



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

En relación con las alegaciones formuladas por el Grupo Municipal de Ciudadanos a la Ordenanza reguladora de la movilidad ciclista, en base a la petición verbal formulada por el Concejal Delegado de Movilidad, se emite el siguiente

INFORME

La regulación municipal objeto de controversia es la referente a la circulación de bicicletas en parques públicos, calles peatonales y plazas contenida en los artículos 13, 18 Y 24 de la citada Ordenanza; así como la regulación correspondiente a la circulación de bicicletas a contrasentido, recogida en los artículos 17.2 y 20.

-Respecto a la primera cuestión, el contenido de la regulación es el siguiente:

Artículo 13.- Circulación por las sendas ciclables y parques públicos

1. Las sendas ciclables constituyen vías para peatones y ciclos, segregadas del tráfico motorizado que discurren por espacios abiertos, parques, jardines, paseos en zonas no urbanas o bosques. En ausencia de las mismas, salvo momentos de aglomeración, se permitirá circular a las bicicletas por los parques públicos siempre que se adecue la velocidad a la de los viandantes, se mantenga una velocidad moderada por debajo de los 10 Km./hora aproximadamente, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

2. En las sendas ciclables los peatones tendrán prioridad de paso en todo su recorrido y la velocidad máxima de los ciclos será de 15 km/h.

Artículo 18.- Circulación por calles peatonales y plazas

1. Las bicicletas podrán circular por las calles peatonales y plazas si tienen un carril especialmente reservado a esta finalidad. Si no existieran los carriles reservados, exceptuando en momentos de aglomeración, las bicicletas podrán circular por estas zonas de prioridad peatonal siempre que:

- a) Esté expresamente señalizada la autorización de circular en bicicleta.
- b) Se respete la preferencia de paso de los peatones.
- c) La velocidad máxima sea de 10 kms/h., adecuándola en todo caso a la mayor o menor presencia de peatones.
- d) No realicen maniobra, negligente o temeraria, que pueda afectar a la seguridad de los peatones.

2. La circulación ha de hacerse de ordinario por la banda central de rodadura y siempre respetando la preferencia del peatón.

3. Cuando la densidad del tránsito de personas en la vía peatonal así lo exija, el ciclista deberá desmontarse y circular con la bicicleta a pie.

Artículo 24.- Convivencia de los ciclos con los peatones



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

1. En los carriles-bici y en las aceras-bici los ciclistas deben respetar siempre la preferencia de paso de los peatones que crucen por los lugares especialmente habilitados o accedan a un paso de peatones o una parada de transporte público.
2. El peatón tiene preferencia sobre todos los ciclos en las sendas ciclables, en las zonas peatonales en las que esté autorizado circular y en las calles residenciales.
3. En las calles peatonales y en las aceras, cuando se permita la circulación de ciclos, los ciclistas deberán circular respetando la distancia de 1 metro de separación de las fachadas, adecuar la velocidad a la de los peatones sin superar los 10 kms/h y deberán mantener una distancia de al menos 1 metro respecto a los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce y parar su marcha si no puede adelantar al peatón con las garantías de seguridad suficientes.
4. Los peatones no podrán permanecer ni transitar por un carril-bici o por una acera-bici excepto cuando sea estrictamente necesario, en este caso deberán extremar las condiciones de seguridad.
5. Los peatones deberán cruzar las vías ciclistas por los lugares debidamente señalizados. También las podrán cruzar cuando estas se encuentren sobre una acera o zona peatonal, para bajar o subir de un vehículo estacionado o parado en la calzada o para acceder a un punto sin otra vía de acceso; en todos estos casos se deberán extremar las precauciones, respetando siempre la prioridad de los ciclistas.

Similar regulación a la anteriormente mencionada, está contenida en la vigente Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas del Ayuntamiento de Sevilla:

Artículo 41.

Salvo prohibición expresa por motivos excepcionales se permite la circulación en bicicleta por los parques públicos y paseos, siempre que se adecue la velocidad a la de los viandantes, se mantenga una velocidad moderada por debajo de los 10 Km./hora aproximadamente, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

Con carácter excepcional y, en viales de un solo sentido de circulación, el Ayuntamiento podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación ciclista en el sentido contrario.

Asimismo, no obstante lo establecido en el artículo 35 de esta Ordenanza, el Ayuntamiento podrá establecer zonas de tránsito compartido entre peatones y bicicletas, por las que éstas últimas circularán por los lugares debidamente señalizados.

