas titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de personas usuarias. Obligan asimismo a las personas titulares de los vehículos que circulen o estacionen en dicho ámbito, a las actividades de transporte que se ejerzan en ellas y a aquellas personas físicas o jurídicas que interfieran en las condiciones de circulación o en la seguridad vial.

Artículo 3.-Definiciones

Consideramos que ordenar las definiciones por orden alfabético facilita la búsqueda pero no la comprensión ya que por ejemplo la definición de bicicleta contiene la palabra ciclo que está definida más tarde. Facilitaría la comprensión el ordenar las definiciones por conceptos; tipos de ciclos, tipos de vías, etc...

A los efectos de esta Ordenanza, se entiende por:

- **Acera-Bici:** Vía ciclista señalizada sobre la acera. **¿Señalizada cómo?**
- **Automóvil:** Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o de cosas, o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.
- **Autobús o Autocar:** Automóvil que tenga más de nueve plazas, incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y sus equipajes.
- **Aparato de Movilidad Personal (AMP):** Aparato sin motor destinado específicamente a la movilidad individual que no tenga la consideración de vehículo e impulsado por su propia persona conductora (tales como patines y monopatines, con o sin manillar). Las personas que los empujen o arrastren se consideran peatones.

La anchura máxima de estos aparatos será igual o inferior a sesenta centímetros (60 cm.) y su longitud máxima, de un metro (1,00 m.).

- **Áreas peatonales:** A efectos de la presente Ordenanza, son aquellas **calles o vías urbanas** en las que se establezca la prohibición de la circulación rodada para todos o para algún tipo de vehículo.

- **Bicicleta:** Ciclo de dos ruedas. **Se debería añadir que sirve normalmente para el transporte de personas o de cosas**

- **Bicicleta de Pedales con Pedaleo Asistido:** Bicicletas equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear

- **Carril-Bici:** Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.

- **Carril-Bici Protegido:** Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera

- **Ciclo:** Vehículo provisto de, al menos, dos ruedas y propulsado exclusiva o principalmente por la energía muscular de la persona o personas que están sobre el vehículo, en particular por medio de pedales. Se incluyen en esta definición las bicicletas de pedales con pedaleo asistido.

- **Ciclomotor:** Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

a) Vehículo de dos ruedas con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kw., si es de motor eléctrico.

b) Vehículo de tres ruedas con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kw. para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kw. para los motores eléctricos.

c) Vehículos de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 Kg. (no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos), cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kw. para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kw. para los motores eléctricos.

- **Detención:** Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario

- **Estacionamiento:** Inmovilización de un vehículo que no se encuentre en situación de detención o parada.

- **Parada:** Inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que la persona conductora pueda abandonarlo.

- **Peatón/Peatona:** Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2. También tienen la consideración de peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de una persona con discapacidad o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y las personas con discapacidad que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

- **Senda Ciclable:** Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques. **¿Con prioridad de?**
- **Turismo:** Automóvil destinado al transporte de personas que tenga, por lo menos, cuatro ruedas y que tenga, además del asiento de la persona conductora, ocho plazas como máximo
- **Transporte Urbano:** El que discurre íntegramente por el término municipal de Vitoria-Gasteiz, teniendo el resto de los transportes la consideración de transporte interurbano.
- **Transporte Público:** Aquel que se lleva a cabo por cuenta ajena, mediante retribución económica.
- **Transporte Privado:** Aquel que se lleva a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculado al adecuado desarrollo de dichas actividades
- **Transporte Regular:** Aquel que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos y autorizados, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.
- **Transporte Discrecional:** Aquel que se efectúa sin itinerario, calendario u horario preestablecidos.
- **Transportes turísticos:** Los que, ya tengan o no carácter periódico, se prestan a través de las agencias de viaje conjuntamente con otros servicios complementarios, tales como los de alojamiento, manutención, guía turística, etcétera, para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales, de ocio u otros motivos coyunturales.
- **Transporte de Uso General:** Los dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.
- **Transporte de Uso Especial:** Los destinados a servir exclusivamente a un grupo específico de personas, tales como escolares, trabajadores y trabajadoras, militares o grupos homogéneos similares.
- **Vehículo:** Aparato apto para circular por el ámbito de la presente ordenanza.
- **Vehículo de Motor:** Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías, los vehículos para personas de movilidad reducida, bicicletas de pedales con pedaleo asistido y los vehículos de movilidad personal.
- **Vehículo mixto adaptable:** Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de nueve plazas incluido el asiento de la persona conductora y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.
- **Vehículo Especial:** Vehículo autopropulsado o remolcado concebido y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir alguna de las condiciones técnicas reglamentariamente establecidas, o sobrepasa permanentemente los límites establecidos para masas o dimensiones; así como la maquinaria agrícola y sus remolques.
- **Vehículo para Personas de Movilidad Reducida:** Vehículo cuya tara no sea superior a 350 kg. y que por construcción no puede alcanzar en llano una velocidad superior a 45 km/h, proyectado y construido especialmente (y no meramente adaptado) para el uso de personas con alguna disfunción o incapacidad física. En cuanto al resto de sus características técnicas se les equipara a los ciclomotores de tres ruedas.
- **Vehículos de Movilidad Personal (VMP):** Vehículos de una o más ruedas dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 Km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición

los vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013.

- **Vías de Prioridad Peatonal:** Serán aquellas vías que estén señalizadas con la señal S-28 (“calle residencial”) o la S-30 (“zona a 30”).



En estas vías la prioridad es para el peatón, y la velocidad está limitada a 20 y 30 km/h. respectivamente.

Las señales verticales prevalecen sobre las horizontales por lo tanto se debe prestar atención para que no haya incompatibilidades como por ejemplo en algunas calles con la señal S28 donde se están colocando pasos de peatones sin prioridad de éstos frente al paso del BEI.

-**Vías de Tráfico Restringido:** Son vías de prioridad peatonal en las que, debidamente señalizado, se excluye la circulación de determinados vehículos a motor.

- **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.

- **Zona Peatonal:** Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada **a la circulación** de peatones Incluyen, además de las “áreas peatonales”, las aceras, andenes y paseos. **Añadir y/o estancia**

Estaría bien definir también paso de peatones y paso ciclista sobre todo éste último ya que hay muchas personas que desconocen cómo es y la prioridad ciclista

Al haber eliminado el capítulo dedicado a las bicicletas, y considerar a éstas un vehículo, hay capítulos como por ejemplo el de parad y estacionamiento, en el que se supone que los artículos también hacen referencia a las bicicletas rayando en algunos de ellos lo absurdo.

Artículo 4.- Medidas de ordenación y control del tráfico

1.- El Ayuntamiento podrá adoptar, dentro del ámbito de aplicación de la presente Ordenanza, las medidas de ordenación del tráfico que considere oportunas, autorizando, modificando, restringiendo o prohibiendo, con carácter fijo o temporal, las condiciones de circulación o del estacionamiento de todos o algunos vehículos o peatones, así como reordenar o regular la parada o el estacionamiento, las operaciones de carga y descarga y el transporte urbano de personas o mercancías.

2.- En orden a la seguridad y a la correcta circulación, la Policía Local podrá modificar temporalmente la ordenación de la circulación en alguna zona de la ciudad y/o prohibir el acceso

de personas o vehículos a algún lugar, para lo que podrá colocar o retirar provisionalmente las señales que sean precisas y tomar las medidas que sean necesarias.

3.- El Ayuntamiento podrá recurrir a personal auxiliar debidamente contratado y formado para la vigilancia del cumplimiento de la normativa de movilidad y el aparcamiento en las áreas de estacionamiento regulado, el cual para formular y acreditar las denuncias podrán dotarse de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo infractor y/o de la propia infracción.

4.- El Ayuntamiento podrá exigir a quien organiza eventos autorizados que pongan a disposición del operativo de control de los mismos personal auxiliar, cuyos cometidos y situación deberán tener la aprobación de la policía local, quedando supeditado a cualquier instrucción de los y las agentes de la autoridad en relación al control del evento.

5.- El Ayuntamiento podrá prohibir o autorizar temporalmente el estacionamiento de vehículos en las zonas que hayan de ser ocupadas por actividades autorizadas o que hayan de ser objeto de labores de reparación, señalización, mantenimiento o limpieza. A tal efecto se delimitarán dichas zonas señalizándose la prohibición con al menos 24 horas de antelación mediante señales de estacionamiento prohibido, a las que se añadirá información, visible para las personas conductoras, sobre el periodo de duración de tal medida, así como copia del documento oficial que refleja la autorización.

Los vehículos que se encontraran estacionados al señalizarse la reserva y que en el momento de hacerse efectiva la reserva, habiendo transcurrido al menos 24 horas de su señalización, permanezcan estacionados en la zona señalizada podrán ser desplazados a otro lugar de estacionamiento o retirarse al depósito municipal por el servicio de la grúa.

El Ayuntamiento podrá exigir a quien posee la autorización de reserva el abono de los servicios que hayan sido necesarios para la retirada de cualquier vehículo estacionado en ella, siempre que dicha retirada se hiciera a instancias de la persona titular de la reserva. A tal fin, con antelación al otorgamiento de la autorización, el Ayuntamiento podrá exigir un depósito, del cual se detraerá la cuantía fijada por la correspondiente ordenanza fiscal correspondiente a los servicios prestados por la grúa municipal.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, los vehículos que cuando ya esté señalizada la reserva de estacionamiento estacionen en ella podrán ser denunciados por estacionamiento indebido y retirados por la grúa municipal, debiendo sus titulares o personas conductoras abonar las sanciones oportunas, además de los gastos de los servicios necesarios para la retirada.

6.- Todas las personas conductoras de vehículos están obligadas a someterse y colaborar en las pruebas reglamentarias que se establezcan por la autoridad municipal para la detección de niveles de emisión de ruidos o gases.

Artículo 5.-Obstáculos u ocupación de la vía pública

1.- Se prohíbe la colocación en la vía pública de cualquier obstáculo (contenedores, veladores, quioscos, tenderetes, vallados) sin previa autorización municipal y sin que esté debidamente protegido y señalizado, e incluso iluminado en condiciones de escasa visibilidad, para garantizar la seguridad y la accesibilidad de **las personas usuarias** conforme a las normas que al efecto se establezcan en la oportuna autorización. **Las personas usuarias del espacio público se supone, si no se menciona podrían ser personas usuarias de los obstáculos.**

2.- Cualquier mobiliario urbano o instalación que haya sido autorizada por el Ayuntamiento deberá colocarse de forma que garantice, cuando ello fuera posible, una franja de paso accesible, libre de obstáculos, entre los elementos instalados y la fachada de al menos tres (3) metros.

