



III.-ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID

ASESORÍA JURÍDICA GENERAL

El Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 3 de marzo de 2015, acordó la aprobación definitiva de la "Ordenanza reguladora de la Movilidad en Bicicleta en el Término Municipal de Valladolid" en los siguientes términos:

"ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE VALLADOLID

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial atribuye en su artículo 7 a los municipios competencia 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.

Asimismo, de conformidad con el citado artículo, el municipio es competente para la regulación, mediante una ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y el uso peatonal de las calles, y siempre dentro del marco de las disposiciones legales vigentes sobre estas materias.

La Sección 3.^a de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible se ocupa de la movilidad sostenible. Son principios de esta política el fomento de los medios de transporte de menor coste social, ambiental y energético, la participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad y el cumplimiento de los tratados internacionales relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental. La consideración de esos principios deberá realizarse en los planes de movilidad sostenible, que la Ley regula en cuanto a su naturaleza, posible ámbito territorial (autonómico, supramunicipal o municipal), contenido mínimo, vigencia y actualización, supeditando la concesión de subvenciones estatales al transporte público urbano o metropolitano a la puesta en marcha de estos planes.

El nuevo papel preponderante que se le ha otorgado al peatón, las políticas públicas implementadas con la finalidad de fomentar una movilidad sostenible (Plan Integral de Movilidad Urbana ciudad de Valladolid (PIMUVA)), Agenda Local 21, etc.), el uso de la bicicleta como modo de transporte –incluidas las diversas infraestructuras viarias puestas en servicio para este tipo de vehículos–, la prioridad a favor de los vehículos de transporte público y la creciente demanda social, institucional y legal de medidas que atenúen los efectos negativos de la circulación motorizada, hacen necesario una actualización amplia de la normativa reguladora en la materia que responda al panorama actual de la movilidad en nuestra ciudad.





Los cambios que se han impulsado en la ciudad en materia de movilidad en las líneas mencionadas en los últimos años, así como las modificaciones normativas que se han venido produciendo, justificarían que desde el ámbito municipal se proceda a recoger en un único documento las disposiciones que, referidas a la circulación, se han venido dictando desde el Ayuntamiento.

Desde la propia Federación Española de Municipios y Provincias se ha estado trabajando en la elaboración de una ORDENANZA MUNICIPAL TIPO DE LA FEMP, REGULADORA DEL TRÁFICO, SUS ASPECTOS DE MOVILIDAD, SU IMPACTO AMBIENTAL Y LA SEGURIDAD VIAL con el fin de que los ayuntamientos llevaran a cabo si se adecuaba a sus intereses la “transposición” del texto o parte de él en la forma que mejor se adaptara a sus necesidades.

La respuesta a las medidas de fomento implantadas, ha generado en la sociedad una necesidad de regulación y armonización de la convivencia que no pueden demorarse por poner en peligro la continuidad de un cambio de cultura iniciado y que obedece y aporta soluciones a problemas o, al menos, suaviza las externalidades negativas producidas por el modelo de movilidad vigente.

Por esta razón y sin abandonar el objetivo de llegar a recopilar en un único documento toda la normativa sectorial reguladora de los modos de transporte, se plantea esta Ordenanza con el objetivo de seguir fomentando el uso de la bicicleta como modo de transporte, regulando la circulación y el estacionamiento de estos vehículos por las vías de competencia municipal sin menoscabo de su convivencia con el resto de usos y usuarios – peatones, transporte colectivo y transporte privado–.

En su virtud y en ejercicio de las competencias reconocidas por la legislación vigente se dicta la siguiente:

ORDENANZA REGULADORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE VALLADOLID

Artículo 1.- Normas generales.

1.-Como norma general las bicicletas circularán obligatoriamente por la calzada, permitiéndose la circulación en paralelo, especialmente en el viario incluido dentro de las “ZONA a 30” y del señalizado como “Calle residencial” mediante señal S-28 y que conlleva la limitación de velocidad a 20 Km/h.

2.-Las bicicletas circularán obligatoriamente por los carriles reservados para bicicletas cuando estén debidamente señalizados mediante la señal R-407 a, respetando la señalización, ordenación del tránsito y las normas de prioridad de paso previstas para el resto de usuarios de la vía.