En zonas peatonales y en aceras de más de cinco metros de anchura, en los que al menos tres de ellos estén expeditos y no exista carril bici señalizado, las bicicletas podrán circular, en los momentos en los que no exista aglomeración de viandantes, siempre que:

- a) Mantengan una velocidad moderada por debajo de los 10 km/hora.
- b) Respeten en todo momento la prioridad de los peatones.
- c) Mantengan una distancia de, al menos, un metro con la fachada de los edificios, así como con los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce; y
- d) No realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

El Ayuntamiento podrá establecer prohibición de circulación a las bicicletas, en los horarios que en cada caso se determinen, por determinadas zonas peatonales o por las aceras de determinadas calles sin carril bici señalizado, aunque aquellas tengan más de cinco metros continuos de anchura



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Respecto a la circulación en Parques públicos, las limitaciones en ambas Ordenanzas son las mismas, y el único matiz es el referente a las excepciones a esta circulación, que en Ciudad Real está condicionada a la ausencia de aglomeración y en Sevilla a la salvedad de prohibición expresa por motivos excepcionales.

En cuanto a la circulación en calles peatonales, igualmente se establecen limitaciones análogas, si bien la del Ayto. de Sevilla difiere en algún aspecto, al establecer la posibilidad de circular por aceras, sin carril bici señalizado, siempre que tengan una anchura mínima; permitiendo la circulación como regla general en estas zonas peatonales y aceras si cumplen los requisitos establecidos, pero regulando también la posibilidad de prohibición de circulación en determinados horarios, o zonas aunque se cumplan tales requisitos. Sin embargo, en Ciudad Real, no se permite la circulación en zonas peatonales de manera generalizada sino sólo en aquellas en que esté expresamente señalizada la autorización de circular en bicicleta, quedando excluidas las aceras que no tengan carril-bici; por otro lado es más restrictiva en algún aspecto al exigir al ciclista parar su marcha si no puede adelantar al peatón con las garantías de seguridad suficientes.

En cuanto a la interpretación llevada a cabo por los Tribunales respecto a la regulación establecida por el Ayuntamiento de Sevilla, el Tribunal Supremo se ha manifestado de forma reiterada desde el año 2.010, en cinco sentencias con fallos favorables estimatorios de los recursos de casación contra resoluciones del Tribunal Superior de Justicia, declarando conforme a derecho el acuerdo adoptado por el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla en sesión de veintiuno de septiembre de dos mil siete, por el que se aprobó la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas:

TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 4ª, S, 8 Nov. 2010 (Rec. 399/2009); TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 4ª, S, 8 Mar. 2011 (Rec. 4552/2009); TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 4ª, S, 8 Mar. 2011 (Rec. 6648/2009); TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 4ª, S, 28 Feb. 2012 (Rec. 4817/2010); y TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 4ª, S, 22 Ene. 2013 (Rec. 1851/2010)

En la segunda de ellas de 8 de marzo de 2.011, en el FUNDAMENTO DE DERECHO CUARTO se determina expresamente que “La respuesta que demos al recurso no puede sino coincidir, en aras de la necesaria **unidad de doctrina**, con la que, precisamente al hilo de la impugnación de la sentencia de la misma Sala de instancia de veinte de noviembre de dos mil ocho, en cuya fundamentación se basó la hoy recurrida, dimos en nuestra sentencia de ocho de noviembre de 2010, resolutoria del recurso de casación 399/2009”.

Esta misma sentencia TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 4ª, S, 8 Mar. 2011 (Rec. 4552/2009), fue objeto de una petición de aclaración, en lo que se refiere únicamente a la declaración de la validez del art. 41 de la ordenanza municipal impugnada por



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

vulneración del derecho a obtener la tutela judicial efectiva en su vertiente de falta de motivación por error recogido en el art. 24.1 CE:

Por la recurrente se solicitó, el 17 de marzo de 2011, aclaración de la Sentencia de 8 de marzo de 2011 al considerar que la parte dispositiva de la misma contradice el razonamiento jurídico expresado por la Sala respecto del art. 41.1, y 4, en el sentido de que en los mismos no se señala carril o itinerario alguno para las bicicletas lo que conculcaría la zona peatonal, al tener que compartir el paso peatones y ciclistas. Mediante Auto de 28 de marzo de 2011, la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Cuarta, del Tribunal Supremo, acordó desestimar la petición de aclaración, por improcedente, ya que la demandante solicitaba en el suplico de su escrito un contenido imposible como objeto de la aclaración, pues no denunciaba en su solicitud la existencia de conceptos oscuros ni errores materiales o aritméticos, u omisiones, ni tampoco solicitaba el complemento de la resolución, sino que estaba formulando una pretensión de modificación de la fundamentación y del sentido del fallo de la resolución recurrida, sobre la base de la irrazonabilidad de su argumentación.

