DOCUMENT DE TREBALL

RECOMANACIONS PER COORDINAR LES ORDENANCES MUNICIPALS SOBRE LA CIRCULACIÓ DE BICICLETES, VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL I CICLES DE MÉS DE DUES RODES

DIRECCIÓ DE MOBILITAT I TRANSPORT

Octubre 2018

AMB Mobilitat

SUMARI

1 ANTECEDENTS I OBJECTIU 3
1.1 Antecedents 3
1.2 Objectiu d'aquestes recomanacions 4

2 CONCEPTES BÀSICS 5
2.1 Definicions 5
2.2 Nomenclatura 6
2.3 Normativa sectorial aplicable 7
2.4 Conceptes bàsics de l'entorn 8
2.5 Conceptes bàsics de la bicicleta i els cicles de més de dues rodes 9
2.6 Conceptes bàsics dels VMP 9
2.7 Principis rectors 9
2.7.1 Pacificació viària 10
2.7.2 Incorporació dels vehicles de mobilitat personal a la mobilitat urbana 10
2.7.3 La bicicleta, els VMP i els cicles de més de dues rodes com a vehicles 11
2.7.4 La bicicleta, els VMP i els cicles de més de dues rodes com a elements sinèrgics 11
2.7.5 Foment de l'ús de la bicicleta, els VMP i els cicles de més de dues rodes 11
2.7.6 Normativa versus directrius tècniques 11

3 PROPOSTA D'ARTICULAT 13
CAPÍTOL I. MOBILITAT CICLISTA 13
Article 1. Circulació general de les bicicletes a la ciutat 13
Article 2. Prioritats de pas per als ciclistes 14
Article 3. Circulació de les bicicletes a la calçada 15
Article 4. Circulació de les bicicletes a les vies ciclistes 17
Article 5. Circulació de les bicicletes a carrers de convivència 19
Article 6. Circulació de les bicicletes a espais no motoritzats 20
Article 7. Circulació de les bicicletes en espais reservats per als vianants 22
Article 8. Circulació de bicicletes d'arrendament i/o per activitats de tipus turístic o d'oci 23
CAPÍTOL II. MOBILITAT DELS GINYS SENSE MOTOR 25
Article 9. Mobilitat general dels ginys sense motor a la ciutat 25
Article 10. Circulació dels ginys sense motor en carrers de convivència 26
Article 11. Circulació dels ginys sense motor en espais no motoritzats 26
Article 12. Circulació dels ginys sense motor en espais reservats per als vianants 27
CAPÍTOL III. MOBILITAT DELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL AMB MOTOR I CICLES DE MÉS DE DUES RODES 29

Article 13. Circulació general dels VMP amb motor i cicles de més de dues rodes a la ciutat 29
Article 14. Circulació general dels VMP amb motor i cicles de més de dues en carrers de convivència 30
Article 15. Circulació general dels VMP amb motor i cicles de més de dues en espais no motoritzats 30
Article 16. Circulació general dels VMP amb motor i cicles de més de dues en espais reservats per als vianants 31
Article 17. Circulació de VMP i cicles de més de dues rodes d'arrendament i/o per activitats de tipus turístic o d'oci 32
CAPITOL IV. CONSIDERACIONS D'APLICACIÓ GENERAL A BICICLETES, CICLES DE MÉS DE DUES RODES I VMP 34
Article 17. Obligacions de les persones conductores de vehicles a motor 34
Article 18. Accessoris de seguretat 34
Article 19. Ús de remolcs i transport d'altres persones 35
Article 20. Estacionament 36
Article 21. Retirada 37
CAPÍTOL V. CONSIDERACIONS ESPECÍFIQUES PER A LES BICICLETES, CICLES DE MÉS DE DUES RODES I VMP, QUE SUPOSIN UNA ACTIVITAT D'EXPLOTACIÓ ECONÒMICA 40
Article 22. Identificació i registre 40
Article 23. Assegurança 40
CAPÍTOL VI. INFRACCIONS I SANCIONS 42
Article 24. Infraccions 42
Article 25. Sancions 42

1 ANTECEDENTS I OBJECTIU

1.1 Antecedents

Gràcies a l'impuls de la mobilitat sostenible en l'àmbit de l'àrea metropolitana de Barcelona s'està observant un ús creixent de la bicicleta com a mode de transport, al que se li ha de sumar en els darrers anys altres modes com són els patinets i les rodes (agrupats amb el nom de 'vehicles de mobilitat personal' o VMP) i diferents cicles de més de dues rodes. La regulació de la mobilitat urbana és de competència municipal i, per tant, la normativa local existent s'ha d'adaptar per a què hi reflecteixi l'ampli ventall de modalitats de mobilitat sostenible, se'n reconeguin els seus drets i deures i es fomenti la convivència viària.

Tot i ser competència municipal, els ajuntaments han de respectar el marc regulador estatal que, pel que fa a la mobilitat en bicicleta, es troba cada vegada més obsolet i allunyat de la realitat urbana actual. Algunes modificacions de la normativa estatal en relació a la bicicleta s'han concretat amb la publicació del Real Decreto Legislativo 6/2015 , pel qual s'aprova el text refós de la *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos amb motor y Seguridad Vial*. En relació al *Reglamento General de Circulación* es continua a l'espera que es publiquin les modificacions, de les que ja existeixen diversos esborranys que s'han tingut en compte per a la redacció d'aquest document.

Pel que fa als VMP, a dia d'avui l'única normativa estatal de referència és la *Instrucción 16/V-124*, emesa per la Dirección General de Tráfico el 3 de novembre de 2016, i que fa una aproximació a la catalogació tècnica i jurídica d'aquests 'vehicles', a la normativa aplicable així com a la necessitat de disposar d'una autorització municipal en cas d'activitats econòmiques de tipus turístic o de lleure. En tot cas, es tracta d'uns criteris generals aplicables mentre no s'elabora una normativa específica per als VMP.