3.-Las bicicletas también podrán circular, excepto en momentos de aglomeración peatonal y siempre respetando la prioridad de los peatones, por:

Los arceles, en su caso. Parques públicos. Las zonas peatonales en horario de 22:00 h. a 8:30 de la mañana adaptando la velocidad y condiciones de circulación al entorno y al resto de los usuarios. Sobre aceras y zonas peatonales para el recorrido imprescindible para alcanzar un aparcamiento-bicis o zonas reservada al aparcamiento de bicicletas, o puesto del servicio municipal de préstamo de bicicletas Vallabici, especialmente cuando exista una





señal de entrada prohibida excepto para "acceso a vados autorizados".

4.-A los efectos expresados en este artículo, se entenderá que hay aglomeración cuando no sea posible conservar 1 metro de distancia entre la bicicleta y los peatones que circulen, o circular en línea recta 5 metros de manera continuada y preferentemente por el centro de la vía.

5.-Los ciclistas que circulen por la calzada, lo harán preferentemente por los carriles más próximos a las aceras, pudiendo ocupar la parte central de éstos, y gozarán de las prioridades de paso que tienen los vehículos según las vigentes normas de tránsito. En el caso de giro autorizado a la izquierda, los ciclistas podrán hacer uso de los carriles de giro que sean procedentes.

6.-Cuando el carril reservado a las bicicletas esté situado en la calzada, los peatones lo podrán cruzar, pero no lo podrán ocupar ni caminar. Fuera de los pasos peatonales convenientemente señalizados, la preferencia de paso es de las bicicletas.

7.-Los carriles bici implantados en la acera deberán estar perfectamente señalizados, extremando las precauciones los ciclistas y no pudiendo superar la velocidad de 10 Km/h.

8.-En ningún caso las bicicletas podrán circular por los carriles reservados a los vehículos del operador del transporte público urbano colectivo de la ciudad.

Artículo 2.- Prioridad de paso de ciclistas.

1.-Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:

Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados. Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, haya un ciclista en sus proximidades y su movimiento haga previsible una confluencia de trayectorias. Cuando circulando en grupo, el primer ciclista haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.

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

Artículo 3.-Interacción entre bicicletas y vehículos a motor.

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

2.-Los vehículos a motor y ciclomotores no podrán circular, estacionar ni detenerse en los carriles reservados para bicicletas

Artículo 4.-Otras normas en la circulación de bicicletas.

1.-Como norma general se considerará prohibido:

Circular con el vehículo apoyado sólo en una rueda. Transportar a otra persona, excepto





en el caso de adultos a menores de 7 años provistos de casco homologado en sillitas asimismo homologadas. Soltar el manillar, excepto cuando sea necesario para hacer una señal de maniobra. Cogerse a otros vehículos para ser remolcados. Circular zigzagueante entre vehículos o peatones. No obstante, al objeto de permitir un posicionamiento más seguro de las bicicletas en la calzada durante la detención semafórica, éstas podrán rebasar a los vehículos detenidos en la calzada siempre y cuando exista espacio suficiente para avanzar entre ellos hasta colocarse en una posición más adelantada y segura, o para acceder a ñas zonas señalizadas junto a los semáforos a tal efecto. Circular utilizando auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido. Cargar la bicicleta con objetos que dificulten su utilización o reduzcan la visión.

2.-Las bicicletas llevarán un timbre que harán sonar para advertir a otras personas de su presencia a fin de garantizar la seguridad de ambos y cuando circulan de noche dispondrán de luz de posición delantera y trasera, catadióptrico trasero, y podrán disponer de catadióptricos en los radios de las ruedas y en los pedales debidamente homologados que permitan su correcta visualización por los peatones y conductores.

3.-Las bicicletas podrán llevar remolque, homologado, para el transporte de animales o mercancías, circulando de día y sin disminución de la visibilidad, y a velocidad moderada, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su responsabilidad.

4.-Los ciclistas, con independencia de los dispositivos luminosos exigidos para la bicicleta, preferentemente de noche, facilitarán su visibilidad con prendas claras o señalización específica: chalecos y/o bandas reflectantes, alertando de su presencia a otros conductores que circulen detrás de sus bicicletas.

Artículo 5.-Estacionamiento de bicicletas.

1.-Los estacionamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para éstas, recomendándose su correspondiente y adecuada señalización vertical. El aparcamiento por parte de otros vehículos distintos a bicicletas en el estacionamiento reservado a las mismas, aún sin la pertinente señal, acarrearán la sanción correspondiente.