Mediante recurso de amparo, la recurrente solicita la anulación tanto del Auto de 28 de marzo de 2011, que desestimó la petición de aclaración, como de la Sentencia de 8 de marzo de 2011, que estimó la casación, en lo que se refiere únicamente a la declaración de la validez del art. 41 de la ordenanza municipal impugnada por vulneración del derecho a obtener la tutela judicial efectiva en su vertiente de falta de motivación por error recogido en el art. 24.1 CE.

El Tribunal Constitucional (TC) en sentencia 186/2014, 17/11/2014 (Rec.2996/2011), acuerda inadmitir el citado recurso de amparo, debido a falta de agotamiento de los medios de impugnación disponibles. El Tribunal Constitucional señala que la aclaración no constituye un auténtico medio de impugnación que pueda servir como instrumento para agotar la vía judicial previa cuando se denuncia la irrazonabilidad en los argumentos de la sentencia. El incidente de nulidad de actuaciones es el remedio adecuado para agotar en debida forma la vía judicial (FJ 2)

En base a lo anteriormente expuesto queda clara la plena validez de la totalidad del contenido del mencionado artículo 41 de la Ordenanza del Ayuntamiento de Sevilla de similar regulación a la establecida en la ordenanza de Ciudad Real. Pero por si hubiere alguna duda al respecto, pese a que en la resolución de la petición de aclaración como en el posterior recurso de amparo no se entró a valora el fondo de la pretensión planteada, el Tribunal Supremo siguió manteniendo igual criterio y por tanto la validez del citado artículo, en dos sentencias posteriores al citado auto desestimatorio de la mencionada aclaración, lo cual denota que en el supuesto de que el Tribunal Supremo hubiera entendido que existe una contradicción o incongruencia en la fundamentación jurídica esgrimida para dar por ajustado a derecho el citado artículo, tuvo tiempo de haber rectificado en las citadas resoluciones, y sin embargo no lo hizo, es más en alguna de ellas como la de TS, Sala Tercera, de lo Contencioso-



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

administrativo, Sección 4ª, S, 28 Feb. 2012 (Rec. 4817/2010), expresamente señala en su fundamento CUARTO.- "La respuesta que demos al recurso no puede sino coincidir, en aras de la necesaria unidad de doctrina, y consiguiente seguridad jurídica, con la que hemos dado en nuestra sentencia de ocho de noviembre de 2010, resolutoria del recurso de casación 399/2009 y posteriormente ratificada por las sentencias de ocho de marzo de dos mil once, recursos de casación 4452/2009 y 6648/2009".

Esta afirmación de la plena validez de la totalidad del contenido del mencionado artículo 41 de la Ordenanza del Ayuntamiento de Sevilla, no es una interpretación del que suscribe, sino que queda patente de manera clara en el fallo de la totalidad de las resoluciones anteriormente mencionadas, declarando conforme a derecho el acuerdo adoptado por el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla en sesión de veintiuno de septiembre de dos mil siete, por el que se aprobó la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas.

En las alegaciones que se formulan por el Grupo municipal Ciudadanos, se menciona entre su argumentación parte de la fundamentación de las citadas sentencias, pero se omite el contenido de los fallos que declaran la conformidad a derecho de la totalidad de los artículos de la Ordenanza municipal de Sevilla.

Posteriormente a estas cinco resoluciones el Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 4ª, dicta la Sentencia de 10 Abr. 2014, Rec. 2094/2012, en la que se determina que no ha lugar al recurso de casación interpuesto por la representación procesal del Ayuntamiento de Zaragoza contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Aragón de 17 de febrero de 2012, que estimó el recurso contencioso número 368/09 -D interpuesto por la representación procesal de la entidad mercantil ZALESCO,S.L. y D. Hilario , declarando la nulidad de los artículos y apartados siguientes de la Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas aprobada por el Ayuntamiento de Zaragoza, el día 29 de junio de 2009:

- Del artículo 17, los apartados encabezados con los epígrafes "Zonas o calles residenciales" y "Zonas peatonales".
- Los artículos 19 y 21, en su totalidad.
- Los párrafos 2º, 3º, 4º y 5º del artículo 24.
- El párrafo 4º del artículo 26.
- El artículo 28, en su totalidad.
- Los párrafos 1º, 3º y 4º del artículo 29.
- El artículo 35, en su totalidad.
- El párrafo 2º del artículo 36.



