III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

2 RIVAS-VACIAMADRID

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

El Pleno del Ayuntamiento, en sesión ordinaria celebrada el día 31 de octubre de 2018, ha aprobado la resolución de alegaciones y aprobación definitiva de la modificación de la ordenanza de movilidad, publicándose a continuación el texto íntegro de la ordenanza aprobada:

ORDENANZA DE MOVILIDAD DE RIVAS-VACIAMADRID

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución Española de 1978, en su artículo 137, establece que los municipios gozan de autonomía para la gestión de sus respectivos intereses.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece en su artículo 25 que el municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover actividades y prestar los servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal, y atribuye expresamente a los municipios competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas en las materias de medio ambiente urbano (apartado 2.b) y de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, y transporte colectivo urbano (apartado 2.g). Asimismo, en el artículo 26.1.d se establece para los municipios con población superior a 50.000 habitantes la obligación de prestar los servicios de transporte colectivo urbano de viajeros y de medio ambiente urbano.

Estas competencias genéricas se completan con lo dispuesto en la planificación y legislación sectoriales en las materias de tráfico, circulación, seguridad vial, infraestructuras y servicios de transporte, calidad del aire y protección de la atmósfera, ahorro y eficiencia energética, y economía y movilidad sostenible, entre otras.

El texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en su artículo 7, atribuye a los municipios las competencias para la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como para su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra administración; la regulación de los usos de las vías urbanas, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social; la retirada de los vehículos en vías urbanas y el posterior depósito de aquellos cuando obstaculicen o dificulten la circulación o supongan un peligro para ésta o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas, e igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los casos y condiciones que reglamentariamente se determinen, o el cierre de vías urbanas cuando sea necesario; entre otras. Para la aplicación y desarrollo de la citada Ley se complementa con el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

BOCM-20181215-2

En los últimos años, la intervención de la Unión Europea en materia de movilidad se ha centrado principalmente en la aprobación de varias directivas relativas a la calidad del aire y la protección de la atmósfera, el fomento del ahorro energético y del uso de energía procedente de fuentes renovables, y la evaluación ambiental de políticas, planes, programas y proyectos: Directiva 2008/50/CE, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa; Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental; Directiva 2003/87/CE, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad; Directiva 2009/28/CE, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables; Directiva 2009/33/CE, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes; Directiva 2001/42/CE, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente; y Directiva 2011/92/UE, de 13 de diciembre de 2011, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente; entre otras.

En el ámbito estatal y autonómico, el marco normativo en materias relacionadas con la movilidad incluye, entre otras, las siguientes normas: Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres; Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, y normas que lo modifican; Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid; Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario; Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera; Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido; y Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Asimismo, la planificación de ámbito estatal en materias relacionadas con la movilidad incluye, entre otros, los siguientes planes, programas y estrategias: Estrategia Española de Movilidad Sostenible (aprobada en 2009), Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (2005-2020), Plan de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020, Plan de Energías Renovables 2011-2020, Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia (Horizonte 2007-2012-2020), Estrategia Española de Desarrollo Sostenible (aprobada en 2007), y Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (aprobada en 2009).

En relación con la accesibilidad y no discriminación, cabe mencionar también como normas de referencia el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, y el resto de legislación sobre accesibilidad de ámbito nacional y autonómico, así como el Plan Municipal de Accesibilidad.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rivas Vaciamadrid (aprobado en 2010) tiene como objetivo principal alcanzar un nuevo equilibrio entre los diferentes modos de transporte que concurren en la ciudad, para lo cual se deben reforzar aquel modo más benigno y eficiente social y ambientalmente (peatón, bicicleta y transporte colectivo) y reducir así la participación del automóvil privado. Esta Ordenanza pretende avanzar en el cumplimiento del objetivo establecido, hacia un modelo de movilidad más sostenible, como parte de un modelo de ciudad más sostenible, saludable y segura.

A la vista de la evolución de la normativa y la planificación relativa a la movilidad sostenible que, por un lado, respeta y garantiza las competencias que han venido ejerciendo los municipios en estos ámbitos, pero que también les impone nuevas obligaciones y les ofrece nuevos retos, este Ayuntamiento considera necesario aprobar esta Ordenanza de Movilidad, Tráfico y Seguridad Vial.

Esta nueva Ordenanza viene, por tanto, a regular en el ámbito jurídico descrito la movilidad, en el Tráfico y en la Seguridad Vial en el municipio, adaptándola a lo previsto en las normas e instrumentos de planificación estatales y autonómicos y a los objetivos del *Plan de Movilidad Urbana Sostenible*, adecuándola a la nueva realidad ambiental, económica y social, con la finalidad de atender, en todo lo posible, las demandas sociales, y mejorar el medio ambiente del municipio de Rivas Vaciamadrid y, en definitiva, la calidad de vida de la ciudadanía.

La presente Ordenanza se estructura en ocho títulos (divididos, en su caso, en capítulos) que comprenden 139 artículos, disposiciones derogatorias y finales, y siete anexos.

BOCM-20181215-2

El Título I, *de Disposiciones generales*, aborda el objeto, el régimen jurídico y el ámbito de aplicación de la Ordenanza, así como las competencias municipales en materia de movilidad, la accesibilidad global sostenible y las figuras de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad y de la Policía Local, e incluye además artículos dedicados a régimen fiscal, vigilancia, inspección y control, y colaboración ciudadana, régimen sancionador, planificación local en materia de movilidad, y los espacios públicos urbanizados en relación con la movilidad y el Tráfico.

El Título II, *de Ordenación del tráfico, la circulación y la seguridad vial*, se divide en diez capítulos. El *Capítulo 1, de Normas generales de la circulación urbana y la seguridad vial*, establece las normas generales de aplicación a peatones y conductores. El Capítulo 2, de Señalización de la circulación urbana y la seguridad vial, regula la señalización en general y la señalización circunstancial. El Capítulo 3, de Infraestructuras de la circulación urbana y la seguridad vial, regula los elementos de ordenación estructural y los elementos de infraestructura del calmado del tráfico. Los siguientes cuatro capítulos (Capítulo 4, de Circulación y seguridad vial de peatones y patinadores; Capítulo 5, de Circulación y seguridad vial de ciclistas; Capítulo 6, de Circulación y seguridad vial de ciclomotores y vehículos a motor; y Capítulo 7, de Circulación de vehículos de tracción animal), regulan separadamente la circulación y la seguridad vial de los diferentes tipos de usuarios descritos. El Capítulo 8, de Circulación de vehículos de transporte de mercancías. Carga y descarga de mercancías, aborda las normas relativas a la circulación de estos vehículos, así como la carga y descarga de mercancías, sus horarios y áreas. El Capítulo 9, de Circulación y Seguridad Vial de vehículos de Movilidad Personal. El Capítulo 10, de Parada y estacionamiento, regula la parada y el estacionamiento, y la autorización y reserva para la entrada y salida de vehículos. El Capítulo 11, de Medidas provisionales y otras medidas, regula la inmovilización de un vehículo y, en su caso, su retirada y depósito.

El Título III, *de Movilidad peatonal y ciclista*, regula los elementos urbanos que utilizan peatones y ciclistas, así como las actuaciones de la administración municipal y de los particulares relacionadas con los desplazamientos de peatones y ciclistas, con el objetivo de mejorarlos, para llegar a convertir la movilidad peatonal y ciclista en una alternativa competitiva frente a otros modos de movilidad.

El Título IV, *de Movilidad motorizada,* regula los elementos urbanos que utilizan los vehículos motorizados, así como las actuaciones de la administración municipal y de los particulares relacionadas con los desplazamientos en vehículos motorizados con el objeto de moderar la movilidad motorizada (especialmente, reducir la utilización del vehículo privado y las necesidades de reserva de espacio para la circulación o el estacionamiento) y dirigir el uso obligado de vehículos hacia aquellos vehículos menos contaminantes y más eficientes.

El Título V, *de Transporte,* regula diferentes aspectos del transporte en el ámbito de competencia municipal.

El Título VI, *de Movilidad generada en el municipio por planes urbanísticos, equipamientos y actividades*, se divide en dos capítulos. El *Capítulo 1, de Evaluación y planificación de la movilidad generada en el municipio por planes urbanísticos, equipamientos y actividades*, regula las condiciones en las que debe evaluarse y planificarse la absorción de la movilidad generada al implementar determinadas actuaciones. El *Capítulo 2, de Planificación de la movilidad al trabajo*, regula específicamente los instrumentos de planificación relativos a la movilidad generada por la necesidad de desplazamiento de las personas a sus centros de trabajo.

El Título VII, *de Obras e intervenciones que afectan a la movilidad, el tráfico y la circulación,* regula las condiciones que deberán cumplir las obras en intervenciones que se realizan en vías o espacios públicos o en vías y terrenos privados que sean de uso común o que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, con el fin de garantizar que la circulación de personas y vehículos no sea perjudicada.

El Título VIII, *de Régimen sancionador*, establece las responsabilidades, el procedimiento sancionador y de las sanciones relativas a lo dispuesto en la Ordenanza.

Por último, se incorporan un conjunto de disposiciones derogatorias y finales.

La Ordenanza lleva adjuntos siete anexos. El Anexo I, de Terminología, incluye las definiciones de conceptos incluidos a lo largo del articulado de la Ordenanza para la correcta aplicación de la

BOCM-20181215-2

misma. El Anexo II, de Autorizaciones municipales en materia de Transporte, establece el procedimiento para la solicitud, otorgamiento, modificación, utilización y extinción de las autorizaciones municipales en materia de transporte escolar y de menores y de transporte de otros colectivos. El Anexo III, de Vías Ciclistas, muestra las vías ciclistas ejecutadas y proyectadas en la zona urbana del municipio. El Anexo IV, de Directrices para la evaluación de la movilidad generada en el municipio por planes y proyectos urbanísticos, equipamientos y actividades, y para la elaboración del correspondiente Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio, incorpora las especificaciones que se deberán tener en cuenta para dicha evaluación. El Anexo V, de Directrices para la creación, modificación, mantenimiento y gestión de itinerarios e infraestructuras peatonales, ciclistas y vehiculares, establece las especificaciones que se deberán tener en cuenta en el diseño y la ejecución de dichas actuaciones. El Anexo VI, de Señalización horizontal de los reductores de velocidad, muestra los criterios y formas de señalizar horizontalmente este tipo de dispositivos de calmado del tráfico. El Anexo VII, de Cuadro de infracciones, incluye un resumen de las infracciones que complementa al régimen sancionador.

TITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Esta Ordenanza desarrolla las competencias que tiene atribuido el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid, en adelante el Ayuntamiento, en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos, movilidad y transporte colectivo urbano, así como de protección del medio ambiente urbano a través de un modelo de movilidad sostenible.

Las disposiciones de esta Ordenanza conforman los derechos y los deberes de los peatones y conductores de vehículos de motor y sin motor, tanto de servicio público como particulares, de los usuarios de las reservas de estacionamiento, de los titulares de las licencias de vado, de los titulares de vehículos y de las actividades de transporte, de los titulares de aquellos terrenos, edificaciones, infraestructuras, instalaciones, obras y actividades que puedan afectar a la movilidad urbana, y de los usuarios de los diferentes servicios públicos de transporte.

Constituyen el objeto de la presente Ordenanza:

a) Regular la necesaria participación de personas físicas y jurídicas en la protección del medio ambiente a través del desarrollo de un modelo de movilidad sostenible.

b) Regular la circulación de peatones y vehículos, compatibilizando la necesaria fluidez del tráfico con el uso peatonal y otros usos y actividades en las vías y espacios públicos, para preservar y fomentar la seguridad vial, la prevención de accidentes y la especial atención a las necesidades de las personas con movilidad reducida, con el fin de favorecer su integración social.

2. Cuando las circunstancias así lo requieran, se podrán adoptar otras medidas especiales dirigidas a garantizar y mejorar lo dispuesto en la Ordenanza.

Artículo 2. *Régimen jurídico.*

En el ejercicio de las competencias municipales, la presente Ordenanza desarrolla la legislación estatal y autonómica en materia de tráfico, circulación y seguridad vial de vehículos y personas en las vías y espacios urbanos, de transporte colectivo urbano, así como de protección del medio ambiente urbano a través de un modelo de movilidad sostenible, debiendo aplicarse e interpretarse de acuerdo con la legislación estatal y autonómica vigente en cada momento.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

Los preceptos de esta Ordenanza serán aplicables a todas las personas físicas y jurídicas en todo el término municipal. En cuanto al Tráfico y Circulación de peatones y vehículos, la competencia será dentro del casco urbano.

BOCM-20181215-2

En particular, los preceptos de esta Ordenanza en materia de tráfico, circulación, accesibilidad y seguridad vial serán aplicables a todas las personas físicas y jurídicas en las vías y espacios urbanos y en las vías interurbanas cuya competencia hubiera sido cedida al Ayuntamiento, obligando a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos urbanos aptos para la circulación, a los de las vías y terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Artículo 4**.** *Competencias locales.*

1. El Ayuntamiento ejercerá en todo caso como competencias propias en las materias de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad, y transporte colectivo urbano. Asimismo, debe prestar, en todo caso, los servicios de transporte colectivo urbano de viajeros y medio ambiente urbano. Todas estas competencias y obligaciones se desarrollarán en la forma en que se establece en la presente Ordenanza y en los términos previstos en la legislación estatal y autonómica en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos, movilidad y transporte colectivo urbano, así como de protección del medio ambiente urbano a través de un modelo de movilidad sostenible, y en la legislación de régimen local.

2. El ejercicio de las competencias municipales podrá hacerse efectivo bien directamente por los propios servicios municipales o mediante cualquier otra forma de gestión prevista en la legislación de régimen local.

Artículo 5. *Accesibilidad global sostenible en la movilidad.*

1. El Ayuntamiento velará para garantizar la accesibilidad global sostenible en la movilidad en el municipio, es decir, que todas las personas, y especialmente aquellas con movilidad reducida, puedan realizar el conjunto de todos sus desplazamientos (cada uno de los eventos independientes y los enlaces entre ellos) de manera segura, sin dificultad ni sobreesfuerzo, teniendo en cuenta todos los modos de movilidad sostenible.

2. A los efectos de esta Ordenanza, tendrán la consideración de personas con movilidad reducida las personas que temporal o permanentemente, tienen limitada su capacidad de desplazarse.

Artículo 6. *Funciones de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad.*

1. La Concejalía competente en el ámbito de la movilidad es la encargada de la planificación, diseño, planteamiento y supervisión técnica de la movilidad, la accesibilidad y el transporte colectivo urbano en este municipio, así como de la elaboración de informes o la expedición de las autorizaciones relacionados con las atribuciones anteriores.

2. En aplicación de sus funciones, la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad será responsable también de la gestión de la información relativa a sus atribuciones (recopilación, tratamiento y almacenamiento de datos; registro, análisis, utilización y divulgación, entre otros procesos), para lo que utilizará los diferentes recursos y tecnologías disponibles, con especial atención a las tecnologías más innovadoras.

Artículo 7. *Funciones de la Policía Local.*

1. La Policía Local es competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial, y es la encargada de la Ordenación y la Señalización en estas materias, así como de dirigir el tráfico, realizando la supervisión técnica, mediante la concepción, planificación, diseño y planeamiento de estas materias en este municipio, así como de la elaboración de informes o la expedición de las autorizaciones relacionados con estas atribuciones. Se incluye en estos conceptos, las regulaciones semafóricas (tiempos y duraciones de las fases) y todo tipo de señalización independientemente de quien gestione contratos de conservación y mantenimientos de los mismos, no pudiendo modificarse ninguno de los tiempos ni señalizaciones reguladoras del Tráfico sin la autorización expresa de la Unidad de Tráfico y Seguridad Vial de la Policía Local de Rivas-Vaciamadrid.

BOCM-20181215-2

2. Con respecto a la presente Ordenanza, corresponde a la Policía Local, entre otras, las siguientes funciones:

a) Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico.

b) Regular el tráfico mediante sus indicaciones y señales.

c) Vigilar y, en su caso, formular las denuncias que procedan por las infracciones que se cometan contra lo dispuesto en la presente Ordenanza y demás disposiciones normativas aplicables en las materias de tráfico, circulación y seguridad vial.

d) Instruir diligencias por delitos contra la seguridad vial y por accidentes de circulación dentro del casco urbano.

e) Prestar auxilio, en los casos de accidente.

3. Las señales e indicaciones que en el ejercicio de la facultad de regulación del tráfico efectúen los agentes de Policía Local deberá ser obedecidas a la máxima celeridad y prevalecerán sobre cualesquiera otras.

Artículo 8. *Comisión Técnica de Movilidad*.

1.- La Concejalía competente en el ámbito de la movilidad y la Policía Local trabajarán en el desarrollo de las competencias atribuidas a cada uno de ellos de forma coordinada y facilitando la colaboración mutua, con el fin de obtener la máxima eficacia y eficiencia en el desarrollo de sus funciones.

2.- Para ello, se creará una Comisión Técnica de Movilidad, que se reunirá, como mínimo, cada tres meses.

3.- La Comisión Técnica de Movilidad estará formada por representantes de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad y de la Concejalía competente en el ámbito de tráfico, circulación y seguridad vial:

a) Los concejales delegados de cada una de las Concejalías, que presidirán la Comisión respetando las decisiones que se acuerden dentro del ámbito estrictamente técnico.

b) Los jefes de servicio de ambas Concejalías.

c) Un técnico de cada una de las Concejalías.

No obstante, cuando sea necesario, podrá participar en la Comisión personal municipal de otros servicios municipales.

Artículo 9. *Colaboración*.

1. El Ayuntamiento podrá establecer convenios de colaboración con asociaciones, otras entidades u organizaciones sin ánimo de lucro, o personas físicas o jurídicas, con el fin de desarrollar actuaciones en favor de la movilidad sostenible.

Artículo 10. *Régimen fiscal*.

1. Por la prestación de los servicios municipales previstos en la presente Ordenanza, en aquellos casos en los que así esté establecido, deberá abonarse la correspondiente tasa o precio público en los términos regulados en las respectivas Ordenanzas fiscales o de precios públicos.

2. En su caso, el Ayuntamiento podrá establecer bonificaciones fiscales u otro tipo de ventajas económicas para quienes colaboren en las actuaciones indicadas en el artículo anterior, de acuerdo con la normativa vigente y según se regule en las correspondientes Ordenanzas fiscales o convenios.

3. El Ayuntamiento, a través de las correspondientes Ordenanzas fiscales, podrá establecer, para personas y bienes, bonificaciones o penalizaciones fiscales en función de su contribución o limitación a la movilidad sostenible.

BOCM-20181215-2

Artículo 11. *Vigilancia e inspección y control.*

1. La vigilancia, la inspección y el control del cumplimiento de lo establecido en la presente Ordenanza serán desarrolladas por los servicios municipales correspondientes, de acuerdo con las competencias atribuidas a cada uno de ellos.

2. El ejercicio de las funciones de vigilancia e inspección del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ordenanza en relación con la movilidad, la accesibilidad y el transporte colectivo urbano corresponderá a los Agentes de Medio Ambiente, o al personal que tenga oficialmente atribuidas dichas funciones adscrito a la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad. Sin perjuicio de lo establecido anteriormente, podrá realizar las funciones de inspección el personal técnico designado al efecto de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad.

El ejercicio de las funciones de vigilancia e inspección del cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ordenanza en relación con el tráfico, la circulación y la seguridad vial corresponderá a la Policía Local, así como aquellos aspectos del transporte y la accesibilidad que incidan sobre el tráfico y la seguridad vial.

3. De conformidad con la legislación vigente, las personas encargadas de la vigilancia e inspección, en el ejercicio de sus funciones de vigilancia e inspectoras, tendrán la condición de agentes de la autoridad, estando facultadas para acceder sin previo aviso, identificadas mediante la correspondiente acreditación, a los lugares en las que se desarrollen actividades, obras o intervenciones reguladas en esta Ordenanza, respetando siempre la inviolabilidad del domicilio.

Las personas encargadas de la vigilancia e inspección en el término municipal de Rivas Vaciamadrid en las materias objeto de la presente Ordenanza podrán formular denuncias respecto de infracciones de la misma.

4. Todas las personas físicas y jurídicas del municipio de Rivas Vaciamadrid deberán prestar colaboración al personal municipal para el ejercicio de sus labores, facilitando la vigilancia, la inspección y el control, y/o poniendo en conocimiento de la autoridad municipal las infracciones que presencien o de las que tengan un conocimiento cierto.

Los titulares o responsables de actividades, viviendas, solares, obras o intervenciones objeto de inspección deberán permitir y facilitar a los funcionarios en el ejercicio de sus funciones el acceso a los lugares, así como prestarles colaboración y facilitarles la documentación necesaria, a su requerimiento, para el ejercicio de las labores de vigilancia, inspección y control.

5. Será responsabilidad del Ayuntamiento atender las reclamaciones, quejas y sugerencias de la ciudadanía, ejerciendo las acciones que correspondan en cada caso.

Artículo 12. *Régimen sancionador.*

1. En el caso de incumplimiento de lo preceptuado en esta Ordenanza, se aplicará el régimen sancionador establecido por el Título VIII de la presente Ordenanza.

2. Con independencia de la sanción económica que se pueda imponer mediante el oportuno procedimiento sancionador contra aquellas personas que incumplan lo preceptuado en esta Ordenanza, la autoridad municipal exigirá al causante de un deterioro, en su caso, la reposición de la situación alterada por el mismo a su estado originario, así como con la indemnización por los daños y perjuicios causados.

3. En el caso de incumplimiento de lo exigido por el oportuno procedimiento sancionador, el Ayuntamiento podrá proceder a la ejecución forzosa.

4. Cuando el incumplimiento de lo preceptuado en esta Ordenanza ocasione deterioro a los elementos de los servicios públicos y/u otros elementos de mobiliario urbano, sin perjuicio del procedimiento sancionador que pudiera tramitarse, el servicio municipal competente podrá ejecutar las tareas de reposición, reparación, mantenimiento o limpieza necesarias para restablecer las adecuadas condiciones de funcionamiento, seguridad, salubridad, accesibilidad y ornato público, e imputar el coste correspondiente a dichas tareas al responsable del deterioro.

5. Cuando el incumplimiento de lo preceptuado en esta Ordenanza origine una situación de riesgo grave para la salud de las personas o el medio ambiente, sin perjuicio del procedimiento sancionador que pudiera tramitarse, el servicio municipal competente podrá ejecutar las tareas de

BOCM-20181215-2

reposición, reparación, mantenimiento o limpieza necesarias para eliminar dicho riesgo, e imputar el coste correspondiente a dichas tareas al responsable del incumplimiento.

Artículo 13. *Planificación en materia de movilidad en el municipio de Rivas Vaciamadrid.*

1. El Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid articulará la planificación en materia de movilidad a través de:

a) El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rivas Vaciamadrid.

b) El Plan Rivas Emisiones Cero.

c) Los planes y programas de acción en el ámbito del Transporte Urbano Sostenible.

d) Los planes de Accesibilidad Municipal.

2. La Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, realizará de manera continuada la evaluación y el seguimiento de los planes implantados en materia de movilidad y podrá aprobar, en el ámbito de sus competencias, otros planes en esta materia, de conformidad con lo previsto en la normativa vigente en la materia.

Artículo 14. *Participación en la planificación y la gestión de la movilidad.*

1. Con el fin de optimizar el proceso de planificación y de mejorar la gestión de la movilidad en el municipio, la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, promoverá y facilitará procesos de participación del tejido asociativo y las personas particulares del municipio.

2. El órgano de participación ciudadana en el ámbito de la movilidad es el Consejo Sectorial de Medio Ambiente, que pasará a denominarse Consejo Sectorial de Medio Ambiente y Movilidad.

3. De manera continuada, las personas y los colectivos pueden hacer llegar al Ayuntamiento sus quejas y sugerencias en relación con la gestión de la movilidad, a través de los canales habituales de atención al ciudadano.

Artículo 15. *Espacios públicos urbanizados.*

1. Los espacios públicos urbanizados comprenden el conjunto de espacios peatonales y vehiculares, de paso o estancia, que forman parte del dominio público o están destinados al uso público de forma permanente o temporal. Los espacios públicos urbanizados se dividen en:

a) Áreas de uso peatonal, que comprenden la parte de de los espacios públicos urbanizados destinada al tránsito o estancia peatonal. A su vez, se denomina itinerario peatonal a la parte del área de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas, de forma permanente o temporal, entre éstas y los vehículos.

b) Áreas de uso vehicular, que comprenden la parte de los espacios públicos urbanizados destinada al tránsito o estacionamiento de vehículos. Por analogía, se denomina itinerario vehicular a la parte del área de uso vehicular destinada específicamente al tránsito de vehículos, incluyendo las zonas compartidas, de forma permanente o temporal, entre éstos y las personas.

2. Para organizar la interrelación entre los diferentes espacios peatonales y vehiculares, las vías y espacios urbanos se clasifican en dos grupos:

a) Vías de la red básica: Estas vías tienen como función principal garantizar la conectividad entre zonas y con la red interurbana, y la fluidez de la circulación de los vehículos privados y del transporte público, sin restringir la capacidad de circular de los peatones. A su vez, estas vías pueden dividirse en:

a.1) Vías principales: Estas vías conectan la red básica con la red interurbana y/o sirven de ejes transversales principales entre los diferentes barrios y polígonos del municipio.

a.2) Vías secundarias: Estas vías conectan las zonas colindantes dentro de un mismo barrio o polígono del municipio.

BOCM-20181215-2

b) Áreas de coexistencia: Las vías y espacios se pueden agrupar en áreas de coexistencia en las que se promueve la creación de espacios compartidos de circulación (peatones y medios no motorizados, vehículos de residentes, vehículos de emergencias y de servicios) en los que se mejore la calidad estancial del espacio público, dando prioridad al uso y disfrute de la ciudad, a las actividades económicas, al encuentro y al juego, o a cualquier otro servicio necesario. En todas estas áreas de coexistencia se aplicarán normas específicas de circulación que modificarán, entre otras cosas, el orden de prioridad establecido en la circulación de peatones y de vehículos. A su vez, estas áreas de coexistencia pueden dividirse en:

b.1) Zonas 30: Zonas especialmente acondicionadas y señalizadas, que mantienen una distinción entre el espacio de la acera y la calzada, situada a distinto nivel. Estas zonas pretenden destinar un mayor espacio a la movilidad peatonal y no motorizada, y moderar el tráfico, que será básicamente de destino, es decir, de acceso a las viviendas y actividades terciarias situadas en ellas. Las condiciones específicas de circulación en estas zonas quedan establecidas en el artículo 24 de esta Ordenanza.

b.2) Calles residenciales o zonas de plataforma única: Zonas especialmente acondicionadas y señalizadas, en las que no produce una distinción entre el espacio de la acera y la calzada, situadas a un mismo nivel. Estas zonas pretenden aumentar aún más el espacio destinado a la movilidad peatonal y no motorizada, y pacificar todavía más el tráfico. Las condiciones específicas de circulación en estas zonas quedan establecidas en el artículo 25 de esta Ordenanza.

b.3) Zonas peatonales: Vías o partes de las vías, elevadas o delimitadas de otra forma, reservadas a la circulación de peatones. Las condiciones específicas de circulación en estas zonas quedan establecidas en el artículo 26 de esta Ordenanza.

3. En todo caso, tienen la consideración de zonas peatonales las aceras, los paseos, los andenes y los parques y zonas verdes, así como las sendas peatonales.

4. Por razones de seguridad, o de necesidad de favorecer la fluidez de la circulación, o por cualesquiera otras razones que lo aconsejen, el Ayuntamiento podrá establecer áreas de coexistencia, en las que se podrá restringir total o parcialmente la circulación y el estacionamiento de vehículos, determinando las condiciones concretas en que deberá desarrollarse la circulación en las zonas afectadas.

5. Con carácter general, todas las vías o espacios urbanos que no tengan la consideración de zonas peatonales en virtud del apartado 2.b.3 y del apartado 3 de este mismo artículo y que no hayan sido establecidas como áreas de coexistencia en aplicación del apartado 4 de este mismo artículo tendrán la consideración de vías de la red básica.

Artículo 16. *Prohibiciones en los itinerarios, zonas de circulación, de afección de peatones y/o vehículos.*

1. Queda totalmente prohibida la realización de las siguientes acciones:

a) Ocultar, deteriorar, modificar o eliminar cualquiera de los elementos, señales o infraestructuras de los itinerarios o zonas de circulación de peatones y/o vehículos, ya sea por acción u omisión.

b) Colocar o abandonar en las zonas o itinerarios peatonales o vehiculares cualquier elemento o instalación que impida o dificulte a los usuarios el tránsito normal, o que puedan distraer su atención o inducir a error durante la circulación o el estacionamiento.

c) Ubicar, ejecutar o mantener los elementos de las parcelas, edificaciones, infraestructuras o instalaciones impidiendo o dificultando el tránsito seguro de las personas o de los vehículos por sus correspondientes zonas o itinerarios peatonales y vehiculares.

BOCM-20181215-2

d) Cualquier otra acción que impida o dificulte el tránsito seguro de las personas o de los vehículos por sus correspondientes zonas o itinerarios peatonales y vehiculares, de acuerdo con la normativa vigente.

2. Excepcionalmente, la Concejalía competente en cada materia podrá autorizar o reconocer alguna de las acciones prohibidas en el apartado anterior, de acuerdo con lo establecido en esta Ordenanza y en la normativa vigente.

3. En todo caso, cuando el incumplimiento de lo preceptuado en este artículo origine una situación de riesgo para la seguridad vial, sin perjuicio del procedimiento sancionador que pudiera tramitarse, el servicio municipal competente podrá ejecutar las actuaciones necesarias para eliminar dicho riesgo, e imputar el coste correspondiente a dichas actuaciones al responsable del incumplimiento.

4. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en el presente artículo se considerará como infracción grave.

TÍTULO II

Ordenación del tráfico, la circulación y la seguridad vial

CAPÍTULO 1

Normas generales de la circulación urbana y la seguridad vial

Artículo 17. *Normas de los usuarios.*

1. En favor del interés general y para una correcta convivencia ciudadana, todos los usuarios de las vías y espacios públicos y aquellas personas que con sus acciones u omisiones puedan afectarlos, tienen que comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación de personas y vehículos. Además, deben extremar la precaución y realizar las diligencias oportunas para no causar perjuicio, o molestias innecesarias, o peligro para sí mismos o para otros usuarios, o dañar los bienes.

2. Las normas generales de los usuarios se regirán por lo descrito en el *Reglamento General de Circulación* aprobado por *Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto Refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.*

Todos los usuarios de las vías y espacios públicos están obligados a cumplir los preceptos de esta Ordenanza, y de la normativa vigente en materia de circulación de peatones y vehículos. Al mismo tiempo están obligados a colaborar con las autoridades o sus agentes, para facilitar su tarea y el cumplimiento de sus funciones, además de seguir sus indicaciones para evitar peligro, riesgos u obstáculos para la circulación de vehículos o el tránsito de peatones.

Artículo 18. *Sentido de la circulación.*

1. Como norma general, el sentido de la circulación se regirá por lo descrito en el *Reglamento General de Circulación*, o norma que lo sustituya. Dentro del municipio y como causa excepcional, previa señalización, se podrán establecer situaciones excepcionales con motivo de obras o acontecimientos puntuales.

2. Cuando se circule por calzadas con al menos dos carriles reservados para el mismo sentido, delimitados por marcas longitudinales, los conductores podrán utilizar el que mejor convenga a su destino, siempre que no obstaculice la circulación de los demás vehículos, y no deberá abandonarlo más que para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.

BOCM-20181215-2

Artículo 19. *Incorporación al tráfico.*

1. Todo conductor que se proponga iniciar la marcha se cerciorará previamente de que su maniobra no ocasionará peligro alguno a los demás usuarios ni perturbación alguna en la circulación, cediendo el paso a otros vehículos, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos y anunciando su propósito con suficiente antelación, haciendo para ello uso de los indicadores de dirección de que estén dotados los vehículos o, en su defecto, realizando las oportunas señales con el brazo.

2. En la incorporación al tráfico desde aparcamientos situados fuera de la calzada, ya se trate de garajes, aparcamientos subterráneos o lugares análogos, además de las precauciones generales definidas en esta Ordenanza y por la legislación en materia de tráfico, se seguirán las siguientes reglas: se accederá a la calzada con absoluta precaución, conduciendo despacio y deteniéndose si fuera preciso, cediendo el paso a la derecha y a la izquierda, tanto a peatones como a vehículos, con incorporación al tráfico hacia el lado que esté permitida la circulación, teniendo en cuenta si la vía es de uno o dos sentidos de circulación.

3. Todo conductor facilitará la circulación de los vehículos del servicio público de transporte en autobús, con objeto de que sus conductores puedan efectuar las maniobras precisas para reanudar su marcha al salir de las paradas reglamentariamente señalizadas, llegando incluso a detenerse.

Artículo 20. *Adelantamiento en calzadas de varios carriles.*

1. En las calzadas que tengan por lo menos dos carriles reservados a la circulación en el sentido de su marcha, el conductor que vaya a efectuar un nuevo adelantamiento podrá permanecer en el carril que haya utilizado para el anterior, a condición de cerciorarse de que puede hacerlo sin molestia indebida para los conductores de vehículos que circulen detrás del suyo más velozmente.

2. Cuando la densidad de la circulación sea tal que los vehículos ocupen toda la anchura de la calzada y sólo puedan circular a una velocidad que dependa de la del que los precede en su carril, el hecho de que los de un carril circulen más rápidamente que los de otro no será considerado como un adelantamiento.

En esta situación, ningún conductor deberá cambiar de carril para adelantar ni para efectuar cualquier otra maniobra que no sea prepararse a girar a la derecha o a la izquierda, salir de la calzada o tomar una determinada dirección.

3. En todo tramo de vía en que existan carriles de aceleración o deceleración o carriles o partes de la vía destinadas exclusivamente al tráfico de determinados vehículos, tampoco se considerará adelantamiento el hecho de que se avance más rápidamente por aquellos que por los normales de circulación o viceversa.