3.- El Ayuntamiento podrá proceder de oficio a la retirada, con los gastos a cargo de las personas interesadas, de los objetos, instalaciones y obstáculos cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- a) No hayan obtenido la correspondiente autorización.
- b) Haya vencido el plazo de la autorización correspondiente.
- c) Se hayan incumplido las condiciones fijadas en la autorización o en las ordenanzas municipales.
- d) Hayan desaparecido las circunstancias que motivaron la autorización.

4.- El Ayuntamiento podrá proceder, a su cargo, a la retirada de los objetos, instalaciones y obstáculos cuando, aun contando con la correspondiente licencia municipal, resulte conveniente por razones de seguridad o higiénico-sanitarias, así como cuando lo requiera la realización de obras, celebración de espectáculos, paso de comitivas debidamente autorizadas y otros supuestos análogos que justifiquen motivadamente tal medida.

5.- Los lugares reservados para la colocación de contenedores, veladores, quioscos, tenderetes, vallados y demás elementos urbanos tendrán la consideración de reservas de estacionamiento si ocuparan espacio destinado al estacionamiento.

En todo caso, se estará a lo dispuesto en la Ordenanza reguladora de Señalización y Balizamiento de las Ocupaciones de las Vías Públicas por realización de Obras y Trabajos o normativa que la sustituya y en la Ordenanza reguladora de Terrazas en Establecimientos Públicos de Hostelería y asimilados de Vitoria-Gasteiz o normativa que la sustituya.

6.- Como norma general no se podrán ocupar plazas de estacionamiento reservadas a personas con movilidad reducida y, en caso de que fuera imprescindible hacerlo, deberá compensarse con la habilitación de otra plaza reservada en las inmediaciones. Salvo que resultara inevitable por criterio municipal, no se podrán ocupar plazas de estacionamiento reservadas a operaciones de carga y descarga.

7.- El Ayuntamiento podrá instalar en la vía pública elementos que pretendan el calmado del tráfico, tales como bandas reductoras de velocidad, sobre-elevación puntual del pavimento o elementos que estrechen la anchura de la calzada, siempre y cuando su diseño se ajuste a parámetros que no pongan en serio riesgo la seguridad de los vehículos que circulen a la velocidad reglamentaria.

También podrá instalar elementos que protejan contra la invasión de los carriles reservados a determinados vehículos.

8.- Como norma general en caso de obras, no se podrán ocupar carriles bici y en caso de tener que hacerlo, deberá compensarse con la habilitación de un carril alternativo de la misma tipología que el cerrado, correctamente señalizado, balizado y/o con reducción de velocidad en la calzada aneja.

Artículo 6.-Señalización

1.- Salvo el propio personal municipal, no se podrán colocar o modificar señales de circulación o semáforos sin el encargo o la previa autorización municipal.

2.- El Ayuntamiento 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, corriendo los gastos de cuenta de quienes la hubieran instalado o subsidiariamente de quienes se beneficien de la misma, todo ello sin perjuicio de la pertinente sanción.

3.- Sólo se colocarán o autorizarán las señales informativas direccionales que, a criterio del Ayuntamiento, sean de interés público, debiendo justificarse en Resolución al efecto.

4.- Las señales de entrada a poblado situadas en los accesos a los núcleos urbanos del municipio, así como aquellas otras que individualmente o agrupadas en carteles se coloquen junto a ellas, regirán en todo el poblado o zona urbana, salvo señalización específica en contrario que las excluya expresamente en algún vial o zona determinada.

5.- Las señales de circulación colocadas en las entradas de zonas o áreas con limitaciones específicas a la circulación y/o al estacionamiento, acompañadas de una leyenda y/o pictograma que identifiquen las mismas, regirán en toda la zona o área en cuestión. Es el caso de las áreas peatonales, vías de tráfico restringido, zonas de “residentes” de la regulación del estacionamiento limitado u otras zonas en las que se pretenda una regulación especial.

6.- Se prohíbe la colocación de toldos, marquesinas, carteles, anuncios e instalaciones que impidan o limiten la adecuada visibilidad de los semáforos, señales o personas o vehículos circulando, o que puedan deslumbrar o distraer la atención de las personas conductoras, así como aquéllos elementos que impidan o limiten la accesibilidad tanto de personas con discapacidad como de vehículos de emergencia.

7.- Para mejorar la información a las personas conductoras y para incrementar la seguridad vial en los semáforos amarillos intermitentes se podrá incorporar la silueta de una persona viandante y/o de un ciclo para resaltar la obligación de ceder el paso a estas personas usuarias en el paso peatonal o ciclista inmediato.

Estas señales pueden ser confundidas con los semáforos reservados a determinados vehículos ya que la DGT establece que cuando las luces de los semáforos presentas la silueta iluminada de un ciclo, sus indicaciones se refieren exclusivamente a ciclos y ciclomotores. Esto se solucionaría si no existiesen los anteriores que sólo se utilizan cuando peatones y/o ciclos tienen verde y que constituyen un peligro para éstos.

8.- En aquellos casos en los que haya un paso ciclista colindante con un paso peatonal podrá emplearse un semáforo único que integre las siluetas de la persona viandante y del ciclo. Las indicaciones de estos semáforos se referirán a peatones, ciclos y ciclomotores.

Estos en fase verde nunca deberán coincidir con semáforos en ámbar en la calzada porque según el plan de seguridad vial se debe garantizar la seguridad de los más vulnerables (peatones y ciclistas) por encima de la fluidez del tráfico y porque además el semáforo en ámbar utilizado para estos casos con un ciclo dentro puede generar confusión.

9.- Los paneles complementarios colocados bajo señales verticales de circulación que excluyan a los ciclos de lo indicado por las mismas se entenderá que se refieren también a los VMP

10.- Quedarán prohibidos los semáforos en ámbar en calzadas cuando bicis y peatones tengan verde. (La seguridad de los más vulnerables debe prevalecer sobre la fluidez del tráfico)

11.- Todos los pasos ciclistas estarán obligatoriamente señalizados horizontalmente y verticalmente. La señalización vertical es una recomendación de la DGT que en VG no se está siguiendo lo que ocasiona que conductores en calzada no reduzcan su velocidad suficientemente por no ver las marcas horizontales.

Es más, al haber señalizado muchos pasos ciclistas con rayas transversales amarillas, muchas personas creen que sólo en esos casos la bici tiene prioridad

Artículo 7.-Usos prohibidos en las vías públicas

1.- No se permitirán en las vías públicas las actividades que puedan representar un peligro para quienes las practiquen o molestia especial para las demás personas usuarias de la vía o para aquellas mismas que los practiquen.

2.- Las colas para el acceso a cualquier recinto o servicio deberán formarse ordenadamente, en fila de a uno, a lo largo de las fachadas de los inmuebles, sin invadir la calzada y dejando libre el paso para personas de movilidad reducida y los accesos a viviendas y comercios. Quienes sean responsables de la actividad que genere la cola deberán disponer, si fuera necesario, el necesario servicio de orden para prevenir incidentes o molestias a las personas usuarias de la vía.

3.- Cualquier actividad que implique el uso privativo del espacio público, de forma que quede excluido de su uso por el resto de la ciudadanía, deberá ser objeto de autorización municipal y podrá ser objeto de aplicación de las tasas correspondientes.

4.- Queda prohibida la circulación montando animales salvo autorización municipal expresa. Se excluyen de esta prohibición las actividades, tales como desfiles o actos culturales o deportivos, organizadas por el Ayuntamiento.

¿Siendo una ordenanza municipal se supone de obligado cumplimiento en todas las localidades del municipio? ¿En los pueblos no se puede ir montado a caballo? Debería especificarse por qué tipos de vías se prohíbe esta circulación

5.- Queda prohibida la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas, para lo que deberán utilizar las vías que circunvalan la ciudad.

Mediante la autorización correspondiente se permitirá excepcionalmente la entrada de estos vehículos al casco urbano cuando sea estrictamente necesario por concurrir alguno de los siguientes supuestos, siempre que se realice a esos únicos efectos y de acuerdo con la forma y condiciones que establece la normativa vigente en la materia:

- a) Para la realización de operaciones de carga y descarga, distribución o reparto de mercancías.
- b) Por causa de fuerza mayor debidamente justificada.

TÍTULO I

Ordenación de la movilidad

Como no hay un capítulo dedicado a las bicis y VMP, estas normas se supone que también son válidas para éstos y por lo tanto algunas pueden resultar excesivas e incluso absurdas

CAPÍTULO I

La parada y el estacionamiento

Artículo 8.-Parada

1.- En las calles sin aceras, al efectuar la parada, se dejará una distancia de dos metros entre el vehículo y la fachada más próxima, salvo señalización en otro sentido.

2.- Queda prohibida la parada en los siguientes supuestos:

- a) Donde así esté señalizado o prohibido reglamentariamente.
- b) Sobre los refugios, isletas, medianas, zonas de protección y demás elementos canalizadores del tráfico, con las excepciones contempladas en el artículo 9 bis.13.
- c) Obstruyendo los accesos de vehículos en inmuebles debidamente señalizados con el correspondiente distintivo o señal oficial de vado.
- d) Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso de personas con discapacidad a un inmueble.

- e) Sobre las zonas peatonales, excepto los supuestos habilitados por la presente ordenanza para determinados vehículos.
- f) En pasos a nivel, pasos para peatones y pasos para ciclistas.
- g) En cualquier carril de circulación, dentro de los diez metros previos a un paso para peatones.
- h) En los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación de determinados vehículos.
- i) En las paradas de autobús o de taxi, salvo los vehículos autorizados.
- j) En las zonas señalizadas como reserva para vehículos de personas con movilidad reducida, excepto los vehículos que exhiban en su parabrisas una tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.
- k) En las zonas señalizadas como reservadas para vehículos de servicio público, organismos oficiales y servicios de urgencia.
- l) En los rebajes de acera para el paso de personas con movilidad reducida.
- m) Sobre los raíles del tranvía o tan cerca de ellos que pueda entorpecerse su circulación.
- n) En los túneles, puentes y pasos elevados o bajo los mismos, salvo señalización en contrario.
- o) A menos de 10 metros de una esquina, cruce o bifurcación, salvo señalización en contrario.
- p) En los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a las personas usuarias a quienes les afecte o les obligue a hacer maniobras para ello, así como cuando suponga riesgo para la seguridad del resto de personas de la vía, en especial quienes se desplazan a pie y ciclistas, al dificultar su percepción.
- q) En sentido contrario al de la marcha.

Artículo 9.-Estacionamiento: concepto y disposición en las vías

1- Se entiende por estacionamiento toda inmovilización de un vehículo que no se encuentre en situación de detención o parada, siendo “detención” la inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario.

