Plan Especial de Bidegorris y Vías Urbanas para la Circulación en Bicicleta de Bilbao.

Capítulo I-Normas generales-

Artículo 1. Naturaleza, objeto y ámbito.

- 1. El Plan Especial de Vías Ciclistas es el instrumento que define el desarrollo de las infraestructuras y equipamientos para uso de la bicicleta en la ciudad, tanto en lo referente a trazados como a estándares de diseño de las diversas tipologías y a las condiciones para su integración en las futuras actuaciones viarias y de sectores de urbanización.
- 2. El objeto del mismo es establecer un régimen jurídico para la gestión, ejecución y coordinación entre las distintas áreas municipales y administraciones implicadas para el desarrollo de las infraestructuras ciclistas a integrar en proyectos viarios y de espacios públicos.
- 3. Su ámbito es el señalado en la documentación gráfica, en el que se incluyen las infraestructuras que se extienden por el término municipal de Bilbao, dando servicio tanto a áreas urbanizadas como a sectores de equipamiento y naturaleza, así como continuidad a las infraestructuras de otros municipios del Territorio Histórico de Bizkaia.

Artículo 2. Definiciones.

Los elementos constitutivos de la red tienen las siguientes denominaciones:

- 1. Red de Vías Ciclistas: es el conjunto de itinerarios habilitados como infraestructuras más propicias para el uso de la bicicleta de manera continua entre distintos barrios y lugares concretos.
- 2. Itinerario ciclista: canal o canales adaptados para el uso ciclista, definido como tal en las condiciones particulares y en la documentación técnica, documental y gráfica, que tiene un objetivo concreto de conectividad y servicio a las áreas por donde discurre y que constituyen cada uno de los recorridos o unidades que conforman la Red.
- 3. Vía ciclista: vía específicamente acondicionada y/o adaptada para el tráfico de ciclos con la señalización horizontal y/o vertical correspondiente, y cuyo ancho y/o características calmadas de la circulación permite a las bicicletas circular con mayores garantías de seguridad, conforme a lo definido en las condiciones particulares y en la documentación técnica, documental y gráfica. Dichas vías pueden ser habilitadas sobre la plataforma de acera o sobre la calzada y su clasificación vendrá dada en función de la mayor o menor diferenciación y/o segregación de su circulación respecto al resto de modos de transporte.
- 4. Tramo: parte del recorrido de un itinerario habilitado como vía o paseo para uso ciclista realizado en una única actuación.
- 5. Carril reservado: Carril por el que únicamente se permite la circulación de determinados vehículos en función de la señalización implantada en el mismo.
- 6. Zona peatonal: parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones y donde cualquier otro uso circulatorio permitido se hará conforme a una reglamentación que facilite dicha coexistencia (determinando las condiciones concretas en que deberá desarrollarse la circulación en el área afectada), garantizando siempre la prioridad de uso de quienes se desplacen a pie en dicho ámbito. Se incluye en esta definición la acera y el paseo.
- Itinerarios ciclistas señalizados en zonas de prioridad peatonal: espacio acondicionado para la circulación de bicicletas en una zona de prioridad peatonal y que debe disponer de señalización horizontal o vertical, o ambas. En estos ámbitos tiene preferencia el peatón
- 8. Tipología de vía ciclista segregada: aquélla en que la infraestructura tiene una delimitación propia y segregada del resto de modos, en calzada de rodadura o en los espacios de uso peatonal.
- 9. Tipología de vía ciclista en coexistencia: cuando la vía ciclista está integrada en un viario o en un paseo, utilizando de forma compartida el espacio con otros modos de transporte y movilidad