Artículo 21. *Velocidad y separación de seguridad.*

1. Con carácter general, la velocidad máxima a la que se podrá circular por las vías y espacios públicos cuya competencia corresponde al Ayuntamiento será la establecida en la legislación aplicable y en esta Ordenanza.

Por razones de seguridad vial, medioambientales, de movilidad y uso, se podrán rebajar los límites de velocidad establecidos, empleando al efecto la correspondiente señalización.

Cuando, de acuerdo con lo establecido en el artículo 15.4 de esta Ordenanza, se establezcan áreas de coexistencia, la velocidad máxima permitida será la establecida para ellas en los artículos del 24 al 26 de esta Ordenanza.

2. En todo tipo de cruces, los conductores deberán moderar la velocidad de los vehículos. Igualmente, tienen que hacerlo en aquellos lugares donde haya gran afluencia de peatones, patinadores y ciclistas.

3. No se puede reducir bruscamente la velocidad a la que circule el vehículo, salvo en los supuestos de inminente peligro.

4. Todo conductor de un vehículo que circule detrás de otro deberá dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenado brusco, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.

BOCM-20181215-2

Además, dicha separación, cuando circule sin señalar su propósito de adelantamiento, deberá ser tal que permita y le permita adelantarlo con seguridad.

Cuando, de acuerdo con lo establecido en el artículo 45.1 de esta Ordenanza, los ciclistas circulen en paralelo o en grupo, regularán su velocidad, extremando la atención, a fin de evitar alcances y choques entre ellos.

5. La velocidad se adaptará, en todo caso, a las condiciones del conductor, a las características de la vía, la meteorología, el nivel de circulación y el del estado del vehículo.

6. Se prohíbe entablar competiciones de velocidad en las vías o espacios públicos o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la Policía Local.

Artículo 22. *Prioridad de paso.*

1. Como regla general, en las vías de la red básica, siempre que las trayectorias de los peatones o los patinadores y las del resto de los usuarios se corten en la calzada o en el arcén, tendrán prioridad de paso para sus vehículos los conductores de ciclomotores y vehículos a motor, y los ciclistas, respecto de los peatones y los patinadores, salvo en los casos siguientes:

a) En los pasos para peatones debidamente señalizados.

b) Cuando los vehículos vayan a girar con su vehículo para entrar en otra vía y haya peatones o patinadores cruzándola, aunque no exista paso para éstos.

c) Cuando los peatones o los patinadores vayan a subir o hayan bajado de un vehículo de transporte colectivo de viajeros, en una parada señalizada como tal, y los peatones o los patinadores se encuentren entre dicho vehículo y la zona peatonal o refugio más próximo.

d) Cuando los peatones o los patinadores estén agrupados en tropas en formación, filas escolares o comitivas organizadas.

2. En las áreas de coexistencia, los conductores de ciclomotores y vehículos a motor, y los ciclistas tienen la obligación de dejar pasar a los peatones y a los patinadores que circulen por ellas, de acuerdo con las condiciones específicas de circulación por las áreas de coexistencia establecidas en los artículos del 24 al 26 de la presente Ordenanza.

Artículo 23. *Orden de prioridad entre los distintos tipos de usuarios en las áreas de coexistencia.*

En todas las áreas de coexistencia (zonas 30, calles residenciales o zonas de plataforma única, y zonas peatonales), el orden de prioridad entre los distintos tipos de usuarios es el siguiente:

1) Peatones: Peatones que transitan a pie y las personas con movilidad reducida que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

2) Patinadores: Peatones que utilizan aparatos de transporte sin motor que permiten el desplazamiento más rápido (patines, monopatines y similares).

3) Ciclistas: Conductores de bicicletas, triciclos y similares, con o sin motor.

4) Conductores de ciclomotores.

5) Conductores de vehículos a motor.

El no respetar las prioridades descritas en el presente artículo, se considerará una infracción leve cuando no exista riesgo para las personas. Esta misma infracción en la que exista riesgo para las personas, se considerará Infracción Grave.

Artículo 24. *Condiciones específicas de circulación en las zonas 30.*

1. El orden de prioridad entre los distintos tipos de usuarios es el establecido para todas las áreas de coexistencia en el artículo 23 de esta Ordenanza.

2. La velocidad máxima permitida para todos los usuarios es de 30 km/h.

3. Los peatones circularán por las aceras y por los espacios habilitados especialmente para ellos, y no pueden invadir la calzada ni las vías ciclistas salvo para atravesarlas.

BOCM-20181215-2

Pueden atravesar la calzada y las vías ciclistas fuera de las zonas señalizadas, para lo cual deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

4. Los patinadores circularán por las aceras, por las vías ciclistas y por los espacios habilitados especialmente para ellos, y por las calzadas cuando no esté prohibido por una norma de rango superior. Donde esté prohibida la circulación por las calzadas, no pueden invadir la calzada salvo para atravesarla.

Pueden atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas, para lo cual deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

Los patinadores deberán adecuar su velocidad a la de los demás usuarios de la zona por la que transiten, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro, sin rebasar los límites de velocidad establecidos en cada zona.

5. Con carácter general, los ciclistas circularán por la calzada. Cuando exista algún tipo de vía ciclista circularán preferiblemente por ella, pudiendo utilizar la calzada siempre que no circulen a una velocidad anormalmente reducida. Los ciclistas podrán circular por las aceras sólo cuando se den las circunstancias previstas en el artículo 50 de la presente Ordenanza.

En todo caso, el ciclista debe circular con precaución ante una posible invasión de la calzada o de la vía ciclista por otros usuarios de la vía o espacio público, evitando en todo momento las maniobras bruscas, negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los otros usuarios o incomodar su circulación.

6. Los conductores de ciclomotores y de vehículos a motor deberán circular por la calzada con precaución ante una posible invasión de la calzada por peatones, patinadores o ciclistas, sin sobrepasar nunca la velocidad máxima permitida.

Los adelantamientos por parte de ciclomotores y vehículos a motor a patinadores y ciclistas que circulen por la calzada se realizarán siembre habilitando un espacio de al menos 1,5 metros de anchura entre aquellos y los patinadores o ciclistas.

7. Con carácter general, la circulación de patinadores, ciclistas, ciclomotores y vehículos a motor por la calzada seguirá el sentido de circulación establecido para cada carril de la calzada.

Excepcionalmente, en viales de un solo sentido de circulación, la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación en sentido contrario, de ciclistas y de patinadores siempre que no lo impida una norma de rango superior.

8. Con relación al presente Artículo, cualquier acción negligente o temeraria que ocasione un riesgo para otros usuarios, se considerará una infracción grave.

Artículo 25. *Condiciones específicas de circulación en las calles residenciales o zonas de plataforma única.*

1. El orden de prioridad entre los distintos tipos de usuarios es el establecido para todas las áreas de coexistencia en el artículo 23 de esta Ordenanza.

2. La velocidad máxima permitida para todos los usuarios es de 20 km/h.

3. Los peatones y los patinadores pueden utilizar toda la calle siempre sin entorpecer al resto de usuarios. Los patinadores deberán adecuar su velocidad a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro.

4. Con carácter general, los ciclistas circularán por las zonas de circulación de vehículos. Cuando exista algún tipo de vía ciclista circularán preferiblemente por ella, pudiendo utilizar también el resto de zonas de circulación de vehículos. Los ciclistas podrán circular por las zonas de circulación de personas solo cuando se den las circunstancias previstas en el artículo 50 de la presente Ordenanza.

En todo caso, el ciclista debe circular con precaución ante una posible invasión de las zonas de circulación de vehículos por peatones o patinadores, evitando en todo momento las maniobras bruscas, negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones y patinadores o incomodar su circulación.

BOCM-20181215-2

5. Los conductores de ciclomotores y vehículos a motor deberán circular por las zonas de circulación de vehículos con precaución ante una posible invasión por peatones, patinadores o ciclistas, sin sobrepasar nunca la velocidad máxima permitida.

Los adelantamientos o cruces por parte de ciclomotores y vehículos a motor con peatones, patinadores y ciclistas que circulen por la zona de circulación se realizarán siembre habilitando un espacio de al menos 1,5 metros de anchura.

6. Con carácter general, la circulación de ciclistas, ciclomotores y vehículos a motor por las zonas de circulación de vehículos seguirá el sentido de circulación establecido para cada carril.

Excepcionalmente, en viales de un solo sentido de circulación, la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación de ciclistas en el sentido contrario.

7. Con relación al presente Artículo, cualquier acción negligente o temeraria que ocasione un riesgo para otros usuarios, se considerará una infracción grave.

Artículo 26. *Condiciones específicas de circulación en las zonas peatonales.*

1. El orden de prioridad entre los distintos tipos de usuarios es el establecido para todas las áreas de coexistencia en el artículo 23 de esta Ordenanza.

2. La velocidad máxima permitida para todos los usuarios es de 10 km/h.

3. Los peatones y los patinadores pueden utilizar toda la zona de paso. Los patinadores deberán adecuar su velocidad a la de los peatones, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro.

4. Los ciclistas pueden utilizar toda la zona de circulación, salvo en el caso de las aceras de viales que no hayan sido declarados zonas peatonales en su totalidad, siempre que no esté prohibido expresamente por una norma de rango superior. Los ciclistas podrán circular por las aceras solo cuando se den las circunstancias previstas en el artículo 50 de la presente Ordenanza. Cuando exista alguna vía ciclista circularán preferiblemente por ella.

En todo caso, los ciclistas deberán adecuar su velocidad a la de los peatones y circular con precaución, evitando en todo momento las molestias a otros usuarios, así como las maniobras bruscas, negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones y patinadores o incomodar su circulación.

5. Con carácter general, no está permitida la circulación de ciclomotores o vehículos a motor.

Excepcionalmente, y para realizar los trabajos que le sean encomendados exclusivamente, los vehículos municipales, así como los de las empresas municipales, podrán circular por zonas peatonales, pudiendo estacionarlos en dichas zonas sin impedir u obstaculizar el paso del resto de usuarios.

El resto de vehículos necesitarán una autorización expresa emitida por la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial para poder circular o estacionar en zonas peatonales, previo pago de las correspondientes tasas.

6. Los vehículos de emergencia podrán circular por las zonas peatonales para realizar las funciones que les sean encomendadas, extremando las medidas de seguridad, y adaptando la velocidad de los vehículos a las circunstancias.

7. Con relación al presente Artículo, cualquier acción negligente o temeraria que ocasione un riesgo para otros usuarios, se considerará una infracción grave.

BOCM-20181215-2

CAPÍTULO 2

Señalización

Artículo 27. *Tipos de señales.*

1. A los efectos de lo establecido en esta Ordenanza, se considera señalización de la circulación urbana y la seguridad vial al conjunto de señales y órdenes de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico, señalización circunstancial que modifique el régimen de utilización normal de la vía pública, las señales de balizamiento, los semáforos, señales verticales de la circulación y marcas viales destinadas a los usuarios de las vías y espacios públicos y que tienen por misión advertir o informar a estos, u ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación de determinadas circunstancias de las vías y espacios públicos o de la circulación.

2. A los efectos de lo establecido en esta Ordenanza, se considera señalización de la movilidad, la accesibilidad y el transporte colectivo urbano, al conjunto de indicaciones y elementos de regulación encaminados a advertir o informar a los usuarios de las vías, espacios y transportes públicos y otros servicios de movilidad, u ordenar o reglamentar su comportamiento, para facilitar la accesibilidad global sostenible en la movilidad y la adecuada prestación de dichos transportes y servicios de movilidad en el municipio.

Artículo 28. *Señales de los agentes de Policía Local.*

1. Los agentes de Policía Local que estén regulando la circulación lo harán de forma que sean fácilmente reconocibles como tales a distancia, tanto de día como de noche, y sus señales, que han de ser visibles, y sus órdenes deben ser inmediatamente obedecidas por los usuarios de la vía, prevaleciendo sobre cualesquiera otra.

2. Tanto los agentes de Policía Local que regulen la circulación, el personal de obras y el de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial, que regulen el paso de vehículos y, en su caso, las patrullas escolares, el personal de protección civil y el de organizaciones de actividades deportivas o de cualquier otro acto, deberán utilizar prendas de colores llamativos y dispositivos o elementos reflectantes que permitan a los conductores y demás usuarios de la vía que se aproximen distinguirlos a una distancia mínima de 150 metros.

3. Los agentes de Policía Local podrán regular el tráfico mediante señales con el brazo o a través de los medios y mediante las formas recogidas en el *Reglamento General de Circulación* o la norma que sea aplicable.

4. La forma y significado de las señales y órdenes de los agentes de Policía Local se ajustarán a lo que establece el Catálogo oficial de señales de circulación, o en su caso, el que sea de aplicación.

Artículo 29. *Regulación del tráfico por personas distintas a los Agentes de la Policía Local*

1. En ausencia de Agentes de la Policía Local, podrán regular la circulación del tráfico otros Agentes de las Fuerzas y Cuerpos de la Seguridad del Estado, así como los componentes de la Agrupación de Voluntarios de Protección Civil, siempre que se trate de una circunstancia de Urgencia o Emergencia que implique actuar de forma inmediata.

2. También podrá regular la circulación el personal autorizado de obras que han sido autorizadas por el organismo municipal competente.

3. Así mismo, podrá regular la circulación el personal de acompañamiento de los vehículos en régimen de transporte especial mediante el empleo de las señales verticales R-2 y R-400 incorporadas a una paleta, y por este mismo medio, las patrullas escolares podrán invitar a los usuarios de la vía a que detengan su marcha.

4. Cuando el órgano municipal competente autorice la celebración de actividades deportivas o actos que afecten a la circulación del tráfico de vehículos y peatones, la Policía Local, podrá requerir la Colaboración de la Agrupación de Voluntarios de Protección Civil para realizar labores de ordenación del tráfico. Así mismo, podrá autorizar a los organizadores del evento, para que con su personal pueda impedir el acceso de vehículos y peatones, a la zona o itinerarios afectados. En todos los casos, actuarán bajo la supervisión de la Policía Local.

BOCM-20181215-2

Artículo 30. *Aplicación y obediencia de las señales de la circulación urbana y la seguridad vial.*

1. Las señales preceptivas de la circulación urbana y la seguridad vial colocadas en las entradas de la ciudad o en los accesos a la misma, rigen para todo el término municipal salvo la señalización específica para un tramo de la vía.

2. Las señales de la circulación urbana y la seguridad vial situadas en las entradas de las áreas de coexistencia y demás áreas de circulación restringida o de estacionamiento limitado rigen, salvo excepción expresamente señalizada, para todo el viario interior del perímetro definido.

3. Toda señal de la circulación urbana y la seguridad vial se aplicará a toda la anchura de la calzada que estén autorizados a utilizar los conductores a quienes se dirija esa señal. No obstante, su aplicación podrá limitarse a uno o más carriles, mediante marcas en la calzada.

Artículo 31. *Inscripciones en las señales de la circulación urbana y la seguridad vial.*

1. Para facilitar la interpretación de las señales de la circulación urbana y la seguridad vial, se podrá añadir una inscripción en un panel complementario rectangular colocado debajo de aquellas o en el interior de un panel rectangular que contenga la señal.

2. Excepcionalmente, cuando las autoridades competentes estimen conveniente concretar el significado de una señal o de un símbolo o, respecto de las señales de reglamentación, limitar su alcance a ciertas categorías de usuarios de la vía o a determinados períodos, y no se pudieran dar las indicaciones necesarias por medio de un símbolo adicional o de cifras en las condiciones definidas en el *Catálogo oficial de señales de circulación y marcas viales*, se colocará una inscripción debajo de la señal, en un panel complementario rectangular, sin perjuicio de la posibilidad de sustituir o completar esas inscripciones mediante uno o varios símbolos expresivos colocados en la misma placa.

En el caso de que la señal esté colocada en un cartel fijo o de mensaje variable, la inscripción a la que se hace referencia podrá ir situada junto a ella.

Artículo 32. *Responsabilidad.*

1. La Policía Local será responsable de indicar las ubicaciones y dar las instrucciones necesarias de instalación, modificación o retirada de la correspondiente señalización en viales de titularidad municipal al departamento encargado de su instalación. También le corresponde autorizar previamente la instalación de la correspondiente señalización en las vías y espacios de titularidad privada de uso público.

En caso de necesidad, los agentes de Policía Local podrán instalar señales circunstanciales y de balizamiento de forma provisional.

2. La Concejalía competente en el ámbito de la movilidad será responsable del conjunto de indicaciones y elementos de regulación, encaminados a advertir o informar a los usuarios de las vías, espacios y transportes públicos y otros servicios de movilidad, para facilitar su accesibilidad y movilidad, y la adecuada prestación de dichos transportes y servicios, siempre que no afecten a la ordenación y señalización del tráfico en general, así como del resto de elementos de regulación necesarios para facilitar la accesibilidad global sostenible en la movilidad, y la adecuada prestación de los transportes y otros servicios de movilidad en el municipio.

Artículo 33. *Instalación, alteración, sustitución y retirada de la señalización.*

1. Toda señalización y demás elementos de regulación incluidos en el artículo 27 de esta Ordenanza, independientemente de quien los instale, deberán ser autorizados previamente por quien tenga atribuida la competencia de la señalización según la distribución de responsabilidades descrita en el artículo anterior.

2. Quedan totalmente prohibidas las siguientes acciones:

a) Instalar, modificar, deteriorar, trasladar o retirar señales o elementos de regulación sin la preceptiva autorización municipal.

b) Ocultar señales o elementos de regulación, así como colocar cualquier elemento o instalación en general que impida o dificulte a los usuarios la normal visibilidad de las

BOCM-20181215-2

señales o elementos de regulación, o que puedan distraer su atención o inducir a error sobre ellos, ya sea por acción u omisión.

3. La Policía Local o la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, según distribución de responsabilidades descritas en el artículo anterior, ordenará la inmediata retirada y, en su caso, la sustitución por los que sean adecuados, de las señales o elementos de regulación antirreglamentariamente instalados, de los que hayan perdido su objeto y de los que no lo cumplan por causa de su deterioro.

4. El Ayuntamiento procederá, una vez informado de su existencia, si el obligado a ello no lo hiciere y de acuerdo con las normas que regulan la ejecución subsidiaria, a la retirada inmediata de toda aquella señalización o elemento de regulación que no esté debidamente autorizado, no cumpla las normas en vigor o impida la visibilidad. Y esto, tanto por lo que se refiere a las señales y elementos de regulación no reglamentarios como si es incorrecta la forma, la colocación o el diseño de la señal o elemento de regulación. Los gastos de retirada correrán a cargo del responsable de la colocación.

5. El Ayuntamiento podrá ordenar la inmediata retirada o modificación de cualquier cartel, anuncio, publicidad, elemento o instalación que incumpla lo establecido en el apartado 2 del presente artículo, sin perjuicio de las sanciones que correspondan.

6. En todo caso, cuando el incumplimiento de lo preceptuado en este artículo origine una situación de riesgo grave para la seguridad vial, sin perjuicio del procedimiento sancionador que pudiera tramitarse, el servicio municipal competente podrá ejecutar las actuaciones necesarias para eliminar dicho riesgo, e imputar el coste correspondiente a dichas actuaciones al responsable del incumplimiento.

7. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en el presente artículo se considerará como infracción grave.

Artículo 34. *Circunstancias que modifiquen la señalización.*

1. En caso de necesidad, urgencia, u otros motivos, la Policía Local podrá modificar la ordenación existente, pudiendo disponer la colocación, anulación o retirada de las señales o elementos de regulación que resulten necesarios, así como la adopción de medidas preventivas.

En los supuestos anteriores, la Policía Local comunicará a la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad cualquier modificación que afecte a la movilidad, la accesibilidad o el transporte colectivo urbano.

2. La Policía Local, previo informe de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, podrá establecer, en aquellas vías de circulación intensa y con un ancho de la calzada suficiente, carriles de circulación reversibles, que delimitará mediante la señalización correspondiente en la calzada. Estos carriles podrán ser utilizados en un sentido u otro de la marcha, según indiquen las señales. Los conductores que circulen por este carril deberán llevar encendida la luz de cruce, tanto de día como de noche.

3. La Policía Local, previo informe de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, podrá establecer carriles reservados para la circulación de determinada categoría de vehículos, quedando prohibido la circulación por estos carriles de vehículos no autorizados por la señalización correspondiente.

4. Todas aquellas empresas o compañías cuya actividad se desarrolla en las vías o espacios públicos, ya sean de suministros, obras públicas, etc., están obligadas a señalizar convenientemente la misma en función de la alteración que suponga para el tráfico rodado y el peatonal, previo informe de la Policía Local y autorización de la Concejalía competente en el ámbito de la circulación, el tráfico y la seguridad vial. Asimismo, una vez acabada su actividad, están obligados a restituir las condiciones del tráfico y la señalización de la circulación urbana y la seguridad vial a la situación original.

BOCM-20181215-2

CAPÍTULO 3

Infraestructura de la circulación urbana y la seguridad vial

Artículo 35**.** *Infraestructuras para el calmado del tráfico.*

1. Se entiende por "calmado del tráfico" el conjunto de medidas estructurales y de señalización encaminados, entre otros fines, a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, hasta hacerlos plenamente compatibles con el uso y actividades que se desarrollan en el entorno en el que se aplica.

2. Los objetivos de las medidas estructurales y de señalización tendentes a calmar el tráfico son, entre otros:

a) Disminuir la intensidad del tráfico en las vías abiertas a la circulación, en especial en la zona de progresión normal del viario, manteniendo una velocidad ya reducida con otras medidas, normalmente ordenadas al principio de la zona.

b) Moderar la velocidad evitando los excesos de velocidad en todo el viario y la velocidad excesiva en las zonas de aproximación y franqueo de cruces, intersecciones, pasos peatonales, de ciclistas y zonas con presencia de servicios o de intereses públicos.

c) Adecuar la fluidez de las corrientes vehiculares acorde con la demanda y capacidad de la vía, manteniendo la velocidad media adecuada en el tramo.

d) Facilitar el uso de todos los usuarios en condiciones de seguridad de los espacios abiertos al tráfico y la circulación.

e) Mejorar las condiciones ambientales del entorno con el mantenimiento de la progresión normal de las corrientes vehiculares.

f) Economizar el consumo de combustible al aplicar medidas más racionales en la conducción y por ende una circulación continúa y de velocidad media mantenida.

Artículo 36. *Aplicación de medidas para el calmado del tráfico.*

1. Se podrán aplicar medidas de calmado del tráfico en:

a) Los nuevos planes de urbanización y nuevos proyectos de vías.

b) Proyectos para adecuar las vías y espacios existentes, ya sean proyectos para áreas de coexistencia o de cualquier otro tipo.

c) Proyectos para resolver conflictos especiales o que así lo aconsejen.

2. La Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial es la competente para la autorización de la aplicación e instalación de medidas de calmado del tráfico, previo informe de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad.

Artículo 37. *Tipos de dispositivos estructurales para el calmado del tráfico.*

Existen varios tipos de dispositivos para el calmado del tráfico, tales como los Reductores de Velocidad (RDV), los Elementos de Ordenación Estructural (EOE) y las Bandas Transversales de Alerta (BTA).

1. Los RDV tienen como finalidad mantener una velocidad reducida de circulación a lo largo de ciertos tramos, así como en puntos concretos, existiendo varios, siendo los más comúnmente utilizados, atendiendo a su geometría, los siguientes tipos:

a) RDV de sección transversal trapezoidal (paso peatonal sobreelevado). Estos dispositivos cumplen la función de pasos peatonales, situándose su rasante a un nivel superior al del firme. A efectos legales, le son de aplicación las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad.

BOCM-20181215-2

b) RDV de lomo de asno. Son dispositivos de sección transversal de segmento circular.

2. Los EOE son elementos, acciones o modificaciones llevadas a cabo sobre la propia estructura de la vía, encaminadas a reducir la velocidad en la misma, tales como los estrechamientos de la calzada, chicanes, ajardinamiento de los márgenes de la vía, ampliación de las aceras, plantación de árboles y cualquier otro elemento urbanístico o de señalización que le induzca al conductor a reducir la velocidad.

3. Las BTA son dispositivos modificadores de la superficie de rodadura de la calzada, cuyo objetivo es transmitir al conductor la necesidad de extremar la atención en su aproximación a un tramo en el que existe un riesgo vial superior al percibido subjetivamente, empleando para ello la transmisión de vibraciones o ruidos derivados de su acción sobre el sistema de suspensión y amortiguación del vehículo, pudiéndose clasificar en tres grupos:

a) Fresadas. Quedan por debajo de la rasante del pavimento.

b) Resaltadas. Quedan por encima de la rasante del pavimento.

c) A nivel. Con distinta textura a la del pavimento, quedan sensiblemente al mismo nivel del pavimento.

Artículo 38. *Limitaciones y prohibiciones respecto a los dispositivos estructurales para el calmado del tráfico.*

1. Como norma general, las BTA, al ser dispositivos modificadores de la superficie de rodadura de la calzada y transmitir vibraciones o ruidos derivados de su acción, no se utilizarán en zonas cercanas a viviendas o en cualquier otro lugar donde pudieran ocasionar molestias, salvo en lugares que por su necesidad autorice la Concejalía competente en el ámbito de la circulación, el tráfico y la seguridad vial, previo informe de la Concejalía o Concejalías competentes en los ámbitos de la movilidad y de prevención de ruidos y vibraciones.

2. Los criterios y formas de construcción de los RDV y los EOE se ajustarán a lo descrito en la *Ordenanza de regulación de los proyectos de urbanización en el término municipal de Rivas Vaciamadrid*, o norma que la sustituya, no obstante, en puntos concretos y por motivos de seguridad, se podrán realizar otro tipo de acciones.

3. Para la instalación de las BTA, los RDV y los EOE se realizará estudio por parte de la Concejalía competente en el ámbito de la circulación, el tráfico y la seguridad vial, trasladando informe de la necesidad de instalación de los citados elementos a la concejalía encargada de su construcción o modificación.

Artículo 39. *Criterios de señalización de los dispositivos estructurales para el calmado del tráfico*.

1. Los criterios y formas de señalizar los dispositivos RDV para el calmado del tráfico, serán los siguientes:

La señalización horizontalmente de los RDV se ajustará a lo descrito en el Anexo VI de la presente Ordenanza.

Para señalizar los RDV verticalmente se tendrá en cuenta el tipo de elemento, conforme a los siguientes:

a) Paso de peatones elevado: Se instalará en el comienzo del RDV y en el mismo poste, señal de advertencia de peligro “P-15a” (resalto) y señal de paso de peatones “S-13”, estando la primera en la posición más alta. Igualmente se instalará señal de límite de velocidad “R-301” a la misma altura que la señalizada horizontalmente.

b) Paso de peatones y ciclistas elevados: Se instalará en el comienzo del RDV y en el mismo poste, señal de advertencia de peligro “P-22” (ciclistas) y señal de paso de peatones “S-13”, estando la primera en la posición más alta. Igualmente se instalarán en el mismo poste, señal de advertencia de peligro “P-15a” (resalto) y señal de límite de velocidad “R-301” a la misma altura que la señalizada horizontalmente de límite de velocidad.

BOCM-20181215-2

c) Paso de ciclistas elevado: Se instalará en el comienzo del RDV y en el mismo poste, señal de advertencia de peligro "P-15a" (resalto) y señal de advertencia de peligro "P-22" (ciclistas), estando la primera en la posición más alta. Igualmente se instalará señal de límite de velocidad "R-301" a la misma altura que la señalizada horizontalmente.

d) Lomo de asno: Se instalará en el comienzo del RDV señal de advertencia de peligro "P-15a" (resalto). Igualmente se instalará señal de límite de velocidad "R-301" a la misma altura que la señalizada horizontalmente.

Si existiesen dos o más carriles de circulación en el mismo sentido, la señalización arriba descrita se duplicará (en ambos lados de la calzada, siempre que exista mediana).

Los límites de velocidad en los RDV serán los siguientes:

- 20 km/h cuando exista un solo carril de circulación por sentido.
- 30 km/h cuando existan dos o más carriles de circulación por sentido y den a la vía cruces de calles, viviendas o establecimientos públicos.
- 40 km/h cuando exista dos o más carriles de circulación por sentido sin que den a la vía cruces de calles, viviendas o establecimientos públicos.

2. La señalización de los EOE dependerá del tipo de elemento de ordenación estructural, señalizándose conforme indique la Concejalía competente en el ámbito de la circulación, el tráfico y la seguridad vial.

3. Las BTA son elementos de preaviso o alerta y solo deberán colocarse donde se considere conveniente advertir al conductor que se aproxima a un lugar en el que es aconsejable una disminución de la velocidad o un incremento de la atención, todo ello teniendo en cuenta lo descrito en el artículo anterior.

Artículo 40. *Bolardos en zonas peatonales*.

Los bolardos se ubicarán de forma alineada, no entorpeciendo el itinerario peatonal, teniendo un diseño redondeado y sin aristas, serán de un color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas, cumpliendo en todo caso la normativa sobre accesibilidad.

Artículo 41. *Bolardos en calzada*.

Como norma general se prohíbe la instalación de bolardos en calzada. En aquellos casos que de forma justificada se tenga que realizar su instalación, deberán señalizarse de forma que queden en el interior de un cebreado (isleta) o línea continua. Los bolardos tendrán un diseño redondeado y sin aristas, serán de un color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas, cumpliendo en todo caso la normativa sobre accesibilidad que exista al respecto.

Artículo 42. *Isletas prefabricadas*.

1. En aquellos casos debidamente justificados en que las circunstancias del tráfico y las características de la vía aconsejen la instalación de elementos delimitadores de un acceso o isletas prefabricadas en cualquier tipo de acceso, vado, etc., el propietario del mismo solicitará a la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial autorización para su instalación, a su costa.

2. También podrán instalarse estos dispositivos en aquellas zonas de la vía en las que se considere aconsejable su utilización, previa autorización de la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial.

BOCM-20181215-2

CAPÍTULO 4

Circulación de seguridad vial de peatones y patinadores

Artículo 43. *Circulación de peatones y patinadores.*

1. Los peatones y patinadores circularan por las aceras, pasos de peatones y otras áreas de coexistencia, descritas en el artículo 15.2.b) de la presente Ordenanza, conforme a lo establecido para ellos en los artículos del 23 al 26 de la presente Ordenanza.

Los patinadores podrán circular por las vías ciclistas, y por la calzada cuando no esté prohibido por una norma de rango superior.

Excepcionalmente, en viales de un solo sentido de circulación en las que esté limitada la circulación hasta un máximo de 30 km/h, la Concejalía competente en el ámbito de tráfico, circulación y seguridad vial podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación de patinadores en el sentido contrario.

A los efectos de esta Ordenanza, todo lo establecido en relación con los patinadores será de aplicación también a quienes utilicen otros aparatos de movilidad personal e ingenios mecánicos no motorizados.

2. Sin perjuicio de las autorizaciones que se desprenden de las condiciones específicas de circulación por las áreas de coexistencia, se prohíbe a los peatones:

a) Cruzar la calzada por lugares distintos de los autorizados o permanecer en ella sin autorización.

b) Transitar de forma que moleste a los demás usuarios.

c) Esperar a los autobuses, demás vehículos de servicio público o cualquier otro vehículo fuera de los refugios o aceras, o invadir la calzada para solicitar su parada.

d) Subir o descender de los vehículos en marcha.

e) Realizar actividades en las aceras, pasos, calzadas, arcenes o, en general, en zonas contiguas a la calzada, que puedan perturbar a ciclistas y conductores de ciclomotores y vehículos a motor, o ralentizar, o dificultar la marcha de sus vehículos, así como dificultar el paso de personas con movilidad reducida.

Artículo 44. *Utilización de los pasos de peatones.*

Los peatones y los patinadores que precisen atravesar la calzada de las vías de la red básica o las vías ciclistas lo harán por los pasos de peatones señalizados, con la máxima diligencia, sin detenerse ni entorpecer a los demás usuarios, ni perturbar la circulación y observando en todo caso las prescripciones siguientes:

a) En los pasos regulados por semáforos, deberán obedecer las indicaciones de las luces, no penetrando en el paso hasta que la señal dirigida a ellos lo autorice.

b) En los pasos regulados por agentes de Policía Local, deberán en todo caso obedecer las instrucciones que sobre el particular efectúen éstos.

c) En los restantes pasos, no deberán penetrar en la calzada hasta que no se hayan cerciorado, a la vista de la distancia y velocidad a la que circulen los vehículos más próximos, de que no existe peligro en efectuar el cruce.

d) No podrán atravesar las plazas y glorietas por su calzada, debiendo rodearlas excepto que lo permitan los pasos de peatones existentes al efecto.

BOCM-20181215-2

CAPÍTULO 5

Circulación y seguridad vial de ciclistas

Artículo 45. *Circulación de ciclistas.*

1. Como norma general, los ciclistas circularán por la calzada, permitiéndose la circulación en paralelo o en grupo de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente y en las normas establecidas en el artículo 48 de la presente Ordenanza.

2. Cuando exista algún tipo de vía ciclista, los ciclistas circularán preferiblemente por ella, de acuerdo con las normas establecidas en el artículo 49 de la presente Ordenanza, aún pudiendo siempre utilizar la calzada, de acuerdo con lo establecido en el artículo 48 de la presente Ordenanza.

3. Los ciclistas podrán circular por las áreas de coexistencia descritas en el artículo 15.2.b) de la presente Ordenanza, debidamente señalizadas, conforme a lo establecido para ellos en los artículos del 23 al 26 de la presente Ordenanza.

4. En todo caso, los ciclistas deben respetar la señalización, la ordenación del tránsito y las normas de prioridad de paso, y circular con precaución ante una posible invasión de la calzada o de la vía ciclista por otros usuarios de la vía o espacio público, evitando en todo momento las maniobras bruscas, negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los otros usuarios o incomodar su circulación.