2.- En ausencia de otra señalización, se entenderá que en las vías de doble sentido de circulación está autorizado el estacionamiento “en línea” o “cordón” (paralelo al bordillo) en el lado derecho de la calzada según el sentido de la marcha, siempre que quede asegurado el paso de vehículos sin invadir el carril contrario.

3.- En las vías de un solo sentido de circulación está autorizado el estacionamiento en línea en el lado derecho de la calzada, según el sentido de la marcha, siempre que se quede una anchura libre de tres metros (3 m.) para el paso de vehículos de emergencia. Podrá estacionarse, además, en el lado izquierdo, si se sigue cumpliendo este mismo condicionante, sin obligar a los vehículos a un itinerario zigzagueante.

4.- Allá donde esté fijado, los vehículos deberán estacionar dentro del perímetro marcado en el pavimento para el estacionamiento y tan próximos a la acera como sea posible, dejando libre la corredera y, en el caso de estacionar en batería o en semi-batería, evitando que el vuelo del vehículo sobre la acera interfiera en el itinerario de los peatones sobre la misma. Se tendrá una especial consideración con las personas con movilidad reducida, dejando como mínimo dos metros libres para el tránsito de las mismas.

En el caso de que existan marcas que indiquen o establezcan los límites individuales de las plazas de estacionamiento, los vehículos deberán estacionarse dentro del espacio definido por dichas marcas, sin invadir las plazas contiguas.

5.- Al estacionar en calles sin aceras, se dejará una distancia de al menos de dos metros (2 m.) entre el vehículo y la fachada más próxima, salvo señalización en otro sentido.

6.- Cuando se estacione en línea, los vehículos deberán hacerlo quedando orientados en el sentido que tenga establecido el carril contiguo.

Como excepción, si el carril contiguo fuera un carril reservado a bicicletas y/o VMP, dicho carril no se tendrá en cuenta a estos efectos y los vehículos que accedan al estacionamiento podrán ocuparlo para realizar las maniobras de acceso o salida del aparcamiento extremando las precauciones.

7.- El estacionamiento en semi-batería (oblicuo respecto del bordillo) se realizará entrando en la plaza marcha atrás o de frente, según lo indique el ángulo establecido por la señalización horizontal, quedando siempre la parte frontal del vehículo más adelantada (en el sentido de circulación) que la parte trasera.

8.- El estacionamiento deberá efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de las personas usuarias de la vía.

9.- El estacionamiento se efectuará de forma que permita a las demás personas usuarias la mejor utilización del espacio libre restante y sin impedir el acceso o la salida de otras plazas de estacionamiento.

10.- Las bicicletas y otros ciclos, así como los VMP, se estacionarán en las infraestructuras específicamente diseñadas para tal fin.

En el caso de no existir tales infraestructuras, las bicicletas y otros ciclos, así como los VMP, podrán ser amarrados o estacionados a elementos del mobiliario urbano durante un plazo que no podrá exceder en ningún caso las 24 horas en el mismo sitio y siempre que 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 ningún caso se podrán sujetar las bicicletas y otros ciclos a los árboles o bancos.

11.- Al abrir la puerta para salir de un vehículo estacionado, se deberá tener especial cuidado, comprobando previamente que no se interferirá en el tránsito de peatones o ciclistas. **U otros vehículos**

12.- Queda prohibido el estacionamiento de vehículos en los casos y lugares que se citan a continuación:

a.- Donde así esté señalizado.

b.- Donde esté prohibida la parada.

c.- Donde se entorpezca la circulación de vehículos o personas, especialmente de personas con movilidad reducida.

d.- En un carril de circulación, aunque el estacionamiento estuviera acotado por un obstáculo y/o elemento de protección, salvo el tiempo necesario para ayudar a tomar o dejar el vehículo a personas con diversidad funcional, en cuyo caso el conductor habrá de estar a la vista y retirar el vehículo en el mismo momento en que sea requerido para ello o las circunstancias lo demanden.

e.- En un mismo lugar de la vía pública durante más de siete días consecutivos.

Medida poco sostenible en el caso de los vehículos de motor si lo que se pretende es que se reduzca la utilización de éstos.

f.- En sentido contrario al de la propia marcha, excepto lo establecido en el artículo 9.6.

- g.- Los vehículos no autorizados, en las zonas señalizadas como reserva para carga y descarga de mercancías.
- h.- Los vehículos autorizados, en las zonas señalizadas como reserva para operaciones de carga y descarga de mercancías, cuando no se realicen tales tareas.
- i.- Delante de los accesos de edificios destinados a espectáculos o actos públicos en las horas de celebración de los mismos, ya que con ello se resta facilidad a la salida masiva de personas en caso de emergencia.
- j.- En lugares o condiciones que dificulten la salida de otros vehículos estacionados correctamente.
- k.- En los lugares acotados temporalmente por obras, actos públicos o manifestaciones deportivas.
- l.- En las zonas peatonales, salvo las excepciones contempladas en la presente ordenanza.
- m.- En los lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza o cuando, colocado el distintivo, se mantenga estacionado el vehículo en exceso sobre el tiempo máximo permitido por la ordenanza municipal o la señalización.
- n.- En los casos señalados en el artículo 9 ter.2
- o.- No se podrán estacionar en las vías públicas remolques separados del vehículo motor, ni autobuses, tractores, vehículos de peso máximo autorizado superior a 3.500 Kg. o autocaravanas o similares que se pretendan utilizar como lugar habitable, con cierta vocación de permanencia. Se exceptúa de lo indicado en este apartado los siguientes supuestos:
- El estacionamiento de vehículos de peso máximo autorizado superior a 3.500 Kg. durante el tiempo estrictamente necesario para la carga o descarga de mercancías.
 - Los viales urbanos de las Entidades Locales Menores del municipio y aquellos otros términos, lugares y períodos autorizados expresamente por la señalización, por Decreto de Alcaldía o por Resolución del Concejal o Concejala competente en la materia.

Artículo 9 bis.-Estacionamiento de vehículos específicos

- 1.- El uso de las plazas de aparcamiento señalizadas como reserva para vehículos con tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad estará restringido a aquellos vehículos conducidos o que transporten a dichas personas y que presenten en su parabrisas un distintivo homologado con arreglo al modelo comunitario, concedido por el Ayuntamiento-
- 2.- En ningún caso se podrá reducir, ni siquiera con carácter temporal, el total de plazas de estacionamiento reservadas para personas con movilidad reducida. En caso que una zona sea ocupada por algún tipo de actividad o reserva autorizadas, y coincida con alguna/s plaza/s de aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida, deberán acondicionarse otras tantas, debidamente señalizadas, siempre que ello fuera posible, en el entorno adyacente al de la plaza reservada inutilizada.
- 3.- Mediante la señalización correspondiente, se podrá limitar el tiempo máximo de estancia por un mismo usuario en algunas de las plazas de aparcamiento señalizadas como reserva para vehículos con tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad, con el fin de que estén a disposición de un mayor número de personas con discapacidad que demanden su uso.
- 4.- En los lugares señalados como parada de autobuses estos solo podrán parar el tiempo imprescindible para dejar y/o recoger personas. Se excluye el servicio de transporte urbano regular

de uso general, prestado por TUVISA, que podrá hacer regulación de horarios en las paradas que tenga establecidas para ello.

- 5.- No se permitirá el estacionamiento ni abandono de AMP en los espacios públicos.
- 6.- Los aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para éstas, otros ciclos y VMP.
- 7.- Las bicicletas, otros ciclos o los VMP se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente asegurados al efecto de mantener su estabilidad “de pie”. Deberán ocupar el mínimo espacio posible, dejando un resguardo suficiente que garantice el acceso o salida de los vehículos al o del lugar de aparcamiento y las maniobras de las personas usuarias de los mismos, sin condicionar de forma importante el uso del espacio del entorno.
- 8.- Las bicicletas, otros ciclos o los VMP podrán estacionarse en áreas peatonales o sobre aceras o paseos, si bien únicamente en los espacios específicamente reservados o acondicionados para ellos que establezca o autorice el Ayuntamiento.
- 9.- En cualquier caso, para garantizar la circulación peatonal, cualquier vehículo estacionado en una zona peatonal deberá garantizar un espacio mínimo de 2 metros libres accesibles para el tránsito de personas con discapacidad.
- 10.- La señalización relacionada con el aparcamiento que contenga la leyenda “motos” y/o “motorrak” se entenderá referida a ciclomotores o motocicletas de dos ruedas. **¿Y las motos de 3 ruedas?**
- 11.- En los lugares de la calzada destinados a aparcamiento de vehículos en general el estacionamiento de motocicletas y ciclomotores de dos ruedas se hará en batería y dentro del perímetro marcado en el pavimento, salvo indicación expresa en contrario.
- 12.- En las zonas peatonales los ciclomotores de **dos ruedas** y las motocicletas podrán estacionarse exclusivamente en los espacios reservados y señalizados específicamente para ellos, si estos existieran.
- 13.- En aquellos lugares de estacionamiento reservados para determinado tipo de vehículos y que se señalizaran con la leyenda “motos” se entenderá que se refiere a lugares de estacionamiento exclusivo de motocicletas y de ciclomotores de **dos ruedas**.
- 14.- Las zonas excluidas del estacionamiento general para la mejora de la visibilidad, tales como tramos previos a pasos de peatones o a salidas de garajes o isletas que marquen el final de un tramo de estacionamiento, podrán utilizarse para el estacionamiento de motocicletas, ciclomotores, bicicletas o VMP, salvo señalización vertical en contrario.

Artículo 9 ter.-Estacionamiento: usos y regulaciones especiales

- 1.- El Ayuntamiento podrá prohibir o limitar el estacionamiento de determinados vehículos en todo el ámbito urbano, limitándolo a zonas específicas de dicho ámbito.
- 2.- Se prohíbe el estacionamiento de vehículos en la vía pública en los siguientes supuestos:
 - a) Efectuando desde los mismos actividades ilícitas.
 - b) Para su reparación.
- 3.- Estará sujeto a autorización municipal el estacionamiento de vehículos en la vía pública para los siguientes fines:
 - c) Cuando la finalidad del estacionamiento sea ofertar su venta.

- d) Cuando los vehículos estacionados estén dispuestos para su alquiler.
Además de otras posibles evidencias, se presumirá que un vehículo se encuentra en el supuesto expresado en este punto, cuando permanezca en la vía pública más de 72 horas estacionado en el mismo lugar (incluso si estuviera en una plaza de aparcamiento regular) exhibiendo rotulación o publicidad que aporten evidencia de este objeto.
- e) Cuando el objeto del estacionamiento sea efectuar desde los vehículos venta ambulante.
- f) Cuando el vehículo estacionado tenga como finalidad la difusión de publicidad.
¿se incluyen las bicis banderolas o las bici mupis?