- pudiendo los diferentes modos con los que comparte plataforma tener diferentes grados de diferenciación.
- 10. Carril-bici: vía ciclista diferenciada, aunque no segregada, del tráfico motorizado que discurre adosada a la calzada, generalmente en el mismo sentido de circulación aunque pueda llegar a presentar circulación de doble sentido.
- 11. Carril-bici protegido: vía ciclista unidireccional o bidireccional que discurre adosada a la calzada y se halla provisto de elementos laterales que lo separan físicamente, segregándola, del resto de la calzada, así como de la acera.
- 12. Acera bici: vía ciclista señalizada sobre la acera, pudiéndose distinguir entre "Pista Acera-bici" (vía ciclista sobre la acera provista de elementos laterales que lo separan físicamente del tránsito peatonal para aumentar la seguridad de éste. También es conocida como Acera-bici protegida), "Senda o Carril Acera-bici" (vía ciclista sobre la acera diferenciada del tránsito peatonal, pero no segregada, mediante señalización y marcas transversales, cambio de pavimento, ligeros resaltes, etc.) y "Acera-bici compartida" (tramo de acera debidamente señalizado donde las bicicletas comparten espacio con los peatones sin diferenciación de usos).
- 13. Senda ciclable: vía para ciclos y peatones, segregada del tráfico motorizado y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques; donde el ciclista y el peatón o comparten banda o disponen de una indicación de usos diferenciada pero no segregada (señalización, diferenciación de firme, etc.).
- 14. Pista bici: vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado y plataforma independiente de las carreteras, en un solo sentido o en doble sentido de circulación, provista de elementos laterales que lo separan físicamente, segregándola, del tránsito peatonal si éste discurriese adosada a la plataforma ciclable. También es conocida con el sobrenombre de "Senda ciclable protegida".
- 15. Carril bus-bici: se trata de un carril o tramo de calle reservado, compartido por autobuses y ciclistas y, a veces, por otros servicios públicos (municipales, taxis, etc.) y tráfico privado muy restringido (carga-descarga, residentes en determinadas circunstancias...).
- 16. Vía señalizada compartida: Se trata de una infraestructura ciclable menor consistente en una vía o calzada debidamente tratada, señalizada y acondicionada que, por su baja densidad motorizada y lo atemperado de su tráfico, permite un tránsito suficientemente cómodo y seguro en bicicleta sin los niveles de diferenciación física de otras vías ciclistas.
- 17. Señalización horizontal: indica las condiciones de funcionamiento y delimitación de la movilidad ciclista con pintura o tratamiento equiparable sobre el pavimento, a efectos del tratamiento de las infraestructuras de este Plan.
- 18. Señalización vertical: indica las condiciones de funcionamiento y delimitación de la movilidad ciclista, colocada sobre soporte exento autónomo o compartido, a efectos del tratamiento de las infraestructuras de este Plan. Puede ser señalización fija o automática, que regule en este caso el tránsito ciclista en las intersecciones semaforizadas de la red.
- 19. Separador: elemento incorporado al pavimento mediante balizamiento o exento que tiene por objeto delimitar los carriles habilitados mediante algún impedimento físico.
- 20. Zona avanzada de espera; espacio adelantado a una línea de parada de tráfico que tiene como objetivo permitir a las bicicletas iniciar la marcha en cabeza de los vehículos a motor donde existan paradas semaforizadas.

Artículo 3. Dimensiones.

- 1. Las dimensiones de las infraestructuras ciclistas tienen un carácter orientativo, debiéndose garantizar, en cada momento, las dimensiones mínimas estrictas estimadas para cada tipología, si bien se tenderá, siempre que sea posible, por un lado, a cumplir con las anchuras recomendadas y, por otro, a no sobrepasar las medidas máximas y mínimas estimadas, salvo en casos muy puntuales y, por tanto, justificados.
- 2. Se establecen las dimensiones orientativas para las diferentes tipologías de vías específicas para la bicicleta, donde se circula en una banda diferenciada del resto de modos (segregada o no según el caso), y para algunos elementos de diseño:

Plan Especial de Bidegorris y vías urbanas para la circulación en bicicleta de Bilbao (Aprobación Definitiva BOB. 27.02.08. Exped. 06.1034.000007 Pág. 2

2.1.- Carril bici bidireccional.

Recomendable	Mínimo estricto	Mínimo	Máximo
2,50-2,80	2,00	2,25	3,00

2.2.- Carril bici unidireccional.

Recomendable	Mínimo estricto	Mínimo	Máximo
1,50	1,00	1,25	1,75

2.3.- Senda Acera-bici bidireccional.

Recomendable	Mínimo estricto	Mínimo	Máximo
2,50	1,75	2,00	2,75*

pudiendo llegar a los 3,5 m en casos especiales de muy baja densidad de tráficos peatonales.

2.4.- Senda Acera-bici unidireccional

Recomendable	Mínimo estricto	Mínimo	Máximo
1,75	1,50	1,75	2

2.5.- Vías ciclistas segregadas bidireccionales

(Pista Acera-bici, Pista-bici, Carril-bici protegido)

Recomendable	Mínimo estricto	Mínimo	Máximo
2,50-3,00	1,75	2,00	3,50*

^{*} sólo recomendable en casos especiales.

2.6.- Vías ciclistas segregadas unidireccionales

(Pista Acera-bici, Pista-bici, Carril-bici protegido)

·			
Recomendable	Mínimo estricto	Mínimo	Máximo
2,00	1,50	1,75	2,50

2.7.- Resguardo recomendable respecto al bordillo

0,25 - 0,50 m.

2.8.- Resguardo recomendable respecto al aparcamiento estricto)

0,70 - 0,80 m (0,50 mínimo

- 3. En las tipologías de vías ciclista compartidas sobre plataforma con prioridad peatonal (Acerabici compartida, Senda ciclable) no se establecen dimensiones recomendables aunque, como criterio general, las mínimas tenderán a ser superiores o iguales a las máximas de las establecidas para los casos de vías ciclistas segregadas, siendo aconsejable para el caso de coexistencia ciclista sobre acera una anchura mínima de ésta de 5 metros, pudiendo ser de 3,50 m si estamos ante casos del tipo senda ciclable. Con todo, tanto un supuesto como otro estará condicionado por la presencia mayor o menor de circulación peatonal en dicho ámbito, su ubicación en la trama urbana y las posibilidades reales de habilitar alternativas seguras a dicho tramo y que aseguren en todo caso la funcionalidad del itinerario, etc., pudiendo habilitarse, llegado el caso, bandas ciclables compartidas más restrictivas en cuando a sus dimensiones.
- Los estándares de diseño orientativos de los diferentes elementos que definen las 4. infraestructuras ciclistas serán los establecidos, al igual que las recomendaciones de trazado, en el "Manual-Guía Técnica de Referencia" vigente1 según informe del Área de Circulación y Transportes, quien a su vez será la responsable de ir concretando y marcando dichos criterios