Les ordenances municipals (OO.MM.) sobre la bicicleta són una compilació de normes que, en l'actualitat, generalment són recordatoris de la normativa de rang superior i que, en alguns casos, es veuen ampliades per a cobrir supòsits concrets detectats als municipis. Algunes OO.MM. presenten disfuncions (continguts ja derogats, contradiccions amb normativa de rang superior o contradiccions amb normativa de municipis veïns) i poden suposar barreres per a la utilització de la bicicleta. Pel que fa als VMP i cicles de més de dues rodes en l'àmbit metropolità actualment només Barcelona en regula els usos i condicions de circulació.

Aquest document parteix de la necessitat, expressada per diversos municipis metropolitans, de regular de forma coordinada la circulació de bicicletes, patinets i altres cicles. El document que es presenta és una actualització d'una versió anterior elaborada per l'AMB, de l'any 2015, en aquell cas centrada exclusivament en bicicletes.

Com a base de l'elaboració de les recomanacions que es presenten tot seguit s'han realitzat quatre sessions de debat amb els municipis metropolitans als mesos de maig - setembre de 2018, amb la participació del Bicicleta Club de Catalunya (BACC), de l'Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal (AUMP) i d'un total de 14 municipis metropolitans: Badalona, Castelldefels, Cerdanyola del Vallès, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, L'Hospitalet de Llobregat, Molins de Rei, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Sant

Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Santa Coloma de Gramenet. El municipi de Barcelona també ha participat de forma posterior a les sessions de debat. Durant les sessions de treball s'ha comparat el contingut de les recomanacions de l'AMB del 2015 amb la nova ordenança de Barcelona, l'esborrany de l'ordenança de mobilitat sostenible de Madrid i les recomanacions tècniques per a les ordenances de mobilitat ciclista de Guipúscoa.

1.2 Objectiu d'aquestes recomanacions

L'objectiu d'aquest document és contribuir a actualitzar i homogeneïtzar les ordenances sobre la bicicleta dels municipis metropolitans, introduint la nova situació dels VMP i els cicles de més de dues rodes, fent més segura la seva circulació i facilitant la convivència entre els diferents modes de transport a l'àrea metropolitana de Barcelona. La finalitat és promoure la mobilitat no motoritzada per disminuir els efectes generats per l'ús del vehicle privat motoritzat.

Partint d'una anàlisi de la normativa existent, de les possibilitats que ofereix la regulació estatal, de l'estudi de la informació d'altres experiències i del coneixement acumulat de les situacions i dels aspectes a tractar, aquestes recomanacions proposen redactats de la normativa local amb la voluntat que siguin útils com a punt de partida per al procés de modificació i/o elaboració de les corresponents OO.MM.

2 CONCEPTES BÀSICS

2.1 Definicions

A efectes d'aquestes recomanacions, i amb l'objectiu d'unificar conceptes i facilitar la identificació i classificació de les diferents modalitats de mobilitat que es poden trobar actualment en l'àmbit urbà, s'estableixen les següents definicions:

- **Cicles:** vehicles d'almenys dues rodes i propulsats, exclusivament o principalment, per l'energia muscular de la persona o persones que estan sobre el vehicle, en particular per mitjà de pedals. S'inclouen en aquesta definició els cicles de pedaleig assistit
    - **Bicicletes:** cicle de dues rodes
- **Vehicles de mobilitat personal:** vehicles capaços d'assistir l'ésser humà en el seu desplaçament personal i en la distribució urbana de mercaderies, que per la seva construcció poden excedir les característiques dels cicles i estar dotats de motor elèctric, tal i com es troben definits a la Instrucció 16/V-124 de la DGT.

  Els VMP s'hauran d'atenir en el seu disseny, fabricació, i comercialització als requisits tècnics que estableix la legislació vigent en matèria de seguretat industrial i de seguretat general dels productes, i des de l'àmbit de la legislació de trànsit dels dispositius de mobilitat personal tindran la consideració de "vehicles".

  Els VMP es poden classificar en el següents tipus en funció de les seves característiques (resumides en la taula 1):

  VMP 0: ginys sense motor com patins, patinets i monopatins

  VMP tipus A: rodes, plataformes i patinets elèctrics de mida més petita i més lleugers

  VMP tipus B: plataformes i patinets elèctrics de mida més gran

  VMP tipus C0: cicles de més de dues rodes, per a ús personal no lucratiu, assimilable a una bicicleta

  VMP tipus C1: cicles de més de dues rodes destinats a una activitat d'explotació econòmica

  VMP tipus C2: cicles de més de dues rodes destinats al transport de mercaderies

  VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda: cadires de rodes, mòduls de mobilitat personal acoblables a cadires de rodes, cicles i scooters que compleixin la norma UNE-EN 12184 (*Sillas de ruedas con motor eléctrico, scooters y sus cargadores. Requisitos y métodos de ensayo*).

Característiques	A	B	C0	C1	C2
Velocitat màxima (km/h)	20	30	45	45	45
Massa (kg)	≤ 25 kg	≤ 50 kg	≤ 500 kg	≤ 500 kg	≤ 500 kg
Capacitat màxima (persones)	1	1	3	3	3
Longitud máxima (m)	1	1,9	3,1	3,1	3,1
Amplada màxima (m)	0,6	0,8	1,5	1,5	1,5
Alçada màxima (m)	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Radi de gir màxim (m)	1	2	2	2	2
Perillositat superfície frontal*	1	3	3	3	3
Sistema de frenada obligatori	NO	SI	SI	SI	SI
Timbre obligatori	NO	SI	SI	SI	SI

* Es defineix en funció de l'alçada i dels angles perillosos que puguin provocar danys a una persona en un atropellament. L'escala va de l'1 al 4.