2.-Las bicicletas se estacionarán en los espacios y elementos habilitados al efecto; cuando esto no sea posible y no exista un estacionamiento de bicicletas en un radio aproximado de 50 metros o estos estén llenos, podrán estacionar en las aceras, áreas peatonales y paseos siempre que éstos dispongan de una anchura mínima de 3 metros y se mantenga un espacio libre mínimo de 1,8 metros una vez amarrada la bicicleta al elemento circunstancial de estacionamiento.

Está específicamente prohibido estacionar las bicicletas:

En los elementos de regulación semafórica y del estacionamiento, incluidos los armarios y cajas de regulación, soportes de señalización y otros que por sus características y destinatarios pudieran verse perjudicados en su funcionalidad o dañada su integridad. Ante zonas donde haya reserva de carga y descarga en la calzada en horario dedicado a la actividad. En zonas de estacionamiento para personas con discapacidad. En zonas de estacionamiento expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad, centros o instalaciones públicas. Ante las salidas de emergencia de locales destinados a establecimientos de pública concurrencia, durante las horas de actividad. En paradas de





transporte público. En pasos para peatones. En los espacios habilitados para el estacionamiento de las bicicletas públicas de préstamo. En los elementos adosados a las fachadas

En construcciones o elementos informativos asociados a museos, edificios y otras construcciones históricas que puedan dañar o generar un impacto visual negativo.

Artículo 6.-Abandono de bicicletas.

En cuanto al abandono y a la retirada de vehículos se aplicará a las bicicletas, especialmente cuando causen deterioro del patrimonio público por encontrarse amarradas a lugares donde está específicamente prohibido hacerlo. Se considera una bicicleta abandonada, aquella que presente deterioro que impida su uso.

Antes de su retirada, el Ayuntamiento o la Policía Local deberán avisar en el propio vehículo que se considera que la bicicleta está abandonada y procederá a recogerla. El tiempo transcurrido entre el aviso y la retirada no podrá ser inferior a 48 horas. Así mismo, se procederá a colocar una pegatina horizontal en el suelo indicando que la bicicleta ha sido retirada por la grúa y en qué sitio permanece.

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

Artículo 7.-Menores de 16 años.

Los conductores de bicicletas menores de 16 años llevarán siempre puesto un casco homologado.

Disposiciones Adicionales

Disposición Adicional Primera.- Plan de difusión y comunicación.

El Ayuntamiento de Valladolid, con el fin de garantizar el conocimiento de la normativa reguladora como base de su cumplimiento y disciplina, en la búsqueda de la mejor convivencia y aceptación posibles entre los distintos usuarios de todos los modos de transporte y alineado con el impulso de la movilidad en bicicleta, llevará a cabo una completa campaña de difusión y comunicación del contenido de la Ordenanza, las implicaciones para los usuarios de la bicicleta y el procedimiento sancionador aplicable en caso de infracción, con indicación expresa de las más habituales y las características y cuantía de las sanciones aplicables.

Así mismo, para difundir la infraestructura básica de utilización por los usuarios de la bicicleta, pondrá a disposición de todos los usuarios en el portal web municipal, una vez que haya sido elaborada y en todo caso con la aprobación del Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de la ciudad de Valladolid, (PIMUSSVA) la información sobre la red de carril bici existente y las ubicaciones de los estacionamientos de bicicletas, con el compromiso de actualización permanente.

Disposición Adicional Segunda.- Conexión de la red de carril bici actual y ampliación de la infraestructura.





El Ayuntamiento de Valladolid, con el objetivo de favorecer el incremento de uso de la bicicleta como modo de transporte, promoverá la inclusión en el Programa que corresponda del PIMUSSVA la actuación tendente al cierre de la red de carril bici existente y su ampliación en la medida que sea posible, mediante la adopción de las herramientas y estrategias que, sin exigir la modificación constructiva de la infraestructura, permitan la identificación clara por parte de todos los usuarios y, con ello, la utilización segura por parte de los ciclistas.

Paralelamente y para facilitar el estacionamiento de las bicicletas en los lugares habilitados al efecto, evitando daños sobre elementos a los que circunstancialmente se pudieran amarrar indebidamente ante su ausencia o escasez, atenderá y llevará a cabo las solicitudes, tanto de terceros como de oficio, de estudio y, en su caso, posterior ejecución de estacionamiento para bicicletas.