Exped. 06.1034.000007 Pág. 3

¹ En la fecha de redacción del presente Plan Especial se toma como referente para el establecimiento de los estándares de diseño de los diferentes elementos que definen las infraestructuras ciclables y que complementan lo ya dispuesto en el Plan, lo recogido en el "Manual-Guía práctica sobre el diseño de rutas ciclables" elaborado por la Secretaría del Plan Director Ciclable del Teritorio Histórico de Bizkaia.

e interpretando las dudas que pudieran generarse en el desarrollo y puesta en servicio de las diferentes tipologías de itinerarios ciclistas contemplados en el presente Plan Especial y cuantos otras nuevas soluciones puedan plantearse a futuro. Si bien, al objeto de garantizar el correcto desarrollo y puesta en práctica de los criterios y soluciones adoptados, se establecerá una "estructura coordinada de trabajo" entre las Áreas municipales implicadas en el desarrollo del Plan: Urbanismo y Medio Ambiente, Obras y Servicios y la propia Área de Circulación y Transportes.

Artículo 4. Determinaciones orientativas y vinculantes.

- 1. Se consideran determinaciones orientativas, aquéllas que no siendo de obligado cumplimiento sientan las bases para la toma de decisiones en el proceso de implantación de la red de vías ciclistas. Tienen relación tanto con aspectos generales como reservas de suelo, dotaciones de la edificación o compatibilidad de tráficos, como con aspectos concretos relativos a dimensiones, tratamientos superficiales o intersecciones viarias. La pauta con respecto a la que debe tenerse la orientación adecuada, queda determinada por el propio Plan Especial y complementariamente por el Manual-Guía Técnica de Referencia vigente en cada caso, conforme a lo dispuesto en el artículo anterior.
- 2. Se considerarán determinaciones vinculantes del presente Plan, además de aquéllas que correspondan por imperativo de cualquier norma legal aplicable, las siguientes:
 - 2.1.- La red básica constituida por doce itinerarios, si bien su trazado y resolución definitiva pudiera verse modificada durante la fase de proyecto y habilitación de los diferentes tramos pendientes, no así la continuidad y funcionalidad de cada uno de los recorridos que conforman la Red así como el propio carácter de red (conectividad de itinerarios y estructura de malla). Por ello el planeamiento de desarrollo del Plan General, es decir, los Planes Parciales, los Planes de Reforma Interior, los Estudios de Detalle y los Proyectos de Urbanización, incluirán entre sus determinaciones, los tramos funcionales correspondientes de la Red de Vías Ciclistas, en los términos iniciales expuestos en el presente Plan Especial.
 - 2.2.- Las soluciones alternativas de tramos concretos del Plan o cuantos otros nuevos puedan surgir durante el desarrollo del mismo, a propuesta de cualquiera de las áreas señaladas en el artículo 3.4. Si bien, para que dichas propuestas adquieran el grado de definitivas y de vinculantes, deben contar con la aprobación última del Área de Circulación y Transportes y con los informes preceptivos de las otras dos Áreas (Urbanismo y Medio Ambiente y Obras y Servicios).

En cualquier caso, los tramos alternativos y los nuevos que pudieran desarrollarse, deben cumplir los criterios de base vigentes en cada momento para el diseño de la Red de Vías Ciclistas, y acercando las mismas a los equipamientos y centros de atracción de viajes para dar servicio tanto a los viajes interiores del sector como a las conexiones con el Centro y otros barrios y sectores de actividad de la ciudad.

Artículo 5. Vigencia y efectos del Plan.

- 1. El Plan entra en vigor a los quince días desde la fecha de publicación de su aprobación definitiva y su vigencia será indefinida sin perjuicio de sus eventuales modificaciones y/o actualizaciones. Éstas últimas serán procedentes cuando así lo determine la "estructura coordinada de trabajo" para el desarrollo del Plan establecido en el artículo 3.4 y, en cualquier caso, cada cinco años.
- 2. La entrada en vigor del Plan implica el derecho y la obligatoriedad de ejecutar sus determinaciones vinculantes.

Artículo 6. Régimen de usos de las bandas ciclistas.

- 1. Las vías ciclistas específicas y diferenciadas, segregadas o no, se establecen para facilitar la circulación en bicicleta por ellas y garantizar unas mejores condiciones de seguridad en los desplazamientos de este vehículo por la ciudad. Así mismo, el Ayuntamiento podrá establecer carriles, calles o tramos de calle reservados a la circulación de determinados vehículos (entre los que se puede incluir la bicicleta) y que se indicará mediante la señalización colocada al comienzo de los mismos.
- 2. Los responsables municipales podrán favorecer la circulación ciclista mediante la habilitación de bandas de calles donde se lleve a efecto la implantación de zonas con velocidad reducida y/o

Plan Especial de Bidegorris y vías urbanas para la circulación en bicicleta de Bilbao (Aprobación Definitiva BOB. 27.02.08. Exped. 06.1034.000007 Pág. 4

restringida, con el objetivo de favorecer y hacer más compatible la circulación motorizada con zonas de elevado tránsito peatonal o de carácter básicamente residencial, así como con la circulación ciclista y el transporte público. Así mismo, podrán reforzar la marcación ciclista y, en general, la señalización que oriente dichos modos de desplazamiento en bicicleta y que, además, advierta al resto de personas usuarias de la posible presencia de personas ciclistas, al objeto de que se extremen las medidas de seguridad.