4.- Sin perjuicio de la normativa específica aplicable al desarrollo de las actividades que se citan en el punto anterior, cuando para el desarrollo de las mismas se produzca una ocupación del dominio público o una utilización del mismo que exceda el derecho de uso que, en su caso, corresponde a todos deberán obtener previamente el preceptivo título habilitante.

5.- Con el fin de ordenar el uso del espacio destinado al estacionamiento en la vía pública, el Ayuntamiento podrá limitar el estacionamiento en ciertos barrios, zonas de la ciudad o plazas específicas, autorizándolo únicamente a determinados usos, vehículos o personas usuarias determinados, limitando el tiempo de estancia y/o aplicando una tasa sobre su uso.

Dicha tasa podrá estar afectada por las condiciones específicas que concurren en el espacio público, pudiendo ser variables en función de la congestión, del nivel de calidad del aire o de otros parámetros.

6.- En las plazas de estacionamiento en las que se limitara el tiempo de ocupación por una misma persona usuaria, el Ayuntamiento podrá exigir un título acreditativo del tiempo de inicio o fin del periodo autorizado, pudiendo exigir para ello la colocación de un distintivo, el uso de aplicaciones informáticas u otros medios o herramientas tecnológicas.

CAPÍTULO II

La circulación en las vías públicas

Artículo 10.-Vías y carriles reservados a determinados vehículos o usos

- 1.- El Ayuntamiento podrá reservar determinados carriles o vías para la circulación exclusiva de ciertos tipos de vehículos.
- 2.- Por los carriles reservados señalados en el apartado anterior se permite la circulación de ambulancias y vehículos de extinción de incendios o policiales en situación de emergencia.
- 3.- Mediante la señalización correspondiente, se podrá establecer el uso de determinados carriles o vías de circulación para la realización de operaciones de descarga de mercancías, el estacionamiento de determinados usuarios u otros usos específicos en determinados horarios o periodos.
- 4.- En el caso de que se permitiera la circulación de bicicletas, otros ciclos y/o VMP por carriles reservados a autobuses y/o taxis o por algunos tramos de plataformas tranviarias, **la persona que conduce el vehículo favorecerá el adelantamiento a los autobuses y/o taxis, siempre que fuera posible en condiciones de seguridad, llegando incluso a descender de su vehículo y apartarlo si fuera necesario.** En cualquiera de los casos, la prioridad en estos carriles será siempre para autobuses y taxis.

O se permite o no se permite, pero recordemos que la bicicleta según el pacto ciudadano de 2007 es un vehículo preferente y el más vulnerable y por lo tanto si se le permite ir por carril bus tiene que ser con su prioridad

5.- Las vías ciclistas podrán ser utilizadas para la circulación en bicicleta u otros ciclos, VMP y vehículos para personas con movilidad reducida.

Artículo 11.-Limitación de la velocidad

1.- Además de las limitaciones específicas que se establecen para ciertos tipos de vehículos o vías, las velocidades máximas autorizadas en las vías del casco urbano son, de forma general, las siguientes:

- 10 km/h, en las áreas peatonales, en los casos contemplados en esta ordenanza en los que se permite el acceso de vehículos a las mismas.
- 20 km/h, en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera. Se entenderán como tales aquellas en las que no haya bordillo, ni cualquier otro obstáculo físico que separe calzada y acera.

Esta limitación será también aplicable en aceras bici y sendas ciclables.

- 30 km/h, en vías urbanas de un único carril por sentido de circulación. Excepcionalmente, se podrá aumentar la velocidad en estas vías hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica. **no debería haber estas excepciones**
- 50 km/h, en vías de dos o más carriles por sentido de circulación y en travesías.

Consideramos que en el interior de la ciudad 50 km/h es una velocidad excesiva

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

2.- Sea cual fuere el lugar por el que circulen, los VMP no podrán superar la velocidad de 25 km/h.

Esta velocidad puede ser excesiva en una acera bici, calle eguzkilore o senda ciclable compartida con caminantes. Es ésta la velocidad no debería ser superior a 10 km/h

3.- Las velocidades máximas señaladas en este artículo podrán ser rebajadas en carriles o tramos determinados mediante la señalización específica.

4.- De la misma forma, excepcionalmente, se podrá aumentar el límite de velocidad en determinadas vías o tramos de vía de un único carril hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica. **Consideramos que no debería haber excepciones en este tipo de vías**

5.- En los casos contemplados en esta ordenanza en los que se permite el acceso de vehículos a las áreas peatonales, estos reducirán en todo caso la velocidad al paso de las personas que transitaran por ellas incluso hasta llegar a detenerse si resultara necesario y tomando precauciones para evitar accidentes.

6.- Queda prohibido establecer competencia de velocidad, salvo en los lugares y momentos que expresamente se autoricen.

7.- Queda prohibido circular a velocidad anormalmente reducida sin causa justificada, entorpeciendo la marcha de los demás vehículos o reducir bruscamente la velocidad a la que circule el vehículo, salvo en los supuestos de inminente peligro.

¿Se incluyen las bicicletas?

Artículo 12. Condiciones de circulación

- 1.- Los vehículos no podrán producir ruidos ocasionados por el uso indebido de señales acústicas, aceleraciones bruscas, tubos de escape alterados o deteriorados u otras circunstancias anómalas.
 - 2.- Todas las personas conductoras de vehículos, incluidos las de bicicletas u otros ciclos, ciclomotores, VMP y motocicletas, deberán conocer las normas de circulación y señalización vigentes, ateniéndose estrictamente a ellas y a las indicaciones de los y las Agentes de la Autoridad.
 - 3.- Los carros de mano circularán por las aceras o áreas peatonales, siempre que sus dimensiones permitan hacerlo sin estorbar a los viandantes. En caso contrario, lo harán por la calzada, pegados lo más posible a su borde derecho, respetando en todo momento la señalización de las vías y dejando el paso libre a otros vehículos y en especial a los de emergencia y servicios públicos.
 - 4.- Se permite la circulación de bicicletas en paralelo, en columna de a dos.
 - 5.- En aquellas vías de circulación en las que hubiera más de un carril por sentido regulados a la misma velocidad, las bicicletas y otros ciclos, así como los VMP, circularán preferiblemente por el de la derecha, pudiendo ocupar la parte central del mismo. Podrán circular por otro carril cuando las marcas viales así lo indiquen, cuando sea necesario para llegar a su destino o cuando las características de la vía u otras circunstancias del tráfico lo aconsejen.
 - 6.- Para que las bicicletas y otros ciclos puedan posicionarse de manera segura y aprovechar su mayor agilidad en la puesta en marcha, podrá habilitarse una zona señalizada en la calzada para que se sitúen junto a la línea de detención de los semáforos, delante del resto de vehículos parados ante ellos. Estas zonas podrán ser utilizadas para el mismo uso, además de las bicicletas y otros ciclos, por los VMP y los ciclomotores.
 - 7.- Al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de las bicicletas y VMP en la calzada durante la detención semafórica, éstos vehículos podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada, siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos, hasta colocarse en una posición más adelantada y segura o para acceder a las zonas señalizadas indicadas en el punto anterior.
 - 8.- Al circular por “aceras bici” o “sendas ciclables”, los vehículos autorizados para circular por las mismas deberán hacerlo con precaución ante una posible irrupción de animales o personas y, muy especialmente, de niños y niñas, personas mayores o personas con diversidad funcional. **¿qué quiere decir circular con precaución? ¿no sería mejor establecer una velocidad máxima? ¿por qué con precaución sólo en aceras bici o sendas ciclables? ¿no debería ser una premisa para todo tipo de vehículos en todo tipo de vías?**
En una acera bici ¿quién tiene prioridad? ¿a qué velocidad hay que ir?
 - 9.- Quienes conduzcan vehículos de motor o ciclomotores habrán de adaptar su velocidad a la presencia de bicicletas, ciclos y VMP, manteniendo siempre con ellos una **distancia de seguridad prudencial y proporcional a la velocidad. Establecer una distancia mínima de separación, hay que tener en cuenta que las bicicletas no tienen luces de freno**
- Si quisieran adelantarlos deberán extremar las precauciones, cambiando de carril de circulación y dejando un espacio lateral mínimo de 1,5 metros que garantice la seguridad.
- 10.- Las personas que se desplacen mediante patines amarrados a los pies, podrán hacerlo por vías ciclistas, no pudiendo hacerlo por otro tipo de vías o carriles de circulación.
 - 11.- Se considerará conducción negligente y por tanto punible cuando se realice conducción nocturna o en condiciones de escasa visibilidad de bicicletas o VMP **sin alumbrado o sin prendas o elementos reflectantes**, ya que en estos casos quien conduce no adopta la diligencia necesaria para ser visible al resto, ni la precaución necesaria para evitar ponerse en peligro.

No es una elección o una cosa u otra. El alumbrado es obligatorio, las prendas reflectantes en ciclistas solo son obligatorio en vías interurbanas.

12.- Se prohíbe sobrepasar a otro vehículo que se encuentre detenido o reduciendo sensiblemente su velocidad antes de un paso peatonal.

Excepto para bicis y VMP tal y como se índice en el apartado 7

13.- Los vehículos para personas de movilidad reducida serán considerados peatones en áreas peatonales o ciclistas en las vías ciclistas.

14.- Queda prohibido circular con AMP o cualquier vehículo utilizando auriculares conectados a reproductores de sonido o utilizando teléfono móvil o cualquier otro dispositivo que disminuya la atención a la conducción.

15.- Queda prohibido circular con AMP, bicicletas, otros ciclos o VMP acompañados de animales sujetos con correa.

No entendemos la razón. Hay que tener en cuenta que hay perros y sobre todo PPP para los que es la única posibilidad de hacer ejercicio. Se debería permitir llevar animales, pero sólo en carriles bici segregados y aceras bici y sendas ciclables y nunca sujetos con la mano o al manillar y no separado de la bici más de 1 m,

16.- Queda prohibido circular, conduciendo cualquier vehículo, atravesando un paso para peatones.

Definición de conducir: guiar un vehículo o automóvil.

Definición de guiar: Hacer que una pieza de una máquina u otro aparato siga en su movimiento determinado camino.

Según esto no se podría ni llevar la bici en la mano para cruzar un paso de peatones.

Además, hay que tener en cuenta que existen pasos de peatones sobre vías ciclistas y es absurdo que los ciclistas deban bajarse de la bici para atravesarlos.

17.- Podrán adoptarse medidas de gestión diferenciada del tráfico que proporcionen prioridad de paso en los semáforos a los vehículos para el transporte público de personas viajeras o la autorización exclusiva de determinados movimientos o giros.

Artículo 13.-Edad.

1.- No se establece ninguna limitación de edad para el uso de AMP.

2.- La edad mínima para el uso de VMP será de quince años.