Artículo 46. *Interacción y prioridad de paso de ciclistas respecto a otros vehículos.*

1. Los ciclistas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor y ciclomotores:

a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.

b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor o el ciclomotor gire a la derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.

c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

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

2. Los conductores de ciclomotores y vehículos a motor que tengan que adelantar a un ciclista lo harán extremando las precauciones, cambiando de carril de circulación, si procede, o dejando uno espacio lateral mínimo de 1,5 metros entre el ciclista y el vehículo. Los conductores de ciclomotores y vehículos a motor, cuando estén circulando detrás de una bicicleta, mantendrán una distancia de seguridad prudencial y proporcional que nunca podrá ser inferior a 3 metros.

Artículo 47. *Normas para los ciclistas en el cruce de intersecciones.*

1. Los ciclistas que precisen cruzar una intersección lo harán por los pasos de ciclistas señalizados.

Los ciclistas que conforme al artículo 26.4 de la presente Ordenanza circulen por la acera, y el resto de ciclistas que precisen cruzar una intersección en la que no exista paso de ciclistas pero sí paso de peatones, podrán utilizar el paso de peatones para cruzar la calzada, adaptando su velocidad a la del peatón y cuidando de no ponerlos en peligro. En este caso, los ciclistas, si ponen un pie en el suelo antes de iniciar el cruce de la calzada para que los conductores se percaten de la condición de peatón que adquiere en ese momento tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor y ciclomotores, y los peatones sobre los ciclistas.

Los ciclistas que precisen cruzar una intersección en la que no exista paso de ciclistas deberán cerciorarse de que pueden cruzar la intersección sin riesgo ni entorpecimiento indebido, efectuando el cruce por las esquinas y en dirección perpendicular al eje de la vía, excepto cuando las características de la misma o las condiciones de visibilidad puedan provocar situaciones de peligro.

BOCM-20181215-2

En todo caso, los ciclistas efectuarán el cruce con la máxima diligencia, sin detenerse ni entorpecer a los demás usuarios, ni perturbar la circulación y observando en todo caso las prescripciones siguientes:

a) En los pasos regulados por semáforos, deberán obedecer las indicaciones de las luces, no penetrando en el paso hasta que la señal dirigida a ellos lo autorice.

b) En los lugares regulados por agentes de Policía Local, deberán en todo caso obedecer las instrucciones que sobre el particular efectúen estos.

c) En los restantes pasos, no deberán cruzar hasta que no se hayan cerciorado, a la vista de la distancia y velocidad a la que circulen los vehículos más próximos, de que no existe peligro en efectuar el cruce.

El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en el presente apartado se considerará como infracción grave.

2. El Ayuntamiento podrá señalar zonas avanzadas de espera específicas para ciclistas en las intersecciones.

En el caso de no existir una zona avanzada de espera específica para ciclistas, los ciclistas podrán, sin incomodar a los demás usuarios, adelantarse a los pasos de peatones y esperar la luz verde del semáforo o las indicaciones de los agentes de Policía Local, o en ausencia de semáforo o agentes de Policía Local, cruzar la intersección cuando sea posible.

En todo caso, el cruce deberá efectuarse de acuerdo con lo establecido en el apartado 1 de este artículo.

Artículo 48. *Circulación de ciclistas por la calzada.*

1. En la calzada que disponga de al menos dos carriles de circulación por sentido, los ciclistas circularán por la calzada y por el carril derecho, favoreciendo el tránsito del resto de vehículos que circulen a mayor velocidad. Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección, o cuando lo precisen.

En la calzada que disponga de un carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente por la parte derecha del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan, favoreciendo el paso a otros vehículos.

2. Con carácter general, la circulación de los ciclistas seguirá el sentido de circulación establecido para cada carril de la calzada.

Excepcionalmente, en viales de un solo sentido de circulación en las que esté limitada la circulación hasta un máximo de 30 km/h, la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación de ciclistas en el sentido contrario.

Artículo 49. *Circulación por las vías ciclistas.*

1. Las vías ciclistas serán utilizadas por los ciclistas, y por los patinadores cuando no esté prohibido por una norma de rango superior. Los usuarios de estas vías ciclistas deberán mantener una velocidad moderada, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro.

Está prohibida la circulación de ciclomotores y vehículos de motor por las vías ciclistas.

2. Los peatones que transiten a pie, incluso quienes empujen o arrastren un carro de niño o cualquier otro objeto o vehiculo sin motor de pequeñas dimensiones, no podrán ocupar ni caminar por las vías ciclistas, salvo para cruzarlas.

En los pasos de peatones de las vías ciclistas, la preferencia de paso es de los peatones. Fuera de los pasos de peatones señalizados, la preferencia de paso en las vías ciclistas es de los ciclistas y, en su caso, también de los otros usuarios autorizados a circular por dichas vías.

3. En las vías ciclistas, no podrán parar ni estacionar los ciclomotores ni los vehículos de motor. En estas mismas vías, los ciclos y los aparatos de movilidad personal e ingenios mecánicos no podrán estacionar, procurando no entorpecer al resto de usuarios cuando hagan una parada.

BOCM-20181215-2

4. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en los apartados 1 y 3 del presente artículo se considerará como infracción grave.

Artículo 50. *Circulación de ciclistas por las aceras.*

1. Los menores de 14 años y los padres, tutores o adultos que los acompañen podrán circular por las aceras con bicicletas, triciclos y similares, siempre que no exista una norma de rango superior que lo prohíba.

2. Asimismo, se permitirá la circulación de ciclistas por las aceras para acceder a los estacionamientos de bicicletas y otras instalaciones propias de ciclistas.

3. En los dos supuestos descritos en los apartados 1 y 2 de este artículo, el peatón tendrá siempre la prioridad sobre el ciclista y el ciclista deberá adaptar la velocidad de su marcha a la de los peatones y circular con precaución, evitando en todo momento las molestias a otros usuarios, así como las maniobras bruscas, negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad del resto de usuarios.

Artículo 51. *Transporte de personas y mercancías.*

1. Los ciclistas podrán transportar, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad, a un niño de hasta 7 años en un asiento adicional acoplado a su vehículo, debidamente homologado, con las limitaciones de peso que estos dispositivos estipulen.

2. Los ciclistas podrán transportar mercancías.

3. El transporte de personas o mercancías deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.

b) Comprometer la estabilidad del vehículo.

c) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.

4. Los ciclistas podrán incorporar a su vehículo un remolque, semirremolque u otro elemento debidamente homologado para el transporte de personas o mercancías, siempre que no exista una norma de rango superior que lo prohíba.

Artículo 52. *Seguridad vial en relación con los ciclistas.*

1. Con carácter general, los ciclistas deberán cumplir lo estipulado para ellos en la normativa vigente en relación con la seguridad vial.

2. En particular, está prohibido para los ciclistas:

a) Transportar a otra persona, excepto en los supuestos indicados en el artículo anterior.

b) Circular con la bicicleta, triciclo o similar apoyado sólo en una rueda.

c) Soltar el manillar de la bicicleta, triciclo o similar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra.

d) Cogerse a otros vehículos para ser remolcados.

e) Circular zigzagueante entre vehículos o peatones.

3. Los ciclistas podrán hacer uso del timbre para advertir de su presencia a otros usuarios de la vía.

4. Cuando circulen de noche, o a cualquier hora del día en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal “Túnel” (S-5), o en condiciones de baja visibilidad, los ciclistas deberán cumplir la normativa vigente en relación con el uso del alumbrado o a la utilización de prendas o elementos reflectantes.

5. Los ciclistas, y en su caso los ocupantes de las bicicletas, triciclos y similares, deberán cumplir lo establecido en la normativa vigente en materia de utilización de cascos de protección.

BOCM-20181215-2

Artículo 53. *Estacionamiento de bicicletas, triciclos y similares.*

1. Los aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas, triciclos y similares (aparcabicis) serán de uso exclusivo para estos vehículos.

2. Las bicicletas, los triciclos y similares se estacionarán preferentemente en los aparcabicis, debidamente asegurados en los puntos habilitados al efecto.

En el supuesto de no existir aparcabicis de uso público, frente a un edificio principal y en un lugar de amplia visibilidad y tránsito, en un radio de 50 metros, las bicicletas, los triciclos y similares podrán ser amarrados a elementos del mobiliario urbano durante un plazo que en ningún caso podrá superar las 24 horas, siempre que con ello no se produzcan daños en el elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, ni se entorpezca el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos.

3. Está específicamente prohibido estacionar las bicicletas, triciclos y similares:

a) En los árboles y en los elementos del mobiliario urbano (como por ejemplo: farolas, semáforos, bancos, papeleras o similares), salvo las excepciones contempladas en el apartado 2 de este artículo.

b) En los puntos de préstamo del servicio de alquiler de bicicletas de uso público, o en otros espacios habilitados especialmente para el estacionamiento de dichas bicicletas de uso público, si los hubiere.

c) En zonas de estacionamiento para personas con discapacidad.

d) En zonas de estacionamiento expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad, centros o instalaciones públicas.

e) Ante las salidas de emergencia de locales destinados a establecimientos de pública concurrencia.

f) Ante zonas donde haya reserva de carga y descarga en la calzada en horario dedicado a la actividad.

g) En los pasos para peatones.

h) En las paradas de transporte público.

i) En los elementos adosados en las fachadas.

j) En cualquier otro lugar en el que esté expresamente prohibido.

CAPÍTULO 6

Circulación y seguridad vial de ciclomotores y vehículos a motor

Artículo 54. *Circulación de ciclomotores y vehículos a motor.*

Como norma general, los ciclomotores y vehículos a motor circularán por la calzada así como por los otros lugares por los que se permita su circulación, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente.

En particular, los conductores deberán prestar especial atención al cumplimiento de lo establecido en la normativa vigente respecto a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas, de vehículos de obras o servicios, tractores, maquinaría agrícola y otros similares, y de vehículos de servicios de urgencia pública o privados, y a la inmovilización de vehículos por los agentes de Policía Local.

Artículo 55. *Transporte de personas y mercancías en ciclomotores y motocicletas.*

1. Los conductores de ciclomotores, sin perjuicio de lo establecido en el *Reglamento General de Conductores*, y los de motocicletas podrán transportar, además del ocupante del sidecar de las

BOCM-20181215-2

motocicletas en su caso, un pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección homologado y cumpla las siguientes condiciones:

a) Que vaya a horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.

b) Que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor. El pasajero no podrá situarse en ningún caso entre la persona que conduce y el manillar de dirección.

2. Excepcionalmente, los mayores de 7 años podrán circular en ciclomotores y motocicletas conducidos por su padre, madre o tutor, o por personas mayores de edad por ellos autorizadas, siempre que utilicen el casco homologado y se cumplan las prescripciones del apartado anterior.

3. Los ciclomotores, las motocicletas y los vehículos de tres ruedas podrán arrastrar un remolque o semirremolque homologados, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:

a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.

b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que se establecen para estos vehículos.

c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado

Artículo 56. *Autorizaciones para la circulación de vehículos y conjuntos de vehículos con masa o dimensiones superiores a las reglamentariamente establecidas*.

1. Los vehículos y conjuntos de vehículos con Masa Máxima Autorizada superior a 16.000 kilogramos, o con unas dimensiones superiores a los 4 metros de altura, a los 16,50 metros de longitud, o a los 2,60 metros de anchura no podrán circular por las vías o espacios públicos sin una autorización previa de la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial.

Lo descrito en el párrafo anterior no rige en los polígonos industriales.

2. La autorización municipal previa descrita en el apartado anterior deberá ser solicitada, sin perjuicio de cuantas otras fueran precisas en virtud de la normativa vigente, con una antelación mínima de 7 días hábiles a la fecha prevista para su entrada en el municipio. El original de esta autorización, deberá portarla el conductor del vehículo que realice el transporte. Serán de aplicación las siguientes medidas:

a) Los transportes especiales, independientemente de la autorización necesaria anteriormente descrita, en su tránsito por el municipio deberán ir acompañados por un mínimo de dos agentes de Policía Local con su correspondiente vehículo, a cuyo efecto deberán abonar las correspondientes tasas.

b) Llegada la fecha prevista de realización del transporte sin haber sido notificada la resolución municipal concediendo o denegando la autorización, la solicitud podrá entenderse desestimada.

3. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en el presente artículo se considerará como infracción grave.

Artículo 57. *Seguridad vial en relación con los ciclomotores y vehículos a motor.*

Con carácter general, los conductores de ciclomotores y vehículos a motor deberán cumplir lo estipulado para ellos en la normativa vigente en relación con la seguridad vial.

BOCM-20181215-2

CAPÍTULO 7

Circulación de animales y de vehículos de tracción animal

Artículo 58. *Circulación de animales y de vehículos de tracción animal***.**

1. La circulación de ganado, caballerías y vehículos de tracción animal por el interior del casco urbano requerirá autorización municipal previa, concedida por la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial.

2. La circulación de ganado, caballerías y vehículos de tracción animal por el interior del casco urbano deberá realizarse en las condiciones establecidas en el Reglamento General de Circulación y otra normativa de aplicación vigente, así como en las descritas en la autorización municipal previa concedida por la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial.

3. Los vehículos de tracción animal, cualquiera que sea el uso a que se destinen, sólo podrán circular por las vías públicas y por aquellos espacios públicos en los que estén autorizados cuando vayan provistos de ruedas neumáticas o de elasticidad similar.

4. Por motivos sanitarios, los excrementos de los animales no podrán quedar depositados en la vía pública.

5. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en el presente artículo se considerará como infracción grave.

CAPÍTULO 8

Circulación de vehículos de transporte de mercancías.
Carga y descarga de mercancías

Artículo 59. *Circulación de vehículos de transporte de mercancías***.**

1. Los vehículos de transporte de mercancías deberán cumplir lo establecido en la legislación vigente de aplicación y en esta Ordenanza.

2. En particular, los vehículos de transporte de mercancías peligrosas deberán cumplir lo establecido en la legislación vigente de aplicación y lo establecido en esta Ordenanza.

Queda prohibida la circulación de vehículos de transporte de mercancías peligrosas por el interior de la zona urbana, salvo para la carga y descarga, que deberá hacerse de acuerdo con las disposiciones específicas que regulan la materia.

Artículo 60. *Carga y descarga de mercancías.*

1. Se entenderá por operación de carga o descarga de mercancías, la acción de trasladar mercancías desde un inmueble o local comercial a un vehículo estacionado o viceversa, y entre vehículos siempre que éstos se consideren autorizados para esta operación.

2. En las operaciones de carga y descarga, en todo momento habrá personal fácilmente localizable cerca del vehículo y pendiente ante posibles requerimientos de los agentes de Policía Local.

3. Las operaciones de carga y descarga se realizarán en vehículos debidamente habilitados y autorizados para ello.

4. Las operaciones de carga y descarga de mercancías molestas, nocivas, insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su manejo, se regirán, además, por las disposiciones específicas que regulan la materia.

5. Las operaciones de carga y descarga deberán efectuarse fuera de las vías o espacios públicos, preferentemente en el interior de los locales comerciales e industriales, siempre que dispongan de las condiciones adecuadas.

BOCM-20181215-2

6. Excepcionalmente, cuando sea inexcusable realizar las operaciones de carga y descarga en las vías o espacios públicos, dichas operaciones deberán de ejecutarse sin ocasionar peligros ni perturbaciones graves al resto de usuarios de las vías o espacios públicos y teniendo en cuenta las normas siguientes:

a) Se respetarán los horarios y espacios regulados, que hayan sido determinados por el Ayuntamiento en la presente Ordenanza o instrucción correspondiente.

b) Las operaciones de carga y descarga se llevarán a cabo, en lo posible, por el lado del vehículo más próximo al borde de la calzada o punto de descarga y por su parte trasera, evitando el obstaculizar el acceso a fincas y locales comerciales.

c) Se utilizarán los medios suficientes para conseguir la máxima celeridad, procurando evitar ruidos y molestias innecesarias, especialmente en los horarios nocturnos.

d) Queda prohibido depositar la mercancía en la zona de tránsito.

e) En caso de existir algún peligro para las personas o vehículos durante la realización de la carga o descarga, se deberá proteger y señalizar la zona, de acuerdo con la normativa vigente.

7. En su caso, la delimitación de la Masa Máxima Autorizada se efectuará en función del tipo de la vía o espacio público y el entorno de que se traten.

8. Aquellos vehículos que por razones especiales no se ajusten a lo establecido para la carga y descarga, deberán proveerse del correspondiente permiso municipal condicionado.

9. Las operaciones de carga y descarga tendrán que realizarse con las debidas precauciones para evitar ruidos innecesarios y con la obligación de dejar limpios las vías y espacios públicos que pudieran verse afectados, respetando lo establecido en las Ordenanzas municipales en las materias de prevención de ruidos y vibraciones, y de limpieza de vías y espacios públicos, además de la legislación vigente en ambas materias.

Artículo 61**.** *Zonas de carga y descarga.*

1. El Ayuntamiento podrá delimitar zonas de carga y descarga en las vías y espacios públicos, específicamente señalizadas como tales, reservadas al efecto, y en las que podrá establecer un horario específico de carga y descarga que se verá reflejado en la señalización correspondiente.

La ubicación de las dichas zonas de carga y descarga se llevará a cabo de acuerdo con las necesidades de los comerciales y usuarios.

2. La Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial será la encargada de establecer las zonas de carga y descarga, así como de dar las instrucciones necesarias para su habilitación y señalización, previo informe de la Concejalía o Concejalías competentes en los ámbitos de la movilidad, de prevención de ruidos y vibraciones, y de limpieza de vías y espacios públicos.

3. En las zonas delimitadas como zonas de carga y descarga solo se permitirá el estacionamiento de vehículos, en el horario establecido en su caso, por el tiempo estrictamente necesario para realizar las operaciones de carga y descarga.

4. En las zonas de carga y descarga no podrán permanecer estacionados vehículos que no se encuentren realizando dicha actividad, ni los que las realicen por tiempo superior a 10 minutos, salvo que estén debidamente autorizados.

Artículo 62. *Horarios de carga y descarga.*

1. La Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial establecerá los horarios genéricos de las zonas de carga y descarga en el municipio y podrá determinar horarios específicos en aquellas otras zonas que lo precisen, derivados de la problemática de las vías o espacios públicos o de la demanda comercial, en todos los casos con informe previo de la Concejalía o Concejalías competentes en los ámbitos de la movilidad, de prevención de ruidos y vibraciones, y de limpieza de vías y espacios públicos.

2. El establecimiento de los horarios se llevará a cabo de acuerdo con las necesidades de los comerciales y usuarios.

BOCM-20181215-2

Artículo 63. *Limitaciones respecto al estacionamiento de vehículos de carga y descarga***.**

1. La carga y descarga de mercancías deberá llevarse a cabo dentro del casco urbano mediante vehículos de menos de 16 toneladas de Masa Máxima Autorizada, salvo en los lugares que estén especialmente habilitados para los vehículos de superior peso. Sólo en casos especiales y justificados, la Policía Local podrá autorizar el uso de vehículos de mayor tonelaje fuera de dichos lugares habilitados.

2. En las áreas de coexistencia no podrán utilizarse nunca vehículos de más de 3.500 kilogramos de Masa Máxima Autorizada para efectuar labores de carga y descarga, salvo que excepcionalmente sean autorizados por la Policía Local.

CAPÍTULO 9

Circulación y Seguridad Vial de Vehículos de Movilidad Personal

Art.63-BIS.1 - Catalogación y Utilización de Vehículos de Movilidad Personal

Los Vehículos de Movilidad Personal, en lo sucesivo "VMP", pueden definirse como vehículos capaces de asistir al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción, pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico, por lo que se procede a la regulación de su uso en la vías públicas y en lugares que siendo de titularidad privada, estos sean de uso público, en el siguiente sentido:

Atendiendo a la catalogación del siguiente cuadro en el que se definen los "VMP", estos serán del Tipo A, B, C0, C1 y C2, dependiendo de su velocidad máxima, su Masa, su capacidad máxima de ocupación o utilización de personas, etc…

Características	A	B	C0	C1	C2
Velocidad máx.	20 km/h	30 km/h	45 km/h	45 km/h	
Masa	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 300 kg	≤ 300 kg	
Capacidad máx. (pers.)	1	1	1	3	
Ancho máx.	0,6 m	0,8 m	1,5 m	1,5 m	
Radio giro máx.	1 m	2 m	2 m	2 m	
Peligrosidad superficie frontal	1	3	3	3	
Altura máx.	2,1 m	2,1 m	2,1 m	2,1 m	
Longitud máx.	1 m	1,9 m	1,9 m	1,9 m	
Timbre	NO	SÍ	SÍ	SÍ	
Frenada	NO	SÍ	SÍ	SÍ	
DUM (distribución urbana mercancías)	NO	NO	NO	NO	SÍ
Transporte viajeros mediante pago de un precio	NO	NO	NO	SI	NO

Los VMP se clasifican en función de la altura y de los ángulos peligrosos que puedan provocar daños a una persona en un atropello. Se definen como ángulos peligrosos aquellos inferiores a 110° orientados en sentido de avance del VMP, o verso el conductor o pasajeros.

BOCM-20181215-2

Art.63-BIS.2 - Utilización de Vehículos de Movilidad Personal, Tipo “A”

Circulación.- Los Vehículos de Movilidad Personal Tipo “A”, podrán circular por zonas peatonales. Los peatones siempre tendrán prioridad de paso sobre estos vehículos, cuando transiten por cualquier zona peatonal o de cualquier otra de la que goce de prioridad el peatón sobre el resto de usuarios, debiendo adecuar siempre su velocidad, a la del peatón.
Estos vehículos tendrán prohibida la circulación por la calzada o zona de circulación y estacionamiento de vehículos en general, excepto en zonas 30 y calles residenciales o zonas de plataforma única.
En cuanto a la prioridad de paso de las zonas arriba descritas, se equipararán a los “Patinadores”, conforme viene recogido en el Art. 23.2, de la presente Ordenanza.

Art.63-BIS.3 - Utilización de Vehículos de Movilidad Personal, Tipo “B”

Circulación.- Podrán Circular por zonas peatonales y carriles-bici, debiendo adecuar su velocidad a la del peatón en zonas peatonales, y a la del ciclo en carriles-bici.
Este vehículo además, podrá circular por la calzada, en las mismas condiciones que los ciclos.
Estos vehículos en cuanto a la prioridad de paso de las zonas arriba descritas, se equipararán a los “Ciclistas”, conforme viene recogido en el Art. 23.3, de la presente Ordenanza.

Art.63-BIS.4 - Utilización de Vehículos de Movilidad Personal, Tipo “C”

Los Vehículos de Movilidad Personal, Tipo “C”, se subdividirán en tres grupos, el “C0”, el “C1”, y el “C2”, diferenciándose únicamente en el tipo de elemento que transporta:
El “C0”no podrá realizar distribución de mercancías, ni de viajeros mediante pago de un precio.
El “C1”sí podrá realizar transporte de viajeros mediante pago de un precio, pero no podrá realizar distribución de mercancías.
El “C2”no podrá realizar transporte de viajeros mediante pago de un precio, pero sí podrá realizar distribución de mercancías.

Circulación.- Circularán por la calzada en las mismas condiciones que los ciclomotores, teniendo prohibida la circulación por zonas peatonales y carriles Bici, salvo autorización expresa.

Las acciones que infrinjan lo descrito en el presente Art. 63-BIS, serán consideradas como infracciones Leves, salvo que constituyan un riesgo u obstaculice el uso, al resto de usuarios de las vías, que se catalogarán como Graves.

CAPÍTULO 10

Parada y estacionamiento

SECCION PRIMERA

Disposiciones generales de la parada y el estacionamiento

Artículo 64. Normas generales de la parada y el estacionamiento.

1. La parada y el estacionamiento de un vehículo en una vía urbana deberán efectuarse situando el vehículo lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, salvo en vías de sentido único en que podrá efectuarse también en el lado izquierdo, siempre que la anchura de la calle permita el tránsito de vehículos por la misma.

En todo caso, se prohíbe ocupar mayor espacio del necesario y dejar más de 25 centímetros entre el bordillo de la acera y la superficie exterior de las ruedas del vehículo.

2. La parada y el estacionamiento de un vehículo en una travesía deberá efectuarse siempre fuera de la calzada, en el lado derecho de la misma y dejando libre la parte transitable del arcén.

BOCM-20181215-2

3. Tanto la parada como el estacionamiento deberán efectuarse de tal manera que el vehículo no obstaculice la circulación ni constituya un riesgo para el resto de usuarios de la vía o travesía, cuidando especialmente la colocación del mismo y evitar que pueda ponerse en movimiento en ausencia de su conductor.

4. La parada y el estacionamiento se realizarán situando el vehículo paralelamente al borde de la calzada (estacionamiento en línea). Excepcionalmente, se permitirá el estacionamiento en batería o espiga, cuando las características de la vía o travesía u otras circunstancias así lo aconsejen y se encuentre así señalizado por las marcas viales de estacionamiento.

5. La parada y el estacionamiento de un vehículo se realizarán de forma que permita la mejor utilización del restante espacio disponible, quedando prohibido ocupar dos o más plazas de estacionamiento al mismo tiempo.

6. Los ciclos y Vehículos de Movilidad Personal Tipo "A" y "B", podrán estacionar en cualquier parte de la vía pública, siempre que no dificulten u obstaculicen su uso, al resto de usuarios, ni deterioren elementos o mobiliario urbano, no pudiendo estar sujetos o atados en el arbolado. El resto de vehículos de hasta 0,80m. de anchura total, podrán estacionar además de en los lugares habilitados para tal fin en el Reglamento General de Circulación, en zonas peatonales siempre que se cumplan los requisitos descritos más abajo y en los estacionamientos habilitados y señalizados convenientemente para motocicletas.

Estos vehículos podrán estacionar en la calzada junto a la acera en forma oblicua o perpendicular a la misma, siempre que no sobresalga de la zona de estacionamiento habilitada y de forma que no se impida el acceso a otros vehículos o el paso desde la acera a la calzada.

Se prohíbe el estacionamiento de vehículos de hasta 0,80m. de anchura total, que no sean ciclos, en estacionamientos destinados a bicicletas.
Se prohíbe el estacionamiento de vehículos con una anchura total, superior a 0,80m. en los espacios específicamente reservados para el estacionamiento de motocicletas, estando permitido para los vehículos de hasta 0,80m. de anchura total.
Cuando no sea posible el estacionamiento en calzada o en los espacios reservados previstos anteriormente, los vehículos de hasta 0,80m. de anchura total, podrán estacionar en las aceras, andenes y paseos de más de 3 metros de ancho con las siguientes condiciones:

1. Paralelamente al bordillo, lo más próximo posible al mismo, cuando las aceras, andenes o paseos tengan una anchura superior a tres metros. En ningún caso se permitirán dos líneas de estacionamiento en la acera.

2. Entre los alcorques, si los hubiera, siempre y cuando el anclaje del vehículo no se realice en los árboles u otros elementos vegetales. En caso de existir más de una alineación de árboles en la acera, únicamente se podrá estacionar entre los alcorques más próximos al bordillo.

3. En semibatería o en ángulo, cuando las aceras, andenes o paseos tengan una anchura superior a 6 metros.

4. Fuera de los tramos de acera que coincidan con una reserva señalizada para persona de movilidad reducida, carga y descarga, sin obstaculizar paradas de transporte público o pasos de peatones, así como en zonas señalizadas con prohibición de estacionamiento o parada por motivos de seguridad.

5. En el caso de que exista acera-bici, el ancho mínimo disponible se contará desde el límite interior de la acera-bici a fachada. El acceso a las aceras, andenes y paseos se realizará con diligencia. Únicamente se podrá utilizar la fuerza del motor para salvar el desnivel de la acera.
No podrá estacionarse este tipo de vehículos en plazas, zonas ajardinadas, calles de prioridad peatonal o calles peatonales, salvo señalización en contrario.
Queda prohibido el estacionamiento de motocicletas y bicicletas privadas en los espacios destinados al estacionamiento de bicicletas públicas. No se podrá estacionar este tipo de vehículos sobre tapas de registro y servicios.
Prioritariamente y siempre que exista espacio disponible, los vehículos de hasta 0,80m de anchura total, estacionarán en la calzada.

BOCM-20181215-2

Las acciones que infrinjan lo descrito en el presente Artículo, serán consideradas como infracciones Leves, salvo que constituyan un riesgo u obstaculice el uso, al resto de usuarios de las vías, que se catalogarán como Graves.

Artículo 65. La parada.

1. Se considera parada, toda inmovilización de un vehículo cuya duración no exceda de 2 minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo.

2. No se considera parada la detención accidental motivada por necesidades de la circulación ni la ordenada por los agentes de tráfico o por circunstancias de urgencia que sean imprevisibles o inaplazables.

Artículo 66. Estacionamiento.

Se considera estacionamiento toda inmovilización de un vehículo, que no sea parada, siempre que la misma no sea motivada por imperativos de la circulación o haya sido ordenada por los agentes de tráfico.

Artículo 67. Prohibición de estacionar.

1. Se prohíbe el estacionamiento en todo el casco urbano en cualquier vía pública o privada de uso público, además de en los lugares descritos en el Reglamento General de Circulación, en los siguientes casos:

a) Cuando el vehículo permanezca estacionado para su venta. Se considerará a estos efectos que un vehículo se destina a tal fin cuando se den conjuntamente estas dos circunstancias:

   1ª) Que en cualquier lugar del vehículo, se encuentre colocado un cartel en el que se anuncie la venta de este vehículo o de cualquier otro.

   2ª) Que se encuentre estacionado otro vehículo con el mismo cartel a una distancia inferior a 100 metros.

b) Cuando el vehículo se encuentre estacionado con fines fundamentalmente publicitarios careciendo de la autorización municipal correspondiente.

c) Cuando el vehículo pretenda o proceda a efectuar actividades como la venta ambulante careciendo de la autorización municipal correspondiente.

d) Cuando se realicen cambios de aceite o reparaciones de vehículos en la vía pública. No se considerará reparación el cambio de una rueda, así como la colocación de cables para el arranque del vehículo, rellenado de niveles de líquidos y cambio de escobillas del limpiaparabrisas.

e) El estacionamiento de caravanas, autocaravanas o similares que se pretendan utilizar como lugar habitable con cierta vocación de permanencia, por cuanto impide la libre circulación, la ocupación temporal de ese espacio de modo limitado y rotativo por otros eventuales usuarios y dificulta la equitativa distribución de aparcamientos careciendo de la autorización municipal correspondiente.

   A los efectos del párrafo anterior, se considerará la pretensión de utilizar como lugar habitable la colocación de patas u otros elementos de sujeción o, incluso sin la instalación de estos, de la conexión de acometidas (agua, luz, etc.) que no vengan exclusivamente de su vehículo tractor.

f) A los vehículos con Masa Máxima Autorizada superior a 3.500 kilogramos.

g) A los vehículos con una anchura superior a 2,20 metros en su parte más ancha sin contar los espejos.

h) A los vehículos con remolque o semirremolque.

i) A los remolques o semirremolques separados de su vehículo tractor.

j) A cualquier vehículo, remolque o semirremolque que carezca de la correspondiente placa de matrícula o de su vehículo tractor para su correcta identificación.

BOCM-20181215-2

k) A maquinaria agrícola e industrial.

l) En un mismo lugar de la vía pública durante más de 30 días consecutivos.

m) En el interior del casco urbano a los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas, teniendo dicha consideración los que transporten las sustancias contempladas en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera.

n) En las zonas que, eventualmente, hayan de ser ocupadas por actividades u ocupaciones autorizadas, o las que deban ser objeto de reparación, señalización o limpieza.

En estos supuestos se señalizará mediante la colocación de la señalización correspondiente, en la que se indicará el motivo, fecha y hora del comienzo en el que se hará efectiva dicha prohibición, esta señalización previa, se efectuará con más de 48 horas de antelación. Por motivos de urgencia no será necesario respetar el plazo de preseñalización con más de 48 horas de antelación, no conllevando ningún coste la retirada o traslado de los vehículos que se encontraran estacionados correctamente en este caso o los que se encontraran igualmente estacionados correctamente antes de la colocación de la señalización arriba descritas. Con respecto a la comprobación de los vehículos que se encontraban estacionados anterior a la colocación de la citada señalización, la Policía Local tomará nota de las placas de los vehículos que se encontraran estacionados en el momento de la colocación de la señalización.

o) Los vehículos que por su longitud o construcción sobresalgan de las zonas de estacionamiento invadiendo los carriles de circulación así como las zonas peatonales sin dejar espacio libre para el paso: en el caso de las aceras las medidas mínimas de 1,50 metros y en el caso de los carriles de circulación de vehículos las medidas mínimas de 3 metros hasta el bordillo de la acera de enfrente y de 2,5 metros hasta la marca que delimite la separación de carriles cuando exista doble sentido.

p) En aquellos lugares que, sin estar incluidos en los apartados anteriores constituyan un peligro u obstaculicen el paso de peatones, así como el tráfico de vehículos o animales.

q) Para los casos de estacionamientos delimitados, fuera de los límites de los estacionamientos señalizados convenientemente, ya sea por ocupar más de un estacionamiento o por otros motivos.

2. En las vías en las que se hace referencia en el presente artículo, los vehículos descritos en los puntos f), g), h) y k) del apartado 1 solo podrán estacionar en las zonas de estacionamiento específicamente habilitadas al efecto.

Sin perjuicio de lo anterior, en estas mismas zonas de estacionamiento específicamente habilitadas también podrán estacionar los vehículos con una anchura superior a 2,10 metros en su parte más ancha sin contar los espejos; de esta forma, los vehículos que en su parte más ancha sin contar los espejos tengan una anchura de entre 2,10 y 2,20 metros podrán estacionar tanto en las zonas de estacionamiento específicamente habilitadas como en el resto de estacionamientos del municipio.

Excepcionalmente, los remolques con peso inferior a 2.500 kilogramos de T.A.R.A. podrán estacionar separados de su vehículo tractor en una zona de estacionamiento específicamente habilitada a tal efecto en las avenidas Juan Carlos I y Campillo de San Isidro (zona señalizada al efecto), en el tramo comprendido entre la intersección de la avenida Juan Carlos I con la calle Federica Montseny y la intersección de la avenida Campillo de San Isidro con la calle Lago Salado.