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

- El párrafo 3º del artículo 37.

- Del Anexo II, los apartados encabezados como "Acera compartida" y "Acera bici sugerida".

El contenido de los artículos afectados por esta sentencia, en lo que se refiere a los aspectos que son objeto de estudio en este informe, es el siguiente:

Artículo 17. - Tipos de zonas de prioridad peatonal.

A efectos de esta Ordenanza se considerarán los siguientes tipos de zonas de prioridad peatonal sobre los vehículos:

Zonas 30: Zonas especialmente acondicionadas y señalizadas en las que la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h. En estas vías, los peatones podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas, para lo cual deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

Zonas o calles residenciales: Zonas especialmente acondicionadas y señalizadas en las que, aunque se permite la circulación de vehículos, están destinadas en primer lugar a los peatones, pudiendo utilizar éstos últimos toda la zona de circulación. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 km/h.

Zonas peatonales: Son zonas de acceso restringido en las que únicamente se permite el acceso, circulación y estacionamiento a aquellos vehículos que cuenten con la autorización municipal expresa o que se encuentren excluidos de la prohibición general conforme a los artículos 19 y 21 de esta Ordenanza.

La velocidad máxima está fijada en 10 km/h.

Se consideran zonas peatonales las aceras, los paseos centrales, los parques y las sendas ciclables.

Artículo 19. - Circulación en zonas peatonales.

Los vehículos a motor que de manera excepcional transiten por las zonas peatonales deberán adecuar su velocidad a la de los peatones y/o a la de las personas que circulen en bicicleta, sin sobrepasar nunca la velocidad máxima fijada en 10 km/h.

En las zonas peatonales se permite la circulación de patines, monopatines, patinetes o aparatos similares y bicicletas sólo cuando se cumplan las restricciones establecidas en los artículos 22 y 23 para patines y en el 28 para bicicletas.

En su tránsito los patines y bicicletas disfrutarán de prioridad sobre los vehículos a motor, pero no sobre los peatones. Se deberán tener en cuenta en todo momento las mayores restricciones impuestas para las aceras.

(Artículo 19 anulado por la Sentencia nº 85/12 (17.02.2012))

Artículo 28. - Circulación en zonas peatonales

Excepto en momentos de aglomeración o salvo prohibición expresa, en cuyo caso el ciclista deberá apearse de la bici, se permite la circulación en bicicleta por los parques públicos, paseos centrales y resto de zonas peatonales descritas en el artículo 17 de esta Ordenanza, siempre que se respete la prioridad del peatón, se adecue la velocidad a la de los viandantes, sin sobrepasar nunca los 10 km/h, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones o incomodar su circulación.

Esta velocidad se podrá rebasar en parques públicos y sendas ciclables, siempre que se cumplan el resto de restricciones impuestas en este artículo. El Ayuntamiento podrá establecer zonas debidamente señalizadas de



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

tránsito compartido entre peatones y bicicletas. En estas zonas, las bicicletas deberán atenerse a todas las restricciones anteriormente impuestas para las zonas peatonales.

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

Si no concurren todas estas condiciones, el ciclista deberá transitar a pie arrastrando la bicicleta o circular por la calzada. Los ciclistas que circulen por las aceras deberán cumplir además con el resto de restricciones impuestas para las zonas peatonales.

Siempre que el ciclista circule por una zona peatonal en la que haya edificios, deberá mantener una distancia de al menos un metro con la fachada de los mismos.

Asimismo el ciclista deberá mantener una distancia de al menos un metro con los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce.

Se recomienda mantener una distancia de seguridad adecuada en los tramos de acera anexos a carriles de aparcamiento o curvas muy pronunciadas.

Se permite la circulación en bicicleta por la acera, aun cuando no se den todas las circunstancias anteriormente definidas, a los niños menores de 8 años, siempre que vayan acompañados por adultos y siempre que no se sobrepasen los 10 km/h. Es recomendable la utilización de casco protector.