Disposición Adicional Tercera.- Utilización del viario peatonal.

El Ayuntamiento de Valladolid, promoverá la realización en el proceso de Actualización-Revisión del PIMUVA y su posterior inclusión en el Programa que corresponda del PIMUSSVA, del catálogo/inventario de viario peatonal de la ciudad. Definirá, de acuerdo con la normativa de aplicación vigente en cada momento, las posibilidades y condiciones de utilización por parte de los ciclistas y lo mantendrá permanentemente actualizado incluyéndolo en la información de la red de carril bici, en su caso.

Disposición Adicional Cuarta.- Delegación de competencias.

Para hacer más ágil y eficiente la tramitación de las actuaciones derivadas de la evolución del uso de la bicicleta, se delega en la Concejalía que tenga atribuidas en cada momento las competencias de planificación y gestión de la movilidad, la creación o modificación de la infraestructura dedicada al uso de la bicicleta y los horarios de aplicación, todo ello previo dictamen favorable de la Comisión Informativa correspondiente por razón de la materia.

ANEXO. DEFINICIONES.

Acera: Zona longitudinal de la carretera o calle, elevada o no, destinada al tránsito de peatones. Acera compartida: Espacio compartido por peatones y ciclistas. La preferencia será siempre de los peatones. Acera-bici sugerida: Vía ciclable sugerida con señalización horizontal o vertical en aceras y resto de zonas peatonales. No se trata específicamente de una vía ciclista, por lo tanto los peatones pueden cruzarla por cualquier punto. Aglomeración: A los efectos de esta Ordenanza, se entenderá que hay aglomeración cuando no sea posible conservar un metro de distancia entre la bicicleta y los peatones que circulen, o circular en línea recta cinco metros de manera continuada. Arcén: Franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles, más que en circunstancias excepcionales. Automóvil: Vehículo de motor que sirve normalmente para el transporte de personas o de cosas o de ambas a la vez, o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales. Bicicleta: Vehículo de dos ruedas accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas. Las bicis que estén plegadas se considerarán, a todos los efectos, como un bulto de equipaje. También se consideran bicicletas las de pedaleo asistido. Calzada: Es la parte de la carretera o calle destinada a la circulación de vehículos en general. Calzada pacificada o con tráfico lento, templado o calmado: Calzada debidamente señalizada en la que se limita la velocidad máxima para que ésta no supere los 30 km/h, pudiendo disponer además de





medidas adicionales que favorezcan la reducción de velocidad o intensidad de la circulación. Este tipo de calzada se puede denominar ciclocalle. Calmado de tráfico: Conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta conseguir compatibilizar la circulación con las actividades que se desarrollan en la vía sobre la que se aplica. Carretera: Vía pública pavimentada situada fuera de poblado, salvo los tramos en travesía. En zona urbana se la denomina simplemente vía pública o calle. Carril (de calzada): 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. Carril bus: Carril reservado para la circulación exclusiva de vehículos de transporte colectivo. La mención taxi autoriza también a los taxis la utilización de este carril. Carril bus-bici: Carril reservado para la circulación exclusiva de autobuses, taxis y bicicletas. Carril reservado: Carril por el que únicamente se permite la circulación de determinados vehículos en función de la señalización implantada en el mismo. 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. A efectos de esta Ordenanza se considera equivalente a la bicicleta. Ciclomotor: Tienen la condición de ciclomotor los vehículos que se describen a continuación: Vehículo de dos ruedas provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos si es de combustión interna y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h. Vehículo de tres ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos si es de combustión interna y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h. Vehículo de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg, 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 centímetros cúbicos para los motores de explosión o cuya potencia máxima neta sea igual o inferior a 4 kW para los demás tipos de motores. Detención: Inmovilización de un vehículo por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir algún precepto reglamentario. Estacionamiento: Inmovilización de un vehículo que no se encuentra en situación de detención o de parada. Monopatín: Tabla sobre ruedas que permite deslizarse por un pavimento resistente y uniforme. Motocicleta: Automóvil de dos ruedas con o sin sidecar, entendiendo como tal el habitáculo adosado lateralmente a la motocicleta y el de tres ruedas. Parada: Inmovilización de un vehículo durante un tiempo inferior a dos minutos, sin que el conductor pueda abandonarlo. Paso a nivel: Cruce a la misma altura entre una vía y una línea de ferrocarril con plataforma independiente. Paso de peatones: Lugar debidamente señalizado por el que se puede cruzar una calle y donde el peatón tiene prioridad. Se permite su uso por parte de los ciclistas. Patinador: Peatón que se traslada en patines, monopatines, patinetes o aparatos similares. Patines: Aparatos adaptados a los pies, dotados de ruedas que permiten deslizarse por un pavimento resistente y uniforme. Patinete: Plancha montada sobre dos o tres ruedas y una barra terminada en un manillar que sirve para que los peatones se desplacen. Peatón: Persona que, sin ser conductor, transita 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. Senda ciclable: Se engloba en esta categoría a los caminos peatonales aprovechados por ciclistas o diseñados específicamente para su uso compartido por peatones y ciclistas. Se incluyen en esta definición las vías verdes. Tranvía: Vehículo que marcha por raíles instalados en la vía. Triciclo: Vehículo de tres ruedas accionado por el esfuerzo muscular mediante pedales o manivelas. Turismo: Automóvil, distinto de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad hasta nueve plazas, incluido el