Artículo 14.-Condiciones técnicas

1.- En el momento en que sea obligatorio, en base al Reglamento General de Vehículos, todos los VMP que circulen dentro del ámbito de aplicación de esta Ordenanza requerirán el certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación. Asimismo, será obligatorio cualquier otro tipo de documento que se establezca de forma normativa para acreditar que cumplen con los requisitos técnicos de aplicación. Dicho certificado deberá ser presentado por quien conduce a la Autoridad competente siempre que le sea requerido.

2.- Las bicicletas, otros ciclos y los VMP deberán ir dotados de timbre u otro sistema acústico con el objeto de poder hacer notar su presencia ante el resto de personas usuarias de la vía.

3.- Cuando circulen por la noche, cuando las condiciones meteorológicas o ambientales disminuyan sensiblemente la visibilidad y en los tramos de vías señalizados con la señal de "túnel", las bicicletas, otros ciclos y los VMP deberán ir dotados de los elementos de iluminación indicados en el Anexo X del Reglamento General de Circulación.

4.- Las bicicletas, otros ciclos y los VMP deberán contar con sistemas de frenado **suficientes.**
¿Suficientes para qué? Habría que definir mejor

5.- La y los conductores y ocupantes de bicicletas, otros ciclos y VMP menores de 16 años deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente.

Se exceptúan las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves o discapacitadas, que deberá ser presentado cuando lo requiera algún agente de policía.

6.- Se prohíbe el transporte de carga o personas que reduzca la visión, produzca el desequilibrio del vehículo o entorpezca su manejo.

7.- El peso de la persona que monte en un VMP no podrá superar aquel que esté establecido como máximo por su fabricante.

Artículo 15.-Circulación o estacionamiento de usos o usuarios especiales

1.- El Ayuntamiento podrá limitar a los vehículos que excedan de cierto peso o dimensiones la circulación o el estacionamiento en determinadas horas y/o zonas, salvo autorización municipal expresa, que podrá concederse para un sólo viaje o para determinado periodo de tiempo.

2.- El Ayuntamiento podrá eximir temporalmente de las restricciones de circulación o estacionamiento establecidas en general o en determinadas zonas a determinados vehículos por razones de atención familiar, atención de servicios sociales, mantenimiento de servicios municipales, abastecimiento o reparto de mercancías, servicio de transporte de personas u otros casos u operaciones singulares cuya justificación se acredite.

3.- Los transportes especiales que circulen por el casco urbano requerirán de autorización municipal, sin perjuicio de cuantas otras autorizaciones fueran precisas.

La solicitud deberá realizarse con una antelación de al menos 3 días hábiles a la fecha prevista del transporte especial. En la autorización figurarán el horario e itinerario, siendo responsabilidad de quien la solicita asegurarse de la viabilidad del mismo. La policía local determinará la oportunidad de realizar, o no, acompañamiento al transporte especial.

4.- El Ayuntamiento podrá autorizar la reserva privativa de un tramo destinado al estacionamiento, de forma temporal, para acopio de materiales, mudanzas, colocación de contenedores de obra, operaciones logísticas de carga y descarga o auxiliares de obras y casos similares. En estos casos, la reserva se autorizará mediante Resolución del Concejal o Concejala competente en la materia, debiendo solicitarse por el interesado con al menos 72 horas de antelación.

5.- En el caso de ocupación temporal de un tramo de estacionamiento con recintos vallados para el acopio de materiales, se cumplirán las siguientes condiciones:

- a) La persona titular de la autorización se responsabilizará de la estabilidad del vallado, debiendo disponer de certificado firmado por personal técnico competente en el que se garantice que el vallado cumple las condiciones establecidas por la normativa vigente al respecto.
- b) El vallado será opaco, con la excepción de lo que sea necesario para garantizar la visibilidad respecto de los vehículos que circulen por la calzada, de los peatones que atraviesen por un paso peatonal o de otros vehículos que se incorporen desde otra calzada o desde un inmueble o finca urbana.
- c) En ningún caso se podrá utilizar el espacio vallado para el estacionamiento de vehículos, salvo que dicho uso se incluya expresamente en la autorización.

6.- El Ayuntamiento podrá autorizar la reserva privativa de espacios de estacionamiento, por tiempo indefinido y en precario, a las siguientes actividades, lugares o motivos:

- a) Actividades que requieran el acercamiento frecuente de personas o animales enfermos o con un grado de discapacidad motriz acusado.
- b) Establecimientos hoteleros.
- c) Servicios de atención con ambulancias.
- d) Accesos o salidas de emergencia.
- e) Centros educativos para el transporte de estudiantes.
- f) Sedes empresariales para el transporte colectivo de trabajadoras y trabajadores.
- g) Instituciones públicas para servicios públicos que lo requieran o para salvaguardar su seguridad.
- h) Salidas de inmuebles para facilitar el ángulo de visión para una mejor visibilidad en la incorporación de vehículos a la vía pública.

Podrá autorizarse excepcionalmente la reserva privativa de espacios de estacionamiento por tiempo indefinido en otros casos, si bien la resolución que lo autorice deberá hacer referencia expresa a la justificación de la concesión de dicho uso privativo.

La persona titular de la autorización será responsable de su señalización y deberá comunicar al Ayuntamiento su renuncia a la misma cuando desaparezcan las causas que la hubieran motivado.

Artículo 16.-Áreas y zonas peatonales y vías de tráfico restringido

- 1.- Las señales que se coloquen en las entradas de las áreas peatonales rigen dentro de sus perímetros respectivos.
- 2.- En la entrada y salida de las áreas peatonales el Ayuntamiento podrá utilizar elementos que impidan o controlen el acceso y circulación de vehículos por el interior de la zona afectada, pudiendo utilizarse las pruebas que se recojan con medios tecnológicos para acreditar la infracción de esa norma.
- 3.- Como norma general, ningún vehículo (incluidos los VMP, bicicletas u otros ciclos) podrá circular ni estacionar en las zonas peatonales, salvo las excepciones que expresamente se recogen en la presente Ordenanza y las que se establezcan mediante señalización o mediante autorización expresa del Ayuntamiento.

No tiene ningún sentido esta prohibición cuando se están transformando calles muy pacificadas como San Antonio o Tenerías, en las que la bicicleta podía circular por la calzada con seguridad e incluso contrasentido, en calles eguzkilores en las que la calzada puede ser utilizada por peatones con prioridad sobre los vehículos y en las que por lo tanto se vuelve a crear un conflicto.

A tales efectos, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9bis.8 de la presente Ordenanza, los vehículos contemplados en el mismo deberán ser arrastrados a mano hasta los lugares de estacionamiento en tanto se encuentren en la zona peatonal.

No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, se establecen las siguientes excepciones específicas:

- a. De acuerdo a lo estipulado en el artículo 22.6, mediante Resolución del órgano competente y/o su señalización, el Ayuntamiento podrá permitir el acceso restringido de determinados vehículos a las áreas peatonales y vías de tráfico restringido para la realización de labores de carga y descarga de mercancías, el reparto de paquetería u otras labores logísticas.
- b. En las zonas peatonales y vías de tráfico restringido estará permitido, como norma general, el acceso de vehículos afectos a los servicios municipales, debidamente identificados como tales, en tanto lo hagan para la prestación de un servicio público o el mantenimiento de las

instalaciones o de la urbanización o mobiliario urbano y durante el tiempo estrictamente necesario para ello.

- c. Se permite el acceso a las áreas peatonales y vías de tráfico restringido a los vehículos que cuenten con autorización o licencia para transporte de personas, bien porque sus líneas regulares traspasen áreas peatonales en su itinerario autorizado o porque resulte imprescindible para la recogida o descenso de las y los pasajeros en las mismas.
- d. Se permitirá el acceso o salida a través de zonas peatonales y vías de tráfico restringido a/de las guarderías de vehículos en el interior de inmuebles que no dispongan de otra alternativa, siempre que se realice por el itinerario establecido por el Ayuntamiento, la propia señalización o, en su defecto, por donde menos se afecte a la actividad peatonal.
- e. Se permitirá el acceso a las plazas de estacionamiento o lugares específicamente destinados dentro de las áreas peatonales para el servicio a hoteles durante el tiempo necesario para dejar o recoger personas o equipajes.
- f. Se permite la conducción de bicicletas por menores de quince (15) años por **las áreas peatonales y vías de tráfico restringido**, pudiendo las y los menores de doce (12) años estar acompañados de una persona mayor de edad, conduciendo su propia bicicleta, que se hará responsable de la menor.

En Áreas peatonales y vías de tráfico restringido, quedan excluidas las aceras que según las definiciones son las Zonas peatonales. Desconocemos si es deliberado o un error. En cualquier caso el permiso para los menores de 15 años da a entender 2 situaciones:

O bien se considera que las calzadas no son seguras o bien se considera que la circulación por las aceras de ciclistas no es tan conflictiva y por lo tanto se debería repensar la prohibición para el resto de la ciudadanía.

Para el caso de las personas que pueden circular por las aceras se debe añadir el siguiente texto (recogido en la ordenanza vigente):

Cuando circulen por aceras y áreas peatonales, los ciclos y bicicletas y VMP lo harán extremando las precauciones, respetando la prioridad de las y los peatones y evitando circular en zig-zag para rebasar a estas personas y progresar en la marcha. En estos espacios las personas que se desplacen en ciclos y bicicletas en todo caso deberán respetar la prioridad de quienes lo hagan a pie, adecuar su velocidad a estas últimas y no realizar maniobras que puedan afectar a su seguridad o incomodar su circulación. Deberán mantener una distancia de al menos un metro con respecto a estas en las operaciones de adelantamiento o cruce. Cuando esto no sea posible, deberán apearse de la bicicleta. Cuando haya edificios deberán mantener una distancia de, al menos, un metro y medio con la línea de fachada de los mismos.

- g. Siempre que la actividad existente en el área peatonal o vía de tráfico restringido no lo desaconseje por razones de seguridad, se permite el acceso de los vehículos a motor que transporten personas que dispongan tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad o que salgan de dichas áreas o vías después de haberlas transportado, en cuyo caso lo harán por el itinerario donde afecten menos a la actividad peatonal. En estos casos el acceso se restringirá al tiempo necesario para el acceso o recogida de dichas personas.
- h. Se podrá autorizar el acceso de vehículos a motor para atender a personas residentes en áreas peatonales o vías de tráfico restringido, siempre que se justifique su pertinencia razonable por los medios que se le requieran, basada fundamentalmente en la acusada dificultad física de la persona residente para desplazarse de forma autónoma. Para ello deberán contar con una autorización específica del Ayuntamiento, que podrá sustanciarlo en un título que la acredite. En este caso, el vehículo estará autorizado para estacionar frente al domicilio de la persona atendida durante el tiempo estrictamente necesario para que esta acceda al vehículo o a su vivienda. Esta autorización implica la necesaria para el acceso y abandono de la zona peatonal

o vía de tráfico restringido por el vehículo, por el itinerario permitido que afecte menos a la actividad peatonal.