Taula 1. Classificació dels tipus de VMP en funció de les seves característiques. Font: elaboració pròpia, en base a la Instrucció 16/V-124 de la DGT i de l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles de Barcelona, de l'Ajuntament de Barcelona

Recomanem incloure les definicions i la taula de classificació com annex de l'ordenança per poder adaptar-les de manera àgil a les possibles modificacions previstes per part de la DGT.

2.2 Nomenclatura

La nomenclatura expressada en aquest document es correspon principalment a la de les vies ciclistes presentada pel *Real Decreto Legislativo 6/2015*, pel qual s'aprova el text refós de la *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos amb motor y Seguridad Vial*, amb la que coincideix també el Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya, 2008. El document incorpora també altres nomenclatures de recent incorporació que donen resposta a la transformació urbana dels últims anys i que ja es troben reflectides en els projectes de reforma parcial del *Reglamento General de Circulación*.

- **Via ciclista**: via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles.

  Les tipologies de vies ciclistes són:

  Carril bici: via per a ciclistes adossada a la calçada.

  Vorera bici: via ciclista senyalitzada sobre la vorera.

Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres.

Camí verd (o *senda ciclable* a la legislació estatal): via per a vianants i ciclistes, segregada del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos.

- **Zona 30 o carrer 30:** Via no segregada del trànsit amb limitació de 30 km/h.
- **Carrer de convivència (plataforma única):** via compartida per vianants, bicicletes, VMP, cicles de més de 2 rodes i trànsit motoritzat, amb limitació de 20 km/h i preferència pels vianants. Generalment té un disseny de plataforma única i se senyalitza amb el senyal vertical S-28.
- **Espai no motoritzat (àrea o carrer de vianants):** part de la via, elevada o delimitada d'una altra manera, reservada a la circulació de vianants i vehicles sense propulsió amb motor (o que tinguin capacitat per circular-hi amb el motor apagat), inclosos bicicletes, VMP i cicles de més de 2 rodes.
- **Espai reservat per als vianants:** part de la via, elevada o delimitada d'una altra manera, reservada a la circulació de vianants. S'inclou en aquesta definició la vorera, l'andana i el passeig.

2.3 Normativa sectorial aplicable

Redactar una ordenança municipal de mobilitat té l'objectiu de cobrir els supòsits de la mobilitat en l'àmbit local, però a la vegada ha de complir amb les limitacions legals que imposa la normativa de rang superior: no la pot contradir, però sí pot ser més restrictiva i també pot ampliar els supòsits regulats. Les propostes recollides en aquest document tenen en compte aquest repte i fan referència a la normativa vigent relacionada.

La normativa sectorial en les matèries de: circulació, trànsit, seguretat viària i vehicles; en l'àmbit estatal espanyol consisteix en una Llei i dos Reglaments Generals que la desenvolupen. Tot seguit es presenten en la seva darrera publicació completa (tot i què han hagut modificacions puntuals posteriors) amb les abreviatures amb què seran citades al text:

LT	Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la **Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos amb motor y Seguridad Vial** [1].
RGV	Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Vehículos**[2].
RGC	Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Circulación**[3].

Taula 2. Normativa sectorial vigent a l'estat espanyol. Font: elaboració pròpia

[1] Enllaç al web de la DGT: http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/normativa-y-legislacion/ley-trafico/normas-basicas/
[2] Enllaç al web de la DGT: http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/normativa-y-legislacion/reglamento-trafico/vehiculos/normas-basicas/
[3] Enllaç al web de la DGT: http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/normativa-y-legislacion/reglamento-trafico/circulacion-general/normas-basicas/

S'esperen futures modificacions del RGC, amb propostes ja sobre la taula que han estat en període d'al·legacions diverses vegades els últims anys, per incorporar aspectes relatius a la circulació de bicicletes, VPM i cicles de més de dues rodes, ja que actualment no contenen una regulació mínima de la seva circulació dins l'àmbit urbà.

Aquest document de recomanacions no tindrà en compte les propostes de l'esborrany de modificació del RGC, ja que no se sap quines d'elles es publicaran finalment, però sí que es mencionaran en els comentaris algunes tendències detectades.

2.4 Conceptes bàsics de l'entorn

- **Moderació de la velocitat**. L'elevada velocitat dels vehicles motoritzats incrementa la gravetat dels accidents (risc demostrat) i és una barrera per a la utilització dels modes més vulnerables (percepció de risc). Els conceptes de "ciutats habitables" i "carrers complets" aposten per un canvi de model en què la relació de la mobilitat amb el territori i l'espai públic tingui en compte les opcions de mobilitat dels usuaris més vulnerables, que són a la vegada les més sostenibles.

  Està demostrat que en condicions de moderació de les velocitats, la bicicleta, VMP i cicles de més de dues rodes poden compartir la calçada amb els vehicles motoritzats[4]. Per tant, les vies amb limitació de la velocitat de 30 km/h o menys són pedalables d'entrada, sempre que no hi hagi altres obstacles per a l'ús dels vehicles no motoritzats. Si s'implanten mesures físiques per al control de la velocitat dels cotxes, cal però que aquestes estiguin adaptades al pas de les bicicletes[5].

- **Prioritat dels vianants**. La prioritat dels vianants ha d'estar per sobre de la resta d'usuaris de l'espai públic, inclosa la bicicleta. Aquesta prioritat juga un paper especialment important en decisions tècniques i normatives relatives a l'ús per part de la bicicleta dels espais reservats per vianants. Així, cal evitar utilitzar l'espai dels vianants i fer servir el dels vehicles motoritzats sempre que es pugui, ja que cal prioritzar aquells en front d'aquests.