3. Los vehículos descritos en los puntos f), g), h) y k) del apartado 1 podrán estacionar en los viales de los polígonos industriales, salvo señalización que indique lo contrario.

4. Se faculta al Concejal competente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial para modificar, variar o añadir la relación de los espacios públicos destinados para el estacionamiento de los vehículos antes referidos, mediante la publicación del correspondiente anuncio en los tablones de anuncios oficiales del Ayuntamiento.

5. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en los puntos b), e), j), l), m), n), o) y p) del apartado 1 del presente artículo se considerará infracción grave.

BOCM-20181215-2

SECCIÓN SEGUNDA

Autorización y reserva para entrada y salida de vehículos (vado)

Artículo 68**.** *Objeto de la autorización y reserva para entrada y salida de vehículos (vado).*

Regular la utilización y/o aprovechamiento especial de dominio público, relacionado con la entrada de vehículos a zonas públicas o privadas, ya sea de viarios o de cualquier otro tipo, que den acceso a garajes, aparcamientos o cualquier otra utilización, individuales o colectivas, ya sea residencial, industrial, así como la reserva de espacio en vía pública frente al vado correspondiente, mediante señalización horizontal de línea amarilla, siempre que se cumplan los requisitos para su concesión, previo pago de las tasas por la reserva del espacio para su aprovechamiento.

Artículo 69. *Tipología de los vados permanentes*.

Los vados permanentes serán de dos clases: obligatorios y voluntarios.

1) Los vados permanentes obligatorios, serán a los que no se podrá renunciar a su utilización al establecer el Plan General de Ordenación Urbana la dotación obligatoria de aparcamiento dentro de la vivienda o parcela, o por aplicación de otra normativa de obligado cumplimiento.

2) Los vados permanentes voluntarios, serán el resto.

Artículo 70**.** *Señalización del vado.*

1. El acceso o vado deberá venir señalizado correctamente mediante la placa numerada que facilitará el Ayuntamiento, quedando su titular obligado al pago de las pertinentes tasas municipales. Esta placa deberá encontrarse instalada de una forma fija y permanente que no pueda ser manipulable fácilmente.

2. La placa de vado descrita en el punto anterior se deberá colocar en una ubicación que no dé lugar a error en cuanto al acceso al que autoriza, siendo obligación del titular su correcta colocación.

3. En ningún caso se podrá colocar o instalar señal, cartel o aviso en un acceso de vado que prohíba o restrinja el estacionamiento, sin contar con la preceptiva autorización municipal. Esta acción se considerará como una infracción grave.

Artículo 71. *Área de afección y forma de utilización del vado.*

1. La correcta señalización del vado, mediante la placa numerada facilitada por el Ayuntamiento, prohibirá el estacionamiento de vehículos en la calzada delante de este, en una distancia igual a la del acceso o puerta del mismo incrementando un metro a cada lado, y permitiendo además la circulación de estos por la acera para acceder o salir de éste.

Bajo ninguna circunstancia podrá el titular estacionar en la zona reservada por el vado, realizando la travesía de la acera sin dilación y con la máxima prudencia, respetando siempre la prioridad del peatón.

El metro de afección arriba descrito, se localizará en el punto de encuentro entre la acera y la calzada, midiéndose en ese lugar y aplicándose al estacionamiento de vehículos, exclusivamente.

Se podrán conceder Vados provisionales por plazo inferior a un año para el acceso de vehículos a zonas públicas, privadas, y privadas de uso público, cuando estos sean requeridos por un particular o administración, previo pago de las correspondientes tasas, debiendo llevar a cabo el solicitante las obras o modificaciones descritas en la correspondiente autorización, que realizará la Concejalía de Política Territorial.

2. Cuando un vehículo se encuentre estacionado delante de un vado correctamente señalizado impidiendo o dificultando la salida o entrada al mismo, se considerará como infracción grave.

BOCM-20181215-2

3. Cuando un vehículo se encuentre estacionado delante de un acceso o vado, independientemente que tenga colocada la correspondiente placa de vado Municipal, y este impida o dificulte la salida o entrada a otro vado correctamente señalizado, se considerará como infracción grave.

Artículo 72. *Concesión de la autorización de vado.*

1. La Junta de Gobierno Local será la competente para otorgar las autorizaciones de la ubicación de vados permanentes.

2. La tramitación de vados de carácter obligatorio, se podrá realizar previa o simultáneamente con la licencia de primera ocupación, de apertura y/o funcionamiento, tanto de los garajes que sean o no colectivos, así como de los accesos de emergencias.

Artículo 73. *Desperfectos en los vados.*

1. Los daños o desperfectos ocasionados en las aceras o zona de acceso con motivo del uso especial que comporta la entrada y salida de vehículos con ocasión del vado concedido será responsabilidad de los titulares, quienes vendrán obligados a su reparación a requerimiento de la Autoridad competente y dentro del plazo que al efecto se otorgue y cuyo incumplimiento dará lugar a la ejecución forzosa en los términos regulados en la Ley de Régimen Jurídico de la Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. Cuando el aprovechamiento lleve aparejado la destrucción o deterioro del dominio público local, el beneficiario, sin perjuicio del pago de los tributos a que hubiere lugar, estará obligado al reintegro del coste total de los respectivos gastos de reconstrucción o reparación y al depósito previo de su importe.

Artículo 74. *Suspensión temporal de la autorización de vado.*

El Ayuntamiento podrá suspender por razones del tráfico, obras en vía pública u otras circunstancias extraordinarias, los efectos de la autorización con carácter temporal.

Artículo 75. *Revocación de la autorización de vado.*

1. Las autorizaciones de vado de carácter voluntario podrán ser revocadas de oficio por el Órgano que las dictó, previo informe de la Policía Local, en los siguientes casos:

a) Por ser destinadas a fines distintos para los que fueron otorgadas.

b) Por haber desaparecido las causas o circunstancias que dieron lugar a su otorgamiento.

c) Por no abonar el precio público anual correspondiente.

d) Por causas motivadas relativas al tráfico, circunstancia de la vía pública u otras.

e) Por el mal uso de la autorización concedida.

2. La revocación dará lugar a la obligación del titular a retirar la señalización (placa de vado y/o línea amarilla), a elevar bordillo y acera y a entregar la placa en el Ayuntamiento.

Artículo 76. *Baja o renuncia de autorización de vado.*

1. El interesado podrá solicitar la baja o renuncia de la autorización de vado de carácter voluntario que se venía disfrutando mediante solicitud en la que consten los motivos, iniciando en ese momento un procedimiento en el que para poder autorizar esa baja o renuncia se deberán cumplir todos y cada uno de los siguientes requisitos:

a) Retirada y entrega por parte del titular del vado de la correspondiente placa numerada que en su día le fue entregada.

b) Abono de la tasa por realización de trabajos para elevar bordillo y acera situado delante del vado al que se pretende renunciar, o haber realizado la citada elevación el interesado con concesión de la correspondiente licencia de obras.

2. No obstante, cuando una autorización de vado haya sido objeto de renuncia o se compruebe que existen elementos que faciliten el acceso de vehículos a través de la acera, la autorización de vado podrá ser rehabilitada de oficio si se comprueba que, a pesar de la concesión de la renuncia o de la

BOCM-20181215-2

carencia de la necesaria autorización, el acceso está siendo utilizado. Se entenderá que el acceso está siendo utilizado, en los siguientes casos:

a) Cuando se encuentre colocada placa identificativa de vado facilitada por el Ayuntamiento, o de cualquier otro tipo, y que restrinja o prohíba el estacionamiento delante de este.

b) Cuando no se haya procedido a elevar la acera en los casos de las renuncias.

c) Cuando se haya construido un nuevo rebaje o colocado cualquier tipo de elemento que facilite el acceso por encima de la acera.

SECCIÓN SEGUNDA

Reserva de espacio frente a un vado

Artículo 77**.** *Concesión de reserva de espacio frente a un vado.*

1. El Ayuntamiento podrá conceder una reserva de espacio frente a un vado, previa solicitud del titular del mismo, en aquellas vías donde existan problemas de maniobrabilidad para la entrada o salida.

La concesión requerirá previa valoración por parte de la Policía Local, abono de las tasas correspondientes y autorización de la Junta de Gobierno Local.

En caso de que se conceda la reserva de espacio, el Ayuntamiento pintará una línea longitudinal continua de color amarillo junto al bordillo, de los metros descritos en la correspondiente autorización.

2. Bajo ningún concepto se podrá pintar la línea amarilla descrita en el punto anterior sin la autorización necesaria. El incumplimiento de este punto, se considerará como infracción grave.

3. No se podrá conceder la reserva de espacio mediante línea longitudinal continua junto a bordillo del mismo lado de la acera del vado para el que se solicita.

Artículo 78**.** *Criterios de concesión de reserva de espacio frente a un vado.*

1. Los criterios para conceder una reserva de espacio frente a un vado para facilitar la entrada y salida de vehículos del mismo, de una forma general, serán los siguientes:

a) Que la calzada no tenga una anchura superior a 5,50 metros.

b) Que no se disponga de una anchura de acera superior a 1,50 metros.

c) Que no coincida, enfrente o en parte, otra salida de garaje.

d) Que no se disponga de una puerta de garaje con anchura superior a 3 metros.

No obstante, cada solicitud se estudiará por la Policía Local, la cual realizará informe, pudiéndose conceder de manera extraordinaria a propietarios de vados que no cumplan con alguno o algunos de los criterios arriba descritos previo informe motivado de la concesión de la misma.

Artículo 79**.** *Suspensión temporal de la concesión de reserva de espacio frente a un vado.*

El Ayuntamiento podrá suspender por razones del tráfico, obras en vía pública u otras circunstancias extraordinarias los efectos de la autorización con carácter temporal.

Artículo 80. *Revocación de la concesión de reserva de espacio frente a un vado***.**

Las autorizaciones de reserva de espacio frente a un vado podrán ser revocadas, de oficio o a petición del interesado, por el Órgano que las dictó, previo informe de la Policía Local, en los siguientes casos:

a) Por ser destinadas a fines distintos para los que fueron otorgadas.

b) Por haber desaparecido las causas o circunstancias que dieron lugar a su otorgamiento.

c) Por no abonar el precio público anual correspondiente.

BOCM-20181215-2

d) Por causas motivadas relativas al tráfico, circunstancia de la vía pública u otras.

e) Por el mal uso de la autorización concedida.

CAPÍTULO 11

Medidas provisionales y otras medidas

Artículo 81**.** *Inmovilización de un vehículo.*

1. Cuando sea necesaria la inmovilización de un vehículo por parte de la Policía Local, la inmovilización se llevará a cabo mediante procedimiento efectivo que impida la circulación del vehículo.

2. El lugar de inmovilización será, con carácter general, el más adecuado de la vía pública, donde se inician las actuaciones de los agentes de Policía Local, a menos que en dicho lugar la inmovilización del vehículo obstaculizara la circulación de vehículos o personas en cuyo caso procederá su retirada y traslado al depósito municipal.

3. La inmovilización se llevará a efecto en el lugar indicado, 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 la autoridad competente determine, previo pago de la tasa correspondiente, si así estuviere establecido.

Artículo 82**.** *Retirada de vehículos, objetos o elementos de la vía pública.*

Los agentes de Policía Local podrán proceder a la retirada de vehículos, objetos o elementos de la vía pública y su traslado al depósito municipal o lugar que se designe en los siguientes casos:

a) Siempre que constituya un peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o deteriore algún servicio o patrimonio público.

b) En caso de accidente que impida continuar la marcha del vehículo accidentado y/o cause graves perturbaciones a la circulación.

c) Cuando, procediendo legalmente la inmovilización del vehículo, no hubiere lugar adecuado para practicarla sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.

   Se entenderá a los mismos efectos del párrafo anterior que si como consecuencia del control o intervención policial no hubiese persona que se hiciera cargo del vehículo en el mismo momento y este se encontrara detenido en una zona que no estuviese habilitada expresamente como estacionamiento.

d) Cuando, inmovilizado un vehículo de acuerdo con a la legislación vigente, no cesasen las causas que motivaron la inmovilización pasadas 48 horas.

e) Cuando un vehículo se encuentre estacionado en una zona reservada para uso exclusivo de minusválidos sin tener colocado el dispositivo que lo autoriza, sobre un paso de peatones o sobre un paso para ciclistas correctamente señalizados.

f) Cuando un vehículo se encuentre estacionado en carriles o partes de la vía reservados para la circulación o servicio de determinados usuarios, o en zonas reservadas para la carga y descarga.

g) Cuando hayan transcurrido 48 horas desde que se formuló la denuncia por parada o estacionamiento indebido o por estacionamiento continuado de más de 30 días en el mismo lugar, sin que el vehículo haya sido retirado o cambiado de sitio.

h) Cuando obstaculice o impida la celebración de algún tipo de evento, cabalgata, desfile, prueba deportiva o cualquier otra actividad debidamente autorizada, así como la realización de trabajos de reparación, limpieza, señalización o de cualquier otro tipo, señalizada convenientemente con al menos 48 horas de antelación.

   No obstante, si el vehículo se encontrase correctamente estacionado con anterioridad a la colocación de la citada señalización, hecho que será comprobado por los agentes de la

BOCM-20181215-2

Policía Local mediante la toma de placas de matrícula en el mismo momento de la instalación de la misma, será movido o desplazado a un lugar cercano. Si no existiese lugar cercano, se podrá llevar al depósito municipal, sin que esta acción tenga coste alguno para el propietario del vehículo en cuestión.

i) Cuando un objeto o elemento carezca de la correspondiente autorización de ocupación de vía pública.

j) Cuando un vehículo, remolque o semirremolque carezca de las correspondientes placas de matrícula.

Artículo 83. *Vehículos que causen peligro, perturbaciones o deterioro del patrimonio Municipal*

Se considera que un vehículo, objeto o elemento se encuentra en las circunstancias determinadas en el punto a) del artículo anterior y, por lo tanto, justificada su retirada:

a) Cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o una marca longitudinal sobre ella que indique prohibición de atravesarla no permita el paso de otros vehículos.

b) Cuando se impida incorporarse a la circulación a otro vehículo debidamente parado o estacionado.

c) Cuando se obstaculice la utilización normal de un acceso o salida de personas o animales a un inmueble.

d) Cuando se obstaculice la utilización normal de los pasos o accesos rebajados para personas con movilidad reducida.

e) Cuando se efectúe en las medianas, separadores, isletas u otros elementos de canalización del tráfico.

f) Cuando se obstaculice o impida un giro autorizado.

g) Cuando el estacionamiento tenga lugar en una zona reservada a carga y descarga, durante las horas de utilización.

h) Cuando el estacionamiento se efectúe en doble fila sin conductor.

i) Cuando el estacionamiento se efectúe en una parada de transporte público, señalizada y delimitada.

j) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad.

k) Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados.

l) Cuando el estacionamiento se efectúe en un carril de circulación o en medio de la calzada.

m) En el caso de paradas o estacionamientos que, sin estar incluidos en los párrafos anteriores, constituyan un peligro u obstaculicen gravemente el tráfico de personas, animales o vehículos, o impidan actividades o trabajos debidamente autorizados.

n) Cuando un vehículo estacionado delante o en parte de un vado correctamente señalizado dificulte o impida la salida o entrada al mismo. Igualmente procederá la retirada cuando un vehículo impida o dificulte la entrada o salida de un vado correctamente señalizado estando el vehículo estacionado delante de otro vado distinto.

ñ) Cuando hayan transcurrido 48 horas desde que se formuló denuncia, sin que se haya subsanado el motivo por el que se denunció, y el vehículo siga estacionado en el mismo lugar, siempre que la denuncia esté relacionada con incumplimientos de los que tenga obligación el propietario con respecto al vehículo o prohibiciones con respecto a la Vía.

BOCM-20181215-2

Artículo 84. *Gastos de retirada y depósito, comunicación, tratamiento residual del vehículo y limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas.*

En lo relativo a los gastos de retirada y depósito, comunicación, tratamiento residual del vehículo y limitaciones de disposición en las autorizaciones administrativas, se estará a lo establecido en la normativa de aplicación en la materia.

TÍTULO III

Movilidad peatonal y ciclista

Artículo 85. *Itinerarios peatonales accesibles.*

1. Son itinerarios peatonales accesibles aquellos itinerarios peatonales que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas, de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

2. Con carácter general, los itinerarios peatonales deberán ser itinerarios peatonales accesibles. Para ello:

a) Los itinerarios peatonales nuevos serán diseñados, construidos, mantenidos y gestionados cumpliendo con las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad establecidas en la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*, o norma que la sustituya, y en las *Directrices para la creación, modificación, mantenimiento y gestión de itinerarios e infraestructuras peatonales, ciclistas y vehiculares* incluidas en el Anexo V de esta Ordenanza.

b) Los itinerarios peatonales ya diseñados y construidos serán adaptados progresivamente para conseguir que su diseño, construcción, mantenimiento y gestión lleguen a cumplir las mismas condiciones indicadas en el apartado a) para los nuevos itinerarios peatonales.

Siempre que exista más de un itinerario peatonal posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.

En todo caso, los itinerarios peatonales deberán tener una altura libre de paso no inferior a 2,20 metros.

3. Queda prohibido eliminar, deteriorar o modificar, sin autorización municipal, cualquiera de los itinerarios peatonales, así como realizar cualquier acción que impida su uso normal y adecuado.

Artículo 86. *Itinerarios e infraestructuras ciclistas.*

1. Se denomina itinerario ciclista a la parte de de los espacios públicos urbanizados que está destinada específicamente a la circulación de ciclistas, incluyendo las zonas compartidas de forma permanente o temporal entre estos, los peatones y/u otros vehículos.

2. Se consideran infraestructuras ciclistas todas aquellas infraestructuras creadas específicamente para facilitar y garantizar el desplazamiento de ciclistas, e incluyen, entre otras:

a) Vías ciclistas, incluida la señalización de circulación, seguridad vial o información relativa a la movilidad ciclista.

b) Aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas, triciclos y similares (aparcabicis).

c) Casilleros o taquillas diseñados específicamente para el depósito de objetos personales de ciclistas.

d) Elementos del servicio municipal de alquiler de bicicletas de uso público “Bicinrivas”, tal y como se describen en el artículo 93.3 de esta Ordenanza.

BOCM-20181215-2

3. El Ayuntamiento procurará dotar a la ciudad de infraestructuras ciclistas suficientes y de calidad adecuada, de acuerdo con la normativa vigente en la materia, con el objetivo de mejorar los desplazamientos en bicicleta, triciclo o similares, para llegar a convertir la movilidad ciclista en una alternativa competitiva frente a otros modos de movilidad.

4. Con carácter general, los itinerarios e infraestructuras ciclistas deberán garantizar las adecuadas condiciones de accesibilidad y seguridad para los ciclistas. Para ello:

a) Los nuevos itinerarios e infraestructuras ciclistas serán diseñados, ejecutados, mantenidos y gestionados cumpliendo con lo establecido en la normativa vigente en materia de seguridad y accesibilidad de los ciclistas y en las *Directrices para la creación, modificación, mantenimiento y gestión de itinerarios e infraestructuras peatonales, ciclistas y vehiculares* incluidas en el Anexo V de esta Ordenanza.

b) Los itinerarios e infraestructuras ciclistas ya diseñados y construidos serán adaptados progresivamente para conseguir que su diseño, construcción, mantenimiento y gestión lleguen a cumplir las mismas condiciones indicadas en el apartado a) para los nuevos itinerarios e infraestructuras ciclistas.

En todo caso, los itinerarios ciclistas deberán tener una altura libre de paso no inferior a 2,20 metros.

5. Queda prohibido eliminar, deteriorar o modificar, sin autorización municipal, cualquiera de las infraestructuras ciclistas descritas en el apartado 2 de este artículo, así como realizar cualquier acción que impida el uso normal y adecuado de dichas infraestructuras.

Artículo 87. *Información en los itinerarios peatonales y ciclistas.*

En todo itinerario peatonal o ciclista, las personas y ciclistas, respectivamente, deberán tener acceso a la información necesaria para orientarse de manera eficaz durante todo el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de su interés respectivo. La información deberá ser comunicada de manera analógica a través de un sistema de señales, rótulos e indicadores, distribuidos de manera sistematizada en el área de uso peatonal o ciclista, respectivamente, instalados y diseñados para garantizar una fácil lectura en todo momento.

Artículo 88. *Mejora y aumento de la movilidad peatonal y ciclista.*

1. En el ejercicio de sus competencias, la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad desarrollará actuaciones que permitan mejorar y/o aumentar la movilidad peatonal y ciclista, adaptándose para ello a las normativas y recomendaciones que marquen las directivas europeas y la normativa estatal y autonómica, y teniendo en cuenta las formas más seguras y encaminadas a la accesibilidad global. Las actuaciones podrán ser, entre otras, en las materias de:

a) Diseño, desarrollo y promoción del urbanismo de proximidad.

b) Configuración de rutas peatonales o ciclistas, y fomento de su uso.

c) Diseño, construcción, mantenimiento y gestión de sendas peatonales.

d) Diseño, construcción, mantenimiento y gestión de itinerarios peatonales accesibles e infraestructuras ciclistas.

e) Creación de áreas de coexistencia.

f) Potenciación del espacio público multifuncional.

g) Desarrollo de planes de acceso a edificios administrativos, centros educativos, dotaciones sanitarias, espacios comerciales, polígonos industriales y otros programas análogos dirigidos a diferentes centros y grupos de población.

h) Refuerzo de programas de educación y seguridad vial en todos los niveles educativos, con especial atención a la movilidad peatonal y ciclistas y en los factores causales de la siniestralidad en la movilidad peatonal y ciclista.

i) Gestión y mantenimiento del sistema de alquiler de bicicletas de uso público “Bicinrivas”.

BOCM-20181215-2

Para ello, el Ayuntamiento contará con la colaboración y participación del tejido asociativo y las personas particulares del municipio.

2. El Ayuntamiento fomentará y favorecerá las iniciativas que tengan por objeto mejorar y/o aumentar la movilidad peatonal y ciclista, adaptándose para ello a las normativas y recomendaciones que marquen las Directivas europeas y la normativa estatal y autonómica, teniendo en cuenta las formas más seguras y encaminadas a la accesibilidad global.

Artículo 89. *Rutas peatonales o ciclistas (principales y temáticas).*

1. Por motivos medioambientales, de movilidad sostenible y/o en beneficio de la calidad de vida de las personas, el Ayuntamiento podrá diseñar, construir, mantener y gestionar rutas peatonales o ciclistas.

2. Las rutas peatonales son itinerarios que se destacan de entre el conjunto de los itinerarios peatonales, con características técnicas específicas (directos, seguros, bien señalizados y atractivos), con el objetivo de mejorar los desplazamientos a pie para llegar a convertir la movilidad peatonal en una alternativa competitiva frente a otros modos de movilidad.

Análogamente, las rutas ciclistas son itinerarios que se destacan de entre el conjunto de los itinerarios ciclistas, con características técnicas específicas (directos, seguros, bien señalizados y atractivos), con el objetivo de mejorar los desplazamientos ciclistas para llegar a convertir la movilidad ciclista en una alternativa competitiva frente a otros modos de movilidad.

En función de la finalidad y destinatarios de las rutas peatonales y ciclistas, estas pueden ser:

a) Rutas peatonales o ciclistas principales: Son aquellas que tienen como finalidad conectar los principales equipamientos y espacios públicos, nudos de comunicación y centros y núcleos de servicios y actividades más cotidianas, y están dirigidas a todos los usuarios, en general.

b) Rutas peatonales o ciclistas temáticas: Son aquellas que tienen como finalidad facilitar el acceso de los colectivos de personas que se desplazan a pie hacia uno o varios centros atractores (equipamientos o espacios públicos, nudos de comunicación, centros o núcleos de servicios y actividades, etc.).

Artículo 90. *Sendas peatonales.*

1. Las sendas peatonales son vías específicamente acondicionadas para el tránsito peatonal, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de los peatones.

2. Las sendas peatonales tienen la consideración de itinerario peatonal y no son compatibles con el uso estancial peatonal ni con ningún otro uso.

3. El trazado de las sendas peatonales puede ser adyacente o independiente de otro itinerario peatonal.

Artículo 91. *Vías ciclistas.*

1. Las vías ciclistas son vías especialmente acondicionadas para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

2. Las vías ciclistas tienen la consideración de itinerario ciclista y pueden tener otros usos compatibles, de acuerdo con lo establecido en el artículo 49 de esta Ordenanza.

3. De acuerdo con la normativa vigente, se establecen los siguientes tipos de vías ciclistas:

a) Carril-bici: Vía ciclista que discurre adosada a la calzada o sobre la misma, en un solo sentido o en doble sentido.

b) Carril-bici protegido: Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.

c) Acera bici: Vía ciclista señalizada sobre la acera con una pavimentación diferenciada.

BOCM-20181215-2

d) Pista bici: Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

e) Senda ciclable: Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

4. Las vías ciclistas serán diseñadas, ejecutadas, mantenidas y gestionadas cumpliendo con lo establecido en la normativa vigente en materia de seguridad y accesibilidad de los ciclistas y en las Directrices para la creación, modificación, mantenimiento y gestión de itinerarios e infraestructuras peatonales, ciclistas y vehiculares incluidas en el Anexo V de esta Ordenanza.

Artículo 92. *Características de las rutas peatonales y ciclistas, las sendas peatonales y las vías ciclistas.*

1. Las rutas peatonales y ciclistas, las sendas peatonales y las vías ciclistas cumplirán con unas exigencias ambientales y de diseño, específicas que serán establecidas por los servicios técnicos municipales en función de las características concretas de la propuesta y, en su caso, de las características propias del colectivo o colectivos de usuarios principales.

2. Con carácter general, las rutas peatonales y ciclistas, las sendas peatonales y las vías ciclistas discurrirán por vías y espacios públicos.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, el Ayuntamiento podrá autorizar la creación o ampliación de rutas peatonales y/o ciclistas, sendas peatonales y/o vías ciclistas que discurran por vías y terrenos privados que sean de uso común o que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, previa solicitud del titular o titulares de las vías y terrenos interesados.

En estos casos, el diseño, la ejecución, el mantenimiento y la gestión de la parte de la ruta peatonal y/o ciclista, de la senda peatonal, o de la vía ciclista que discurre por las vías o terrenos privados deberán llevarse a cabo por la propiedad, de acuerdo con las condiciones técnicas y los estándares de calidad establecidos por el Ayuntamiento.

Artículo 93. *Servicio municipal de alquiler de bicicletas de uso público "Bicinrivas".*

1. El Ayuntamiento presta el servicio municipal de alquiler de bicicletas de uso público "Bicinrivas", con el objetivo de fomentar el uso de este vehículo y la realización de desplazamientos urbanos en bicicleta de forma que, progresivamente, se reduzca el uso de vehículos a motor.

2. El servicio "Bicinrivas" se rige por las *Normas de uso del servicio de alquiler de bicicletas*.

3. El servicio "Bicinrivas" dispone de los siguientes elementos e infraestructuras:

a) Puntos de préstamo distribuidos por la zona urbana del municipio, cada uno de ellos con una bancada con los puntos de anclaje y un terminal de acceso.

b) Otros espacios habilitados especialmente para el estacionamiento de las bicicletas del servicio, si los hubiere.

c) Flota propia de bicicletas convencionales y eléctricas.

4. El Ayuntamiento instalará puntos de préstamo del servicio "Bicinrivas" distribuidos en las vías y espacios públicos y en equipamientos municipales, y ampliará y mantendrá su flota de bicicletas, procurando que dichos puntos de préstamo y bicicletas sean suficientes y de calidad adecuada.

5. Los planes y proyectos de urbanización, y los proyectos de equipamientos públicos deberán incluir una dotación de puntos de préstamo de "Bicinrivas" y la correspondiente ampliación de la flota de bicicletas, según lo indicado en el correspondiente Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio, que deberá ser elaborado de acuerdo con lo establecido en las *Directrices para la elaboración de los planes y proyectos urbanísticos y de los proyectos de los equipamientos públicos y las actividades en relación con la movilidad* incluidas en el Anexo IV de esta Ordenanza.

6. El Ayuntamiento podrá establecer convenios de colaboración con personas físicas y jurídicas para la mejora del servicio "Bicinrivas" y, en particular, para la instalación de nuevos puntos de préstamo.

BOCM-20181215-2

Artículo 94. *Instalación de aparcamientos para bicicletas en vías y espacios públicos.*

1. El Ayuntamiento instalará aparcamientos para bicicletas (aparcabicis) en las vías y espacios públicos y en equipamientos municipales, procurando que sean suficientes y de calidad adecuada, de acuerdo con la normativa vigente en la materia, con el objetivo de que en cualquier punto de la zona urbana haya un aparcabicis con un mínimo de 5 plazas, en vías o espacios públicos o en equipamientos públicos, de uso libre en cualquier horario, a menos de 500 metros de distancia.

2. Los planes y proyectos de urbanización y los proyectos de equipamientos públicos deberán incluir una dotación de aparcamientos para bicicletas en las vías y espacios públicos y en los equipamientos públicos, según lo indicado en el correspondiente Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio, que deberá ser elaborado de acuerdo con las *Directrices para la elaboración de los planes y proyectos urbanísticos y de los proyectos de los equipamientos públicos y las actividades en relación con la movilidad* incluidas en el Anexo IV de esta Ordenanza.

Artículo 95. *Obligaciones de las parcelas, edificaciones, infraestructuras e instalaciones ubicadas en el entorno de itinerarios peatonales y/o ciclistas, en relación con el mantenimiento de dichos itinerarios.*

1. Las parcelas, edificaciones, infraestructuras o instalaciones ubicadas en el entorno de itinerarios peatonales y/o ciclistas deberán cumplir las siguientes obligaciones con el fin de garantizar la seguridad, accesibilidad y no discriminación de dichos itinerarios:

a) Ubicar los elementos de las parcelas, edificaciones, infraestructuras o instalaciones sin invadir el ámbito libre de paso de los itinerarios peatonales y/o ciclistas, tanto a nivel de suelo como en altura, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente en materia de seguridad, accesibilidad y/o no discriminación.

b) Ejecutar y mantener los elementos de las parcelas, edificaciones, infraestructuras o instalaciones que sean adyacentes con los itinerarios peatonales y/o ciclistas libres de cejas, ondulaciones, huecos, salientes, ni ángulos vivos que puedan provocar el tropiezo de las personas y los ciclistas, y de superficies que puedan producir deslumbramientos.

c) En el caso que se produzca una diferencia de rasantes entre el itinerario peatonal o ciclista y una parcela o un acceso a una edificación, infraestructura o instalación, y debido a la obligación de mantener la continuidad de los itinerarios peatonales y/o ciclistas en el interior de las mismas, resolver el desnivel dentro de los límites de la parcela, edificación, infraestructura o instalación, quedando prohibida la alteración del nivel y pendiente longitudinal del itinerario peatonal y/o ciclista para adaptarse a las rasantes de la parcela, edificación, infraestructura o instalación.

d) Garantizar, en todo caso, la continuidad del itinerario peatonal y/o ciclista al discurrir por el frente de las parcelas, edificaciones, infraestructuras o instalaciones adyacentes, evitando escalones, resaltes y planos inclinados, así como rampas que pudieran invadir o alterar el nivel, la pendiente longitudinal u otras condiciones, características o dimensiones del mismo.

e) Sembrar, plantar o mantener los árboles, arbustos, plantas ornamentales o elementos vegetales sin invadir el itinerario peatonal y/o ciclista. Será obligatorio mantener y podar periódicamente la vegetación con el fin de mantener libre de obstáculos tanto el ámbito de paso peatonal y/o ciclista como el campo visual de las personas y los ciclistas en relación con las señales de tránsito, indicadores, rótulos, semáforos, etc., así como el correcto alumbrado público.

2. Cuando el incumplimiento de lo establecido en el apartado 1 de este artículo suponga un riesgo para el tránsito seguro, accesible y no discriminatorio de personas y/o ciclistas, los servicios municipales requerirán la adopción de las medidas correctoras necesarias para restaurar el itinerario peatonal y/o ciclista a las condiciones adecuadas.

En el caso de que el incumplimiento incluya la colocación o instalación de elementos que impidan el tránsito seguro, accesible y no discriminatorio de personas y/o ciclistas por vías y espacios municipales, los servicios municipales podrán proceder a la retirada de elementos que dificulten el tránsito seguro, accesible y no discriminatorio, y a su traslado a las instalaciones municipales

BOCM-20181215-2

correspondientes, sin perjuicio de imputar a los titulares de dichos elementos el cargo del coste del servicio y las sanciones que correspondan. Pasados los plazos y trámites correspondientes, de acuerdo con la legislación vigente, los elementos pasarán a ser de propiedad municipal, sin que los titulares afectados puedan reclamar su pérdida.

3. Cuando las parcelas, edificaciones, infraestructuras o instalaciones a las que se refiere el apartado 1 de este artículo estén ubicadas en terrenos de titularidad privada, será responsable del cumplimiento de lo establecido en dicho apartado la persona física o jurídica titular de la parcela, edificación, infraestructura o instalación.

Cuando las parcelas, edificaciones, infraestructuras o instalaciones a las que se refiere el apartado 1 de este artículo pertenezcan a actividades ubicadas en las vías o espacios públicos, que supongan un uso común especial y privativo del espacio público, y sin perjuicio de las licencias o autorizaciones que en cada caso sean procedentes y de las demás obligaciones que deban cumplir, será responsable del cumplimiento de lo establecido en dicho apartado, la persona física o jurídica titular de la actividad que suponga dicho uso.

En el caso de que los itinerarios peatonales y/o ciclistas a los que se refiere este artículo se ubiquen en vías y terrenos privados que sean de uso común o que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, los titulares de dichos terrenos privados deberán tomar las medidas oportunas para garantizar que se cumple lo establecido en este artículo.