- i. Queda permitido el acceso con vehículo, incluso si este fuera un turismo, a las personas residentes en un área peatonal o vía de tráfico restringido con el objeto de realizar la carga o descarga de mercancías, siempre que se cumplan la totalidad de los siguientes requisitos:
 1. Que la persona titular del vehículo, quien conduce o al menos alguna de las personas que participen en las operaciones de carga y descarga esté empadronada o sea propietaria en/de una vivienda dentro de área peatonal o vía de tráfico restringido.
 2. Que el acceso esté justificado por un considerable volumen o peso de la carga.
 3. Que la operación se realice durante el horario habilitado en el lugar, de forma genérica, para este tipo de operaciones.
 4. Que el vehículo se sitúe junto al domicilio de la persona referida en el apartado 1 en el emplazamiento menos molesto a la actividad del lugar y manteniendo las condiciones s accesibilidad.
 5. Que el tiempo de permanencia en el lugar sea el estrictamente necesario para la operación.

4.- Las excepciones contempladas en la presente ordenanza para el acceso de vehículos a estas áreas no alteran el carácter y la prioridad peatonal en estos espacios urbanos.

5.- En cualquier caso, la circulación de vehículos por las zonas peatonales y vías de tráfico restringido se hará con la debida cautela, respetando la prioridad de los peatones y teniendo en cuenta la posible irrupción de personas o animales, que pudieran moverse dando por sentada su prioridad.

6.- La parada o el estacionamiento de los vehículos que accedan a una zona peatonal o vía de tráfico restringido bajo alguno de los supuestos contemplados en la presente Ordenanza se realizará de forma que interfieran de la menor forma posible en el tránsito de personas con discapacidad y dejando el paso libre para el acceso de emergencias.

7.- Está prohibido el acceso de ciclomotores o motocicletas por zonas peatonales con el motor en marcha, aun cuando pretendieran acceder a una zona específicamente reservada para el estacionamiento de estos vehículos, según establece el apartado 9bis.12.

8.- Las personas que circulen en AMP por áreas peatonales o vías de tráfico restringido deberán hacerlo cediendo la prioridad a las demás personas sin causarles molestias, circulando al paso del resto y no superando los seis (6) km/h.

9.- Se podrán permitir limitaciones de acceso en determinados horarios en entornos escolares

TÍTULO II

Transporte de personas y mercancías

CAPÍTULO I

Transporte de personas

Artículo 17.-Transporte de personas en vehículos diferentes a turismos o autobuses

1.- En las bicicletas se podrán utilizar remolques, semirremolques u otros elementos debidamente homologados para el transporte público o privado de personas, debiendo ser quien **conduce mayor de edad**.

¿por qué mayor de edad? un hermano mayor no puede llevar a uno menor al colegio? Si además se les permite ir por la acera. Con 15 años se puede conducir ciclomotores que pueden llevar pasajeros

2.- Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona podrán transportar, cuando **quien conduce sea mayor de edad**, hasta dos menores de hasta siete años en sus asientos adicionales, que habrán de ser homologados.

3.- El transporte público urbano de personas en vehículos diferentes a turismos o autobuses deberá ser objeto de autorización municipal, en la cual se podrán establecer las condiciones de prestación del servicio o actividad, incluyendo sus tarifas.

Artículo 18.-Transporte Público Urbano Regular

El transporte público urbano colectivo de personas en autobús, regular y de uso general se regula por el Reglamento para la prestación del servicio de transporte urbano colectivo de viajeras y viajeros de la ciudad de Vitoria-Gasteiz.

El transporte urbano regular de uso especial deberá contar con autorización del Ayuntamiento, en la que se podrán determinar los itinerarios, horarios o lugares de parada.

Se autoriza a los vehículos de transporte público urbano regular a parar sobre carriles de circulación para recoger o dejar personas en los lugares señalizados horizontalmente al efecto. En el caso del transporte de uso especial, estos lugares se limitarán a los señalados en la correspondiente autorización.

Artículo 19.-Transporte Público Urbano de Viajeros en Vehículos Turismo

El transporte urbano de personas en vehículos turismo se regula, entre otras disposiciones, por la Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo y la Ordenanza Reguladora del Servicio de Transporte Público Urbano de Personas Viajeras en Automóviles Turismo (Taxis).

Artículo 20.-Otros transportes de personas en autobuses o autocares

1.- Con las excepciones que se derivan de los artículos 50 y 65 del Decreto 51/2012, de 3 de abril, del Gobierno Vasco, por el que se aprueba el Reglamento de Transporte de Viajeros por Carretera, que versan respectivamente sobre las paradas urbanas de servicios regulares de uso especial y de servicios regulares de transporte interurbano lineal o zonal, los lugares de parada para dejar o recoger pasajeros de otros transportes de viajeros en autobuses o autocares, como pueden ser los interurbanos, los discrecionales o los turísticos, deberán ser los establecidos por el Ayuntamiento.

El Ayuntamiento elaborará un catálogo de paradas dentro de su ámbito territorial o, en su caso, un informe referente a las posibles paradas urbanas, según establece el artículo 65.4 del Decreto 51/2012, de 3 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Transporte de Viajeros por Carretera.

2.- Los vehículos no podrán permanecer en las paradas de transporte de personas en autobuses o autocares más tiempo que el estrictamente necesario para recoger o dejar personas, con excepción del transporte público urbano regular de uso general, que podrá hacer regulación de tiempos en ellas.

3.- Queda prohibida la carga o descarga de equipajes en los lugares destinados a parada del transporte público urbano en autobús y, en cualquier caso, este tipo de operaciones no se podrán hacer nunca desde un carril de circulación.

4.- El Ayuntamiento podrá establecer lugares y periodos de tiempo determinados para el posible estacionamiento de autobuses en zona urbana.

5.- El Ayuntamiento podrá establecer una tasa por el uso, en el ámbito de la presente ordenanza, de los puntos de parada o estacionamiento de los autobuses o autocares para alguno o algunos de los tipos de transporte contemplados en este Capítulo.

CAPÍTULO II

Carga y descarga de mercancías

Artículo 21.-Normas generales

1.- Se entiende por carga y descarga las operaciones que consistan en cargar o descargar mercancías u objetos de cualquier tipo en vehículos especialmente acondicionados a estos efectos.

2.- El Ayuntamiento podrá establecer espacios reservados específicamente para la realización de operaciones de carga y descarga, bien sea reservando plazas de estacionamiento para ello o habilitando en las zonas peatonales lugares donde hacerlo y/o horarios para ello.

3.- Dentro de las plazas de estacionamiento reservadas a tal efecto, así como en las zonas peatonales en las que esté autorizado, las operaciones de carga y descarga de mercancías se realizarán en el horario establecido, quedando excluido su uso por turismos, excepto autorización expresa al efecto.

Artículo 22.-Condiciones de uso

1.- Las mercancías, los materiales o las cosas que sean objeto de la carga o descarga no se depositarán en la vía pública, sino que se trasladarán directamente del inmueble al vehículo o viceversa, salvo en casos excepcionales que deberán ser expresamente autorizados y contar con la preceptiva licencia para la ocupación de la vía pública, atendiendo en todo caso a las condiciones que determina la Ordenanza de Señalización y Balizamiento de las Ocupaciones de las Vías Públicas por realización de Obras y Trabajos o normativa que la sustituya.

2.- Las operaciones de carga y descarga tendrán que realizarse con las debidas precauciones y medidas adecuadas para evitar ruidos innecesarios y el deterioro del pavimento o mobiliario urbano y con la obligación de dejar limpia la vía pública.

3.- Las mercancías se cargarán y descargarán por el lado del vehículo más cercano a la acera, utilizando los medios necesarios y personal suficiente para agilizar la operación y procurando no dificultar la circulación tanto de personas como de vehículos.

En caso de existir algún peligro para las personas o para los vehículos, deberá señalizarse y balizarse debidamente mientras se realice la carga o descarga.

4.- Aunque no figure expresamente en la señalización fija, se entiende que la reserva para operaciones de carga y descarga de plazas de estacionamiento existentes, en tramos horarios separados en mañana y tarde, no tiene efecto los días festivos ni los tramos horarios de las tardes de los sábados, salvo reservas de tipo privativo (de uso exclusivo para un usuario determinado) o señalización expresa en contrario.

5.- Los vehículos autorizados sólo podrán permanecer en las plazas reservadas para carga y descarga o en las áreas peatonales mientras se estén realizando dichas tareas. El tiempo máximo de

permanencia en estas zonas será en general de treinta (30) minutos, salvo que se justifique que la operación en concreto requiera de un tiempo mayor.

6.- Para el reparto de mercancías el Ayuntamiento podrá limitar, en determinadas vías o zonas y/o en determinados horarios, el uso exclusivo de tipos especiales de vehículos o con determinado límite de MMA, priorizando la utilización de aquellos que, por sus características técnicas y su sistema de propulsión, generen menor impacto para el medio ambiente (emisiones y ruido), que ocupen menos espacio en la vía pública o causen menos daños a los pavimentos. Podrá exigir una acreditación para ello.

7.- En cuanto a las limitaciones y prohibiciones referidas a la disposición y dimensiones de la carga transportada se estará a lo dispuesto en la señalización o en la normativa general reguladora de la materia, sin que se puedan rebasar los pesos máximos autorizados, así como la longitud, anchura y altura de la carga transportada.

8.- En las bicicletas y otros ciclos se podrán utilizar remolques, semirremolques u otros elementos debidamente homologados para el transporte de mercancías, debiendo ser **su conductor mayor de edad. ¿por qué?**

9.- Los camiones de MMA igual o superior a 12 TN deberán descargar exclusivamente en el interior de locales comerciales e industriales. Se exceptúan de esta limitación los viales urbanos de las Entidades Locales Menores.

En aquellos casos específicos en los que por razones justificadas no puedan acogerse a lo anterior, se necesitará una autorización especial.

10.- Cuando se utilicen medios mecánicos para elevar mercancías u objetos y estos tengan que volar sobre lugares de tránsito de peatones o vehículos se deberá prever la seguridad de los mismos mediante la interrupción puntual del tránsito, el desvío de su itinerario o mediante pasajes de protección. El método será fijado en la correspondiente autorización municipal y quedará bajo la responsabilidad de la persona autorizada la señalización o adopción de las medidas de seguridad complementarias necesarias, así como la estabilidad y resistencia de las instalaciones y los medios empleados.