- 3. De forma subsidiaria, estará permitido el tránsito de patines sin motor o similares por vías ciclistas específicas segregadas del tráfico motorizado. Dicha autorización se extenderá a las sillas de ruedas con motor eléctrico. Todos estos usos autorizados deberán acomodar su marcha a la de quienes se desplazan en bicicleta y permitir las maniobras de adelantamiento de ésta, evitando, en cualquier caso, causar molestias o crear peligro, favoreciendo el entendimiento cordial de ambos usos. No está permitido el uso de monopatines en ninguna vía ciclista.
- 4. Las bicicletas de mano o handbikes tendrán la consideración de ciclos a todos los efectos relacionados con la circulación por vías ciclistas específicas segregadas del tráfico motorizado.
- 5. No estarán permitidos otros usos diferentes de los expuestos en los apartados anteriores, salvo autorización expresa del Ayuntamiento. La infracción de este régimen de usos dará lugar a la aplicación de las medidas de disciplina legalmente establecidas en la normativa de tráfico o sectorial que sea de aplicación.
- 6. Las bicicletas podrán circular por las zonas de prioridad peatonal habilitadas como bandas ciclables en las condiciones restrictivas específicas que establezca la vigente ordenanza de circulación y la correspondiente reglamentación de vías ciclistas y conforme a la señalización establecida a tal efecto. En su tránsito por dichas zonas restringidas, las bicicletas disfrutarán de prioridad frente al resto de vehículos autorizados, pero no sobre los peatones.
- 7. Los desplazamientos peatonales no están permitidos, salvo para su cruzamiento, en las vías ciclistas específicas habilitadas sobre la plataforma de la calzada rodada cuando exista una acera o banda de circulación peatonal en cualquiera de los márgenes de dicha calzada. Así mismo, no estará permitida la circulación peatonal por las vías ciclistas segregadas sobre la plataforma peatonal y, por otra parte, quienes se desplacen a pie deberán facilitar el tránsito ciclista cuando éste discurra por un carril diferenciado o un recorrido ciclista señalizado incluso sobre la plataforma peatonal.

Artículo 7. Sobre la circulación en bicicleta

- 1. Las bicicletas, vehículos sujetos a la normativa vigente sobre tráfico y circulación, orientarán preferentemente su circulación hacia las bandas ciclistas acondicionadas al efecto, siempre que existan y sean transitables, y que la velocidad de los ciclos que por ellas circulen se ajuste a los límites de velocidad establecidos en el artículo 7.3. En el resto de situaciones, bien por falta de habilitaciones ciclistas específicas o por circular a una velocidad mayor, circularán por la calzada conforme a la normativa y ordenanzas de circulación vigentes, si bien las personas menores de hasta diez años podrán circular en bicicleta por las aceras y el resto de tránsitos peatonales de paseos y espacios verdes, a cargo de una persona mayor de edad, a condición de hacerlo al mismo paso que los peatones y sin causar molestias a éstos. Cuando la persona mayor de edad al cargo circule, asimismo, en bicicleta, deberá mantener las mismas normas subordinadas de respeto hacia quienes se desplacen a pie y, en cualquier caso, ejercerá una labor responsable de enseñanza cívica para con la persona menor en torno a la circulación y uso de la vía pública.
- 2. Cuando la bicicleta transite por una zona de prioridad peatonal en coexistencia con quienes se desplazan a pie, deberá respetar siempre la señalización existente y, de forma prioritaria, la preferencia de paso de los peatones y la velocidad máxima establecida, adecuándola en todo caso a la mayor o menor presencia de dichos peatones; mantener una distancia de seguridad de 1 metro al rebasar o cruzarse con un peatón y no realizar maniobras, negligentes o temerarias, que puedan afectar a la seguridad de los peatones o crear incomodidades en su desplazamiento.
- 3. La velocidad de la circulación en bicicleta por la ciudad estará regulada y limitada al objeto de favorecer su integración en la vía pública con las debidas garantías de seguridad propias y de terceros. Así, las vías ciclistas segregadas físicamente del resto del tráfico y de las zonas destinadas a peatones únicamente podrán ser utilizados por personas en bicicleta o en patines y la velocidad recomendada no excederá de quince (15) km/h, y en ningún caso podrán superarse los veinte (20) km/h. Por su parte, en los itinerarios ciclistas señalizados en zonas urbanas de prioridad peatonal, donde no exista dicha segregación física, la velocidad máxima será de 10

km/h cuando la banda ciclista sí se encuentre perfectamente diferenciada en la plataforma (Senda Acera-bici), adecuándola en todo caso a la mayor o menor presencia de peatones, y de 5 km/h cuando ambos modos (peatonal y ciclista) convivan compartiendo el mismo espacio (Acera-bici compartida o Senda ciclable sin diferenciación de modos).