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

(Anulado artículo 28, por la Sentencia nº 85/2 (17.02.2012))

La regulación establecida en esta Ordenanza de Zaragoza, es similar a la contenida en la Ordenanza de Ciudad Real y la de Sevilla, respecto a la circulación en Parques y zonas peatonales, con la salvedad de que en Zaragoza además se consideran zonas peatonales las aceras, y se amplía la convivencia bicicleta-peatón también por las mencionadas aceras, circunstancia que no concurre en las otras Ordenanzas citadas.

A la vista de las citadas resoluciones del Tribunal Supremo, se da la paradoja de que con regulaciones en algunos aspectos análogas, en concreto en cinco de ellas se da por buena una regulación que actualmente está plenamente vigente y está siendo aplicada en la ciudad de Sevilla, y sin embargo en Zaragoza por una resolución de este Tribunal no se da por buena.

Por tanto nos encontramos con dos líneas de interpretación contradictorias, la primera de ellas la correspondiente a la Ordenanza de Sevilla más numerosa y consolidada como línea jurisprudencial, y por otro lado la última resolución dictada respecto a Zaragoza, que no crea jurisprudencia, por las consideraciones que se expondrán seguidamente:

Respecto a la aplicación de la Jurisprudencia, hay que recordar que el artículo 1.6 del Código Civil establece que *“La jurisprudencia complementará el ordenamiento jurídico con la doctrina*



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

que, de modo reiterado, establezca el Tribunal Supremo al interpretar y aplicar la ley, la costumbre y los principios generales del derecho”.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 18 de mayo de 2003 establece cuándo cumple su función complementadora: "Para que la jurisprudencia cumpla su función complementaria es necesario que posea los siguientes requisitos, según doctrina constante del Tribunal Supremo:

- Una cierta dosis de estabilidad de los criterios o doctrinas, manifestada en la reiteración de su utilización o aplicación.
- Es necesario que los criterios o doctrinas hayan sido utilizados como razón básica para adoptar la decisión ("ratio decidendi"). No tiene, por consiguiente, valor de jurisprudencia las afirmaciones que el Tribunal Supremo puede haber hecho con carácter incidental o como argumentaciones subsidiarias o a mayor abundamiento ("obiter dicta").

Para que sus decisiones adquieran rango de jurisprudencia y tengan carácter vinculante, es necesario que se produzca una reiteración en la doctrina interpretativa de cuestiones similares, que obtengan soluciones semejantes, es decir, que esté consolidada.

Tradicionalmente se ha dicho que era necesario, cuando menos, dos fallos idénticos o fundamentalmente análogos, para sentar jurisprudencia. Ya las sentencias del Tribunal Supremo de 30 de junio de 1866 y 10 de febrero de 1886, fijaban esa pauta para calificar de jurisprudencia a la doctrina emanada de esas resoluciones. Por ello, el Tribunal Supremo mantiene, tradicionalmente, que "es doctrina reiterada de esta Sala de que no basta la cita de una sentencia para acusar una infracción de la doctrina jurisprudencial con eficacia casacional, se requieren por lo menos dos, y que tampoco basta la cita de frases aisladas de la sentencia, sino que hay que probar la sustancial analogía entre los hechos de las sentencias precedentes y los del supuesto sometido al recurso (Sentencias de 15 de febrero de 1982 y las que se citan en ella)" (Sentencia del Tribunal Supremo de 7 de julio de 2003).

Por tanto, al establecer la Ordenanza reguladora de la movilidad ciclista de Ciudad Real, contenidos análogos a los incluidos en la Ordenanza de Sevilla, se considera su contenido ajustado a derecho respecto a los aspectos analizados anteriormente, con base a la Jurisprudencia mencionada del Tribunal Supremo.

Por otro lado, al haberse detectado en la redacción del artículo 24.3, que al regular las condiciones para circular los ciclos por aquellas zonas peatonales, en las que tal circulación esté permitida, se menciona también las aceras, cuando en la propia Ordenanza sólo se permite la circulación de bicicletas por las aceras en los casos en que exista carril bici, convendría aclarar esta redacción.

Artículo 24.- Convivencia de los ciclos con los peatones

3. En las calles peatonales y en las aceras, cuando se permita la circulación de ciclos, los ciclistas deberán circular respetando la distancia de 1 metro de separación de las fachadas, adecuar la velocidad a la de los peatones sin

**AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL**

superar los 10 kms/h y deberán mantener una distancia de al menos 1 metro respecto a los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce y parar su marcha si no puede adelantar al peatón con las garantías de seguridad suficientes.