Artículo 96. *Obligaciones de las edificaciones residenciales y actividades en relación con la movilidad urbana peatonal y ciclista generada por su implantación.*

1. Cada nueva edificación residencial y actividad deberá disponer de una dotación de aparcamientos para bicicletas (aparcabicis), de uso gratuito, situada en sus propias instalaciones, de acuerdo con las siguientes especificaciones:

a) Dotación mínima:

a.1) Edificaciones residenciales de nueva planta: 2 plazas/100 m^2 de techo o fracción. Con carácter general, los aparcabicis se ubicarán en el garaje (individual o comunitario).

a.2) Actividades: 1 plaza/100 m^2 de techo o fracción. Con carácter general, los aparcabicis se ubicarán en el aparcamiento o patio de la actividad.

b) La ubicación de los aparcabicis responderá a criterios de máxima vigilancia natural. Los aparcabicis deberán disponer de iluminación adecuada y, a poder ser, de protección frente a la lluvia.

En general, el diseño de los aparcabicis permitirá asegurar las dos ruedas y el cuadro de la bicicleta, constituyendo además un objeto urbano positivo (calidad estética, posibilidad de otros usos y durabilidad).

c) Las edificaciones residenciales de nueva planta y las actividades de nueva implantación incluirán la dotación de aparcabicis en el correspondiente proyecto de obra o de actividad (incluyendo descripción del número de plazas, ubicación y características del recinto, en su caso), para ser informada durante la tramitación del correspondiente expediente de licencia de obra o de actividad.

d) Adaptación de las edificaciones residenciales y las actividades ya existentes a la entrada en vigor de la presente normativa:

d.1) Los centros comerciales, empresariales o industriales y las estaciones de transporte público existentes deberán adaptarse a esta normativa en los siguientes plazos máximos:

— Centros comerciales, empresariales o industriales con superficie útil mayor a 10.000 m^2, en 2 años a partir de la entrada en vigor de la presente Ordenanza.

— Resto de centros comerciales, empresariales o industriales y estaciones de transporte público, en 3 años a partir de la entrada en vigor de la presente Ordenanza.

BOCM-20181215-2

d.2) Las edificaciones residenciales y el resto de actividades existentes quedan exentos de la obligación de adaptarse a esta normativa.

e) Las actividades ubicadas en centros comerciales, empresariales o industriales constituidos como tales podrán agrupar sus dotaciones correspondientes en los aparcamientos o zonas comunes. En este caso, la dotación conjunta mínima será igual a la suma de las dotaciones mínimas correspondientes a cada actividad incluida en la agrupación.

f) Excepcionalmente, los servicios técnicos municipales podrán exceptuar de la obligación de incluir una dotación de aparcabicis a las actividades ubicadas en locales de áreas residenciales que no dispongan de aparcamiento ni zona de patio.

2. Los centros comerciales, empresariales o industriales y las estaciones de transporte público de nueva implantación deberán disponer de una dotación de casilleros o taquillas diseñados específicamente para el depósito de objetos personales, de uso gratuito (se acepta el sistema de depósito-devolución de monedas), situada en sus propias instalaciones, según lo indicado en el correspondiente Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio, que deberá ser elaborado de acuerdo con las *Directrices para la elaboración de los planes y proyectos urbanísticos y de los proyectos de los equipamientos públicos y las actividades en relación con la movilidad* incluidas en el Anexo IV de esta Ordenanza.

Los centros comerciales, empresariales o industriales y las estaciones de transporte público existentes deberán adaptarse a esta normativa en los siguientes plazos máximos:

— Centros comerciales, empresariales o industriales con superficie útil mayor a 10.000 m^2, en 2 años a partir de la entrada en vigor de la presente Ordenanza.

— Resto de centros comerciales, empresariales o industriales y las estaciones de transporte público, en 3 años a partir de la entrada en vigor de la presente Ordenanza.

Artículo 97. *Registro Municipal de Bicicletas*.

1. Con el fin de prevenir los robos o extravíos de bicicletas, triciclos y similares, y de facilitar su localización, el Ayuntamiento crea el Registro Municipal de Bicicletas, gestionado por la Concejalía competente en materia de movilidad.

2. El registro es de inscripción voluntaria.

3. Podrán registrar sus bicicletas, triciclos o similares sus propietarios mayores dieciséis años, aportando los siguientes datos:

a) Datos del propietario:

- Nombre y apellidos.
- Número de documento de identidad (DNI o NIE).
- Domicilio, teléfono y correo electrónico de contacto.

b) Datos de la bicicleta, triciclo o similar:

- Número de serie.
- Marca, modelo y color.
- Otros datos de interés para su identificación.

En el caso de que el propietario sea menor de dieciséis años, la inscripción se realizará a nombre de sus progenitores o tutores legales.

4. La inscripción en el registro no prejuzga la propiedad de la bicicleta, el triciclo o similar registrado.

5. Las normas de funcionamiento del Registro Municipal de Bicicletas serán establecidas mediante acuerdo o resolución de la Concejalía competente en materia de movilidad.

BOCM-20181215-2

TÍTULO IV

Movilidad motorizada

Artículo 98. *Itinerarios e infraestructuras vehiculares.*

1. Con carácter general, los itinerarios vehiculares deberán garantizar el uso no discriminatorio y la circulación y el estacionamiento de forma autónoma de todos los vehículos, tanto motorizados como no motorizados, de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

No obstante, con el fin de facilitar la movilidad sostenible, el Ayuntamiento podrá regular específicamente, e incluso restringir, la circulación y el estacionamiento de todos o determinados vehículos.

2. Se consideran infraestructuras vehiculares todas aquellas infraestructuras creadas específicamente para facilitar y garantizar el desplazamiento y el estacionamiento de vehículos.

3. El Ayuntamiento procurará dotar a la ciudad de infraestructuras vehiculares suficientes y de calidad adecuada, de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

4. Con carácter general, los itinerarios e infraestructuras vehiculares deberán garantizar las adecuadas condiciones de accesibilidad y seguridad para los vehículos. Para ello:

c) Los nuevos itinerarios e infraestructuras vehiculares serán diseñados, ejecutados, mantenidos y gestionados cumpliendo con lo establecido en la normativa vigente en materia de seguridad y accesibilidad de los vehículos y en las *Directrices para la creación, modificación, mantenimiento y gestión de itinerarios e infraestructuras peatonales, ciclistas y vehiculares* incluidas en el Anexo V de esta Ordenanza.

d) Los itinerarios e infraestructuras vehiculares ya diseñados y construidos serán adaptados progresivamente para conseguir que su diseño, construcción, mantenimiento y gestión lleguen a cumplir las mismas condiciones indicadas en el apartado a) para los nuevos itinerarios e infraestructuras vehiculares.

5. Queda prohibido eliminar, modificar o deteriorar cualquiera de las infraestructuras vehiculares descritas en el apartado 2 de este artículo, así como realizar cualquier acción que impida el uso normal y adecuado de dichas infraestructuras.

Artículo 99. *Planificación y gestión sostenible de la movilidad motorizada.*

1. En el ejercicio de sus competencias, la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad desarrollará actuaciones de planificación y gestión sostenible de la movilidad motorizada, adaptándose para ello a las normativas y recomendaciones que marquen las directivas europeas y la normativa estatal y autonómica, y teniendo en cuenta las formas más seguras y encaminadas a la accesibilidad global, en coordinación con la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial. Entre otras, las actuaciones podrán ser en las materias de:

a) Diseño, construcción, mantenimiento y gestión de infraestructuras vehiculares en cuanto a la movilidad sostenible.

b) Gestión y mantenimiento de programas o servicios municipales que puedan implantarse con el fin de moderar la utilización del vehículo privado o de reducir las necesidades de espacio reservado al estacionamiento.

c) Gestión del estacionamiento de vehículos conducidos u ocupados por personas con movilidad reducida.

d) Uso de vehículos motorizados menos contaminantes y más eficientes.

e) Instalación, mantenimiento y gestión de puntos de recarga para vehículos eléctricos o de puntos de suministro de otros combustibles menos contaminantes.

f) Conducción eco-eficiente.

Para ello, el Ayuntamiento contará con la colaboración y participación del tejido asociativo y las personas particulares del municipio.

BOCM-20181215-2

2. El Ayuntamiento fomentará y favorecerá las iniciativas que tengan por objeto moderar la movilidad motorizada (especialmente, reducir la utilización del vehículo privado y las necesidades de reserva de espacio para la circulación o el estacionamiento) y/o dirigir el uso obligado de vehículos hacia aquellos vehículos menos contaminantes y más eficientes, adaptándose para ello a las normativas y recomendaciones que marquen las Directivas europeas y la normativa estatal y autonómica, teniendo en cuenta las formas más seguras y encaminadas a la accesibilidad global.

Artículo 100. *Estacionamiento de vehículos conducidos u ocupados por personas con movilidad reducida.*

1. El estacionamiento de vehículos conducidos u ocupados por personas con movilidad reducida en espacios reservados, así como la solicitud, otorgamiento, modificación, utilización y extinción de la tarjeta de autorización para el estacionamiento de dichos vehículos en los espacios reservados, la reserva de espacios y el resto de acciones, obligaciones o prohibiciones relativas a dicho estacionamiento, se ajustarán a lo establecido en la normativa vigente de aplicación y en la *Ordenanza municipal reguladora para la concesión de tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, reserva de espacios y régimen disciplinario,* aprobada mediante Decreto del Alcalde-presidente 2195/2011, de 6 de junio, o norma que la sustituya.

2. No obstante, la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial podrá establecer, restringir, concretar o eliminar lo descrito en el artículo 19 de la ordenanza citada en el apartado anterior, y más concretamente en sus puntos a), c) y e) respectivamente, en todo lo relacionado con el tráfico y la circulación de vehículos, previa comunicación a la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad.

Artículo 101. *Instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos*.

La Concejalía competente en el ámbito de la movilidad regulará y autorizará la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, de acuerdo con la normativa vigente y la que, en su caso, pueda aprobar el propio Ayuntamiento.

Artículo 102. *Contaminación de los vehículos.*

El Ayuntamiento, a través de las correspondientes ordenanzas fiscales, podrá establecer, para los vehículos de nueva matriculación, unos tramos fiscales que se regularán en función de su nivel de contaminación.

TÍTULO V

Transporte

Artículo 103. *Modalidades de transporte.*

1. De acuerdo con la normativa vigente en materia de transporte terrestre, los transportes terrestres se clasifican en:

a) Por razón de su modo: Transportes por carretera y transportes por ferrocarril. A su vez, los transportes por carretera se clasifican, por razón de su objeto, en transportes de viajeros, transportes de mercancías y transportes mixtos (desplazamiento conjunto de personas y de mercancías).

b) Por su naturaleza: Transportes públicos y transportes privados.

— Transportes públicos: Aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

— Transportes privados: Aquellos que se llevan 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 vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

BOCM-20181215-2

2. Genéricamente, los transportes se clasifican, por razón de su ámbito, en:

a) Transportes urbanos: Aquellos que discurren íntegramente por suelo urbano o urbanizable, definido de conformidad con la legislación urbanística o estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal; así como aquellos que se presten íntegramente dentro del término municipal y tengan esta consideración otorgada por la Comunidad de Madrid.

b) Transportes interurbanos: Aquellos que no son urbanos.

3. Con carácter general, será de aplicación la normativa estatal y autonómica en materia de transporte terrestre, con las especificaciones establecidas en este título.

Artículo 104. *Infraestructuras y elementos de transporte público.*

1. Se consideran infraestructuras y elementos de transporte público todas aquellas infraestructuras o elementos creados específicamente para facilitar y garantizar el transporte público de viajeros y/o mercancías, e incluyen, entre otras:

a) Vías específicas para el transporte público, incluidos todos los elementos que las conforman (señalización, elementos de seguridad vial, etc.).

b) Estaciones y paradas, incluidos todos los elementos que las conforman (construcciones, marquesinas, postes, señalización, etc.).

c) Vehículos de transporte público.

d) Aparcamientos disuasorios.

2. El Ayuntamiento procurará que la dotación de infraestructuras y elementos de transporte público en la ciudad sea suficiente y de calidad adecuada, de acuerdo con la normativa vigente en la materia, con el objetivo de mejorar el transporte público y llegar a convertirlo en una alternativa competitiva frente a otros modos motorizados privados.

3. Con carácter general, las infraestructuras y elementos de transporte público deberán garantizar las adecuadas condiciones de accesibilidad para los usuarios y de seguridad para todas las personas.

4. Queda prohibido eliminar, deteriorar o modificar, sin autorización municipal, cualquiera de las infraestructuras o elementos de transporte público descritos en el apartado 1 de este artículo, así como realizar cualquier acción que impida el uso normal y adecuado de dichas infraestructuras y elementos.

CAPÍTULO 1

Transporte público de viajeros

Artículo 105**.** *Modalidades de transporte público de viajeros.*

1. En el municipio de Rivas Vaciamadrid, y de acuerdo con lo indicado en el articulado de la presente Ordenanza, se realizan las siguientes modalidades de transporte público de viajeros:

a) Transportes públicos regulares de viajeros: Se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y autorizados, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, por carretera (autobús) o ferrocarril (metro), y pueden ser:

1) Por su continuidad: Permanentes o temporales.

— Son transportes regulares permanentes los que se llevan a cabo de forma continuada para atender necesidades de carácter estable.

— Son transportes regulares temporales los destinados a atender a tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien puede darse en los mismos una repetición periódica.

BOCM-20181215-2

2) Por su utilización: De uso general o de uso especial.

— Son transportes regulares de uso general los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier usuario.

— Son transportes regulares de uso especial los que están destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico y homogéneo de usuarios (escolares, trabajadores, militares, etc.).

b) Transportes públicos discrecionales de viajeros: Se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

c) Transporte de viajeros en automóviles de turismo (taxis).

Artículo 106. *Transporte público regular de viajeros*.

1. Con carácter general, el servicio de transporte público regular de viajeros, urbano e interurbano, es prestado en el municipio de Rivas Vaciamadrid a través del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, como autoridad única que aglutina las competencias de la Comunidad de Madrid y de todos los ayuntamientos de la región en materia de transporte público regular de viajeros en toda la Comunidad de Madrid, asumiendo la gestión integral del transporte público regular de viajeros en la región.

De acuerdo con la normativa vigente, las competencias atribuidas al Consorcio Regional de Transportes de Madrid en relación con el transporte público regular de viajeros se entienden referidas, en todo caso, a los transportes públicos regulares de viajeros de uso general.

2. El Ayuntamiento mantiene las competencias en materia de transporte público regular de viajeros de uso especial otorgadas por la normativa estatal y autonómica, que puede ejercer bien directamente por los propios servicios municipales o mediante cualquier otra forma de gestión prevista en la legislación de régimen local.

3. La normativa autonómica y la normativa propia del Consorcio Regional de Transportes de Madrid regula las condiciones generales de prestación y utilización del servicio de transporte público regular de viajeros de su competencia, y los derechos y obligaciones de los usuarios, del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, de las empresas prestatarias y del propio Ayuntamiento.

En particular, la utilización y los derechos y obligaciones de los usuarios del servicio de transporte público regular de viajeros relativos a la utilización del autobús y del metro están regulados, respectivamente, en el *Reglamento de Viajeros del Transporte Interurbano de la Comunidad de Madrid* y el *Reglamento de Viajeros del Ferrocarril Metropolitano de Madrid*, o normas que los sustituyan.

4. El Consorcio Regional de Transportes de Madrid ofrece a los usuarios un canal de comunicación directo en el que los usuarios pueden presentar sus quejas y sugerencias sobre el servicio de transporte público regular de viajeros de su competencia.

No obstante, tal y como se indica en el artículo 14 de la presente Ordenanza, y como complemento al canal que ofrece el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, el Ayuntamiento también invita a las personas y colectivos usuarios del municipio a presentar sus quejas y sugerencias sobre el servicio de transporte público regular de viajeros en el Ayuntamiento, a través de los procesos de participación y de los canales habituales de atención al ciudadano.

En particular, y con el objetivo de adecuar cada servicio de transporte público regular de uso especial a las necesidades concretas del grupo específico y homogéneo de usuarios a los que se presta o se puede prestar el servicio, el Ayuntamiento establecerá canales específicos de participación de los usuarios afectados y de coordinación con el Consorcio Regional de Transportes en esta materia, de oficio o a instancia del grupo de usuarios afectados.

Artículo 107. *Transporte público urbano discrecional de viajeros*.

1. De acuerdo con la normativa vigente, para la realización de servicios de transporte público urbano discrecional de viajeros será necesaria la previa obtención de la correspondiente

BOCM-20181215-2

autorización estatal o autonómica de transporte discrecional de viajeros, que habilita para realizar tanto transporte urbano como interurbano dentro del ámbito a que la misma esté referida.

2. El otorgamiento, modificación, utilización y extinción de dichas autorizaciones se regirán por las normas específicamente dictadas al efecto por la Comunidad de Madrid y, en su defecto, serán de aplicación las reglas por las que, en cada momento, se rijan las autorizaciones de transporte interurbano de ámbito nacional o autonómico.

Artículo 108. *Transporte de viajeros en automóviles de turismo (taxis).*

1. De acuerdo con la normativa vigente, y debido a la interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de transporte de viajeros en automóviles de turismo (taxis) de varios municipios cercanos a Madrid, de forma tal que la adecuada ordenación de tales servicios trasciende el interés de cada uno de los mismos, se ha establecido un Área de Prestación Conjunta del Taxi de Madrid en la que los vehículos debidamente autorizados están facultados para la prestación de cualquier servicio, ya tenga carácter urbano o interurbano, que se realice íntegramente dentro del área.

2. El municipio de Rivas Vaciamadrid está integrado en el Área de Prestación Conjunta del Taxi de Madrid, mediante convenio entre el Ayuntamiento de Madrid y el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid, de fecha 5 de noviembre de 1996.

3. De acuerdo con el citado convenio, será de aplicación en toda el Área de Prestación Conjunta del Taxi de Madrid la *Ordenanza Reguladora del Taxi,* aprobada por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid, de 28 de noviembre de 2012, o norma que la sustituya.

4. De acuerdo con el citado convenio, el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid se reserva el derecho a informar obligatoriamente la ubicación de las paradas de taxi de este término municipal.

5. El Ayuntamiento de Madrid, ofrece a los usuarios del servicio de taxis del Área de Prestación Conjunta del Taxi de Madrid un canal de comunicación directo en el que los usuarios pueden presentar sus quejas y sugerencias sobre dicho servicio.

No obstante, tal y como se indica en el artículo 14 de la presente Ordenanza, y como complemento al canal que ofrece el Ayuntamiento de Madrid, el Ayuntamiento de Rivas Vaciamadrid también invita a las personas y colectivos usuarios del municipio a presentar en el este Ayuntamiento sus quejas y sugerencias sobre el servicio de taxi en el Área de Prestación Conjunta del Taxi de Madrid, a través de los procesos de participación y de los canales habituales de atención al ciudadano.

En particular, y con el objetivo de adecuar la ubicación de las paradas de taxi a las necesidades concretas de los usuarios del municipio, el Ayuntamiento establecerá canales específicos de participación de los usuarios y de coordinación con el Ayuntamiento de Madrid, de oficio o a instancia de los usuarios.

CAPÍTULO 2

Transporte urbano escolar y de menores

Artículo 109. *Concepto de transporte urbano escolar y de menores.*

A los efectos de esta Ordenanza, se considera transporte urbano escolar y de menores a cualquier transporte urbano que esté incluido en alguno de los siguientes párrafos:

a) Los transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera, cuando al menos la tercera parte, o más, de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a 16 años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar.

b) Aquellas expediciones de transportes públicos regulares de viajeros de uso general por carretera en que la mitad, o más, de las plazas del vehículo hayan sido previamente reservadas para viajeros menores de 16 años.

BOCM-20181215-2

c) Los transportes públicos discrecionales de viajeros en autobús, cuando tres cuartas partes, o más, de los viajeros sean menores de 16 años.

d) Los transportes privados complementarios de viajeros por carretera, cuando la tercera parte, o más, de los viajeros sean menores de 16 años.

Artículo 110. *Autorización de los transportes urbanos escolares y de menores.*

1. Los transportes urbanos escolares y de menores sólo podrán ser realizados por aquellas empresas que cuenten con la correspondiente concesión o autorización administrativa que, conforme a lo dispuesto en las normas de ordenación de los transportes terrestres, habilite para llevar a cabo el transporte regular o discrecional de que en cada caso se trate.

2. Las entidades que contraten la realización de alguno de los transportes incluidos en los párrafos a), b) y c) del artículo anterior, en desplazamientos exclusivamente urbanos, deberán cumplir los requisitos establecidos en el Anexo II de la presente Ordenanza.

3. Para la realización de los transportes urbanos escolares y de menores incluidos en al apartado a) del artículo anterior será necesario contar con una autorización específica de transporte público urbano regular de uso especial de escolares por carretera (denominada Autorización Municipal de Transporte Escolar) otorgada por la Administración municipal.

Artículo 111. *Autorización Municipal de Transporte Escolar.*

1. De acuerdo con la normativa vigente, para el otorgamiento de la preceptiva Autorización Municipal de Transporte Escolar se exigirá, en todo caso, que el transportista solicitante acredite el cumplimiento de los requisitos exigidos en los artículos 3, 4, 6 y 12 del *Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores* (relativos a la antigüedad, las características técnicas y la inspección técnica de los vehículos que realizan el transporte, y a la cobertura de forma ilimitada de la responsabilidad civil de la empresa que realiza el transporte por los daños que puedan sufrir los ocupantes de los vehículos, respectivamente), junto a los demás que resulten exigibles por razones de ordenación del transporte, con especial atención a todos aquellos destinados a garantizar un mayor nivel de seguridad en el transporte.

2. La solicitud, otorgamiento, modificación, utilización y extinción de la Autorización Municipal de Transporte Escolar se ajustará al procedimiento incluido en el Anexo II de la presente Ordenanza. A estos efectos, se deberán abonar las tasas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en las respectivas Ordenanzas fiscales.

CAPÍTULO 3

Otros transportes públicos urbanos de uso especial por carretera

Artículo 112. *Otros transportes públicos urbanos regulares de uso especial por carretera.*

1. Para la realización de transportes públicos urbanos regulares de uso especial por carretera distintos a los incluidos en el apartado a) del artículo 109 de la presente Ordenanza, será necesario contar con una autorización específica de transporte público regular de uso especial de colectivos por carretera (denominada Autorización Municipal de Transporte de Colectivos) otorgada por la Administración municipal.

2. La solicitud, otorgamiento, modificación, utilización y extinción de la Autorización Municipal de Transporte de Colectivos se ajustarán a lo establecido en el Anexo II de la presente Ordenanza. A estos efectos, se deberán abonar las tasas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en las respectivas Ordenanzas fiscales.

BOCM-20181215-2

TÍTULO VI

Movilidad generada en el municipio por planes urbanísticos, equipamientos y actividades

CAPÍTULO 1

Evaluación y planificación de la movilidad generada en el municipio por planes urbanísticos, equipamientos y actividades

Artículo 113. *Evaluación de la movilidad generada en el municipio por planes urbanísticos, equipamientos y actividades, y Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio.*

1. La evaluación de la movilidad urbana generada en el municipio por planes urbanísticos, equipamientos y actividades consiste en:

a) La evaluación del incremento potencial de desplazamientos en el municipio provocado por el desarrollo de una nueva planificación urbanística, de los equipamientos o de las actividades y la capacidad de absorción de los servicios viarios y de todos los sistemas de transporte, abarcando los sistemas de transporte de menor impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie.

b) La valoración de la viabilidad de las diferentes medidas propuestas en los planes urbanísticos, los proyectos de obra de los equipamientos y los proyectos de actividad correspondientes para gestionar de forma sostenible la nueva movilidad generada en el municipio y, especialmente, las fórmulas de participación del promotor para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.

2. El instrumento para la evaluación de la movilidad generada en el municipio por planes urbanísticos, equipamientos y actividades es el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio.

3. El objetivo del Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio es definir las medidas y las actuaciones necesarias para asegurar que la nueva movilidad generada en el ámbito de estudio siga unas pautas caracterizadas por la preponderancia de los medios de transporte más sostenibles, y así cumplir con el cambio de modelo de movilidad promovido por el *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Rivas Vaciamadrid.*

Artículo 114. *Planes urbanísticos, proyectos de obra de equipamientos y proyectos de actividad que deben contener obligatoriamente un Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio.*

Es obligatorio incluir, como documento independiente, un Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio en los siguientes planes urbanísticos y proyectos de actividad:

a) Los planes de ordenación territorial y urbanística siguientes:

a.1) Planes urbanísticos de carácter general: PGOU y Planes Sectoriales, y sus revisiones o modificaciones que comporten nueva clasificación de suelo urbano o urbanizable.

a.2) Planes urbanísticos de desarrollo: Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle y Catálogos de Bienes y Espacios Protegidos, y sus revisiones o modificaciones, que tengan por objetivo la implantación de nuevos usos o actividades.

b) Los proyectos de urbanización.

c) Los proyectos de obra de todos los equipamientos de titularidad pública.

BOCM-20181215-2

d) Los proyectos de implantación, modificación o ampliación de las actividades siguientes:

d.1) Centros comerciales, industriales o empresariales.

d.2) Establecimientos comerciales con superficie útil superior a 5.000 m^2.

d.3) Oficinas con un techo de más de 10.000 m^2.

d.4) Instalaciones deportivas, lúdicas, culturales, con un aforo superior a 1.000 personas.

d.5) Clínicas, centros hospitalarios y similares con una capacidad superior a 50 camas.

d.6) Centros educativos con una capacidad superior a 400 alumnos.

d.7) Edificios, centros de trabajo y complejos donde trabajen más de 200 personas.

d.8) Otras implantaciones que puedan generar de forma recurrente un número de viajes al día superior a 5.000.

En el caso de que alguna actividad incluida en cualquiera de los epígrafes del apartado d) esté exenta de presentar proyecto de actividad, el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio se incluirá en el proyecto de obra correspondiente.

Artículo 115**.** *Directrices para la evaluación de la movilidad generada en el municipio por planes y proyectos urbanísticos, equipamientos y actividades, y para la elaboración del correspondiente Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio.*

La evaluación de la movilidad generada en el municipio por planes y proyectos urbanísticos, equipamientos y actividades, y la elaboración del correspondiente Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio deberán realizarse de acuerdo con las directrices descritas en el Anexo IV de la presente Ordenanza.

Artículo 116. *Financiación de la movilidad generada en el municipio por un plan o proyecto urbanístico o una actividad.*

En relación con la financiación de la movilidad generada en el municipio por los planes y proyectos urbanísticos, los equipamientos y las actividades, el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por un plan o proyecto urbanístico, un equipamiento o una actividad incluido en los apartados a), b), c) o d) del artículo 114 de la presente Ordenanza debe incorporar:

a) Una propuesta de financiación de los diferentes costes generados por el incremento de movilidad en el municipio debido a la nueva actuación y establecer la obligación de las personas titulares, en los términos fijados por la legislación vigente, de costear y, si procede, ejecutar la urbanización, así como las infraestructuras de conexión con las principales redes peatonales, ciclistas, de circulación de vehículos y de transporte público o el refuerzo de éstas, cuando sea necesario como consecuencia de la magnitud de la actuación.

b) La obligación de las personas titulares de participar en los costes de implantación del incremento de los servicios de transporte público en el municipio y de alquiler de vehículos de uso público existentes, mediante la actualización a 10 años del déficit de explotación y mantenimiento de dichos servicios en proporción al incremento o prolongación de las líneas o vehículos existentes, con los parámetros de cálculo indicados en el Anexo IV de esta Ordenanza. El Ayuntamiento y las administraciones públicas velarán para que esta financiación se destine a las administraciones competentes en materia de transporte y movilidad según el ámbito territorial.

c) La obligación de las personas titulares de asumir, en los términos fijados por la legislación vigente, el coste de la urbanización de la prolongación de la red viaria, la red de itinerarios y sendas peatonales, la red de itinerarios de transporte público colectivo, y la red de vías ciclistas desde donde estén urbanizadas hasta la nueva actuación. Como mínimo se debe garantizar la continuidad de todas las redes hasta los accesos a los sistemas de transporte de infraestructura fija y hasta el centro del núcleo urbano.

BOCM-20181215-2

d) La previsión de que, en el supuesto de que para satisfacer el requerimiento de distancia máxima al acceso de una infraestructura fija de transporte público colectivo sea necesaria la construcción de una nueva estación, el coste de la obra civil y del arreglo de los accesos con la accesibilidad para personas con movilidad reducida correrá a cargo de las personas titulares del plan urbanístico o la actividad, en los términos previstos por la legislación vigente.

Artículo 117. *Tramitación de los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio.*

1. El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por un plan urbanístico incluido en el apartado a) del artículo 114 de la presente Ordenanza debe incorporarse al plan correspondiente, y ser tramitado y sometido a información pública conjuntamente con este.

Cuando proceda, simultáneamente al trámite de información pública, el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio deberá someterse a informe de la autoridad territorial de la movilidad correspondiente.

2. El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por un proyecto de urbanización debe tramitarse conjuntamente con el proyecto correspondiente, de acuerdo con el procedimiento que en cada caso corresponda.

El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio deberá someterse al trámite de información pública y, posteriormente, a informe de los servicios técnicos de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad.

3. El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por un equipamiento de titularidad pública debe tramitarse conjuntamente con el proyecto de obra correspondiente, de acuerdo con el procedimiento que en cada caso corresponda.

El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio deberá someterse al trámite de información pública y, posteriormente, a informe de los servicios técnicos de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad.

4. El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por una actividad incluida en el apartado d) del artículo 114 de la presente Ordenanza debe tramitarse conjuntamente con el proyecto de actividad (o en el caso de que la actividad esté exenta de presentar proyecto de actividad, con el proyecto de obra correspondiente), de acuerdo con el procedimiento que en cada caso corresponda.

El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio deberá someterse al trámite de información pública y, posteriormente, a informe de los servicios técnicos de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad.

5. Si el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por un proyecto de urbanización, un equipamiento o una actividad ya se ha incorporado en la elaboración del plan urbanístico correspondiente, será suficiente la certificación emitida por la administración competente para la aprobación del mencionado plan en la que se haga constar que la movilidad generada en el municipio por la urbanización, el equipamiento o la actividad correspondiente ya ha sido objeto de estudio durante la tramitación del plan.

CAPÍTULO 2

Planificación de la movilidad al trabajo

Artículo 118. *Planes de movilidad sostenible a empresas y a polígonos industriales y empresariales.*

1. El Ayuntamiento fomentará el desarrollo de planes de movilidad sostenible a centros de trabajo en aquellos centros de titularidad pública o privada cuyas características de dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación así lo requieran, así como planes mancomunados cuando varias empresas compartan un mismo centro o edificio o bien desarrollen su actividad en un

BOCM-20181215-2

mismo polígono industrial o empresarial, o recinto asimilable. Todos estos planes se enmarcarán dentro del diálogo social establecido.

2. Las empresas cuyo o cuyos centros de trabajo en el municipio de Rivas Vaciamadrid superen los 50 trabajadores están obligadas a elaborar e implantar su propio Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo, para lo que contarán con el apoyo del Ayuntamiento.

Se deberá garantizar que en el proceso de elaboración e implantación del Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo participan los representantes de los trabajadores.

El plazo máximo para la elaboración de los Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo será de 3 años, a contar desde el momento en el que se superen los 50 trabajadores. Las empresas que superen en la actualidad los 50 trabajadores dispondrán de un plazo de 3 años desde la entrada en vigor de la presente Ordenanza para elaborar sus Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo.

Los Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo deberán ser revisados cada 10 años.

TÍTULO VII

Obras e intervenciones que afectan a la movilidad, el tráfico y la circulación

Artículo 119. *Obligaciones de quien realiza obras e intervenciones en la vía pública o que la afecten.*

1. Las obras e intervenciones que se realicen en el municipio de Rivas Vaciamadrid, sin perjuicio de las licencias o autorizaciones que en cada caso sean procedentes y de las demás obligaciones que deban cumplirse, deberán tener en cuenta la afección a la movilidad y el tráfico, y garantizar el cumplimiento de lo establecido en la normativa vigente en materia de seguridad, accesibilidad y no discriminación y, en particular, de lo establecido en este título.

2. Serán responsables solidarios del cumplimiento de lo establecido en este título en relación con las obras: la persona física o jurídica titular de la licencia de obra, el constructor o contratista, el promotor y la propiedad de la obra.

Será responsable del cumplimiento de lo establecido en este título en relación con las intervenciones: la persona física o jurídica titular o responsable de la intervención.

En el caso de que las obras o intervenciones a las que se refiere este título se ubiquen en vías y terrenos privados que sean de uso común o que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, los titulares de dichos terrenos privados deberán tomar las medidas oportunas para garantizar que se cumple lo establecido en este título.

3. Se deberán cumplir las medidas mínimas de protección y señalización a adoptar determinadas en los pliegos de condiciones técnicas y licencias o autorizaciones municipales, así como las que, en su caso, pueda establecer la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial, en función de las distintas circunstancias sobrevenidas durante la ejecución de las mismas, siendo obligatorio en todo caso la delimitación total de la zona de obra, no dejando ningún tipo de hueco de acceso en cualquier actuación, así como la colocación de señales con fondo amarillo “P-18”, “R-301” de velocidad máxima a 20 km/h y “P-17” en el caso en que se estreche la zona de calzada. Esta señalización deberá ser homologada, de diámetro de 60 centímetros las circulares y lado de 70 centímetros las triangulares, con la máxima reflectancia.

4. Los tajos, zanjas, andamios, silos, grúas, montacargas y elementos de cualquier otro tipo, que limiten la accesibilidad de todo espacio libre de uso público o común deberán señalizarse y protegerse de manera que se garantice la seguridad del tráfico de personas y vehículos. En cualquier caso, se deberá respetar las condiciones que para estas instalaciones determina la normativa vigente en materia de seguridad y accesibilidad, así como tener concedida la preceptiva autorización municipal para esta ocupación.