- 4. Las bicicletas tendrán prioridad de paso cuando circulen por una banda ciclista específicamente dispuesta para su circulación en exclusiva, con independencia de que su delimitación se efectúe en calzada o en un espacio peatonal, y no exista un paso peatonal señalizado que cruce la "traza" ciclista. Para atravesar una banda ciclable específica habilitada sobre la plataforma peatonal fuera de un paso para peatones, éstos deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido para la circulación ciclista.
- 5. Cuando la bicicleta circula por la calzada lo hará por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central del mismo. Asimismo, podrán circular por el carril izquierdo, cuando las características de la vía no permitan efectuarlo por el carril de la derecha, o por tener que girar a la izquierda.
- 6. Estará autorizada la implantación de dispositivos que contribuyan a la seguridad y comodidad de la circulación ciclista, tanto en calles de tráfico mixto como en calles que disponen de una banda ciclista específica (Vías ciclistas en dirección opuesta a la del tráfico motorizado; Zonas avanzadas de espera en intersecciones semaforizadas; etc.).
- 7. Prioridad de las bicicletas respecto al vehículo a motor. Las bicicletas tendrán prioridad de paso respecto de un vehículo a motor cuando éste gire a derecha o izquierda para entrar en otra vía si no existe regulación semafórica, independientemente de que durante el cruzamiento la persona en bicicleta se halle circulando en las proximidades del vehículo bien sobre la calzada, bien en un carril-bici o en el arcén derecho. En caso de que exista dicha regulación semafórica, cada flujo tendrá su tiempo de paso establecido, además de regirse por el siguiente orden de prioridades (peatón, bicicleta, motorizados) cuando cada modo deja la banda específica de paso y tiene que cruzarse con el resto. Así mismo, los vehículos a motor deberán moderar la velocidad, llegando incluso a detenerse, al aproximarse a bicicletas circulando, en las proximidades de vías de uso exclusivo de bicicletas y en sus intersecciones.
- 8. Se facilitará el estacionamiento de la bicicleta en la vía pública habilitando aparcamientos específicos al efecto en número suficiente. Por consiguiente, las bicicletas estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en las parrillas habilitadas al efecto. En caso de que éstos no existieran en un radio de 100 metros, o se encontraran todas las plazas ocupadas, podrán estacionarse en otros lugares de la vía pública, siempre que no obstaculicen el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos y en ningún caso podrán sujetarlas a los troncos de los árboles ni a otros elementos del mobiliario urbano si con dicha maniobra se produjeran desperfectos o se impidiera o dificultara su normal uso, ni estacionarlas en aceras con anchura total inferior a 3 metros.
- 9. Las bicicletas que circulen por vías ciclistas específicas o por los itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal o por zonas con limitación de velocidad (a 20 ó 30 km/h.), podrán arrastrar un remolque o semirremolque, tanto de día como de noche, para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as, en dispositivos debidamente certificados u homologados, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen.
 - Asimismo, se autoriza transportar, cuando quien conduce la bicicleta sea mayor de edad, una persona menor de hasta siete años en sillas acopladas a las bicicletas debidamente certificadas u homologadas, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen. En estos casos, se recomienda que dichas personas menores de edad vayan provistas de cascos de protección, siendo estos obligatorios cuando la circulación se efectúe en coexistencia con el tráfico motorizado.
- Se prohíbe la utilización de teléfonos móviles y de cualquier otro medio o sistema de comunicación, así como usar cascos, auriculares o instrumentos similares mientras se realiza el desplazamiento sobre la bicicleta
- 11. Las bicicletas estarán dotadas de timbre siendo, asimismo, recomendable que dispongan de elementos luminosos y/o reflectantes y que se utilice un casco de protección homologado o certificado. Cuando discurran por la calzada por carriles no exclusivos y, por tanto, en convivencia con el tráfico motorizado, las personas ciclistas estarán provistas de una prenda reflectante, o en su defecto dispondrán de luces delanteras y traseras, a partir del momento en

que según la normativa de tráfico sea obligatorio el uso del alumbrado, con el fin de que se permita a quienes conducen vehículos a motor y demás personas usuarias distinguirlas a distancia. Medidas éstas, asimismo, recomendables en el resto de tipos de vías y, de manera especial, en los casos en los que se comparta plataforma con el peatón.

12. El Ayuntamiento creará un registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de prevenir los robos o extravíos de las mismas y facilitar su localización, que será gestionado por el Área de Urbanismo y Medio Ambiente como encargada del programa de promoción de la bicicleta como medio de transporte en el marco de desarrollo de la Agenda 21.

En el mismo podrán ser registradas las bicicletas que dispongan de número de serie.

Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de catorce años empadronadas y residentes en Bilbao, aportando los siguientes datos: nombre y apellidos del titular; domicilio y teléfono de contacto; número del documento de identidad; número de serie de la bicicleta; marca, modelo y color de la bicicleta

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

Al inscribir el vehículo en el Registro, su titular podrá hacer constar si dispone de aseguramiento voluntario, pudiendo actualizar este dato a partir del momento en el que se diera una variación en el mismo (bien de alta o bien de baja en el seguro correspondiente).

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

Artículo 8. Ejecución y Modificaciones.