-Respecto a la segunda cuestión, la regulación correspondiente a la circulación de bicicletas a contrasentido, recogida en los artículos 17.2 y 20, el contenido de la regulación es el siguiente:

La regulación de la circulación contrasentido o a sentido contrario es idéntica en su literalidad en el Ayuntamiento de Sevilla y el de Zaragoza:

ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA**Artículo 41.**

Salvo prohibición expresa por motivos excepcionales se permite la circulación en bicicleta por los parques públicos y paseos, siempre que se adecue la velocidad a la de los viandantes, se mantenga una velocidad moderada por debajo de los 10 Km./hora aproximadamente, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones.

Con carácter excepcional y, en viales de un solo sentido de circulación, el Ayuntamiento podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación ciclista en el sentido contrario

...

ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA**Artículo 26. - Circulación en calzada.**

En la calzada, las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central de éste.

De existir carriles reservados a otros vehículos, circularán por el carril contiguo al reservado en las mismas condiciones. Del mismo modo podrán circular por el carril de la izquierda, cuando las características de la vía no permitan hacerlo por el carril de la derecha o por tener que girar a la izquierda.

Está prohibida la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público. Con carácter excepcional, previo informe de los servicios municipales de Policía Local y Movilidad Urbana, el Ayuntamiento podrá permitir, mediante la señalización debida, la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público, pasando a ser un carril bus-bici. En este tipo de carril, las bicicletas favorecerán el adelantamiento siempre que éste sea posible en condiciones de seguridad.

Con carácter excepcional, y en viales de un solo sentido de circulación, el Ayuntamiento podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación ciclista en el sentido contrario.

(Anulado el párrafo 4º del artículo 26, por la Sentencia nº 85/12 (17.02.2012)

A la vista de ello cabe hacer extensivas las mismas consideraciones que anteriormente se han formulado respecto a la Jurisprudencia existente al respecto; no obstante, la regulación en el Ayuntamiento de Ciudad Real es más detallada:



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Artículo 17.- Circulación por calles residenciales

1. A los efectos de esta Ordenanza se considerarán calles residenciales a las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: la velocidad máxima de los vehículos está fijada en veinte kilómetros por hora y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Este tipo de vías estarán señalizadas con la señal vertical S-28.

2. En estas calles se permite la circulación de los ciclos a contrasentido, pero en este caso no tienen ninguna prioridad de paso y deben circular a velocidad reducida, como máximo a 10 km/h.

Artículo 20.- Circulación a contrasentido

1. En las vías donde esté limitada la velocidad a 30 km/h o inferior, la Autoridad Municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas y otros ciclos en contrasentido indicándolo mediante el empleo de la señalización que corresponda.

2. En las calles en la que se permita circular a la bicicleta en sentido contrario a la marcha del resto de los vehículos, la señalización deberá ser vertical y horizontal, siendo bien visible a la entrada de la calle para los vehículos que circulan en el sentido normal de la marcha.

Además de ello hay que tener en cuenta que el Real Decreto Legislativo 6/2015 de 30 Oct. (texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial), en el artículo 18 regula esta posibilidad, siendo esta regulación posterior a la sentencia del Tribunal Supremo sobre la Ordenanza de Zaragoza:

Artículo 18. Supuestos especiales del sentido de circulación y restricciones

Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, o por motivos medioambientales, se podrá ordenar por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos, o la utilización de arcones o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.

De la regulación contenida en éste último artículo, más las prescripciones contenidas en nuestra Ordenanza se estima que la circulación en sentido contrario, con la correspondiente señalización vertical y horizontal, sería ajustada a derecho por cuanto se desprende de su redacción que existirá dentro de la señalización horizontal la delimitación del correspondiente carril, no obstante, al poder surgir duda sobre este tema se efectuó consulta verbal al Jefe de Servicio de Movilidad siendo confirmado este extremo.

Sin perjuicio de ello y sin poner en duda la buena fé y objetividad de esta interpretación del Jefe de Servicio, **quizás sería conveniente para cerrar cualquier duda a otras interpretaciones que se pudieran hacer en el futuro, incluir expresamente la obligatoriedad de señalización de un carril cuando se establezca esta circulación a sentido contrario.**

Por último indicar que el expediente de resolución de reclamaciones y sugerencias y aprobación definitiva de la Ordenanza reguladora de la movilidad ciclista, está completo y en



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

condiciones de ser sometido a dictamen de la Comisión correspondiente de Pleno y posterior acuerdo plenario.

Ciudad Real/EL OFICIAL MAYOR/Fdo. José María Osuna Baena