  Aquesta idea resumeix el canvi de filosofia que està vivint la gestió de la mobilitat. Les prioritats de la mobilitat[6] de les ciutats ja no són que es pugui utilitzar el cotxe a tot arreu i per a tot com fins ara, sinó que la prioritat és que la mobilitat sigui el més sostenible i saludable possible que perquè el transport motoritzat està contribuint en gran mesura a problemes severs de contaminació, soroll, consum d'espai per part dels vehicles motoritzats, etc. Desterrem, per tant, el concepte de prioritat invertida, ja que sorgí com a contraposició a la prioritat generalitzada dels vehicles motoritzats a les ciutats.

---

[4] ETSC, 2012. Raising the Bar. Review of Cycling Safety Policies in the European Union. http://www.etsc.eu/documents/scientific_review_of_cycling_safety_web.pdf

[5] Per a més informació veure: EU, 2009. Presto Cycling Project Factsheet "Traffic calming and cycling" i també: Ministerio de Fomento, 2008. Calmar el tráfico. (p. 159) http://www.fomento.gob.es/MFOM.CP.Web/detallepublicacion.aspx?idpub=TT0174

[6] Veure: Carta Europea pels Drets dels Vianants, adoptada pel Parlament Europeu al 1988 http://www.catalunyacamina.org/biblio_docs/4_cartaeuropea.pdf i Carta Internacional per Caminar, Congrés Walk 21, 2006 http://www.walk21.com/charter/documents/Carta_Internacional_edicio_catala.pdf

El vianant haurà de tenir sempre la prioritat, tant en espais de convivència com en les múltiples situacions de trobada entre els diversos usuaris, i caldrà fomentar el civisme de tots, si cal, amb campanyes de pedagogia viària dirigides a tots els usuaris i orientades de forma positiva.

2.5 Conceptes bàsics de la bicicleta i els cicles de més de dues rodes

- **L'estatus de la bicicleta i cicles de més de dues rodes en la mobilitat**. La bicicleta i els cicles de més de dues rodes són vehicles, per tant, han de ser considerats un mode de mobilitat amb accés plenament justificat als serveis urbans (viari, espai públic,...) ja sigui amb reserva d'espai o cohabitació.

- **Punt de vista de la seguretat viària**. Els ciclistes (junt amb els vianants) són usuaris vulnerables de les vies, i la seva protecció comença a estar en les agendes polítiques, com ho demostra que aquesta es reculli un dels set objectius de l'estratègia de seguretat viària de la UE[7].

- **Beneficis col·lectius i individuals**. L'ús de la bicicleta i els cicles de més de dues rodes aporten beneficis col·lectius i individuals àmpliament documentats en la literatura administrativa i científica, de diferents tipus: de salut, econòmics, ambientals, socials, etc. L'ús de la bicicleta i els cicles de més de dues rodes com a transport son una mesura clau, si no la més destacada, en la lluita contra la contaminació atmosfèrica, la generació de gasos d'efecte hivernacle per causa del transport o l'obesitat, entre d'altres.

2.6 Conceptes bàsics dels VMP

- **Potencial dels VMP per a la mobilitat sostenible.** Molts ciutadans veuen en els VMP una alternativa per fer el pas de seus antics vehicles de motor a modes de mobilitat més sostenibles, reduint així les emissions contaminants, el soroll, alleujant la congestió i els problemes d'espai públic.

- **Vehicles per a la intermodalitat urbana.** Els VMP en la majoria dels casos són de mida reduïda, lleugers, portables i plegables, característiques que els fan idonis pel seu ús combinat amb transport públic (rodalies, metro, bus) o també amb cotxe en aparcament dissuasiu.

2.7 Principis rectors

Els conceptes anteriors s'han de traslladar a la normativa en forma de principis rectors que serveixin de guia per a la redacció de cadascun dels articles. És important el màxim consens en els principis rectors. Per això es recomana portar a terme un procés participatiu on es presentin i debatin.

[7] EU Commission, 2010. Towards a European Road Safety Area. Policy orientations on road safety 2011-2020. (pp. 11-13)

Aquests principis rectors són elements bàsics de discurs i com a tals, podríem dir que tenen un poder pedagògic en si mateix. De manera que fent servir aquests principis en la redacció del text de les OO.MM., l'Ajuntament no només es posiciona sinó que també els transmet a la ciutadania.

2.7.1 Pacificació viària

La mobilitat en bicicleta, VMP i cicles de més de dues rodes respon molt millor als interessos col·lectius que el transport motoritzat amb motor de combustió, és més justa socialment per motius ambientals, econòmics, de salut, equitat, etc.

El principi de moderació de la velocitat és clau també pel que fa a la vulnerabilitat dels usuaris, que cal resoldre no només amb mesures passives, és a dir: que actuen durant i posteriorment a l'accident (segregació de les infraestructures, casc), sinó també amb mesures actives, és a dir: de prevenció, que han de portar-se a terme en primer lloc i per davant de les passives.

En les zones reservades per a l'ús dels vianants, aquests seran prioritzats. Per tant, sempre que sigui possible, es regularà la bicicleta, els VMP i els cicles de més de dues rodes com a vehicles i, per tant, faran ús de l'espai públic que es reservi per als vehicles.

En cas de cohabitació en zones reservades per a vianants, ha de quedar clar que la prioritat és d'aquests. Aquest últim cas podrà donar-se:

- **Mai en vorera**, a menys que, a data d'entrada en vigència de l'ordenança, hi hagi o bé voreres-bici implantades i senyalitzades o bé senyalització que permeti la cohabitació en vorera, un cop acomplertes les condicions tècniques d'amplada mínima i moderació de la velocitat ciclista. En general s'evitarà l'ús de les voreres per a la circulació ciclista i de VMP, tant pel que fa a la cohabitació com a la implantació de voreres-bici. Es prioritzarà la moderació de les velocitats en calçada com a mesura d'inclusió de la mobilitat ciclista.
- **Quan es tracti de carrers de convivència, espais no motoritzats o reservats per a vianants**, és a dir, on tota la plataforma de la via està reservada per a l'ús prioritari dels vianants (actuals usos de la senyalització S-28, plataformes úniques o vies amb diferents graus de restricció d'accés de vehicles). En aquests casos es podran establir les condicions en les quals es podrà fer ús de la bicicleta (incloses senyalitzacions informatives o prohibicions temporals o permanents que pertoquin).
- **En vies verdes o pistes pedalables**: caldrà dissenyar aquests espais amb l'amplada desitjable per evitar conflictes entre els vianants i les bicicletes. Cal tenir especialment en compte els fluxos de vianants i ciclistes actuals i esperats.