conductor. Vehículo: Artefacto o aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere esta Ordenanza. 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. 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 el Reglamento General de Vehículos o sobrepasa permanentemente los límites establecidos en el mismo para masas o dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques. Velocidad anormalmente reducida: Velocidad que entorpece la marcha normal del resto de vehículos ya que no supera la velocidad mínima genérica de la vía. Se podrá circular a una velocidad anormalmente reducida en los supuestos de vehículos especiales, circunstancias del tráfico, del vehículo o de la vía y protección o acompañamiento a otros vehículos. Las bicicletas pueden circular a velocidad anormalmente reducida en calzadas en las que no exista vía ciclista. Velocidad mínima genérica: La mitad de la velocidad máxima permitida para cada tipo de vía. Vía ciclista: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos con la señalización horizontal y vertical correspondiente y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos. Puede ser de varias clases: Pista bici: Vía ciclista independiente del tráfico peatonal y del rodado. Su uso previsto es exclusivo para bicicletas. Carril bici: Vía ciclista que discurre a cota de calzada, en un solo sentido o en doble sentido, pudiendo ser segregado o no: Sugerido: Se suele señalar con una línea discontinua en el pavimento indicando que puede ser cruzada por parte de los vehículos motorizados en circunstancias excepcionales y siempre que no haya ciclistas en su proximidad. Formalizado: Se señala, al menos, con una línea continua en el pavimento indicando que no puede ser atravesada por los vehículos más que en situaciones de emergencia. Protegido o segregado: Consta de algún tipo de protección física frente a la invasión por parte del resto de vehículos. Arcén bici: Arcén de una carretera acondicionado para el uso ciclista. Acera-bici: Vía ciclista señalizada a cota de acera, pudiendo ser segregada o no. Vía verde: Antiguo trazado ferroviario en desuso acondicionado como infraestructura para desplazamientos no motorizados. Zona avanzada de espera: Espacio adelantado a una línea transversal de detención que tiene como objetivo permitir a las bicicletas reanudar la marcha en cabeza de los vehículos a motor. Zona de prioridad peatonal: Zona de la vía pública en la que la prioridad corresponde al peatón. En ella se limita la velocidad de los vehículos, pudiendo estar restringida total o parcialmente la circulación y/o el estacionamiento de los mismos. Zona peatonal: Parte de la vía, elevada o delimitada de otra forma, reservada a la circulación de peatones. Existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos. Se incluyen en esta definición aceras, los paseos centrales, etc. Zona o calle residencial: Zona especialmente acondicionada y señalizada en la que, aunque se permite la circulación de vehículos está destinada en primer lugar a los peatones, pudiendo utilizar éstos últimos toda la zona de circulación. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 km/h. Zona treinta (30): Zona especialmente acondicionada y señalizada en la que, la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h. La prioridad en ella corresponde al peatón.”

Lo que se hace público para general conocimiento.

Valladolid, 13 de marzo de 2015

En Valladolid, a 19 de marzo de 2015, El Alcalde.- Francisco Javier León de la Riva