- La unidad mínima de actuación para la implantación de cualquier vía ciclista será el tramo. En los tramos afectos a nuevos planes urbanísticos u obras de acondicionamiento parciales, se aprovecharán dichas iniciativas para su puesta en servicio tratando de que los mismos conecten, en la medida de lo posible, con otros tramos ya en servicio, aunque sea de forma provisional, al objeto de favorecer la máxima funcionalidad de aquéllos.
- El Plan Especial determina doce itinerarios con sus correspondientes puntos nodales de inicio, conexión con otros recorridos y destino. La alteración de alguna de estas determinaciones tendrá el carácter de Modificación del Plan Especial.
- La alteración de los trayectos definidos a través de los tramos, deberá justificarse razonablemente conforme al procedimiento establecido en el artículo 4.2.2, no siendo considerada modificación de las determinaciones del Plan Especial.

Artículo 9. Tramitación.

- La modificación de las determinaciones del Plan Especial se tramitará siguiendo lo establecido por la legislación vigente.
- 2. No obstante, aquellas alteraciones que no supongan modificación del Plan Especial (art. 8.3), que introduzcan cambios en los tramos previstos en el Plan, deberán tramitarse siguiendo el procedimiento establecido para los proyectos de obras de urbanización regulados por legislación urbanística vigente

Plan Especial de Bidegorris y vías urbanas para la circulación en bicicleta de Bilbao (Aprobación Definitiva BOB. 27.02.08. Exped. 06.1034.000007

Capítulo II - Normas particulares de la red-

Artículo 10. Itinerario 1: Campo Volatín – Miribilla -Rekalde.

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre el Campo Volantín, a la altura del Ayuntamiento, hasta alcanzar el ámbito de Irala y Rekalde, tras discurrir junto a la Estación de Abando en dirección a Zabalburu y los barrios de San Francisco, Botica Vieja y Miribilla.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 2, 3, 4, 7, 11 y 12.

Artículo 11. Itinerario 2: Mazarredo – Zabalburu - Ametzola.

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre Mazarredo-Ercilla hasta alcanzar los ámbitos de Ametzola y Zabalburu, tras discurrir por los barrios de Abando e Indautxu.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 1, 4, 6 y 7.

Artículo 12. Itinerario 3: Euskalduna - Uribitarte.

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que partiendo del ámbito de Abandoibarra (en el extremo oeste) discurra a través de todo ese nuevo desarrollo de la Villa y por el renovado Paseo de Uribitarte.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 1, 4, 6, 7 y 10.

Artículo 13. Itinerario 4: Abandoibarra – Casco Viejo – La Peña.

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre el ámbito de Abandoibarra (en el extremo oeste) hasta alcanzar el barrio de La Peña, tras discurrir por Abando y el Ensanche de Bilbao, Casco Viejo y Bilbao la Vieja.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 1, 2, 3, 6, 8 y 11.

Artículo 14. Itinerario 5: Begoña - Santutxu - Txurdinaga

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre del Parque de Etxebarria y Txurdinaga, hasta alcanzar los límites con los barrios de Bolueta y Otxarkoaga, tras discurrir por los barrios de Begoña y Santutxu.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 9 y 8, así como con los itinerarios 11 y 4 a través de un elevador.

Artículo 15. Itinerario 6: Elorrieta - Euskalduna - La Casilla.

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre el barrio de Elorrieta y La Casilla, tras discurrir por los barrios de San Ignacio, Ibarrekolanda y Deusto y cruzar el parque de Doña Casilda y el ámbito de Indautxu por Doctor Areilza.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 2, 3, 4, 7 y 11.

Artículo 16. Itinerario 7: Euskalduna- Ametzola - Irala.

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre Abandoibarra, junto al Euskalduna, hasta alcanzar Ametzola e Irala, tras discurrir por la Avda. Sabino Arana, la nueva zona

Plan Especial de Bidegorris y vías urbanas para la circulación en bicicleta de Bilbao (Aprobación Definitiva BOB. 27.02.08. Exped. 06.1034.000007 Pág. 8 equipamental de Basurto-San Mamés y la Avda. del Ferrocarril.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 1, 2, 6, 10 y 12.

Artículo 17. Itinerario 8: Otxarkoaga – Bolueta - Atxuri.

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre el barrio de Otxarkoaga hasta alcanzar Atxuri, tras discurrir por Txurdinaga y Bolueta.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 5 y 4.

Artículo 18. Itinerario 9: Begoña - Vía Vieja de Lezama.

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre el Parque de Etxebarria en Begoña y las faldas de Artxanda, donde da comienzo el futuro itinerario foral que partiendo de la antigua estación ferroviaria se dirige hacia el Txorrierri y Mungialdea, tras recorrer los desarrollos residenciales del ámbito de Montaño-Zurbaran a lo largo, precisamente, de lo que antaño fue la plataforma ferroviaria Vía Vieja de Lezama (hoy calle con el mismo nombre).

Este Itinerario estará conectado con la Red a través del itinerario número 5.

Artículo 19. Itinerario 10: Abandoibarra - Olabeaga - Zorrotza

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre Abandoibarra (en su lado oeste junto al Euskalduna) y el barrio de Zorrotza, tras discurrir por el barrio de Olabeaga.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 3, 7, 11 y 12.