2.7.2 Incorporació dels vehicles de mobilitat personal a la mobilitat urbana

En els darrers anys la innovació i la tecnologia han afavorit la proliferació de nous modes de transport a les ciutats com els VMP, que fan necessària la seva regulació, tant pel que fa a la classificació en diferents categories segons les seves característiques, com a les condicions de circulació que li són d'aplicació, per fomentar la convivència i promoure el comportament cívic de tots els usuaris de la via pública.

2.7.3 La bicicleta, els VMP i els cicles de més de dues rodes com a vehicles

Les bicicletes, els VMP i els cicles de més de dues rodes són vehicles, si bé tenen unes certes particularitats (no són un habitacle com un cotxe, assoleixen unes velocitats màximes i mitjanes determinades, tenen una determinada massa, tenen unes mides i dimensions determinades, tenen una velocitat inicial o potència d'arrencada limitada, etc.). Alhora, també cal tenir en copte que el usuaris de bicicletes, VMP i cicles de més de dues rodes que desmunten es converteixen en vianants.

En la redacció de normativa caldrà que quan es faci servir la paraula "vehicle" es consideri que les bicicletes, els VMP i els cicles de més de dues rodes també s'inclouen en aquesta categoria.

2.7.4 La bicicleta, els VMP i els cicles de més de dues rodes com a elements sinèrgics

S'utilitzarà la bicicleta, els VMP i els cicles de més de dues rodes com a elements sinèrgics per a la promoció d'altres mesures desitjables, com ara el transport públic o la logística urbana sostenible. Aquests modes de transport permeten realitzar trajectes intermodals, sempre que estiguin facilitats (és a dir, dotats dels serveis necessaris) i, encara millor, promocionats (descomptes en serveis i títols de transport, etc.). Tanmateix, la distribució de mercaderies i paquets amb bicicletes o cicles de més de dues rodes, són una solució pel al repartiment de la darrera milla a les ciutats.

En termes de canvi modal, aquest potencial sinèrgic amb altres mesures és màxim quan es deixa un mode motoritzat per utilitzar-ne un de no motoritzat, com la bicicleta, o quan es passa d'un motor de combustió a un d'elèctric en el cas del transport de mercaderies. Mesures de reducció de la contaminació, la millora de la salut individual i pública, etc. es veuen clarament afavorides amb la promoció de la bicicleta i altres cicles o els VMP com a transport.

2.7.5 Foment de l'ús de la bicicleta, els VMP i els cicles de més de dues rodes

Es fomentarà l'ús de la bicicleta, VMP i els cicles de més de dues rodes a causa dels beneficis comunitaris que proporciona, tant pel que fa a la sostenibilitat com a la promoció d'hàbits saludables (en aquest cas cal excloure els VMP, ja que no són modes de mobilitat activa). Aquest objectiu inclourà mesures de discriminació positiva i, per tant, una combinació de polítiques de promoció de la bicicleta i el caminar amb polítiques de dissuasió de l'ús dels modes que generen prejudicis a la comunitat (principalment, l'ús no racional i massiu del transport motoritzat privat).

2.7.6 Normativa versus directrius tècniques

Si bé cal tenir en compte les directrius tècniques en la redacció d'una ordenança, aquestes no s'han d'incloure en el cos normatiu. Algunes ordenances inclouen prescripcions tècniques, incloent per exemple temes de senyalització, implantació de mesures específiques, descripció tècnica d'aquestes mesures, etc. No es considera pertinent que s'enumerin cadascuna de les mesures tècniques de potencial o actual implantació, ja que això pertoca als instruments de planificació.

L'ordenança no ha de ser l'eina per gestionar els conflictes que s'originen pel propi disseny de la via. Existeixen, per exemple, conflictes entre ciclistes i vianants en aquelles vies ciclistes que es troben pintades a sobre de voreres massa estretes. Aquests conflictes es deriven d'una planificació incorrecta o obsoleta.

A més de no ser pertinent, l'excessiva tipificació de les mesures tècniques en les OO.MM. pot limitar la incorporació d'altres mesures que puguin considerar-se més endavant o la modificació puntual d'aquestes mateixes mesures en casos particulars en els quals es jutgi que així ho requereixen.

En altres paraules, la recomanació de mesures tècniques només és regulable en els casos que les dades de suport i avaluació de la mesura i les característiques del terreny d'implantació apunten molt clarament a la seva aplicació en tots els casos possibles.

No obstant això, en alguns articles de les ordenances es podrien incloure, a mode informatiu, determinades condicions tècniques, perquè quedi constància i avís en la normativa. Ara bé, aquestes referències tècniques es poden obviar. Cal recordar que les normatives estan dirigides als ciutadans i així han d'estar orientats els seus continguts. Els continguts de tipus tècnic es dirigeixen a la pròpia administració, per tant, no és aquest el seu lloc sinó que ho és el dels instruments de planificació i dels manuals i guies tècniques aplicables.

En el cas que ens ocupa, on l'objectiu principal és oferir eines per a l'homogeneïtzació de les regulacions ciclistes locals, es podria considerar i canalitzar degudament l'objectiu paral·lel d'homogeneïtzar els criteris tècnics concordes.