11.- Mediante Resolución del Concejal o Concejala competente en la materia, el Ayuntamiento podrá exigir a todas o a determinadas personas usuarias la obtención de títulos habilitantes, el uso de aplicaciones informáticas u otros modos o herramientas tecnológicas para la utilización de las plazas reservadas a operaciones de carga y descarga o para el acceso a áreas peatonales para realizar este tipo de operaciones, especialmente para acreditar el cumplimiento del tiempo máximo de estancia que se determine. Para dicho uso se podrá exigir facilitar datos sobre la identificación del vehículo o la titularidad del mismo o de la actividad a la que esté adscrito, datos que deberán ser veraces.

12.- Asimismo, se podrá exigir el pago de tasas por la utilización de los espacios reservados para las operaciones de carga y descarga conforme a las tarifas que, en su caso, se establezcan en la Ordenanza Fiscal reguladora.

Artículo 23.-Otras regulaciones

Además de las expuestas en esta ordenanza, el Ayuntamiento podrá dictar disposiciones que versen sobre las siguientes materias:

- a) Delimitación de las zonas reservadas para carga y descarga y su señalización.
- b) Delimitación de peso y dimensiones u otras características técnicas de los vehículos para circular, estacionar o realizar operaciones de carga y descarga en todas o en determinadas vías o áreas de la ciudad.
- c) Establecimiento de tramos horarios para realizar las operaciones de carga y descarga.

- d) Establecimiento de la obligación de obtener un título habilitante para realizar las operaciones de carga y descarga.
- e) Tiempo de permanencia máximo en las plazas de estacionamiento o zonas destinadas específicamente a la carga y descarga de mercancías.
- f) Posibilidad de realizar operaciones de carga o descarga de mercancías ocupando carriles de circulación.

TÍTULO III

Infracciones y sanciones. Procedimiento sancionador

CAPÍTULO I

Régimen jurídico

Artículo 24.-Disposiciones generales

1.- El incumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente Ordenanza, así como las conductas contrarias al 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 y sus disposiciones reglamentarias serán constitutivas de infracción. Las infracciones serán sancionadas en los casos, formas y medida que en ella se determinan, salvo que sean constitutivas de los delitos tipificados en las leyes penales. Recaída sentencia firme dictada por los tribunales penales, podrá continuar la tramitación del expediente sancionador.

2.- El procedimiento a seguir en la materia regulada en la presente Ordenanza será el establecido en 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, resultando de aplicación en lo no previsto en este la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

3.- Será competencia del Alcalde o Alcaldesa o del órgano que tuviere delegada dicha atribución la imposición de las sanciones que procedan por las infracciones que se cometan a los preceptos contenidos en la presente Ordenanza.

Artículo 25.-Sujetos responsables

1.- Serán considerados sujetos responsables de las infracciones administrativas las personas físicas o jurídicas que realicen las acciones u omisiones tipificadas como infracciones en la presente Ordenanza

2.- La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial recaerá directamente en quien tenga la autoría del hecho en que consista la infracción, salvo las excepciones recogidas en dicha ley.

Artículo 26.-Infracciones y sanciones

1.- Las acciones y omisiones que constituyan incumplimientos de las prohibiciones u obligaciones indicadas en el RDL 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y su normativa de desarrollo, así como en el Anexo TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES de la presente Ordenanza, serán calificadas como infracciones leves, graves y muy graves.

2.- Las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; las graves, con multa de 200 euros y las muy graves, con multa de 500 euros, salvo las excepciones indicadas en el artículo 80 del RDL 6/2015, de 30 de octubre.

Artículo 27.-Graduación de sanciones económicas

La cuantía de las multas establecidas en el artículo anterior y en el Anexo TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES podrá incrementarse en un 30 por ciento, en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes de la persona infractora y a su condición de reincidente, el peligro potencial creado para ella misma y para el resto de personas usuarias de la vía y al criterio de proporcionalidad.

Se entiende como reincidente la comisión en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza declarada firme en vía administrativa.

Artículo 28.-Infracciones respecto a conducción de bicicletas, otros ciclos y VMP

1.- Con carácter general, a los y las conductoras de VMP o vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos se les aplican todas las obligaciones que la legislación de tráfico establece para los y las conductoras de vehículos, excepto las previsiones expresas aplicables únicamente para los conductores de ciclos, ciclomotores o vehículos a motor.

2.- A quien conduce VMP o vehículos ligeros propulsados por motores eléctricos y bicicletas les será de aplicación el régimen sancionador previsto en la normativa vigente sobre conducción bajo la influencia del alcohol y/o las drogas.

3.- Son infracciones referidas a VMP, bicicletas u otros ciclos las conductas tipificadas en el RDL 6/2015, de 30 de octubre, y normativa de desarrollo y en la presente Ordenanza:

Infracciones leves:

- a) Conducir un VMP sin tener la edad permitida.
- b) Realizar transporte de personas en VMP, bicicleta u otro ciclo en número superior a las autorizadas.
- c) Conducir un VMP, bicicleta u otro ciclo siendo arrastrado por otro vehículo.
- d) Amarrar o estacionar VMP, bicicleta u otro ciclo fuera de los espacios acondicionados para tal fin.
- e) Amarrar o estacionar bicicleta u otro ciclo a elementos del mobiliario urbano, siempre que se ocasione daño o se altere su función.
- f) Conducir en bicicleta u otro ciclo sin hacer uso del alumbrado reglamentario.
- g) No hacer uso de los elementos y **prendas reflectantes por parte de los usuarios de bicicletas o VMP.**
El RGC solo obliga a las bicicletas a llevar prendas reflectantes en vías interurbanas y al atardecer o noche
- h) Conducir en VMP o ciclo por aceras, zonas peatonales o no habilitadas al efecto.
- i) Incumplir las normas contenidas en esta ordenanza que no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves en los apartados siguientes.

Infracciones graves:

- a) Conducir un VMP, bicicleta u otro ciclo haciendo uso del teléfono móvil o de cualquier otro sistema de comunicación.

- b) Conducir un VMP, bicicleta u otro ciclo utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.
- c) Conducir un VMP, bicicleta u otro ciclo sin el casco de protección hasta los 16 años.
- d) **Conducir VMP, bicicleta u otro ciclo atravesando un paso de peatones. Habría que redactar de otra forma porque aquí están incluidos los pasos pintados sobre los carriles bici. Por otro lado, si la razón es para dar tiempo de reacción al conductor en calzada, entonces ¿por qué no se señalizan verticalmente los pasos ciclistas que el conductor en calzada generalmente no ve hasta que no está encima? ¿Por qué no se prohíben los semáforos en ámbar en calzada cuando bicis y peatones tienen verde?**
- e) Conducción nocturna en VMP, bicicleta u otro ciclo sin alumbrado ni prendas o elementos reflectantes. **Esto es también falta leve y exponemos el mismo razonamiento**
- f) Amarrar o estacionar bicicletas u otros ciclos fuera de los espacios acondicionados para tal fin, obstaculizando gravemente la circulación o constituyendo un riesgo para las demás personas usuarias.
- g) Estacionar VMP en lugar no permitido obstaculizando gravemente la circulación o constituyendo un riesgo para las demás personas usuarias.
- h) No respetar el VMP, bicicleta u otro ciclo la prioridad de paso de los peatones.
- i) Conducir el VMP, bicicleta u otro ciclo de forma negligente.

Infracciones muy graves:

- a) Conducir en VMP, bicicleta u otro ciclo de forma temeraria poniendo en peligro o riesgo a las demás personas usuarias de la vía.
- b) Negarse el o la conductora de VMP, bicicleta u otro ciclo a efectuar las pruebas de alcoholemia.

CAPÍTULO II

Inmovilización y retirada de vehículos

SECCIÓN 1ª. INMOVILIZACIÓN

Artículo 29.-Medidas Provisionales

1.- El órgano competente en materia de gestión de tráfico o las y los agentes de la Policía local que se encargan de la vigilancia del tráfico podrán adoptar, de forma motivada, medidas provisionales de inmovilización o retirada de las vías urbanas de cualquier tipo de vehículos, incluidos ciclos, bicicletas, ciclomotores y motocicletas así como los de movilidad personal (VMP) regulados en esta Ordenanza, por razones de protección de la seguridad vial cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de la normativa específica que sea de aplicación o de la presente Ordenanza, pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes.

2.- En la adopción de las medidas provisionales de inmovilización y de retirada de los vehículos a que se hace referencia en el punto anterior, que no tendrán carácter de sanción, deberán observarse los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad, de forma que su adopción solo se permitirá en aquellos supuestos en que sea estrictamente necesaria para permitir la fluidez del tráfico o porque representen un peligro para la seguridad vial o, en su caso, para la protección de la salud pública de los habitantes de la ciudad y del medio ambiente, así como del mobiliario urbano.

Artículo 30.-Inmovilización

Los y las agentes de la autoridad podrán proceder a la inmovilización de todo tipo de vehículos (incluidos ciclos, bicicletas y VMP) cuando, como consecuencia del incumplimiento de los preceptos de esta Ordenanza o normas de aplicación subsidiaria, de su utilización pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes, especialmente en los siguientes supuestos:

1. En el supuesto de pérdida por la persona conductora de las condiciones físicas necesarias para conducir, cuando pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes.
2. Cuando la persona conductora del vehículo se niegue a someterse a las pruebas de detección a que se refiere la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial o si el resultado de las mismas superase los límites reglamentariamente establecidos.
3. Cuando el vehículo exceda de la altura, longitud o ancho reglamentariamente autorizado.
4. Cuando por las condiciones del vehículo, se considere que constituye peligro para la circulación o produzca daños en la calzada.
5. Cuando el vehículo circule con carga superior a la autorizada o su colocación exceda en altura o anchura a las permitidas reglamentariamente.
6. Cuando la ocupación del vehículo suponga aumentar en un 50 por 100 las plazas autorizadas, excluida la persona conductora.
7. Cuando las posibilidades de movimiento o el campo de visión de la persona conductora resulten sensible y peligrosamente disminuidos por el número o posición de las personas o por la colocación de la carga transportada.
8. Cuando la persona infractora no acredite su residencia legal en territorio español, salvo si deposita el importe de la sanción y de los gastos de inmovilización o garantizase su pago por cualquier medio admitido en derecho.
9. Cuando el vehículo carezca del alumbrado reglamentario o no funcione en los casos en que su utilización sea obligatoria.
10. Cuando el vehículo requiera del seguro obligatorio civil para poder circular y carezca ello.
11. Cuando la persona conductora de bicicletas, motocicletas, de vehículos de tres ruedas, de ciclomotores y de los VMP en los que así se requiera, circule sin casco homologado, hasta que subsane la deficiencia.
12. Cuando el vehículo se encuentre en una zona de uso público en la que esté prohibida la circulación de vehículos.
13. Cuando la emisión de humos y gases o la producción de ruidos excedan de los límites autorizados por la normativa vigente.
14. Cuando el vehículo hubiera sido objeto de una reforma de importancia no autorizada.
15. Cuando se observe un exceso en los tiempos de conducción o una minoración en los tiempos de descanso que sean superiores al 50 por 100 de los reglamentariamente establecidos.
16. Cuando existan indicios de cualquier manipulación en los instrumentos de control.
17. Cuando el vehículo que requiera de autorización administrativa para circular y carezca de ella, bien por no haberla obtenido, porque haya sido objeto de anulación o declarada su pérdida de vigencia o se incumplan las condiciones de la autorización que habilita su circulación.
18. Cuando el vehículo esté dotado de mecanismos o sistemas encaminados a eludir la vigilancia de los y las agentes de la autoridad que se encargan de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas y de los medios de control a través de captación de imágenes.