BOCM-20181215-2

5. Será obligación de los responsables de la obra o actuación y a su costa, las siguientes actuaciones:

a) La comunicación previa a la Policía Local del inicio de las obras que afecten al tráfico de vehículos y/o peatones, con al menos 48 horas de antelación.

b) El mantenimiento y correcto funcionamiento de los cerramientos y señalización necesaria en cada obra o actuación.

c) La reposición de las señales y otros elementos urbanos anteriormente existentes, una vez finalizada la obra o intervención.

d) La restitución de las condiciones de la vía a su estado original, a no ser que la obra o intervención se haya realizado para modificación de la misma.

6. La realización de una obra o intervención que necesite la interrupción de la circulación de vehículos y/o personas, requerirá la autorización de la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial, previa comunicación a la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad.

Para ello, el responsable deberá presentar la solicitud de autorización en el registro del Ayuntamiento con al menos 7 días de antelación a la fecha en la que se desea entre en vigor la autorización.

7. Cuando la realización de una obra o intervención vaya a afectar a una parte de la calzada apta para estacionar, y sin perjuicio de de las licencias o autorizaciones que en cada caso sean procedentes y de las demás obligaciones que deban cumplirse, la obra o intervención deberá señalizarse con más 48 horas de antelación, salvo que por razones de urgencia se reduzca dicho plazo, comunicando la colocación de la citada señalización a la Policía Local, la cual revisará su correcta instalación, tomando las matrículas de los vehículos que se encontraban estacionados con anterioridad a la colocación de las mismas.

Cuando por razones de urgencia debidamente justificada hayan de realizarse obras o reparaciones y no sea posible señalizar la obra con 48 horas de antelación, y en los supuestos de aquellos vehículos que se encontraran debidamente estacionados en el lugar con anterioridad a la colocación de la señalización de las obras y no se haya podido contactar con sus propietarios, se procederá a moverlos al lugar de la vía más próxima y solamente en caso excepcional se trasladará al depósito municipal de vehículos, sin que se pueda percibir cantidad alguna por las tasas devengadas.

8. En la realización de obras de construcción, demolición o reforma en parcelas o ubicaciones de titularidad privada o particular, se deberá disponer de un espacio en el interior de la misma destinado al estacionamiento para carga y descarga, así como para acopio de materiales o instalación de otros elementos, siempre que exista espacio suficiente para dicho cometido. Si no existiese, se podrá solicitar la reservar del espacio necesario en la vía pública anexa a la obra, a la Concejalía competente en el ámbito de la Ordenación y Señalización del Tráfico, previo pago de las correspondientes tasas, al no estar amparado este anexo en la licencia de obra correspondiente.

9. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en el presente artículo se considerará como infracción grave.

Artículo 120. *Mudanzas y reservas de espacio análogas en la vía pública.*

1. La realización de mudanzas y reservas de espacio análogas en la vía pública que afecten a la circulación de personas y/o vehículos, y sin perjuicio de de las licencias o autorizaciones que sean procedentes y de las demás obligaciones que deban cumplirse, solicitará la correspondiente autorización de reserva de espacio a la Concejalía competente en el ámbito del Tráfico, la Circulación y la Seguridad Vial, previo pago de las correspondientes tasas, debiendo comunicar este hecho a la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, cuando se vea afectada alguna de sus competencias.

Para ello, el responsable deberá presentar la solicitud de autorización en el registro del Ayuntamiento con al menos 7 días de antelación a la fecha en la que se desea entre en vigor la autorización, previo pago de las correspondientes tasas.

BOCM-20181215-2

2. Las actuaciones descritas en el apartado anterior, deberán señalizarse con más de 48 horas de antelación, comunicando la colocación de la citada señalización a la Policía Local, la cual revisará su correcta instalación, tomando las matrículas de los vehículos que se encontraban estacionados con anterioridad a la colocación de las mismas.

Se deberán observar en todo caso las normas de seguridad y accesibilidad.

3. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en el presente artículo se considerará como infracción grave.

Artículo 121. *Pruebas deportivas, actos culturales, fiestas populares y análogas.*

1. La realización de pruebas deportivas, actos culturales, fiestas populares y análogas que afecten a la movilidad, el tráfico y la circulación de personas y/o vehículos, y sin perjuicio de las licencias o autorizaciones que sean procedentes y de las demás obligaciones que deban cumplirse, requerirá comunicación previa a la Policía Local y a la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, con al menos 15 días de antelación a la fecha de realización de los actos. Se deberán observar en todo caso las normas de seguridad y accesibilidad.

A la vista de la comunicación previa, la Policía Local y los servicios técnicos de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad podrán requerir la adopción de medidas correctoras por parte de los responsables de los actos. Por incumplimiento de las medidas correctoras requeridas o por hechos acontecidos con posterioridad a la presentación de la comunicación previa que pusieran en peligro la seguridad de las personas o de los bienes, la Policía Local podrá suspender la celebración del acto.

2. Para la realización de este tipo de actos, la entidad organizadora dispondrá de los medios materiales y humanos necesarios para garantizar la seguridad del tráfico, de las personas y de los bienes.

3. La entidad organizadora de los actos será la responsable de garantizar el mantenimiento de las medidas previstas y/o requeridas hasta la finalización de los actos. En caso contrario, la Policía Local podrá suspender los mismos.

4. Al término de la realización de todos los actos, las vías y espacios deberán quedar libres y expeditos, y se deberá retirar de inmediato cualquier instalación o plataforma colocada como consecuencia de los actos celebrados, debiendo responder los responsables de los actos de los desperfectos ocasionados en el pavimento de las calzadas y aceras, y en cualquier elemento urbano.

5. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en el presente artículo se considerará como infracción grave.

Artículo 122. *Actividades audiovisuales.*

1. La realización de actividades audiovisuales de rodaje o grabación de películas de cine, programas de televisión, documentales, anuncios publicitarios, vídeos, reportajes fotográficos o cualquier otro producto audiovisual que afecten a la movilidad, el tráfico y la circulación de personas y/o vehículos, y sin perjuicio de de las licencias o autorizaciones que sean procedentes para la realización de la actividad, deberá solicitar la correspondiente autorización a la Policía Local de reserva de espacio en vía pública, previo pago de las correspondientes tasas, debiendo comunicar a la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, cuando se vea afectada alguna de sus competencias.

Para ello, el responsable deberá presentar la solicitud de autorización en el registro del Ayuntamiento con al menos 7 días de antelación a la fecha en la que se desea entre en vigor la autorización, previo pago de las correspondientes tasas.

No precisarán de autorización arriba descrita todas aquellas actividades de filmación y fotografía que, utilizando cámaras de grabación portátiles, de mano o sobre el hombro, no implican las afecciones antes señaladas para el uso común.

2. En su caso, se seguirán las indicaciones señaladas por la Policía Local o por la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, relativas a las condiciones en que habrá de realizarse la actividad en cuanto a duración, horario, elementos a utilizar, vehículos y estacionamiento.

BOCM-20181215-2

3. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en el presente artículo se considerará como infracción grave.

Artículo 123. *Obstáculos a la circulación.*

1. Se prohíbe la colocación en las vías y espacios públicos de cualquier obstáculo u objeto que pueda dificultar la circulación de personas y/o vehículos.

2. Si fuera imprescindible la instalación de algún impedimento en las vías o espacios públicos, sin perjuicio de las licencias o autorizaciones que en cada caso sean procedentes y de las demás obligaciones que deban cumplirse, dicha instalación genera la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar la circulación de personas y/o vehículos.

3. Con carácter general, todo obstáculo o elemento que dificulte o suponga un riesgo para la circulación de personas y/o vehículos deberá estar debidamente protegido y señalizado, teniendo que tener en horario nocturno señales luminosas de balizamiento, para garantizar la seguridad de personas y vehículos.

4. Los servicios municipales podrán proceder a la retirada de obstáculos en las vías o espacios públicos, sin perjuicio de imputar a los responsables el cargo del coste del servicio y las sanciones que correspondan, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Se hayan extinguido las circunstancias que motivaron la instalación del obstáculo u objeto, sin que el responsable lo haya retirado.

b) La instalación del obstáculo u objeto incumpla lo establecido en la normativa vigente en materia de seguridad, accesibilidad y no discriminación.

c) El obstáculo u objeto suponga un peligro para la seguridad del tráfico, de las personas o de los bienes.

5. Procederá asimismo el movimiento o la retirada de los obstáculos, cuando lo requiera la realización de obras urgentes, la celebración de espectáculos, el paso de comitivas debidamente autorizadas y otros supuestos análogos que justifiquen tal medida.

6. El incumplimiento de alguno de los preceptos descritos en el presente artículo se considerará como infracción grave.

Artículo 124. *Obligaciones adicionales de las obras e intervenciones que se realicen en el entorno de itinerarios peatonales y/o vías ciclistas.*

1. Las obras e intervenciones que se realicen en el entorno de itinerarios peatonales y/o vías ciclistas deberán garantizar el cumplimiento de las condiciones generales de seguridad y accesibilidad de las personas y/o ciclistas en los itinerarios peatonales y/o vías ciclistas, respectivamente, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente en materia de seguridad, accesibilidad y no discriminación.

2. Las zonas de obra o de intervención quedarán rigurosamente delimitadas por una valla de protección compuesta de elementos estables, rígidos, sin cantos vivos y fácilmente detectables. Dispondrán de una señalización luminosa de advertencia de destellos anaranjados o rojizos al inicio y final del vallado y cada 50 metros o fracción.

Se garantizará la iluminación en todo el recorrido del itinerario peatonal y/o vía ciclista en la zona de obra o de intervención, y adyacentes.

3. Los elementos de acceso y cierre de la obra o intervención, como puertas y portones destinados a entrada y salida de personas, materiales y vehículos no invadirán el itinerario peatonal y/o la vía ciclista. Se evitarán elementos que sobresalgan de las estructuras; en caso de su existencia, se protegerán con materiales seguros y de color contrastado, desde el suelo hasta una altura de 2,20 metros.

4. Cuando un itinerario peatonal y/o una vía ciclista discurra por debajo de un andamio, deberá ser señalizado mediante balizas lumínicas.

BOCM-20181215-2

5. Los andamios o vallas de protección que discurran junto a un itinerario peatonal dispondrán de una guía o elemento horizontal inferior que pueda ser detectada por las personas con discapacidad visual y un pasamano continuo instalado a 0,90 metros de altura.

6. Excepcionalmente, el Ayuntamiento podrá autorizar la invasión parcial provisional del ámbito libre de paso de los itinerarios peatonales y/o las vías ciclistas en las vías y espacios públicos, previa solicitud del titular de la obra o intervención que requiera la instalación y previa justificación técnica de que la instalación se ajusta a los criterios de mínima afección al tránsito peatonal y/o ciclista y mínima ocupación temporal y espacial.

Los itinerarios peatonales invadidos en las zonas de obra o de intervención que se realicen en vías y espacios públicos o los ocupen provisionalmente, se señalizarán mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador, siguiendo los parámetros establecidos en la normativa vigente.

En todo caso, una vez finalizado el plazo máximo de la invasión parcial provisional en vías y espacios públicos, el ámbito de paso del itinerario peatonal y/o la vía ciclista debe quedar libre un plazo máximo de veinticuatro horas. Transcurrido este plazo, los servicios municipales procederán a la retirada de los elementos que invaden el ámbito libre de paso del itinerario peatonal y/o la vía ciclista y a su traslado a las instalaciones municipales correspondientes, sin perjuicio de imputar a los titulares de los elementos el cargo del coste del servicio y las sanciones que correspondan. Pasados los plazos y trámites correspondientes, de acuerdo con la legislación vigente, los elementos pasarán a ser de propiedad municipal, sin que los titulares afectados puedan reclamar su pérdida.

7. Cuando las características, condiciones o dimensiones del andamio o valla de protección de la obra o intervención no permitan mantener el itinerario peatonal y/o la vía ciclista habitual, se instalará un itinerario peatonal accesible y/o ciclista alternativo (respectivamente), debidamente señalizado, que deberá garantizar la continuidad en los encuentros entre éste y el itinerario peatonal y/o ciclista habitual, no aceptándose en ningún caso la existencia de resaltes.

Los cambios de nivel en los itinerarios peatonales accesibles alternativos serán salvados por planos inclinados o rampas con una pendiente máxima del 10 por ciento, cumpliendo en todo caso con lo establecido en la normativa vigente sobre rampas.

Artículo 125. *Obligaciones adicionales de las obras e intervenciones que afecten a los puntos de préstamo del servicio de alquiler de bicicletas de uso público "Bicinrivas".*

1. Las obras e intervenciones que se realicen en el entorno de los puntos de préstamo o de otros elementos del servicio de alquiler de bicicletas de uso público "Bicinrivas" deberán garantizar el cumplimiento de las condiciones generales de seguridad y accesibilidad de las personas y/o ciclistas a dichos puntos o elementos, para la normal prestación o utilización del servicio.

2. Si fuera imprescindible la instalación de algún impedimento o la retirada de algún elemento que no permita la normal prestación o utilización del servicio, sin perjuicio de las licencias o autorizaciones que en cada caso sean procedentes y de las demás obligaciones que deban cumplirse, la realización de la obra o intervención requerirá autorización de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad.

Para ello, el responsable deberá presentar la solicitud de autorización en el registro del Ayuntamiento con al menos un mes de antelación a la fecha en la que se desea entre en vigor la autorización.

3. El responsable de la obra o intervención objeto de la autorización a la que se refiere el apartado anterior, tiene la obligación de adoptar las medidas necesarias indicadas en la autorización para garantizar la adecuada prestación y utilización del servicio, incluida la ejecución y/o financiación de la modificación temporal o definitiva de un punto de préstamo u otro elemento de "Bicinrivas" o su traslado provisional o definitivo hasta el lugar más próximo en el que pueda ubicarse para la normal prestación y utilización del servicio.

BOCM-20181215-2

Artículo 126. *Obligaciones adicionales de las obras e intervenciones que afecten al transporte público.*

1. Las obras e intervenciones que se realicen en el entorno de paradas o itinerarios del transporte público deberán garantizar el cumplimiento de las condiciones generales de seguridad y accesibilidad de las personas y/o vehículos, para la normal prestación y utilización del servicio.

2. Si fuera imprescindible la instalación de algún impedimento o la retirada de algún elemento que no permita la normal prestación o utilización del servicio, sin perjuicio de las licencias o autorizaciones que en cada caso sean procedentes y de las demás obligaciones que deban cumplirse, la realización de la obra o intervención requerirá la autorización de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad.

Para ello, el responsable deberá presentar la solicitud de autorización en el registro del Ayuntamiento con al menos un mes de antelación a la fecha en la que se desea entre en vigor la autorización.

3. El responsable de la obra o intervención objeto de la autorización a la que se refiere el apartado anterior, tiene la obligación de adoptar las medidas necesarias indicadas en la autorización para garantizar la adecuada prestación y utilización del servicio, incluida la ejecución y/o financiación de la modificación temporal o definitiva de las paradas o itinerarios afectados.

Artículo 127. *Reparación de averías urgentes y otras actuaciones sobrevenidas de interés general.*

1. A los efectos de esta Ordenanza, se considera reparación de averías urgentes a las intervenciones sobre averías o de cualquier otro tipo que de no ser reparadas de forma inmediata pueden producir lesiones a las personas y/o daños sobre los bienes.

No tendrán la consideración de reparación de averías urgentes aquellas intervenciones que pueden calificarse de mantenimiento, reposición o reparación ordinaria, no estén produciendo daños en la integridad de personas o bienes, o puedan ser previstas o programadas con antelación suficiente.

2.- Excepcionalmente, cualquier obra o intervención sujeta a comunicación previa o autorización de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad y/o de la Policía Local, en aplicación de lo establecido en este título, que esté motivada por la reparación de averías urgentes, tal como se han definido en el apartado anterior, o las actuaciones que pudieran sobrevenir y sean de interés general, serán ejecutadas previa comunicación a la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad y/o la Policía Local, según corresponda, quienes ordenarán la adopción de las medidas correctoras, de protección o señalización pertinentes.

TÍTULO VIII

Régimen sancionador

Artículo 128. *Procedimiento sancionador.*

1. La competencia para incoar y resolver el oportuno procedimiento sancionador con motivo de las infracciones contenidas en esta Ordenanza, corresponde el Alcalde y, en su caso, al Concejal Delegado por razón de la materia.

2. El procedimiento sancionador se iniciará de oficio por la propia Administración Municipal en el ejercicio de sus funciones, o a instancia de parte mediante la correspondiente denuncia.

Toda persona física o jurídica podrá denunciar ante el Ayuntamiento cualquier infracción de la presente Ordenanza. De resultar temerariamente injustificada la denuncia, será de cargo del denunciante los gastos que origine la comprobación.

3. El Ayuntamiento podrá recordar los deberes y obligaciones establecidas en la presente Ordenanza, mediante Bandos del Alcalde u otros medios.

4. El Ayuntamiento podrá disponer la práctica de requerimiento con carácter general para el cumplimiento de lo preceptuado en la presente Ordenanza, dando los plazos perentorios que se estimen oportunos, mediante Bandos del Alcalde u otros medios.

BOCM-20181215-2

Artículo 129. *Infracciones administrativas y su clasificación.*

Tendrán la consideración de infracciones administrativas las acciones u omisiones que contravengan lo dispuesto en la presente Ordenanza, así como aquellas otras que estén tipificadas en la legislación estatal o autonómica, reguladora de las materias que se incluyen, sin perjuicio de que los preceptos de esta Ordenanza puedan contribuir a una identificación más precisa de las infracciones.

Artículo 130. *Cuadro general de infracciones.*

Las infracciones administrativas se clasifican en leves, graves y muy graves.

1. Infracciones leves: Son infracciones leves el incumplimiento de cualquier prohibición establecida en los Títulos I al VII de la presente Ordenanza o la omisión de los actos a que obliga, siempre que tales conductas no se califiquen expresamente como infracciones graves o muy graves.

Entre otras, son infracciones leves las expuestas a continuación, así como las descritas como tales en el Anexo VII de la presente Ordenanza:

a) Las recogidas como leves en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, sus posteriores modificaciones y reglamentos de desarrollo.

b) No respetar la prioridad de paso de unos usuarios con respecto a otros, en zonas peatonales, en Zonas 30, en calles residenciales o de plataforma única, siempre que no exista riesgo para las personas.

c) Transitar un peatón por una vía ciclista.

d) Estacionar un vehículo con Masa Máxima Autorizada superior a 3.500 kilogramos, un vehículo con una anchura superior a 2,20 metros en su parte más ancha sin contar los espejos, un vehículo con remolque o semirremolque, o maquinaria agrícola o industrial, fuera de los lugares habilitados al efecto.

e) Los preceptos descritos en los puntos a), c), d), f), g), h), i), k) y q) del Art. 67 de la presente Ordenanza.

f) Estacionar un remolque o semirremolque con T.A.R.A. superior a 2.500 Kg., separado de su vehículo tractor.

g) Estacionar un remolque o semirremolque separado de su vehículo tractor con T.A.R.A. inferior a 2.500 Kg. fuera de los lugares habilitados al efecto.

h) No tener colocada o instalada de forma fija y permanente la placa de vado numerada y facilitada por el Ayuntamiento.

i) Tener colocada la placa de vado en un lugar que pueda dar lugar a confusión sobre el acceso al que autoriza la citada placa.

j) Estacionar delante de un vado correctamente señalizado, o en parte de este.

k) Incumplir en debida forma o tiempo los requerimientos municipales que, en su caso, se efectúen por esta Administración para el cumplimiento de lo preceptuado en esta Ordenanza.

2. Infracciones graves: Entre otras, son infracciones graves las expuestas a continuación, así como las descritas como tales en el Anexo VII de la presente Ordenanza:

a) Las recogidas como graves en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, sus posteriores modificaciones y reglamentos de desarrollo.

b) Obstruir las labores de inspección así como no suministrar la información requerida en debida forma o tiempo.

c) Ocultar, deteriorar, modificar o eliminar cualquiera de los elementos, señales o infraestructuras de los itinerarios o zonas de circulación de peatones y/o vehículos, ya sea por acción u omisión.

BOCM-20181215-2

d) Colocar o abandonar en las zonas o itinerarios peatonales o vehiculares cualquier elemento o instalación que impida o dificulte a los usuarios el tránsito normal, o que puedan distraer su atención o inducir a error durante la circulación o el estacionamiento.

e) Ubicar, ejecutar o mantener los elementos de las parcelas, edificaciones, infraestructuras o instalaciones impidiendo o dificultando el tránsito seguro de las personas o de los vehículos por sus correspondientes zonas o itinerarios peatonales y vehiculares.

f) Realizar cualquier otra acción que impida o dificulte el tránsito seguro de las personas o de los vehículos por sus correspondientes zonas o itinerarios peatonales y vehiculares.

g) No respetar la prioridad de paso de unos usuarios con respecto a otros, en zonas peatonales, en calles residenciales o de plataforma única o en zonas 30, con riesgo para las personas.

h) Transitar o circular quienes utilicen aparatos de movilidad personal e ingenios mecánicos, los patinadores, o los ciclistas, por zonas peatonales, por calles residenciales o de plataforma única, o por zonas 30 a velocidad superior al paso del peatón, zigzagueando o realizando maniobras bruscas, negligentes o temerarias, con riesgo para las personas o demás usuarios.

i) Instalar, modificar, deteriorar, trasladar o retirar señales o elementos de regulación, sin la preceptiva Autorización Municipal.

j) Colocar o instalar un elemento o instalación que impida o dificulte la normal visibilidad de señales o elementos de regulación.

k) Circular por una vía ciclista, un ciclomotor o un vehículo a motor.

l) Parar o estacionar el vehículo descrito en una vía ciclista o en un paso para ciclistas.

m) Circular sin portar autorización de tránsito, el vehículo que por sus dimensiones o peso se encuentra obligado a ello. (Vehículos con MMA superior a 16.000 kilogramos, o con unas dimensiones superiores a los 4 metros de altura, a 16,50 metros de longitud, o a 2,60 metros de anchura).

n) Circular ganado, caballerías o vehículos de tracción animal por el interior del casco urbano, careciendo de la correspondiente autorización municipal.

o) Los preceptos descritos en los puntos b), e), j), l), m), n), o) y p) del Art. 67 de la presente Ordenanza.

p) No señalizar o tomar las medidas de protección determinadas el responsable de una obra, intervención o actuación, que se realiza en vía pública, con el consiguiente riesgo para el resto de usuarios.

q) No comunicar a la Policía Local el inicio de las obras, intervenciones o actuaciones que afectan al tráfico de vehículos y/o de peatones con 48 horas de antelación del inicio de las mismas.

r) Realizar una mudanza en vía pública que afecte al tráfico de vehículos y/o peatones, careciendo de la correspondiente autorización municipal de reserva de espacio.

s) Realizar grabaciones, reportajes fotográficos o cualquier otro producto audiovisual en vía pública, que afecta al tráfico de vehículos y/o peatones, careciendo de la correspondiente Autorización Municipal dentro del casco urbano.

t) Colocar objeto u obstáculo que dificulta la circulación de vehículos o peatones en vía pública.

u) Colocar o instalar señal, cartel o aviso en un acceso de vado que prohíba o restrinja el estacionamiento, sin contar con la preceptiva autorización municipal.

v) Estacionar delante o en parte de un vado correctamente señalizado, impidiendo o dificultando la salida o entrada al mismo.

w) Estacionar delante o en parte de un vado o acceso, dificultando o impidiendo la salida o entrada a otro vado correctamente señalizado.

BOCM-20181215-2

x) Pintar un bordillo y/o línea longitudinal continua de color amarillo junto a bordillo frente a un vado o en la misma acera de este, careciendo de la autorización necesaria.

y) La reiteración de dos infracciones leves en el plazo de un año, contado a partir de la fecha de la comisión de la primera infracción.

z) Cualquier otro precepto descrito como grave en la presente Ordenanza.

aa) Las infracciones leves que por su trascendencia cuantitativa y/o relevancia merezcan la consideración de graves.

3. Infracciones muy graves: Entre otras, son infracciones muy graves las expuestas a continuación:

a) Las recogidas como muy graves en la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, sus posteriores modificaciones y reglamentos de desarrollo.

b) La reiteración de dos infracciones graves en el plazo de un año, contado a partir de la fecha de la comisión de la primera infracción.

c) Las infracciones graves que por su trascendencia cuantitativa y relevancia merezcan la consideración de muy graves.

Artículo 131. *Sujetos responsables.*

1. Las responsabilidades derivadas del incumplimiento de las obligaciones señaladas en esta Ordenanza serán exigibles a los sujetos responsables, no solo por los actos propios, sino también por los de aquellas personas de quienes deba responder.

2. Cuando el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente Ordenanza corresponda a varias personas conjuntamente, todas ellas responderán de forma solidaria de las infracciones que se cometan y de las sanciones que se impongan, pudiendo ser formuladas las denuncias contra cualquiera de las personas responsables, o quienes ostenten su representación.

Artículo 132. *Sanciones.*

1. Las infracciones a las disposiciones contenidas en el Título II de esta Ordenanza y en general aquellas relativas a la materia de ordenación del tráfico, circulación y seguridad vial, se sancionarán conforme a las siguientes cuantías:

a) Infracciones leves: con multa de hasta 100 euros.

b) Infracciones graves: con multa de 200 euros.

c) Infracciones muy graves: con multa de 500 euros.

2. Las infracciones a las disposiciones de esta Ordenanza que no estén comprendidas en el apartado anterior, serán sancionadas con las cuantías previstas en el artículo 141 de la *Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local,* a cuyo tenor:

a) Infracciones leves: con multa de hasta 750 euros.

b) Infracciones graves: con multa de hasta 1.500 euros

c) Infracciones muy graves: con multa de hasta 3.000 euros.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores de este artículo y sin perjuicio de exigir, cuando proceda, las responsabilidades de carácter penal, civil o de otro orden correspondientes, las infracciones a los preceptos de la presente Ordenanza serán sancionadas conforme al régimen sancionador aquí establecido, salvo previsión legal distinta, en cuyo caso será éste de aplicación preferente.

Artículo 133. *Criterios de graduación de las sanciones.*

Para determinar la cuantía de la sanción se atenderá a las circunstancias concurrentes en los hechos que la motivaron, tales como naturaleza de la infracción, perjuicio causado, reiteración, grado de intencionalidad, así como aquellas otras circunstancias del responsable que puedan considerarse por el órgano competente como atenuantes o agravantes.

BOCM-20181215-2

Artículo 134. *Medidas provisionales.*

1. En aplicación de la normativa vigente se podrán adoptar las medidas provisionales que se estimen oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, incluida la intervención cautelar y retirada de materiales.

2. Dichas medidas provisionales, que no tendrán carácter de sanción, serán las previstas en la normativa de aplicación y, en todo caso, deberán ser proporcionales al daño que se pretende evitar.

Artículo 135. *Prescripción de infracciones y sanciones.*

a) Prescripción de infracciones:

1) Las infracciones a las disposiciones contenidas en el Título II de esta Ordenanza y en general aquellas relativas a la materia de ordenación del tráfico, circulación y seguridad vial prescribirán a los 3 meses, si se tratan de infracciones leves; y a los 6 meses las infracciones calificadas como graves y muy graves.

2) Las infracciones al resto del contenido de esta Ordenanza prescribirán en los siguientes plazos: las infracciones leves prescribirán a los 6 meses, las graves a los 2 años y las calificadas como muy graves a los 3 años. Todo ello, sin perjuicio de aquellas infracciones que puedan tener previsto, en su caso, un régimen de prescripción distinto en su normativa específica, en cuyo caso este prevalecerá sobre el aquí establecido.

3) El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a contarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido.

b) Prescripción de sanciones:

1) Las sanciones pecuniarias impuestas por la comisión de alguna de las infracciones a que se hace referencia en el anterior apartado a.1) de este artículo prescribirán en el plazo de cuatro años y, el del resto de sanciones no pecuniarias, será de un año.

2) Las sanciones impuestas por la comisión de las infracciones contempladas en esta Ordenanza, que no sean en materia de ordenación del tráfico, circulación y seguridad vial, prescribirán por faltas muy graves a los tres años, las impuestas por faltas graves a los dos años y las impuestas por faltas leves al año.

3) En todo caso, el plazo de prescripción de las sanciones comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se impone la sanción.

4) Lo dispuesto en este precepto se entenderá sin perjuicio de aquellas infracciones y sanciones que tengan previsto en normativa específica un régimen de prescripción distinto, en cuyo caso este prevalecerá sobre el aquí establecido.

Artículo 136. *Obligación de reponer.*

Las responsabilidades derivadas de la comisión de infracciones por incumplimiento de lo dispuesto en esta Ordenanza serán compatibles con la exigencia al sujeto infractor de la reposición de la situación alterada por el mismo a su estado originario, así como con la indemnización por los daños y perjuicios causados.

Artículo 137. *Multas coercitivas y ejecución subsidiaria.*

1. De acuerdo con lo establecido en la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, si los sujetos infractores no procedieran al cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente Ordenanza, sin perjuicio de la sanción que se pudiera imponer, el órgano competente podrá acordar la imposición de multas coercitivas y/o proceder a la ejecución subsidiaria, una vez transcurridos los plazos establecidos en el requerimiento correspondiente.

2. La imposición de multas coercitivas podrá ser reiterada, separadas entre sí el tiempo suficiente para que se pueda cumplir lo ordenado.

BOCM-20181215-2

La cuantía de cada una de las multas en ningún caso podrá superar un tercio de la multa fijada por infracción cometida, sin que en ningún caso la suma de los importes del total de las multas coercitivas que se impongan por un mismo concepto pueda superar el límite máximo de 3.000 euros.

3. Asimismo, en estos casos y en el supuesto de que no se realicen las operaciones establecidas, el Ayuntamiento podrá proceder a la ejecución subsidiaria, por sí o a través de las personas que determine, por cuenta del sujeto infractor y a su costa. Esta ejecución subsidiaria se entenderá solo cuando se disponga de los medios necesarios para hacer frente a los trabajos ocasionados por la posible ejecución subsidiaria.

El importe de los gastos, daños y perjuicios correspondientes a la ejecución subsidiaria se exigirá conforme a lo dispuesto en la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*. Dicho importe podrá liquidarse de forma provisional y realizarse antes de la ejecución, a reserva de la liquidación definitiva.

Artículo 138. *Actuaciones del Ayuntamiento con imputación del coste a responsables del incumplimiento de lo preceptuado en esta Ordenanza.*

1. Cuando el incumplimiento de lo preceptuado en esta Ordenanza ocasione riesgo para la seguridad o accesibilidad de los usuarios en las vías o espacios públicos, sin perjuicio del procedimiento sancionador que pudiera tramitarse, el servicio municipal competente podrá ejecutar las tareas necesarias para restablecer las adecuadas condiciones de seguridad y accesibilidad, e imputar el coste correspondiente a dichas tareas al responsable del deterioro.

2. Cuando el incumplimiento de lo preceptuado en esta Ordenanza, origine una situación de riesgo grave para la seguridad o accesibilidad de los usuarios en vías y terrenos privados que sean de uso común o que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios, sin perjuicio del procedimiento sancionador que pudiera tramitarse, el servicio municipal competente podrá ejecutar las tareas de limpieza necesarias para eliminar dicho riesgo, e imputar el coste correspondiente a dichas tareas al responsable del incumplimiento.

Artículo 139. *Sustitución de las sanciones pecuniarias.*

Las sanciones pecuniarias podrán, en su caso, ser sustituidas atendiendo a la naturaleza de la infracción cometida, previa conformidad del infractor sancionado, por trabajos en beneficio de la comunidad de la misma índole que el daño o infracción cometido.

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Primera.

Queda derogada la *Ordenanza de Movilidad de Rivas-Vaciamadrid* publicada en el B.O.C.M. número 75, del Sábado 29 de Marzo de 2014, en su página 76 y posteriores.

Segunda.

Quedan derogadas aquellas disposiciones de las Ordenanzas municipales de Rivas Vaciamadrid que se opongan o contradigan los preceptos contenidos en la presente Ordenanza.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.

La presente Ordenanza entrará en vigor a partir del día siguiente a su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid.

Segunda.

La Alcaldía-Presidencia queda facultada para dictar cuantas órdenes o instrucciones resulten necesarias para la adecuada interpretación, desarrollo y aplicación de esta Ordenanza.

BOCM-20181215-2

Tercera.

En todo lo no previsto en la presente Ordenanza regirán las Ordenanzas municipales y demás normas aplicables.

ANEXO I

TERMINOLOGÍA

A los efectos de esta Ordenanza, se considerarán los siguientes términos:

Tráfico: Tránsito o desplazamiento de medios de transporte, personas u objetos de un lugar a otro por las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, o por los que sin tener tal aptitud sean de uso común, así como por vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Circulación: Movimiento del tráfico.

Movilidad: Conjunto de pautas de los desplazamientos de las personas y sus bienes, y sistemas en los que se realizan dichos desplazamientos. La movilidad integra los diferentes modos, medios y sistemas de transporte, así como los itinerarios de las personas y los vehículos, y considera las necesidades de las personas.

Movilidad sostenible: Movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonables y que minimiza los efectos negativos sobre el entorno y la calidad de vida de las personas.

Peatón: Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere esta Ordenanza. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o una silla de ruedas o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas, y las personas que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

Patinador: Persona que se traslada en patines, monopatines, patinetes o aparatos similares, o que utiliza otros aparatos de movilidad personal e ingenios mecánicos.

Vehículo: Aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere esta Ordenanza.

Conductor: Persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo (excepto quien tiene la consideración de peatón), o a cuyo cargo está un animal o animales. En vehículos que circulen en función de aprendizaje de la conducción, será el conductor la persona que esté a cargo de los mandos adicionales.

Titular de vehículo: Persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el registro oficial correspondiente.

Ciclo: Vehículo de dos ruedas por lo menos, accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas.

Bicicleta: Ciclo de dos ruedas.

Triciclo: Ciclo de tres ruedas.