D'alguna manera, aquest objectiu està implícit en la redacció que està duent a terme l'AMB i la Diputació de Barcelona dels Plans de Mobilitat Urbana dels municipis metropolitans, o en l'elaboració del Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) per part de l'AMB.

En aquesta línia, poden ser d'ajuda els criteris tècnics homogenis que l'AMB promociona a través de la seva publicació: *Manual de disseny de les vies urbanes per a la mobilitat sostenible*[8] (en l'actualitat, tanmateix, s'està treballant en un nou manual de senyalització).

[8] Direcció de Transport i Mobilitat, Direcció de Serveis Tècnics de Transport i Mobilitat. Àrea Metropolitana de Barcelona, 2014. http://www3.amb.cat/repositori/MOBILITAT/Manual_2014_10.pdf

3 PROPOSTA D'ARTICULAT

Aquest apartat es presenta com un articulat normatiu que es proposa sigui incorporat a les ordenances municipals en relació a la circulació en bicicleta, VMP i cicles de més de dues rodes.

Cada article conté una proposta de text normatiu, marcat en una caixa de color. Seguidament, es fan comentaris en relació a aquells punts que es considera oportú complementar amb algun aclariment o justificació. Generalment, es comentaran aquells aspectes que no estan recollits en la normativa estatal vigent a data de redacció d'aquest document. També es comentaran aquells punts de recent incorporació a la normativa o els que es desitgen destacar de la normativa vigent.

Notes:

- Tal i com es recull en la Taula 2, el *Reglamento General de Circulación* es citarà com a RGC en la seva versió vigent a la data de redacció d'aquest document. Caldrà realitzar un seguiment de les possibles modificacions que aquesta normativa pugui tenir en el futur. Per la seva banda, la *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos amb motor y Seguridad Vial*, s'indicarà com a LT, mentre que el *Reglamento General de Vehículos*, apareixerà com a RGV.

CAPÍTOL I. MOBILITAT CICLISTA

Article 1. Circulació general de les bicicletes a la ciutat

Text proposat

La circulació de bicicletes, incloent bicicletes amb pedaleig assistit de velocitat fins a 25 km/h i cicles de fins a 2 rodes, ha de desenvolupar-se per les calçades i vies ciclistes, considerant sempre les restriccions pròpies de cada via.

Les persones conductores de bicicletes:

1. Han de mantenir una posició de conducció diligent.
2. Han d'indicar les aturades i canvis de trajectòria.
3. No poden circular amb el vehicle recolzat només en una roda.
4. No poden agafar-se a altres vehicles en marxa.
5. No poden carregar-la amb objectes que dificultin les maniobres o redueixin la visió.
6. No poden circular amb auriculars o cascs connectats a aparells receptors o reproductors de so.
7. No poden circular utilitzant durant la conducció dispositius de telefonia mòbil.

8. No poden circular sota els efectes del alcohol i/o les substàncies prohibides, així com es obligatori sotmetre's als test d'alcoholèmia i/o estupefaents de conformitat amb la normativa vigent.

Comentaris

- **S'elimina la jerarquia de preferències**: Amb aquest text es reconeix el dret a utilitzar la calçada i es permet la circulació de bicicletes per altres vies que no siguin les vies ciclistes que els hi són destinades.

  Això implica que la senyalització de les vies ciclistes ha de permetre que els ciclistes circulin sempre per calçada, que és l'espai que els pertoca com a vehicles. Cal tenir en compte, llavors, que el senyal R-407, rodona blava, pot ser interpretada com que obliga els ciclistes a utilitzar les vies que els hi són destinades (Article 155, RGC). Per evitar possibles confusions i una desprotecció jurídica dels usuaris de la bicicleta en calçada, es proposa substituir el senyal R-407 per un senyal alternatiu, quadrat i no rodó (S35, pendent d'incorporar a l'actualització del catàleg de senyals de Fomento), que reservi l'ús d'aquell espai per la bicicleta però que no obligui els ciclistes a circular exclusivament per la via ciclista. Això permet que els ciclistes puguin escollir entre la calçada i les vies ciclistes que li són reservades.

  Aquesta situació és primordial per cobrir tot tipus de demanda ciclista: la que precisa de rapidesa i escollirà la calçada compartida amb la resta de vehicles motoritzats i la que no i preferirà desplaçar-se per les vies ciclistes, encara que això impliqui anar més lent. També cobreix altres supòsits que es poden donar, com ara que hi hagi obstacles en la via ciclista, que la seguretat que ofereix la infraestructura ciclista no sigui satisfactòria a causa del seu disseny o a altres circumstàncies puntuals.

Article 2. Prioritats de pas per als ciclistes

Text proposat

Els ciclistes gaudiran de les següents prioritats de pas:

a) Quan circulin per un carril bici, pas per a ciclistes o voral degudament senyalitzats.

b) Quan per entrar en una altra via el vehicle de motor giri a dreta o esquerra, en els supòsits permesos, i hi hagi un ciclista en les seves proximitats.

c) Quan circulant en grup el primer ciclista hagi iniciat ja l'encreuament o hagi entrat en una glorieta.

Comentaris

- **Les prioritats de pas ciclistes:** Es tracta d'un recordatori, ja que aquests supòsits estan recollits al RGC, als articles 59 i 64.

- **Circulació en grup:** Quan circulin en grup, els ciclistes seran considerats com una única unitat mòbil als efectes de la preferència de pas, i seran aplicables les normes generals sobre preferència de pas entre vehicles.

Article 3. Circulació de les bicicletes a la calçada

Text proposat

1. Circularan pel carril que més convingui en termes de destinació, preferentment pel més proper a la vorera. Només podran circular per carrils reservats a autobusos i taxi en cas que estiguin degudament senyalitzats.