Artículo 20. Itinerario 11: San Ignacio - Zorrozaurre – Casco Viejo.

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre San Ignacio y Zorrozaurre hasta el Casco Viejo, tras discurrir por el paseo de borde de Ría a lo largo de Deusto, Castaños y el Arenal.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 1, 4, 5 (a través del elevador), 6 y 10.

Artículo 21. Itinerario 12: Zorrotza – Basurto – Rekalde - Irala

Las determinaciones vinculantes para este itinerario ciclista consistirán en la conexión de los tramos que permitan la circulación en bicicleta a través de una ruta que discurra entre el barrio de Zorrotza y los barrios de Rekalde e Irala, tras discurrir por Basurto y estructurarse sobre el proyecto de urbanización del soterramiento de las vías de Feve y la adecuación al uso de la bicicleta de la Nacional 634 a lo largo de la Avda. Montevideo.

Este Itinerario posibilitará, así mismo, conectarse con otros Itinerarios de la Red. En concreto, los itinerarios 1, 7 y 10.

Plan Especial de Bidegorris y vías urbanas para la circulación en bicicleta de Bilbao (Aprobación Definitiva BOB. 27.02.08. Exped. 06.1034.000007

Capítulo III -Sobre los itinerarios ciclistas-

Artículo 22. Sobre la prioridad peatonal y ciclista

Se reconoce la prioridad de los peatones en la circulación urbana y las limitaciones a la circulación en zonas peatonalizadas y, en general, en espacios comunes que no tienen un acondicionamiento físico especial que delimita a los otros componentes de la movilidad (seguidos en esa prioridad por las personas ciclistas).

Artículo 23. Sobre su seguridad

- Si bien la bicicleta, como vehículo para la movilidad, podrá desplazarse, en principio y de forma generalizada, por el viario rodado público (salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente), se podrán habilitar bandas en la vía pública (calles, carriles y tramos sobre la calzada, aceras y paseos de prioridad peatonal o partes de ellas, etc.) al objeto de facilitar su desplazamiento en mejores condiciones de seguridad y comodidad.
- 2. Cuando un tramo de vía pública esté dotado de una banda ciclable, del tipo que fuere, la bicicleta orientará su circulación por ella tal y como se recoge en el artículo 7.1, debiendo dicha banda estar adecuadamente señalizada y accesible para la bicicleta, quien podrá acceder a aquélla en el punto permitido más cercano en cada momento de su recorrido, sin por ello desatender su propia seguridad y la del resto de personas usuarias de la vía.
 - En el caso de personas ciclistas menores de edad, este precepto perderá su carácter de recomendación y pasará a ser obligatorio. Así, toda persona menor de edad deberá circular obligatoriamente por la banda ciclista específica de una calle, cuando ésta se halle habilitada con este tipo de infraestructuras.
- Las señales instaladas en las entradas de las bandas ciclables, zonas de prioridad peatonal y demás áreas de circulación restringida o de estacionamiento limitado, regirán en general, salvo excepción expresamente señalizada, para la totalidad del viario interior del perímetro.
- 4. Por razones de la seguridad de tráfico y del tránsito peatonal y ciclista, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad. Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal. Igualmente, y por las mismas razones, podrán ser instaladas en la calzada bandas debidamente señalizadas con el fin de obligar a la reducción de velocidad de los vehículos motorizados, y donde se estudiarán e implantarán soluciones de paso ciclista para no penalizar su circulación.
- Queda prohibida la parada y, por extensión, el estacionamiento sobre los refugios, isletas, medianas, zonas de protección y demás elementos canalizadores del tráfico que, sin duda, representan un riesgo para el tráfico en general y, de manera particular, para la circulación ciclista. Así mismo, dicha prohibición se extiende a los pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos para peatones, en los lugares donde se impida la visibilidad de la señalización a las personas usuarias a quienes les afecte u obligue a hacer maniobras y, por último, en los carriles o partes de la vía reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usos (entre los que se incluyen los ciclistas). La ocupación excepcional de éstos para la realización de obras o de cualquier otro elemento u objeto de forma provisional necesitará la autorización previa del Ayuntamiento y se regirá por lo dispuesto en las normas municipales y en la autorización, que contendrá las condiciones particulares a que deberá ajustarse el desarrollo de la ocupación autorizada, de obligado cumplimiento para la persona titular de la autorización. Durante el tiempo que transcurra la referida ocupación se habilitarán las medidas alternativas que garanticen la funcionalidad de la vía ocupada.
- 6 Las medidas e iniciativas sobre la seguridad y mejora de la circulación en la vía pública establecidas en el desarrollo del Plan Municipal de Movilidad Segura 2007-2013 y posteriores, en cuanto que afecten a la circulación ciclista, formarán parte del presente Plan Especial de Vías Ciclistas.

Artículo 24. Sobre el catálogo de itinerarios ciclistas

1. Las bandas para la circulación ciclista se clasificarán en función de la diferenciación y prioridad de la circulación ciclista que se da en ellas. Con carácter general existirán dos grupos de

soluciones ciclables para concretar la red urbana de vías para la circulación en bicicleta.