19. Cuando se conduzca un vehículo para el que se exige permiso de la clase C o D, careciendo de la autorización administrativa correspondiente.

20. Cuando la persona pasajera no haga uso de los dispositivos de retención infantil, en los casos en que fuera obligatorio. En este caso la medida de inmovilización no se aplicará a los ciclos y los vehículos de movilidad personal.

Artículo 31.-Lugar de inmovilización y gastos por la inmovilización

La inmovilización se llevará a efecto en el lugar que indique la autoridad municipal y no se levantará hasta tanto queden subsanadas las deficiencias que la motivaron o se proceda a la retirada del vehículo en las condiciones que dicha autoridad determine, previo pago de la tasa correspondiente, si así estuviere establecido.

SECCIÓN 2ª. RETIRADA

Artículo 32.-Retirada de vehículos

1.- Los agentes de la autoridad podrán ordenar la retirada de vehículos de la vía pública y su traslado al depósito correspondiente cuando se encuentren inmovilizados o cuando estando estacionados constituyan peligro, causen graves perturbaciones a la circulación de vehículos o viandantes o al funcionamiento de algún servicio público o deteriore el patrimonio público y cuando pueda presumirse racionalmente su abandono.

2.- Se entiende que constituyen peligro, causan graves perturbaciones a la circulación de vehículos o viandantes o al funcionamiento de algún servicio público:

- a) El estacionamiento en doble fila.
- b) Cuando un vehículo permanezca estacionado indebidamente en los carriles o partes de las vías reservadas exclusivamente para la circulación, estacionamiento o para el servicio de determinados usos o personas usuarias tales como:
 - Lugares reservados para carga y descarga en los días y horas en que esté en vigor la reserva.
 - Zonas reservadas para estacionamiento de vehículos de servicio público, organismos oficiales, consulados.
 - Vados correctamente señalizados y autorizados destinados a la entrada y salida de vehículos así como los destinados a la supresión de barreras arquitectónicas en los itinerarios peatonales.
 - Lugares que vayan a ser ocupados temporalmente para otros usos o actividades, señalizados adecuadamente al menos con 24 horas de antelación.
- c) En caso de accidente o avería que impida continuar la marcha.
- d) Cuando, inmovilizado un vehículo en lugar que no perturbe la circulación, hubieran transcurrido más de veinticuatro horas desde el momento de tal inmovilización sin que se hubieran subsanado las causas que la motivaron.
- e) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiera lugar adecuado para practicar la misma, sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.
- f) Cuando la persona infractora no acredite su residencia legal en territorio español, el o la agente denunciante fijará provisionalmente la cuantía de la multa y, de no depositarse su importe, se procederá a la retirada en el caso de no haber lugar adecuado para practicar la inmovilización.

- g) Cuando el vehículo permanezca estacionado en la vía pública en condiciones que hagan presumir fundada y racionalmente su abandono de conformidad con lo establecido en las disposiciones medio ambientales.
- h) Cuando un vehículo se encuentre estacionado impidiendo y obstaculizando la realización de un servicio público de carácter urgente como extinción de incendios, salvamento y similares.
- i) Cuando el vehículo se encuentre estacionado en itinerarios o espacios que hayan de ser ocupados por una comitiva, procesión, cabalgata, prueba deportiva o actos públicos debidamente autorizados.
- j) Cuando sea necesario retirar el vehículo para poder realizar obras o trabajos en la vía pública.
- k) Cuando se estacione en medio de la calzada, excepto que expresamente esté autorizado.
- l) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como zonas de aparcamiento reservado para el uso de personas con movilidad reducida sin colocar el distintivo.
- m) Cuando un vehículo permanezca estacionado en lugares habilitados por la autoridad municipal como de estacionamiento con limitación horaria sin colocar el distintivo que lo autoriza o cuando se rebase el triple del tiempo abonado conforme a lo establecido en la Ordenanza Municipal.
- n) Cuando un VMP o ciclo de más de dos ruedas incumpla las características técnicas establecidas en la presente ordenanza, suponiendo un grave riesgo para la seguridad vial y de las personas.

Artículo 33.-Gastos por la retirada

Salvo en los casos de sustracción, accidente, por motivos de seguridad, por causas judiciales, por investigaciones policiales y otros supuestos debidamente justificados, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada a la que se refiere el apartado anterior serán por cuenta de la persona titular, de la arrendataria o de la persona conductora habitual, según el caso, que deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso.

El o la agente de la autoridad podrá retirar el permiso de circulación del vehículo hasta que se haya acreditado el abono de los gastos referidos.

La Administración deberá comunicar la retirada y depósito del vehículo a la persona titular en el plazo legal establecido. La comunicación se efectuará a través de la Dirección Electrónica Vial, si esta dispusiese de ella.

Artículo 34.-Depósito del vehículo

1.- La retirada del vehículo llevará consigo su depósito en los lugares que al efecto determine quien sea responsable del servicio de retirada. Transcurridos más de dos meses desde que el vehículo haya sido depositado, tras su retirada de la vía pública por orden de la autoridad competente, se presumirá su abandono, requiriéndose a quien sea titular para que en el plazo de 1 mes retire el vehículo del depósito, con la advertencia de que, en caso contrario, se procederá a su tratamiento como residuo y a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento. En cuanto a las notificaciones a efectuar para ello, se estará a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2.- La persona propietaria del vehículo vendrá obligada al pago del importe del traslado y de la estancia del vehículo en el depósito, previamente a su recuperación y conforme a lo establecido en la Ordenanza Fiscal respecto a las "Tasas por retirada de vehículos de la vía pública y estancia de los mismos en los depósitos habilitados al efecto".

Artículo 35.-Disposiciones específicas para la retirada de VMP, bicicletas y ciclos

1.- Las autoridades competentes podrán proceder, si quien tenga obligación a ello no lo hiciera, a la retirada del VMP, bicicleta o el ciclo de la vía pública en los siguientes casos:

- a) Cuando procediendo legalmente a la inmovilización del vehículo no hubiere lugar adecuado para practicar la misma.
- b) Cuando el VMP, bicicleta, el ciclo o alguno de sus componentes se consideren abandonados o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.

2.- Tendrán la consideración de VMP, bicicletas y ciclos abandonados, a los efectos de su retirada por las autoridades competentes, aquellas VMP, bicicletas o ciclos presentes en la vía pública faltas de ruedas, con el mecanismo de tracción inutilizado o cuyo estado demuestre de manera evidente su abandono.

3.- Los y las agentes de autoridad podrán proceder al corte del elemento de seguridad o cadena de las motocicletas, ciclomotores y bicicletas, ciclos y VMP que se encuentren estacionados amarrados con cadenas, candados o cualquier otro elemento de seguridad en los supuestos que conforme a la presente Ordenanza y a la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial proceda la retirada de vehículos de la vía pública.

4.- El Ayuntamiento llevará los VMP, bicicletas y otros ciclos abandonados al depósito municipal. Transcurrido el plazo de dos meses contados desde la fecha en la que se constatase por los o las agentes de la autoridad la presunción de abandono de las bicicletas o de los VMP sin que quien acredite su titularidad o sin que la persona debidamente autorizada por tal titular hubiera procedido a su recogida, por el órgano municipal en el que se haya delegado la competencia de gestión del tráfico se dictará resolución por la que se declararán como residuo doméstico o urbano y se ordenará, si no reunieran condiciones adecuadas para su recuperación o uso, su traslado a un Centro Autorizado de Tratamiento para su posterior destrucción y descontaminación, o bien, si estuvieran en perfecto estado de uso o fueran susceptibles de reparación, su reutilización en actividades municipales o en cualquier otro tipo de actividad que se desarrolle por organizaciones, asociaciones o entidades públicas o privadas sin ánimo de lucro que tengan finalidades educativas, sociales, culturales, medioambientales o de interés general, previa reparación en su caso por tales organizaciones.

5.- A los efectos establecidos en el apartado anterior respecto de la reutilización de las bicicletas o VMP cuando sean declarados como residuo doméstico o urbano, en cualquiera de las actividades enunciadas, por el órgano competente se podrá suscribir convenios con organizaciones no gubernamentales, colegios públicos, asociaciones con fines sociales, educativos, medioambientales u otras entidades de interés general sin ánimo de lucro para la cesión gratuita de tales vehículos de acuerdo a la legislación vigente.

DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA.-ACTUALIZACIÓN DE LA TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES.

Mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local podrá actualizarse la Tabla de Infracciones y Sanciones (Anexo de esta Ordenanza), sin que ello suponga modificación de la misma, al objeto de adaptar su contenido y/o la cuantía de las sanciones económicas, como consecuencia de modificaciones normativas. Para su eficacia y aplicación, el acuerdo de la Junta de Gobierno Local deberá publicarse en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava y en la página web municipal, incluyendo el texto íntegro del Anexo o parte del mismo que se hubiera modificado.

En todo aquello no dispuesto en el Anexo será de aplicación lo establecido en el RDL 6/2015, de 30 de octubre, sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y normativa de desarrollo.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

A partir de la entrada en vigor de esta Ordenanza quedará derogada la Ordenanza municipal reguladora de los usos, tráfico, circulación y seguridad en las vías públicas de carácter urbano aprobada en sesión plenaria de 29 de noviembre de 2013.

Así mismo, quedan derogadas las disposiciones del mismo o inferior rango que se opongan o contradigan el contenido de la presente Ordenanza.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA.-ADAPTACIÓN DE LAS ORDENANZAS FISCALES

El Ayuntamiento procederá a adaptar las Ordenanzas Fiscales a lo dispuesto en esta Ordenanza, particularmente en lo relativo a las formas de utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local reguladas en la misma que puedan dar lugar como hecho imponible al establecimiento de una tasa.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA.-ENTRADA EN VIGOR

La presente Ordenanza entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava y transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985 de 18 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

ANEXO

Tabla de infracciones y sanciones