2. Hauran d'ocupar la part central del carril.

3. Es permetrà la circulació de dos ciclistes en paral·lel dins el mateix carril de circulació.

4. Podran avançar i superar a altres vehicles per la dreta o per l'esquerra, segons sigui més convenient per a la seva seguretat.

5. En interseccions regulades per semàfor i retencions de trànsit en via urbana, podran sobrepassar els vehicles que es trobin detinguts.

6. Podran circular en doble sentit en vies de sentit únic amb velocitat limitada a 30 km/h sempre que se senyalitzi.

    a) Les bicicletes que circulin en sentit propi tindran preferència davant les bicicletes que ho facin en sentit contrari.

    b) Les bicicletes que circulin en sentit contrari (sempre i quan es disposi d'una amplada suficient i d'una senyalització específica) mantindran la prioritat davant de vehicles amb motor que circulin en el sentit de la via.

7. Els semàfors que no regulin la circulació en interseccions i que només senyalitzin un pas per a vianants, podran ser sobrepassats pels conductors de bicicletes, sempre a velocitat moderada i respectant la prioritat de pas dels vianants, i sempre que existeixi senyal específic per a bicicletes.

8. S'admet que les bicicletes traspassin les línies de detenció en els semàfors en els casos en què s'estableixi una línia de detenció avançada dedicada a bicicletes (ZAB zona d'avançament per a bicicletes), degudament senyalitzada per a determinar un espai reservat.

9. El límit de velocitat serà el mateix que s'apliqui a la resta de vehicles en aquella via.

10. En zona 30 o carrers 30 les bicicletes tenen prioritat sobre la circulació de la resta de vehicles, però no sobre els vianants, que tindran preferència de pas en qualsevol punt de la calçada.

Comentaris

- **Sobre quin carril utilitzar:** En zona urbana, segons la normativa estatal, els vehicles poden utilitzar el carril que més els convingui en funció de la seva destinació (Article 33, RGC). La normativa no estableix diferenciacions en els límits de velocitat segons els carrils, com podria passar en zona interurbana. La normativa sectorial tampoc és específica en l'ús de carrils per part de bicicletes, per tant, es pot adaptar el tractament general dels vehicles per mirar de concentrar el trànsit ciclista en el carril situat més proper a la vorera, però sempre mantenint la flexibilitat necessària per a assegurar la seguretat ciclista en tots els casos i en particular, en aquells que ja sabem que li caldrà, com ara quan hagi d'efectuar un gir a l'esquerra o s'exposi a riscos derivats de l'ocupació indeguda dels carrils per part d'altres vehicles per aturar-se o aparcar.

- **Compartir carrils reservats per altres tipus de vehicles**: Seguint la normativa, els carrils reservats per a determinats tipus de vehicles i així senyalitzats, no poden ser utilitzats per la resta. Per tant, aquest punt només funciona com a recordatori. Si es volgués permetre la circulació de bicicletes a carrils ja reservats, caldria afegir aquest vehicle a la senyalització. En qualsevol cas, cada municipi ha de seguir les directrius tècniques (amplada mínima, freqüències de pas d'autobusos, intensitat de flux de bicicletes, etc.) que cregui convenients per assegurar la seguretat de tots els usuaris en cas que es comparteixi l'ús de carrils reservats (per exemple, d'autobusos amb bicicletes). Com ja s'ha explicitat, els criteris tècnics no han de ser recollits en l'ordenança sinó en els corresponents documents de planificació que afectin l'àmbit del municipi.

- **Sobre quina part del carril utilitzar**: La normativa no especifica quina part dels carrils cal utilitzar, s'entén que els vehicles que hi circulin poden utilitzar tota la secció marcada (*Título II: De la circulación de vehículos; Capítulo I: Lugar en la vía*, RGC). Es desaconsella que les ordenances prescriguin utilitzar la part del carril més propera a la vorera, per les següents raons:

  Afavoreix l'avançament en situació de risc: en un espai molt estret i per tant, a curta distància.

  Circular massa a prop de la línia d'aparcament, exposa al ciclista als riscs que suposa l'obertura de portes i les maniobres d'aparcament.

- **Circulació de bicicletes en doble sentit en vies de sentit únic:** Les vies de sentit únic son aquelles amb un sol carril o un únic carril per sentit de circulació on la velocitat màxima de circulació permesa hauria de ser de 30 km/h. Tal i com està la normativa en aquests moments, no està permès circular per calçades, siguin o no plataforma única, en les direccions que no estiguin senyalitzades. Per tant, quan desitgem permetre la circulació de bicicletes en doble direcció en carrers d'una sola direcció per a vehicles motoritzats, caldrà senyalitzar en cada tram de carrer. La senyalització ha d'estar situada a l'entrada a la via, tant per bicicletes circulant a contrasentit com pels vehicles amb motor circulant en el sentit propi. A banda de la senyalització específica, es requerirà d'una amplada de calçada suficient, de mínim 4m. Els criteris tècnics seran els més importants per a establir les situacions en les quals aquesta mesura es pot implementar (segons experiències en aquest camp, es tracta d'una mesura que cal implementar a gran escala per tal de generar un canvi de comportament viari homogeni i així minimitzar riscs). Aquests criteris tècnics hauran d'explicitar-se i guiar els corresponents documents estratègics.

- **Senyalització per permetre sobrepassar semàfors que no regulin la circulació en interseccions:** Els semàfors i senyals verticals apliquen als vehicles que estiguin autoritzats a utilitzar-los, com és el cas dels semàfors en ambre per a bicicletes. Una alternativa al semàfor en ambre podria ser un cediu el pas, sempre i quan hi hagi delimitació del carril bici a la calçada amb marques vials blanques longitudinals, i s'elimini el semàfor general en aquella secció de la via, per evitar contradiccions.