Ciclomotor: Vehículo que cumple alguna de las siguientes tres condiciones:

a) Vehículo de dos ruedas, provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 cm^3, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.

BOCM-20181215-2

b) Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm^3, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.

c) Vehículo de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kilogramos, excluida la masa de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada igual o inferior a 50 cm^3 para los motores de explosión, o cuya potencia máxima neta sea igual o inferior a 4 kW, para los demás tipos de motores.

Vehículo de motor: Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

Automóvil: Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o 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.

Motocicleta: Automóvil que se define en uno de los dos epígrafes siguientes:

a) Motocicletas de dos ruedas: Vehículos de dos ruedas sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm^3, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

b) Motocicletas con sidecar: Vehículos de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm^3, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.

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 exigidas en la normativa de aplicación a vehículos, o sobrepasa permanentemente los límites establecidos en la misma para masas o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.

Personas con movilidad reducida: Son personas que, temporal o permanentemente, tienen limitada su capacidad de desplazarse.

Accesibilidad global sostenible en la movilidad: Cualidad que tienen o se confiere a los entornos para que todas las personas, y especialmente aquellas con movilidad reducida, puedan realizar el conjunto de todos sus desplazamientos (cada uno de los eventos independientes y los enlaces entre ellos) de manera segura, sin dificultad ni sobreesfuerzo, teniendo en cuenta todos los modos de movilidad sostenible.

Espacios públicos urbanizados: Conjunto de espacios peatonales y vehiculares, de paso o estancia, que forman parte del dominio público o están destinados al uso público de forma permanente o temporal.

Áreas de uso peatonal: Parte de los espacios públicos urbanizados destinados al tránsito o estancia peatonal, de acuerdo con la normativa de accesibilidad.

Itinerario peatonal: Parte de las áreas de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas, de forma permanente o temporal, entre estas y los vehículos.

Aglomeración de viandantes: Especial concentración de peatones, de manera que no sea posible conservar entre ellos una distancia mínima 1 metro, o circular en línea recta 5 metros de manera continuada.

Acera: Zona longitudinal de la carretera o vía urbana, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

Paso de peatones: Parte del itinerario peatonal que cruza la calzada de circulación de vehículos, al mismo o a diferente nivel.

BOCM-20181215-2

Senda peatonal: Vía específicamente acondicionada para el tránsito peatonal, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de los peatones.

Ruta peatonal: Itinerario que se destaca de entre el conjunto de los itinerarios peatonales, con características técnicas específicas (directos, seguros, bien señalizados y atractivos.

Áreas de uso vehicular: Parte de los espacios públicos urbanizados destinada al tránsito o estacionamiento de vehículos.

Itinerario vehicular: Parte de las áreas de uso vehicular destinada específicamente al tránsito de vehículos, incluyendo las zonas compartidas, de forma permanente o temporal, entre estos y las personas.

Calzada: Parte de la carretera o vía urbana dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles.

Carril: Banda longitudinal en que puede estar subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Arcén: Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales.

Itinerario ciclista: Parte de las áreas de uso vehicular destinada específicamente a la circulación de ciclistas, incluyendo las zonas compartidas de forma permanente o temporal entre estos, los peatones y/u otros vehículos.

Paso de ciclistas: Parte del itinerario ciclista que cruza la calzada de circulación de vehículos, al mismo o a diferente nivel.

Zona avanzada de espera: Área de la calzada específicamente dispuesta para los ciclistas, delimitada ante una línea transversal de detención, que tiene como objetivo permitir a los ciclistas mejorar su posición para reanudar la marcha, para abordar una intersección y/o para realizar maniobras más complejas, como un giro a la izquierda.

Vía ciclista: Vía especialmente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

Carril-bici: Vía ciclista que discurre adosada a la calzada o sobre la misma, 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.

Acera-bici: Vía ciclista señalizada sobre la acera con una pavimentación diferenciada.

Pista-bici: Vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.

Senda ciclable: Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.

Ruta ciclista: Itinerario que se destacan de entre el conjunto de los itinerarios ciclistas, con características técnicas específicas (directos, seguros, bien señalizados y atractivos).

Aparcabicis: Aparcamiento diseñados específicamente para bicicletas, triciclos y similares.

BOCM-20181215-2

Vías de la red básica: Vías que tienen como función principal garantizar la conectividad entre zonas y con la red interurbana, y la fluidez de la circulación de los vehículos privados y del transporte público, sin restringir la capacidad de circular de los peatones.

Vías principales: Vías de la red básica que conectan otras vías de la red básica con la red interurbana y/o sirven de ejes transversales principales entre los diferentes barrios y polígonos del municipio.

Vías secundarias: Vías de la red básica que conectan las zonas colindantes dentro de un mismo barrio o polígono del municipio.

Áreas de coexistencia: Vías y espacios en las que se promueve la creación de espacios compartidos de circulación en los que se mejore la calidad estancial del espacio público, dando prioridad al uso y disfrute de la ciudad, a las actividades económicas, al encuentro y al juego, o a cualquier otro servicio necesario. En ellas se aplicarán normas específicas de circulación.

Zona 30: Zona de circulación especialmente acondicionada y señalizada, en la que se pretende destinar un mayor espacio a la movilidad peatonal, que será básicamente de destino, es decir, de acceso a las viviendas y actividades terciarias situadas en la misma. En ella, la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 km/h. Los peatones tienen prioridad, no pudiendo permanecer estos en la zona de circulación de vehículos.

Calle residencial o zona de plataforma única: Área de coexistencia especialmente acondicionada y señalizada, en la que se pretende destinar un mayor espacio a la movilidad peatonal, que será básicamente de destino. En esta calle, la velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 Km/h. Los vehículos no pueden estacionarse, nada más que en los lugares destinados por señales o marcas. Los peatones pueden utilizar toda la calle, teniendo éstos prioridad y estando autorizados los juegos y deportes en la misma, no pudiendo estorbar inútilmente a los conductores.

Zona peatonal: Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Se incluye en esta definición la acera, el andén y el paseo.

Calmado del tráfico: Conjunto de medidas estructurales y de señalización encaminados, entre otros fines, a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, hasta hacerlos plenamente compatibles con el uso y actividades que se desarrollan en el entorno en el que se aplica. Podrán ser, principalmente:

a) Reductores de Velocidad (RDV).
b) Elementos de Ordenación Estructural (EOE).
c) Bandas Transversales de Alerta (BTA).

Transporte: Traslado de un lugar a otro de algún elemento, en general personas (transporte de viajeros), bienes (transporte de mercancías) o ambos (transporte mixto).

Transporte público: Transporte que se lleva a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

Transporte privado: Transporte 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 vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

Transporte urbano: Transporte que discurre íntegramente por suelo urbano o urbanizable, definido de conformidad con la legislación urbanística o estén exclusivamente dedicados a comunicar entre sí núcleos urbanos diferentes situados dentro de un mismo término municipal; así como aquel que se presta íntegramente dentro del término municipal y tenga esta consideración otorgada por la Comunidad de Madrid.

Transporte interurbano: Transporte no urbanos.

BOCM-20181215-2

Transporte público regular de viajeros: Transporte público de viajeros que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos y autorizados, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, por carretera (autobús) o ferrocarril (metro), y puede ser:

a) Por su continuidad: Permanente o temporal.

— Permanente: Se lleva a cabo de forma continuada para atender necesidades de carácter estable.

— Temporal: Destinado a atender a tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien puede darse en el mismo una repetición periódica.

b) Por su utilización: De uso general o de uso especial.

— De uso general: Va dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizable por cualquier usuario.

— De uso especial: Está destinado a servir, exclusivamente, a un grupo específico y homogéneo de usuarios (escolares, trabajadores, militares, etc.).

Transporte público discrecional de viajeros: Transporte público de viajeros que se lleva a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Transporte urbano escolar y de menores: Cualquier transporte urbano que esté incluido en alguno de los siguientes párrafos:

a) Los transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera, cuando al menos la tercera parte, o más, de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a dieciséis años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar.

b) Aquellas expediciones de transportes públicos regulares de viajeros de uso general por carretera en que la mitad, o más, de las plazas del vehículo hayan sido previamente reservadas para viajeros menores de dieciséis años.

c) Los transportes públicos discrecionales de viajeros en autobús, cuando tres cuartas partes, o más, de los viajeros sean menores de dieciséis años.

d) Los transportes privados complementarios de viajeros por carretera, cuando la tercera parte, o más, de los viajeros sean menores de dieciséis años.

ANEXO II

AUTORIZACIONES MUNICIPALES EN MATERIA DE TRANSPORTE

A) **Transporte urbano escolar y de menores**

Las entidades que contraten la realización de alguno de los transportes incluidos en los párrafos a), b) y c) del artículo 109 de la presente Ordenanza (Transporte urbano escolar y de menores), en desplazamientos exclusivamente urbanos, deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Acreditar, en su caso, al acompañante, de acuerdo con lo establecido en el artículo 8 del *Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.*

b) Configurar las rutas de manera que no excedan del tiempo máximo permitido, de acuerdo con lo establecido en los artículos 10 y 11 del citado *Real Decreto 443/2001*.

c) Exigir al transportista que acredite los siguientes extremos:

- Ser titular de la correspondiente autorización de transporte discrecional de viajeros, en el caso de los transportes incluidos en los párrafos a) y c), o de la concesión o autorización de transporte regular de uso general de que se trate, en el de los incluidos en el párrafo b).

BOCM-20181215-2

- Estar en posesión de la correspondiente tarjeta de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) en vigor, acreditativa de que los vehículos en que ha de realizarse el transporte cumplen lo dispuesto en el citado *Real Decreto 443/2001* en materia de inspección técnica.
- Haber suscrito los contratos de seguro a que se refiere el artículo 12 del citado *Real Decreto 443/2001*.

Para la realización de los transportes urbanos escolares y de menores incluidos en al apartado a) del artículo 109 (transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera, cuando al menos la tercera parte, o más, de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a dieciséis años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar), será necesario contar con una autorización específica de transporte público urbano regular de uso especial de escolares por carretera (denominada Autorización Municipal de Transporte Escolar) otorgada por la Administración municipal. La solicitud, otorgamiento, modificación, utilización y extinción de la Autorización Municipal de Transporte Escolar se ajustará al siguiente procedimiento:

1) La solicitud de la autorización deberá ser presentada en el registro del Ayuntamiento por el transportista, con al menos un mes de antelación a la fecha en la que se desea entre en vigor la autorización. Se deberá presentar una única solicitud en la que se incluirán todos los vehículos que vayan a realizar el transporte.

2) Los vehículos con los que se realice el transporte deberán estar provistos de autorización de transporte discrecional, cuyo ámbito territorial cubra la totalidad del recorrido, a nombre de la misma persona solicitante de la Autorización Municipal de Transporte Escolar.

   No será de aplicación lo dispuesto en el párrafo anterior cuando se trate de transportes realizados íntegramente dentro del tráfico de una concesión de servicio regular permanente de uso general mediante vehículos adscritos a la misma que no estén provistos de autorización de transporte discrecional.

3) Junto con la solicitud, se deberá aportar la siguiente documentación:

   a) Certificación expedida por la entidad contratante (colegio, asociación de madres y padres de alumnos, etc.) acreditativa de la dirección del colegio, itinerario de ida y vuelta, paradas solicitadas, y horario y duración del servicio.

   b) Plano de la ruta o rutas a seguir y de la ubicación de las paradas. En caso de que la misma ruta o rutas y paradas hubieran sido autorizadas en el curso escolar inmediatamente anterior, bastará con presentar fotocopia del plano ya autorizado anteriormente.

   c) Documentación relativa al acompañante del servicio. Si no se aporta acompañante para el servicio, se deberá presentar declaración del centro escolar o del transportista de que más del cincuenta por ciento de los escolares que se van a transportar son mayores de 12 años y de que no se transportan alumnos de un centro de educación especial.

   d) Original y fotocopia de la autorización de transporte discrecional de viajeros correspondiente.

   e) Original y fotocopia del permiso de circulación del vehículo.

   f) Original y fotocopia de la tarjeta de ITV, donde conste que el vehículo ha pasado la inspección técnica y de la que se deduzca la aptitud del vehículo para realizar transporte escolar.

   g) Original y fotocopia de la póliza de seguro con responsabilidad civil ilimitada (50.000.000 euros), por daños y perjuicios sufridos por las personas transportadas, derivados del uso y circulación del vehículo utilizado en el transporte, acompañados de original y fotocopia del recibo acreditativo de estar al corriente de pago de las primas de dicho seguro. Ambos documentos podrán ser sustituidos por un certificado de la compañía de seguros en el que consten la matrícula del vehículo, el tipo de seguro y la vigencia y pago del mismo.

BOCM-20181215-2

h) Para vehículos que al inicio del curso escolar tengan una antigüedad de entre 10 y 16 años (contados desde su primera matriculación): Documentación acreditativa de que el vehículo se venía dedicando con anterioridad a la realización de esta misma clase de transporte, o certificado de desguace de otro vehículo que en el corriente curso escolar o en el anterior hubiese estado adscrito a una autorización de transporte regular de uso especial de escolares.

i) Justificante del pago de las tasas correspondientes.

La documentación se compulsará en el lugar de presentación. En el caso de que la solicitud incluya a varios vehículos, la documentación indicada en los apartados del d) al h) deberá presentarse por cada vehículo que vaya a realizar el transporte.

4) La tramitación de la solicitud constará de los siguientes pasos:

a) Presentación de la solicitud y los documentos preceptivos indicados en el apartado anterior.

b) Examen de la documentación, y subsanación en un plazo de 10 días si existe algún defecto en la instancia o falta algún documento preceptivo.

c) Emisión del informe favorable de los servicios técnicos de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, previo informe de la Policía Local.

d) Elaboración de la propuesta de resolución.

e) Notificación al interesado para entregar la autorización.

5) La Autorización Municipal de Transporte Escolar tendrá una validez por tiempo determinado, sin que en ningún caso su plazo de vigencia pueda exceder del curso escolar en que se solicita.

6) Una vez otorgada la correspondiente Autorización Municipal de Transporte Escolar, durante la realización del correspondiente transporte escolar es obligatorio llevar adherido al cristal delantero del vehículo el distintivo de transporte escolar, el cartel indicativo del transporte autorizado (centro educativo o similar) y, en su caso, el número de ruta del autobús.

B) **Transporte urbano de colectivos**

Para la realización de transportes públicos urbanos regulares de uso especial por carretera distintos a los incluidos en el apartado a) del artículo 109 de la presente Ordenanza, será necesario contar con una autorización específica de transporte público regular de uso especial de colectivos por carretera (denominada Autorización Municipal de Transporte de Colectivos) otorgada por la Administración municipal. La solicitud, otorgamiento, modificación, utilización y extinción de la Autorización Municipal de Transporte de Colectivos se ajustará al presente procedimiento:

1) La solicitud de la autorización deberá ser presentada en el registro del Ayuntamiento por el transportista, con al menos un mes de antelación a la fecha en la que se desea entre en vigor la autorización. Se deberá presentar una única solicitud en la que se incluirán todos los vehículos que vayan a realizar el transporte.

2) Los vehículos con los que se realice el transporte deberán estar provistos de autorización de transporte discrecional, cuyo ámbito territorial cubra la totalidad del recorrido, a nombre de la misma persona solicitante de la Autorización Municipal de Transporte de Colectivos.

No será de aplicación lo dispuesto en el párrafo anterior cuando se trate de transportes realizados íntegramente dentro del tráfico de una concesión de servicio regular permanente de uso general mediante vehículos adscritos a la misma que no estén provistos de autorización de transporte discrecional.

3) Junto con la solicitud, se deberá aportar la siguiente documentación:

a) Contrato entre la empresa de transporte y la entidad beneficiaria del servicio en el que consten la dirección de la entidad beneficiaria del servicio, itinerario de ida y vuelta, paradas solicitadas y duración del servicio.

BOCM-20181215-2

b) Plano de la ruta o rutas a seguir y de la ubicación de las paradas.

c) Original y fotocopia de la autorización de transporte discrecional de viajeros correspondiente.

d) Original y fotocopia del permiso de circulación del vehículo.

e) Original y fotocopia de la tarjeta de ITV, donde conste que el vehículo ha pasado la inspección técnica.

f) Original y fotocopia de la póliza de seguro obligatorio del vehículo, acompañados de original y fotocopia del recibo acreditativo de estar al corriente de pago de las primas de dicho seguro. Ambos documentos podrán ser sustituidos por un certificado de la compañía de seguros en el que consten la matrícula del vehículo, el tipo de seguro y la vigencia y pago del mismo.

g) Justificante del pago de las tasas correspondientes.

La documentación se compulsará en el lugar de presentación. En el caso de que la solicitud incluya a varios vehículos, la documentación indicada en los apartados del c) al f) deberá presentarse por cada vehículo que vaya a realizar el transporte.

4) La tramitación de la solicitud constará de los siguientes pasos:

a) Presentación de la solicitud y los documentos preceptivos indicados en el apartado anterior.

b) Examen de la documentación, y subsanación en un plazo de 10 días si existe algún defecto en la instancia o falta algún documento preceptivo.

c) Emisión del informe favorable de los servicios técnicos de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad, previo informe de Policía Local.

d) Elaboración de la propuesta de resolución.

e) Notificación al interesado para entregar la autorización.

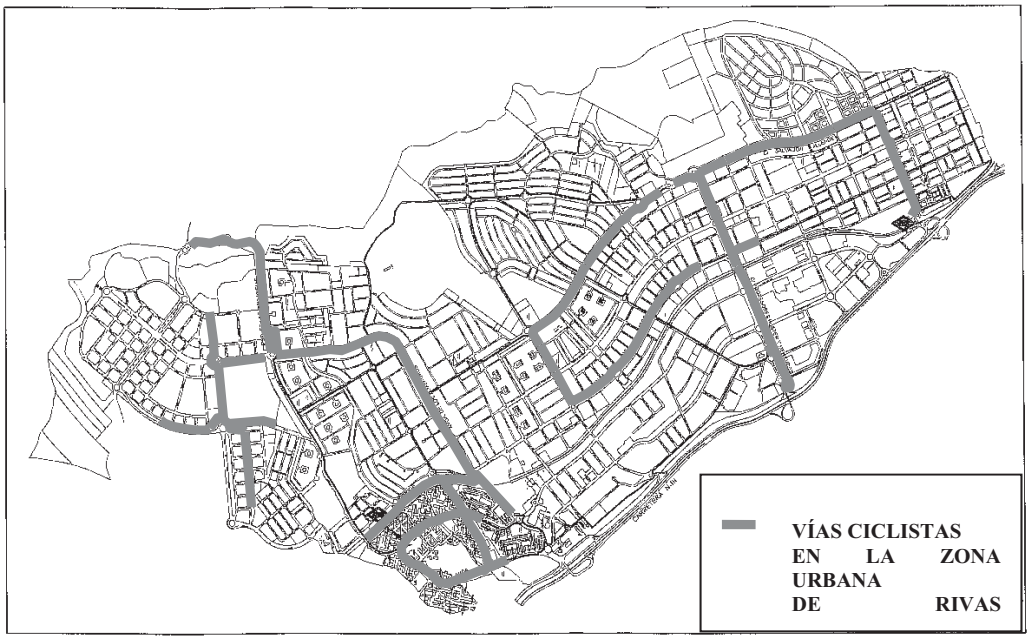
5) La Autorización Municipal de Transporte de Colectivos tendrá una validez por tiempo determinado, sin que en ningún caso su plazo de vigencia pueda exceder de un año natural.

6) Una vez otorgada la correspondiente Autorización Municipal de Transporte de Colectivos, durante la realización del transporte autorizado es obligatorio llevar adherido al cristal delantero del vehículo el cartel indicativo del transporte autorizado (centro de trabajo o similar) y, en su caso, el número de ruta del autobús.

BOCM-20181215-2

ANEXO III

VÍAS CICLISTAS



ANEXO IV

DIRECTRICES PARA LA EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA EN EL MUNICIPIO POR PLANES Y PROYECTOS URBANÍSTICOS, EQUIPAMIENTOS Y ACTIVIDADES, Y PARA LA ELABORACIÓN DEL CORRESPONDIENTE ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA EN EL MUNICIPIO

Las directrices incluidas en este anexo serán de aplicación exclusivamente a los planes y proyectos urbanísticos, equipamientos y actividades que deban presentar un Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio, de acuerdo con lo establecido en el artículo 114 de la presente Ordenanza.

A. **Directrices para la evaluación de la movilidad generada en el municipio por planes y proyectos urbanísticos, equipamientos y actividades**.

A.1. Datos que considerar para evaluar el incremento de movilidad generada en el municipio por los planes y proyectos urbanísticos:

Para evaluar la movilidad generada en el municipio por un plan o proyecto urbanístico, se ha de estimar el número de desplazamientos que generan los diferentes ámbitos del plan o proyecto, en función de las superficies, de los usos permitidos o del índice de edificabilidad fijado en el planeamiento.

La presentación de la evaluación de la movilidad generada en el municipio debe cumplir lo siguiente:

a) Los viajes generados se tienen que representar en un plano a la escala adecuada donde se identifiquen claramente los focos de mayor generación de viajes.

BOCM-20181215-2

b) En el mismo plano se deben dibujar:

b.1) Las redes de transporte público colectivo (metro y autobús) existentes en el momento de redacción del plan, así como las previstas en un plan o proyecto aprobado definitivamente por la administración competente, identificando las estaciones y las paradas.

b.2) Las redes de itinerarios y sendas peatonales y las vías ciclistas existentes y previstas en el momento de redacción del plan o proyecto.

b.3) En su caso, los espacios reservados para las paradas de transporte público en autobús y de taxis, y los puntos de préstamo de vehículos de uso público existentes.

c) Este plano debe servir de base para el establecimiento de las redes de itinerarios y sendas peatonales, las vías ciclistas y las redes de transporte público en autobús. Los puntos de máxima generación de movilidad urbana tienen que quedar conectados por estas redes.

A.2. Datos que considerar para evaluar el incremento de movilidad generada en el municipio por equipamientos y actividades:

Para evaluar la movilidad generada en el municipio por un equipamiento o una actividad se ha de estimar el número de desplazamientos que se prevé puede generar el equipamiento o actividad, indicando la distribución temporal a lo largo del día y, en su caso, días punta a lo largo del año, tanto por lo que se refiere a entradas como a salidas.

B. Directrices para la elaboración de los planes y proyectos urbanísticos y de los proyectos de los equipamientos públicos y las actividades en relación con la movilidad.

Con carácter general, los itinerarios e infraestructuras peatonales y vehiculares (incluidos los itinerarios e infraestructuras ciclistas) deberán ajustarse a lo establecido en la normativa vigente, en la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*, o norma que la sustituya, y en la *Ordenanza municipal reguladora de los proyectos de urbanización en el término municipal de Rivas Vaciamadrid*, aprobada por *Decreto de Alcaldía 2783/2004, de 4 de agosto*, o norma que la sustituya.

En todo caso, se deberán cumplir las siguientes directrices:

a) Dotación de plazas de aparcamiento para bicicletas (aparcabicis) en vías y espacios públicos: En los planes y proyectos urbanísticos se incluirá una dotación de aparcabicis de acuerdo con las siguientes directrices:

a.1) Dotación mínima:

- Zonas verdes: 1 plaza/100 m² suelo.
- Vías y otros espacios públicos: Se garantizará en todo caso que desde cualquier punto del ámbito de estudio haya un aparcabicis con un mínimo de 5 plazas, en vías o espacios públicos, a menos de 500 metros de distancia. En este caso, se podrán contabilizar también los aparcabicis de equipamientos públicos que estén ubicados de manera que permitan el uso libre en cualquier horario.

a.2) La ubicación de los aparcabicis responderá a criterios de máxima vigilancia natural, sitios de máxima afluencia de público, y, a poder ser, protegidos de la lluvia.

a.3) En general, el diseño de los aparcabicis permitirá asegurar las dos ruedas y el cuadro de la bicicleta, constituyendo además un objeto urbano positivo (calidad estética, posibilidad de otros usos y durabilidad).

BOCM-20181215-2

b) Dotación de plazas de aparcamiento para bicicletas (aparcabicis) en equipamientos públicos y actividades: En los proyectos de equipamientos públicos y actividades se incluirá una dotación de aparcabicis de acuerdo con las siguientes directrices:

b.1) Dotación mínima: 1 plaza/100 m² suelo.

b.2) La ubicación de los aparcabicis responderá a criterios de máxima vigilancia natural, sitios de máxima afluencia de público, y, a poder ser, protegidos de la lluvia.

b.3) Con carácter general, si el equipamiento o actividad dispone de aparcamiento, los aparcabicis se ubicarán en dicho aparcamiento; en caso contrario, se ubicarán en el entorno del acceso peatonal.

En el caso de las estaciones de transporte público, los aparcabicis se ubicarán obligatoriamente en la propia estación, en un lugar vigilado.

b.4) En general, el diseño de los aparcabicis permitirá asegurar las dos ruedas y el cuadro de la bicicleta, constituyendo además un objeto urbano positivo (calidad estética, posibilidad de otros usos y durabilidad).

c) Dotación de casilleros o taquillas diseñados específicamente para el depósito de objetos personales en centros comerciales, empresariales o industriales y estaciones de transporte público. En los proyectos de de centros comerciales, empresariales o industriales y de estaciones de transporte público se incluirá una dotación de casilleros o taquillas diseñados específicamente para el depósito de objetos personales, de uso gratuito (se acepta el sistema de depósito-devolución de monedas), situada en sus propias instalaciones, de acuerdo con las siguientes directrices:

c.1) Dotación mínima: 1 casillero/100 m^2 de techo o fracción.

c.2) Capacidad mínima de cada casillero: 50 litros (con 30 centímetros de dimensión mínima).

c.3) La ubicación de los casilleros responderá a criterios de máxima vigilancia natural. Los casilleros deberán disponer de protección frente a la lluvia e iluminación adecuada.

d) Dotación de puntos de préstamo del servicio municipal de alquiler de bicicletas de uso público “Bicinrivas”, y de la parte correspondiente de ampliación de la flota de bicicletas convencionales y eléctricas, en los planes y proyectos urbanísticos y equipamientos públicos.

d.1) En los planes y proyectos urbanísticos se incluirá una dotación de puntos de préstamo del servicio municipal de alquiler de bicicletas de uso público “Bicinrivas”, de manera que se garantice en todo caso que desde cualquier punto del ámbito de estudio haya un punto de préstamo, con un mínimo de 10 anclajes, a menos de 500 metros de distancia. En este caso, se tendrán contabilizarán también los puntos de préstamo ya existentes fuera del ámbito de estudio.

d.2) En los proyectos de equipamientos públicos se incluirá una dotación de un punto de préstamo del servicio municipal de alquiler de bicicletas de uso público “Bicinrivas”.

Los equipamientos públicos ubicados en un único recinto común podrán agrupar sus dotaciones correspondientes en los aparcamientos o zonas comunes. En este caso, la dotación conjunta mínima será igual a la suma de las dotaciones mínimas correspondientes a cada equipamiento público incluido en la agrupación.

d.3) Por cada nuevo punto de préstamo ejecutado, se deberá aportar también la parte correspondiente de ampliación de la flota de bicicletas convencionales y eléctricas. La parte correspondiente será, como mínimo, la necesaria para mantener la relación número de bicicletas/punto de préstamo existente en el municipio en el momento de aprobación del plan o proyecto.

BOCM-20181215-2

d.4) La ubicación de los puntos de préstamo responderá a criterios de máxima vigilancia natural. Los puntos de préstamo deberán disponer de iluminación adecuada y, a poder ser, de protección frente a la lluvia.

d.5) Los puntos de préstamo incluidos en los planes y proyectos urbanísticos se ubicarán en las vías o espacios públicos.

Los puntos de préstamo de los equipamientos públicos se ubicarán en una zona de acceso libre en cualquier horario. En caso de no ser posible, el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio incorporará propuesta de ubicación en las vías o espacios públicos colindantes, para ser valorada por los servicios técnicos municipales.

e) Delimitación de zonas avanzadas de espera específicas para ciclistas en las intersecciones: En los planes y proyectos urbanísticos se incluirá la delimitación de zonas avanzadas de espera en todas las intersecciones o en todos los lugares de detención.

Las zonas avanzadas de espera se identificarán mediante señalización, con el símbolo "bicicleta", y diferenciando la zona específica para los ciclistas por delante de la línea de detención para vehículos, de manera inequívoca (por ejemplo, mediante color especial del pavimento). El diseño debe permitir a los ciclistas mejorar su posición para reanudar la marcha, para abordar la intersección y/o para realizar maniobras más complejas, como un giro a la izquierda.

En la elaboración de los estudios se pueden proponer, en base a condicionantes geométricos, por el conjunto de un ámbito y en coherencia con los sectores contenidos o con base a las características del entorno, parámetros diferentes a los fijados en los apartados anteriores, siempre y cuando se justifique que se cumplen los objetivos de sostenibilidad de la movilidad y la normativa de accesibilidad.

C. Documentación que tienen que contener los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por planes y proyectos urbanísticos, equipamientos y actividades.

C.1. Documentación que tienen que contener los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por planes y proyectos urbanísticos:

C.1.1. El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por un plan urbanístico de carácter general (PGOU y Planes Sectoriales, y sus revisiones o modificaciones que comporten nueva clasificación de suelo urbano o urbanizable), debe contener la siguiente documentación:

a) Determinación de la movilidad que generan en el municipio los diferentes usos previstos en el planeamiento, representada en un plano a escala adecuada.

b) Propuesta de red de itinerarios y sendas peatonales, representada en el plano de red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación.

c) Propuesta de red de vías ciclistas, representada en el plano de red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación, indicando las reservas para aparcamientos de bicicletas en suelo público.

d) Propuesta de espacios reservados para las paradas de transporte público en autobús y de taxis.

e) Propuesta de dotación de puntos de préstamo del servicio municipal de alquiler de bicicletas de uso público “Bicinrivas” y, en su caso, de otros vehículos de uso público, según servicios existentes, y de la parte correspondiente de ampliación de las flotas respectivas.

f) Previsión de la red de itinerarios para transporte público colectivo, representada en el plano de red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación.

BOCM-20181215-2

g) Propuesta de red básica de itinerarios principales de vehículos, representada en el plano de red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación.

h) Representación en el plano de red viaria, del documento urbanístico correspondiente, de las estaciones de metro y de autobuses interurbanos existentes y de las previstas en un plan o proyecto aprobado definitivamente por la administración competente.

C.1.2. El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por un plan urbanístico de desarrollo (Planes Parciales, Planes Especiales, Estudios de Detalle y Catálogos de Bienes y Espacios Protegidos, y sus revisiones o modificaciones, que tengan por objetivo la implantación de nuevos usos o actividades), deberá contener la siguiente documentación:

a) Determinación de la movilidad que generan en el municipio los diferentes usos previstos en el planeamiento, representada en un plano a la escala 1:5.000.

b) Propuesta de la red de itinerarios y sendas peatonales, representada en el plano de red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación.

c) Propuesta de red de vías ciclistas, representada en el plano de red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación y determinación de las reservas para aparcamientos de bicicletas en suelo público.

d) Propuesta de espacios reservados para las paradas de transporte público en autobús y de taxis.

e) Propuesta de dotación de puntos de préstamo del servicio municipal de alquiler de bicicletas de uso público “Bicinrivas” y, en su caso, de otros vehículos de uso público, según servicios existentes, y de la parte correspondiente de ampliación de las flotas respectivas.

f) Previsión de la red de itinerarios para transporte público colectivo, y propuesta de implantación de las nuevas líneas o prolongación de las existentes, representada en el plano de red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación.

g) Propuesta de red básica de itinerarios principales de vehículos, representada en el plano de la red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación y determinación de las reservas para aparcamientos de vehículos. En su caso, análisis del impacto en la capacidad y en la seguridad vial, y propuestas de actuación para garantizarlas. Si procede, propuestas de modificaciones del plan local de seguridad vial al efecto de ajustarlo a la nueva situación generada.

h) Representación en el plano de red viaria, del documento urbanístico objeto de evaluación, de las estaciones de metro y de autobuses interurbanos existentes y de aquellas previstas en un plan o proyecto aprobado definitivamente por la administración competente.

i) Representación en el plano de red viaria, del documento urbanístico objeto de evaluación, de las propuestas de reservas de espacio para carga y descarga de mercancías.

j) Encaje y definición de los nodos de unión con la red general del municipio (viaria, peatonal, ciclista y de transporte público).

k) Propuesta de financiación de los diferentes costes generados por el incremento de movilidad en el municipio debido a la nueva actuación.

C.1.3. El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por un proyecto de urbanización debe contener la siguiente documentación:

a) Propuesta de la red de itinerarios y sendas peatonales, representada en el plano de red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación.

BOCM-20181215-2

b) Propuesta de red de vías ciclistas, representada en el plano de red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación y propuesta de dotación de aparcamientos de bicicletas en suelo público.

c) Propuesta de espacios reservados para las paradas de transporte público en autobús y de taxis.

d) Propuesta de dotación de puntos de préstamo del servicio municipal de alquiler de bicicletas de uso público "Bicinrivas" y, en su caso, de otros vehículos de uso público, según servicios existentes, y de la parte correspondiente de ampliación de las flotas respectivas.

e) Propuesta de red básica de itinerarios principales de vehículos, representada en el plano de la red viaria del documento urbanístico objeto de evaluación y determinación de las reservas para aparcamientos de vehículos.

f) Representación en el plano de red viaria, del documento urbanístico objeto de evaluación, de las estaciones de metro y de autobuses interurbanos existentes y de aquellas previstas en un plan o proyecto aprobado definitivamente por la administración competente.

g) Representación en el plano de red viaria, del documento urbanístico objeto de evaluación, de las propuestas de reservas de espacio para carga y descarga de mercancías.

h) Encaje y definición de los nodos de unión con la red general del municipio (viaria, peatonal, ciclista y de transporte público).

C.2. Documentación que tienen que contener los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por equipamientos públicos y actividades.

El Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio por un equipamiento público o por una actividad debe contener la siguiente documentación:

a) Descripción de las redes existentes que incorpore las características de la red viaria, de la red de itinerarios y sendas peatonales, de la red de itinerarios de transporte público colectivo (incluidas estaciones y paradas), de la red de vías ciclistas y de los puntos de préstamo de vehículos de uso público.

b) Determinación de la distancia, medida sobre la red viaria, entre el equipamiento o actividad y el acceso a una estación o parada de transporte público colectivo. Esta distancia debe ser inferior a 500 metros, excepto aquellos supuestos en que se justifique que no es posible.

En cualquier caso, el Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio tiene que prever que el equipamiento o la actividad tenga, al menos, una estación o parada de la red de transporte público colectivo a menos de 500 metros (excepto aquellos supuestos en que se justifique que no es posible) y especificar si se trata de una parada existente, prevista en una planificación aprobada por la administración competente o propuesta por el estudio.

c) Cálculo de la movilidad generada por el equipamiento o actividad en el municipio, incluida distribución con estimación del origen y destino de la movilidad generada, representada en un plano a la escala adecuada.

d) Incidencia de la movilidad generada por el equipamiento o actividad sobre las redes generales de transporte en el municipio.

e) Propuestas de actuación para absorber la movilidad generada por el equipamiento o actividad en el municipio:

e.1) Propuesta de reserva de espacio para los peatones alrededor del equipamiento o actividad, dimensionada a partir de la generación de viajes en hora punta para absorber el tráfico de las personas peatones.

BOCM-20181215-2

e.2) Propuesta de reparto modal de la movilidad generada en el municipio entre los diferentes modos de transporte.

e.3) Propuesta de asignación de la movilidad en el municipio en las diferentes redes: Asignación conjunta de la movilidad existente en el municipio y de la movilidad generada en el municipio por la actividad en las diferentes redes existentes para las horas punta de cálculo.

e.4) Propuesta de mejoras en las redes y medidas correctoras.

e.5) Propuesta de dotación de aparcamientos para bicicletas.

e.6) Solo en el caso de centros comerciales, empresariales o industriales: Propuesta de dotación de casilleros o taquillas diseñados específicamente para el depósito de objetos personales, de uso gratuito.

e.7) Solo en el caso de equipamientos públicos: Propuesta de un punto de préstamo del servicio municipal de alquiler de bicicletas de uso público "Bicinrivas" y de la parte correspondiente de ampliación de la flota de bicicletas convencionales y eléctricas.

f) Comprobación del funcionamiento: Descripción comparada de las capacidades de las diferentes redes sin hacer las mejoras y una vez diseñadas las mejoras, y verificación de que las redes mejoradas podrán absorber razonablemente la movilidad generada en el municipio por el equipamiento o actividad.

g) Funcionamiento de la distribución urbana de mercancías, en el supuesto de que proceda: Descripción del funcionamiento de las operaciones de carga y descarga en relación con el equipamiento o la actividad.

h) Sistemas de control e información de tráfico: En función de las posibles afectaciones a la capacidad de la red viaria, definición de infraestructuras, canalizaciones y equipamientos que garanticen la información (vídeo y datos) en tiempo real, de los flujos y de las incidencias de tráfico en los accesos hacia el centro de control de tráfico competente de la red viaria afectada por la nueva implantación.

i) Resumen y conclusiones: Resumen del Estudio de Evaluación de la Movilidad Generada en el Municipio, en términos fácilmente comprensibles, de itinerarios y sendas peatonales, de transporte público colectivo y taxis, de vías ciclistas, y de itinerarios para vehículos; y comparación entre los niveles de servicio en las diferentes redes antes y después de la entrada en servicio del equipamiento o la actividad.

j) Propuesta de financiación de los diferentes costes generados por el incremento de movilidad en el municipio debido a la nueva actuación.

ANEXO V

DIRECTRICES PARA LA CREACIÓN, MODIFICACIÓN, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DE ITINERARIOS E INFRAESTRUCTURAS PEATONALES, CICLISTAS Y VEHICULARES

1. Con carácter general, los itinerarios e infraestructuras peatonales y vehiculares (incluidos los itinerarios e infraestructuras ciclistas) en los nuevos sectores de urbanización deberán ajustarse a lo establecido en la normativa vigente, en la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*, o norma que la sustituya, en la *Ordenanza municipal reguladora de los proyectos de urbanización en el término municipal de Rivas Vaciamadrid*, aprobada por *Decreto de Alcaldía 2783/2004, de 4 de agosto*, o norma que la sustituya, y en las *Directrices para la elaboración de los planes y proyectos urbanísticos y de los proyectos de los equipamientos públicos en relación con la movilidad* incluidas en el Anexo IV de la presente Ordenanza.

BOCM-20181215-2

2. La creación de nuevos itinerarios e infraestructuras peatonales y vehiculares (incluidos los itinerarios e infraestructuras ciclistas) en espacios públicos urbanizados o la modificación de los ya existentes, tratará de diseñarse y ejecutarse de acuerdo con las normas indicadas en el apartado anterior para los itinerarios e infraestructuras peatonales y vehiculares (incluidos los itinerarios e infraestructuras ciclistas) en los nuevos sectores de urbanización, siguiendo en todo caso las indicaciones de los servicios técnicos de la Concejalía competente en el ámbito de la movilidad y de la Concejalía competente en el ámbito del tráfico, la circulación y la seguridad vial.

3. El mantenimiento y la gestión de los itinerarios e infraestructuras peatonales y vehiculares (incluidos los itinerarios e infraestructuras ciclistas) en espacios públicos urbanizados deberán ajustarse a lo establecido en la normativa vigente y en esta Ordenanza, para garantizar el cumplimiento de lo establecido en materia de seguridad y accesibilidad, y facilitar en la mejor manera posible los objetivos en materia de movilidad sostenible.

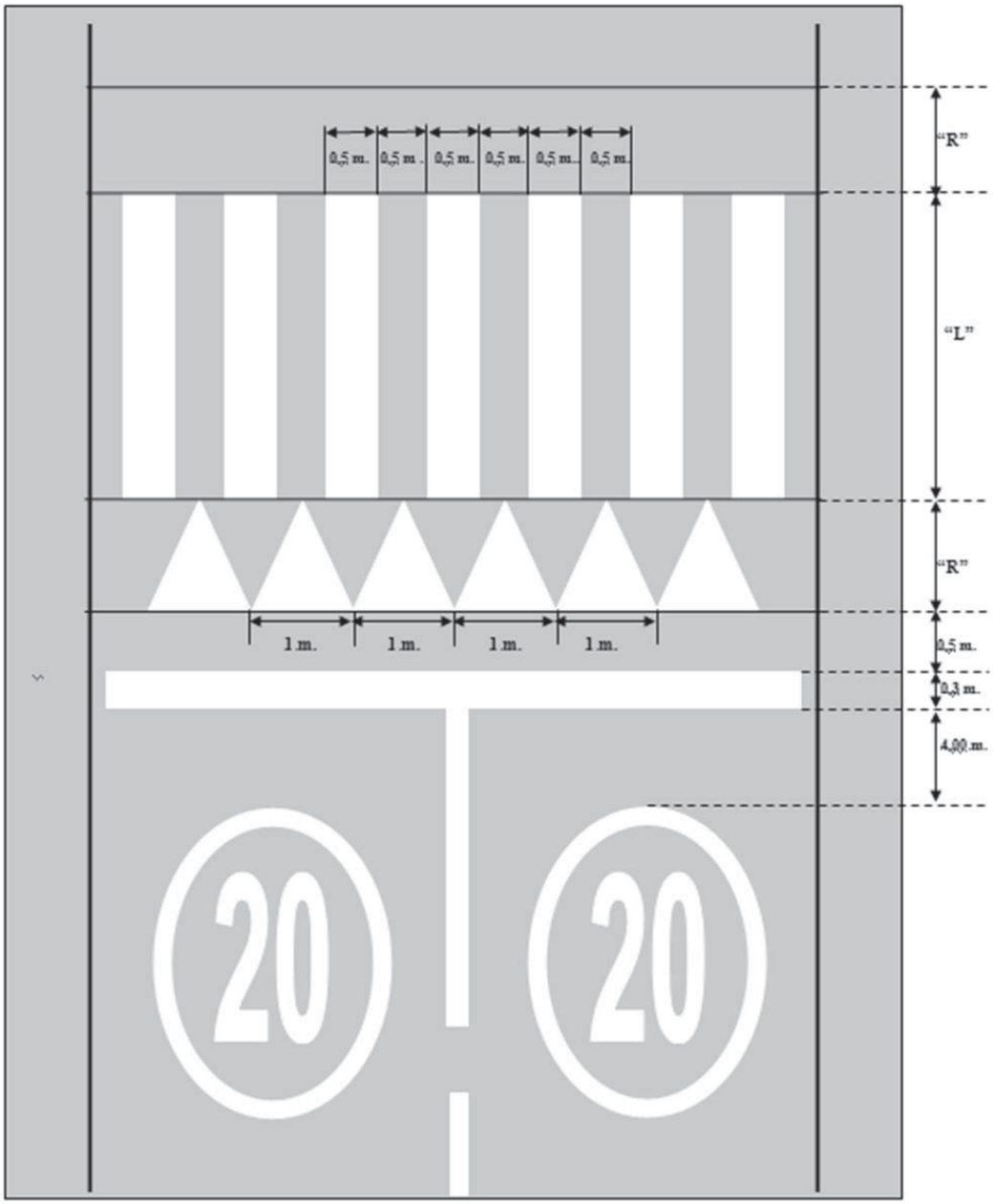
BOCM-20181215-2

ANEXO VI

SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL DE LOS REDUCTORES DE VELOCIDAD

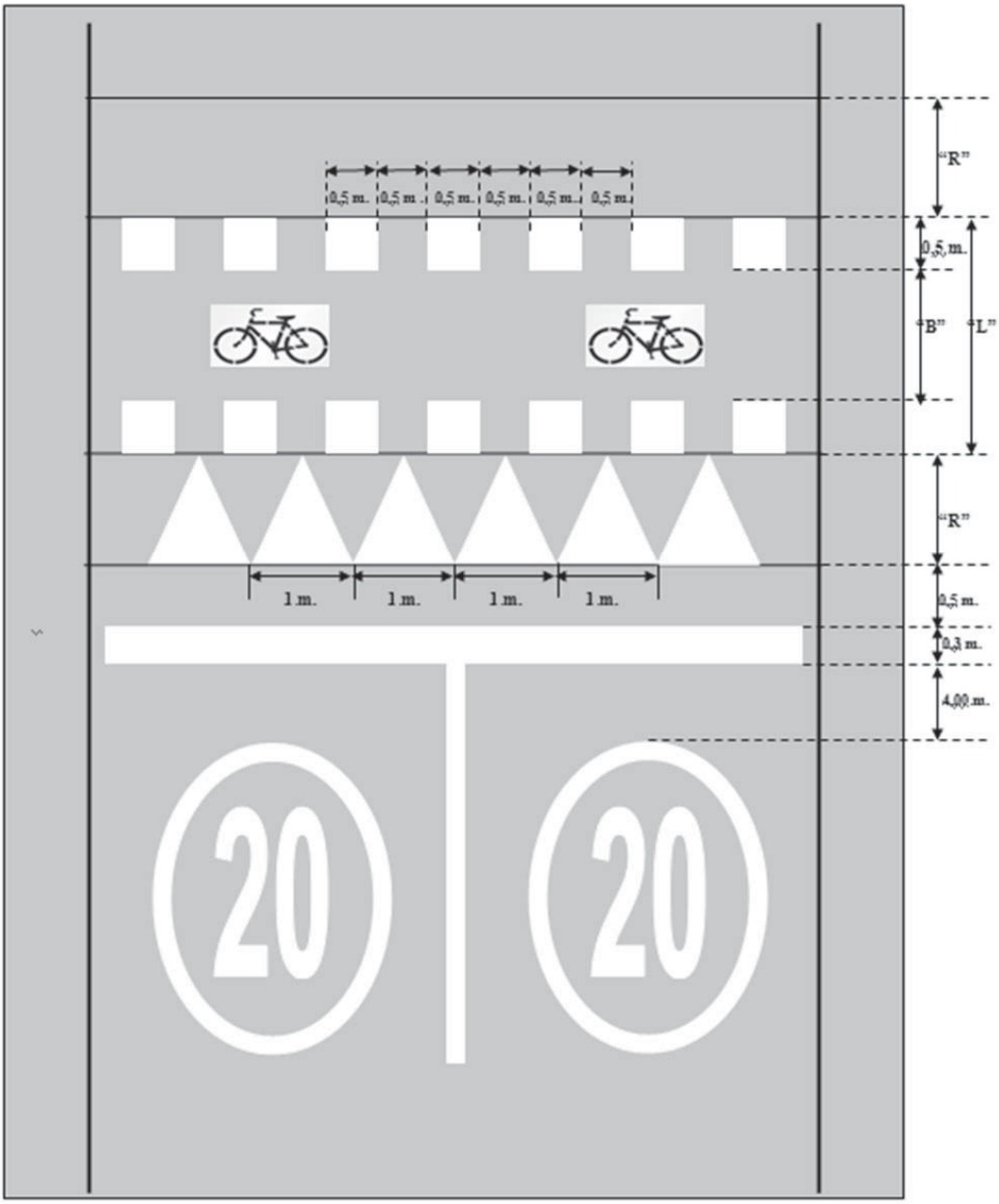
Paso de peatones elevado:

"L": No podrá ser inferior a 2,5 metros
"R": Longitud de las rampas tanto de ascenso como de descenso

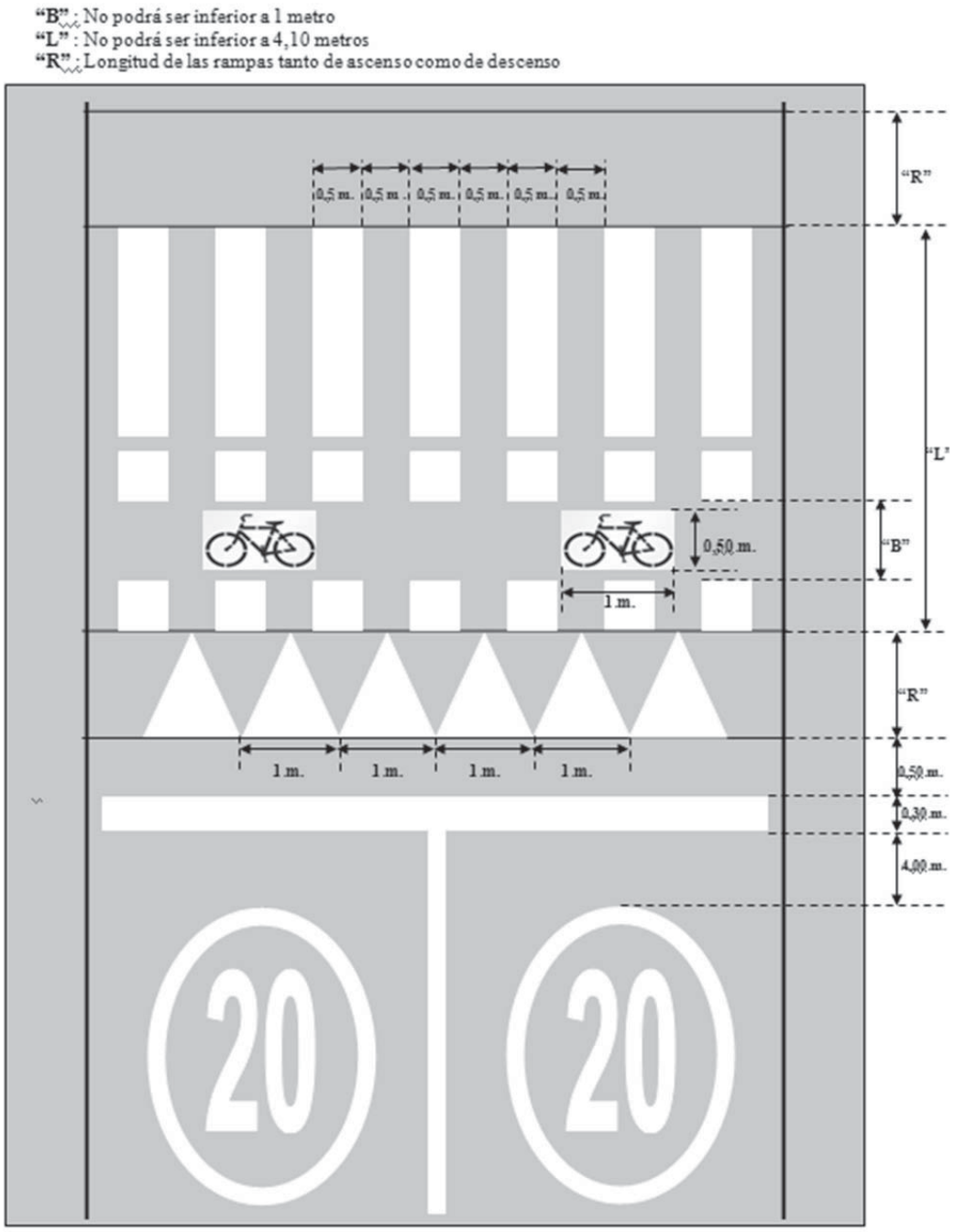


Paso de ciclista elevado:

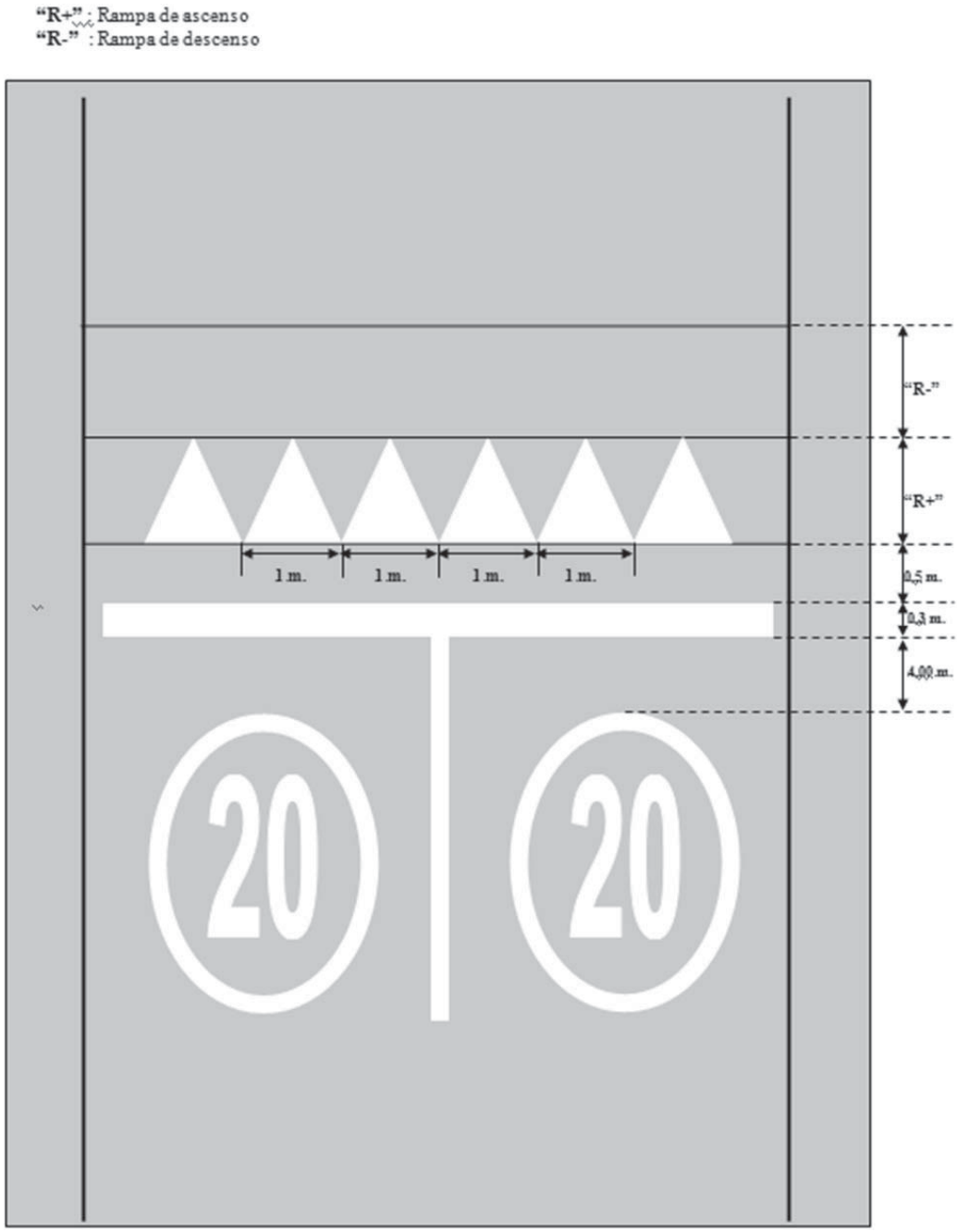
"B" : No podrá ser inferior a 1 metros
"L" : No podrá ser inferior a 2 metros
"R" : Longitud de las rampas tanto de ascenso como de descenso



Paso de peatones y ciclistas elevado:



Lomo de Asno:


"R+" : Rampa de ascenso
"R-" : Rampa de descenso
"R-"
"R+"
1 m.
1 m.
1 m.
1 m.
0,5 m.
0,3 m.
4,00 m.
20
20

ANEXO VII

CUADRO DE INFRACCIONES

HECHO DENUNCIADO	ARTÍCULO	INFRAC	SANCIÓN
Ocultar, deteriorar, modificar o eliminar, elementos, señales o infraestructuras de los itinerarios o zonas de circulación de peatones y/o vehículos. *(Esta infracción se podrá cometer por acción u omisión)*	16.1.a)	G	200 €
Colocar o abandonar en las zonas o itinerarios de peatones o vehículos, cualquier elemento o instalación que impida o dificulte su tránsito normal, que pueda distraer su atención o inducir a error durante la circulación o el estacionamiento.	16.1.b)	G	200 €
Ubicar, ejecutar o mantener los elementos de las parcelas, edificaciones, infraestructuras o instalaciones impidiendo o dificultando el tránsito seguro de las personas o de los vehículos por sus correspondientes zonas o itinerarios peatonales y vehiculares.	16.1.c)	G	200 €
Realizar cualquier acción que impida o dificulte el tránsito seguro de peatones y/o vehículos. (*Se describirá la acción realizada y en que afectó dicha acción*)	16.1.d)	G	200 €
No respetar la prioridad de paso entre distintos tipos de usuarios en una Zona 30, en una calle residencial o de plataforma única, o en una zona peatonal, NO existiendo riesgo para las personas. (*Se describirá qué usuario no respetó la prioridad de paso con respecto a otro y de qué forma, siendo la prioridad la siguiente: 1º-Peatones, 2º-Patinadores, 3º-Ciclistas, 4º-Ciclomotores y 5º-Vehículos a motor)*	23	L	80 €
No respetar la prioridad de paso entre distintos tipos de usuarios en una Zona 30, en una calle residencial o de plataforma única, o en una zona peatonal, existiendo riesgo para las personas. (*Se describirá en qué forma se puso en riesgo a las personas y qué usuario no respetó la prioridad de paso con respecto a otro, siendo la prioridad la siguiente: 1º-Peatones, 2º-Patinadores, 3º-Ciclistas, 4º-Ciclomotores y 5º-Vehículos a motor)*	23	G	200 €
Circular o transitar por Zona 30, realizando maniobras bruscas, negligentes o temerarias, con riesgo para las personas o demás usuarios.	24	G	200 €
Circular o transitar por una calle residencial o de plataforma única, realizando maniobras bruscas, negligentes o temerarias, con riesgo para las personas o demás usuarios.	25	G	200 €
Circular o transitar por una zona peatonal, realizando maniobras bruscas, negligentes o temerarias, con riesgo para las personas o demás usuarios.	26	G	200 €
Instalar, modificar, deteriorar, trasladar o retirar señales o elementos de regulación, sin la preceptiva Autorización Municipal. (*Indicar el tipo de señal o elemento de regulación)*	33.2.a)	G	200 €
Colocar o instalar un elemento o instalación que impida o dificulte la normal visibilidad de señales o elementos de regulación. (*También se podrá denunciar por este artículo la ocultación de la normal visibilidad de señales o elementos de regulación del tráfico, por omisión)*	33.2.b)	G	200 €
Circular por una vía ciclista, un ciclomotor o un vehículo a motor.	49.1	G	200 €
Transitar un peatón por una vía ciclista. (*A estos efectos se entenderá además la persona que empuje o arrastre un carrito de bebe o cualquier otro aparato de movilidad personal o ingenio mecánico)*	49.2	L	80 €
Parar o estacionar el vehículo descrito en una vía ciclista o en un paso para ciclistas.	49.3	G	200 €
Circular sin portar el conductor de un vehículo con MMA superior a 16.000 kg., o con unas dimensiones superiores a las reglamentarias (4 m. de altura, 16,50 m. de longitud o 2,60 m. de anchura)**,** la Autorización de Tránsito correspondiente.	56.2	G	200 €
Circular ganado, caballerías o vehículos de tracción animal por el interior del casco urbano, careciendo de la correspondiente autorización municipal.	58.1	G	200 €
No respetar la prioridad de paso un Vehículos de Movilidad Personal Tipo "A", de la que goza un peatón. (Concretar en qué circunstancia se produjo el hecho)	63-BIS.2	L	80 €
No respetar la prioridad de paso un Vehículos de Movilidad Personal Tipo "A", de la que goza un peatón, creando riesgo u obstaculizando a este el paso. (Concretar en qué circunstancia se produjo el hecho)	63-BIS.2	G	200 €
Circular por la calzada o zona de circulación y estacionamiento de vehículos en general, un Vehículos de Movilidad Personal Tipo "A", (En zonas 30 y calles residenciales o de plataforma única este tipo de vehículo podrá circular por el lugar en el que circulan los vehículos)	63-BIS.2	L	80 €
No respetar la prioridad de paso un Vehículos de Movilidad Personal Tipo "B", de la que goza un peatón, un patinador, o un Vehículo de Movilidad Personal Tipo "A" (Concretar en qué circunstancia se produjo el hecho)	63-BIS.3	L	80 €
No respetar la prioridad de paso un Vehículos de Movilidad Personal Tipo "B", de la que goza un peatón, un patinador, o un Vehículo de Movilidad Personal Tipo "A", creando riesgo u obstaculizando a estos usuarios. (Concretar en qué circunstancia se produjo el hecho)	63-BIS.3	G	200 €
Realizar distribución de mercancías o transporte de pasajeros, mediante el pago de un precio, careciendo de la Autorización Municipal necesaria, un Vehículos de Movilidad Personal Tipo "C". (Concretar el tipo de VMP utilizado "C0, C1 o C2", el transporte que realiza (si es de mercancías o pasajeros) y si es por medio de pago, concretando además si presenta o no Autorización Municipal para realizar dicho transporte mediante pago)	63-BIS.4	L	80 €
Circular por zona peatonal o por un carril bici, un Vehículos de Movilidad Personal Tipo "C" (C0, C1 o C2)	63-BIS.4	L	80 €
Circular por zona peatonal o por un carril bici, un Vehículos de Movilidad Personal Tipo "C" (C0, C1 o C2), creando riesgo u obstaculizando a otros usuarios. (Concretar en qué circunstancia se produjo el hecho)	63-BIS.4	G	200 €
Estacionar un Vehículo de Movilidad Personal Tipo "A" o "B", dificultando u obstaculizando el uso de las vía a otros usuarios.	64.6	G	200 €
Estacionar un Vehículo de Movilidad Personal Tipo "A" o "B", deteriorando elementos o mobiliario urbano.	64.6	L	80 €
Estacionar un Vehículo de Movilidad Personal Tipo "A" o "B", sujeto al arbolado.	64.6	L	80 €
Estacionar un vehículo de hasta 80 cm. de anchura total en lugar prohibido.(Describir el lugar y forma del estacionamiento prohibido)	64.6	L	80 €
Estacionar un vehículo de hasta 80 cm. de anchura total en lugar prohibido", creando riesgo u obstaculizando el uso de la vía a otros usuarios..(Describir el lugar y forma del estacionamiento prohibido)	64.6	G	200 €
Estacionar el vehículo descrito promocionando su venta o la de cualquier otro mediante un cartel colocado en el mismo y estando otro vehículo a menos de 100 m. de distancia con el mismo cartel.	67.1.a)	L	80 €
Estacionar un vehículo con fines fundamentalmente publicitarios, careciendo de la autorización municipal correspondiente.	67.1.b)	G	200 €
Estacionar un vehículo que pretenda o proceda a efectuar actividad de venta ambulante, careciendo de la autorización municipal correspondiente.	67.1.c)	L	80 €

BOCM-20181215-2

HECHO DENUNCIADO	ARTÍCULO	INFRAC	SANCIÓN
Realizar cambio de aceite o reparaciones del vehículo en la vía pública.	67.1.d)	L	80 €
Estacionar una caravana, una autocaravana o vehículo similar que se pretenda utilizar como lugar habitable, careciendo de la correspondiente autorización municipal correspondiente.	67.1.e)	G	200 €
Estacionar un vehículo con MMA superior a 3.500 kg, fuera de los lugares habilitados al efecto.	67.1.f)	L	80 €
Estacionar un vehículo con una anchura superior a 2,20 m. en su parte más ancha sin contar espejos, fuera de los lugares habilitados al efecto.	67.1.g)	L	80 €
Estacionar un vehículo con remolque o semirremolque, fuera de los lugares habilitados al efecto.	67.1.h)	L	80 €
Estacionar un remolque o semirremolque con T.A.R.A. **superior** a 2.500 Kg., separado de su vehículo tractor.	67.1.i)	L	80 €
Estacionar un vehículo, remolque o semirremolque careciendo de la correspondiente placa de matrícula o de su vehículo tractor.	67.1.j)	G	200 €
Estacionar maquinaria agrícola o industrial, fuera de los lugares habilitados al efecto.	67.1.k)	L	80 €
Estacionar un vehículo en un mismo lugar durante más de 30 días consecutivos.	67.1.l)	G	200 €
Estacionar un vehículo destinado al transporte de mercancías peligrosas dentro del casco urbano.	67.1.m)	G	200 €
Estacionar en una zona reservada para (*indicar el evento, actividad o ejecución),* estando correctamente señalizada con más de 48 horas de antelación,	67.1.n)	G	200 €
Estacionar en una zona que por las dimensiones del vehículo sobresalgan del lugar de estacionamiento, sin dejar en aceras o pasos peatonales un espacio mínimo de 1,5 metros y/o en caso de carriles de circulación de vehículos 3 metros hasta el bordillo de la acera de enfrente, o 2,5 metros hasta la marca discontinua delimitadora del carril de circulación.	67.1.o)	G	200 €
Estacionar un vehículo constituyendo un peligro u obstaculizando el paso a peatones, a vehículos o animales. (*Si constituyese un peligro, se deberá indicar el peligro causado*)	67.1.p)	G	200 €
Estacionar fuera de los límites de los estacionamientos señalizados convenientemente. (*Se deberá indicar en qué forma realizó el estacionamiento)*	67.1.q)	L	80 €
No señalizar o tomar las medidas de protección determinadas el responsable de una obra, intervención o actuación, que se realiza en vía pública, con el consiguiente riesgo para el resto de usuarios. (*Señales mínimas por carril de circulación: "P-18" de Obras, "R-301" de velocidad máxima a 20 km/h y cuando exista estrechamiento "P-17" de estrechamiento en calzada)* *(Medidas de protección mínimas: Delimitar la zona de obra o actuación mediante valla o elemento continuo que delimite todo el perímetro de actuación o afectado por la misma)*	119.3	G	200 €
No comunicar a la Policía Local el inicio de las obras, intervenciones o actuaciones que afectan al tráfico de vehículos y/o de peatones con 48 horas de antelación del inicio de las mismas. *(Se indicará en observaciones si han dado comienzo las obras, intervenciones o actuaciones)*	119.5.a)	G	200 €
Realizar una mudanza en vía pública que afecte al tráfico de vehículos y/o peatones, careciendo de la correspondiente Autorización Municipal de reserva de espacio.	120.1	G	200 €
Realizar grabaciones, reportajes fotográficos o cualquier otro producto audiovisual en vía pública, que afecta al tráfico de vehículos y/o peatones, careciendo de la correspondiente Autorización Municipal dentro del casco urbano.	122.1	G	200 €
Colocar objeto u obstáculo que dificulta la circulación de vehículos o peatones en vía pública. (*Indicar el objeto u obstáculo en cuestión, así como su ubicación exacta)*	123.1	G	200 €
No tener colocada o instalada de forma fija y permanente la placa de vado numerada y facilitada por el Ayuntamiento.	70.1	L	80 €
Tener colocada la placa de vado en un lugar que pueda dar lugar a confusión, sobre el acceso al que autoriza la citada placa.	70.2	L	80 €
Colocar o instalar señal, cartel o aviso en un acceso de vado que prohíba o restrinja el estacionamiento, sin contar con la preceptiva autorización municipal.	70.3	G	200 €
Estacionar delante del vado correctamente señalizado, o en parte de este.	71.1	L	80 €
Estacionar delante o en parte de un vado correctamente señalizado, dificultando o impidiendo la salida o entrada al mismo.	71.2	G	200 €
Estacionar delante o en parte de un vado o acceso, dificultando o impidiendo la salida o entrada a otro vado correctamente señalizado.	71.3	G	200 €
Pintar un bordillo y/o línea longitudinal continua de color amarillo junto a bordillo frente a un vado o en la misma acera de este, careciendo de la autorización necesaria.	77.2	G	200 €

BOCM-20181215-2

Contra el acto de aprobación definitiva, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de la publicación de este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.

Rivas-Vaciamadrid, a 20 de noviembre de 2018.—El alcalde-presidente, Pedro del Cura Sánchez.

(03/38.626/18)

BOCM-20181215-2