En un primer grupo, se integrarán aquéllas soluciones donde la bicicleta disponga de una infraestructura específica y diferenciada del resto de tránsitos, bien sean motorizados bien sean peatonales, por lo que la circulación ciclista conservará en ellas sus prioridades y preferencias de tráfico2. Dentro de este grupo de preferencia ciclista, se podrá optar por acondicionar la infraestructura ciclista compartiendo plataforma con quien se desplaza a pie o sobre la calzada rodada, compartiendo plataforma con el tráfico motorizado.

En un segundo grupo, se incluirán las vías ciclistas donde la bicicleta comparte no sólo plataforma con otros modos sino que también desarrolla sus desplazamientos en la misma sección de circulación que el resto de tráficos con los que convive. Cuando esta convivencia se dé con las personas que se desplazan a pie son éstas quienes dispondrán de prioridad en la circulación. No obstante, estos tramos estarán debidamente señalizados para facilitar y promover el correcto entendimiento entre ambos modos. Cuando dicha coexistencia se dé con los modos motorizados las preferencias y reglas de circulación vendrán reguladas por las normas de tráfico, a las que se podrá reforzar con nuevas medidas de acompañamiento y nuevas normas reguladoras de los usos de la vía, además de pautas de refuerzo en la señalización que faciliten dicha convivencia, al objeto de incorporar en el viario urbano medidas que orienten y ayuden a la circulación ciclista y a su seguridad (principalmente a partir de la habilitación de medidas de calmado y/o de marcación o limitando el uso del tráfico motorizado).

Con carácter específico, las vías urbanas para la circulación en bicicleta se clasificarán a partir de la conformación de la plataforma ciclista en función de dos variables: primera, según se trate de una banda ciclista segregada o no y, segunda, según el tipo de convivencia de la bicicleta en la referida plataforma de circulación.

CONFORMACIÓN DE SU PLATAFORMA EN RELACIÓN A OTROS MODOS

	Comparte plataforma con el viario motorizado	Comparte plataforma con la acera	Plataforma propia e independiente
Existencia de elementos físicos de protección (segregación)	Carril-bici protegido	Pista Acera-bici (Acera-bici protegida)	 Pista-bici (Senda ciclable protegida)
Inexistencia de elementos físicos de protección (no segregación)	 Carril-bici Carril Bus-bici Vía señalizada compartida Vía convencional 	Senda o Carril AcerabiciAcera-bici compartida	Senda ciclable

- Carril-bici protegido: vía ciclista unidireccional o bidireccional que discurre adosada a la calzada y se halla provisto de elementos laterales que lo separan físicamente, segregándola, del resto de la calzada, así como de la acera.
- Pista Acera-bici: vía ciclista sobre la acera provista de elementos laterales que lo separan físicamente del tránsito peatonal para aumentar la seguridad de éste. También es conocida como "Acera-bici protegida".
- Pista bici: vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado y plataforma independiente de las carreteras, en un solo sentido o en doble sentido de circulación, provista de elementos laterales que lo separan físicamente, segregándola, del tránsito peatonal si éste discurriese adosada a la plataforma ciclable. También es conocida con el sobrenombre de "Senda ciclable protegida".

² Pudiendo ser compartidas, conforme al artículo 6.3, con otros artilugios utilizados para el desplazamiento de personas y movidos por la fuerza motriz como pudieran ser los patines, patinetes, etc., así como con quienes se desplacen en sillas de ruedas motorizadas.

- Senda ciclable: vía para ciclos y peatones, segregada del tráfico motorizado y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques; donde el ciclista y el peatón o comparten banda o disponen de una indicación de usos diferenciada pero no segregada (señalización, diferenciación de firme, etc.).
- Senda o Carril Acera-bici: vía ciclista sobre la acera diferenciada del tránsito peatonal, pero no segregada, mediante señalización y marcas transversales, cambio de pavimento, ligeros resaltes, etc.
- Acera-bici compartida: tramo de acera debidamente señalizado donde las bicicletas comparten espacio con los peatones sin diferenciación de usos.
- Carril-bici: vía ciclista diferenciada, aunque no segregada, del tráfico motorizado que discurre adosada a la calzada, generalmente en el mismo sentido de circulación aunque pueda llegar a presentar circulación de doble sentido.
- Carril bus-bici: se trata de un carril o tramo de calle reservado, compartido por autobuses y ciclistas y, a veces, por otros servicios públicos (municipales, taxis, etc.) y tráfico privado muy restringido (carga-descarga, residentes en determinadas circunstancias...).
- Vía señalizada compartida: Se trata de una infraestructura ciclable menor consistente en una vía o calzada debidamente tratada, señalizada y acondicionada que, por su baja densidad motorizada y lo atemperado de su tráfico, permite un tránsito suficientemente cómodo y seguro en bicicleta sin los niveles de diferenciación física de otras vías ciclistas.
- Vía convencional: Se refiere a la circulación ciclista a través del sistema general de carreteras o viario rodado con arreglo a lo dispuesto en la actual normativa sobre circulación de vehículos y seguridad vial y en el que se podrá habilitar, si fuera el caso, algunas medidas para favorecer dicha convivencia de modos (ciclista y motorizado).