- **Zones d'espera avançades:** Aquest punt permet que les línies de detenció que s'apliquen a tots els vehicles es puguin traspassar excepcionalment per les bicicletes quan aquestes disposin d'una línia de detenció avançada. Les línies de detenció avançada determinen un espai reservat per a l'ús de les bicicletes situat més enllà dels espais motoritzats i que permeten que els vehicles sense tracció motora puguin realitzar l'arrencada en condicions de seguretat i visibilitat per part de la resta de vehicles motoritzats. Les condicions tècniques per a la implantació d'aquesta mesura són senzilles i millora la seguretat dels ciclistes en els encreuaments.

Article 4. Circulació de les bicicletes a les vies ciclistes

Text proposat

Les vies ciclistes són vies específicament condicionades per al trànsit de bicicletes, podran utilitzar-se també per determinats VMP i cicles de més de dues rodes, tal i com marca l'article 13, així com pels VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda.

1. Els usuaris de tals vies hauran de respectar el sentit de circulació establert (unidireccional o bidireccional) i definit per la senyalització.

2. Els usuaris de tals vies hauran de mantenir una velocitat moderada, sense perjudici de mantenir la deguda precaució i cura durant la circulació. En vies ciclistes situades en vorera, la velocitat màxima serà de 10 km/h. En carrils bici protegits, la velocitat màxima serà de 30 km/h, sent necessari passar a circular per la calçada a velocitats superiors. En carrils bici no protegits, el límit de velocitat serà el mateix que s'apliqui a la resta de vehicles en aquella via.

3. L'avançament dins d'una via ciclista s'haurà de fer en condicions de seguretat, mantenint una distància de seguretat prudencial que no posi en perill la integritat de les persones avançades. L'avançament es podrà efectuar, per tant, en vies ciclistes unidireccionals amb amplada

superior a 2 metres o en les bidireccionals, i es farà sempre per l'esquerra d'aquella persona que es pretengui avançar.

4. Els vianants creuaran per llocs senyalitzats, i no podran transitar ni romandre-hi.

5. Els vehicles que no siguin cicles o VMP no podran circular, estacionar ni parar a les vies ciclistes, passos reservats per a les bicicletes ni a les zones de reserva d'estacionament de bicicletes sense autorització.

6. Quan la via ciclista estigui situada en vorera (vorera- bici), aquesta haurà d'estar degudament senyalitzada, els vianants tindran preferència de pas i les bicicletes hauran de moderar la seva velocitat. En voreres-bici, a més a més de les condicions generals, s'hauran de respectar les següents condicions específiques de circulació:

    a) S'haurà de circular amb precaució, evitar maniobres brusques i adaptar la velocitat per poder anticipar-se a la presència de vianants, mantenint una distància de separació mínima de 1 m respecte dels vianants.
    b) En els passos per a vianants que no comptin amb passos específics per a bicicletes, els cicles i VMP reduiran la velocitat en aproximar-se i passaran prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb les persones conductores que circulen per la calçada.

Comentaris

- **Limitació de la velocitat en vies ciclistes:** Per tal de promoure la convivència entre els diferents usuaris de les vies ciclistes i també amb els vianants, es creu necessari limitar la velocitat de les voreres-bici i carrils bicis protegits (segregats del trànsit). En carrils bici no protegits es pot assumir que el límit és l'aplicat a la resta de vehicles de la via.

  Donat que les bicicletes i VMP no tenen l'obligació de disposar d'un velocímetre que permeti conèixer la velocitat de circulació, es recomana als municipis instal·lar alguns panells indicadors de velocitat en vies ciclistes per conscienciar als usuaris de la velocitat a la que circulen.

- **Comportament dels vianants:** Aquest és un punt que concreta la normativa estatal, que regula la calçada però no menciona les vies ciclistes. Per tant, allà on hi hagi un pas de vianants sobre calçada, cal senyalitzar-ho degudament també per a les bicicletes que circulin pels carrils bici (per exemple, amb cediu el pas o línies de detenció on calgui).

- **Reserva per a bicicletes:** Se n'exclouen d'altres vehicles de l'ús dels carrils reservats per a bicicletes. Aquest és un recordatori de la normativa estatal (Articles 35, 94.1.b, 94.1.c, 94.1.h, 94.2.a, 155, RGC) rellevant per justificar situacions d'ocupació indeguda de les infraestructures ciclistes. Es permet, però, la circulació de cicles de més de dues rodes, VMP i VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda.

- **Condicions de la circulació en voreres-bici:** Tot i ser espais reservats per a la circulació de les bicicletes, els carrils bici en vorera (vorera bici segons l'*Anexo* 1.72, LT) estan situats dins de zones reservades per a vianants, que tenen la prioritat per ser més vulnerables i per ser la

bicicleta un vehicle. A causa d'això, el ciclista sempre haurà de respectar certes normes de prioritat del vianant.

- **Implicacions tècniques:** Com s'explica en l'anterior comentari, les voreres-bici o vies ciclistes en vorera són infraestructures ciclistes lògicament condicionades al fet que transcorren per un espai reservat prioritàriament per al vianant. Donades les seves limitacions, aquest tipus de via ciclista sobre vorera és el menys recomanable per a la circulació ciclista i, per tant, hauria d'evitar-se la seva implantació en favor d'altres solucions que emplacin la circulació ciclista amb la resta de vehicles, és a dir, en la calçada, sempre que sigui possible.

- **Creuament de passos de vianants no senyalitzats per a bicicletes:** Si un ciclista creua un pas de vianants és perquè ve circulant per la vorera, situació que només es donarà si se'l permet circular per voreres (desaconsellat pels conceptes bàsics presentats) o bé perquè hi ha una via ciclista situada en vorera (vorera-bici). En aquest darrer cas, per a una correcta senyalització de la infraestructura, caldria senyalitzar degudament passos per a ciclistes juntament amb els de vianants que permetin la continuïtat en les interseccions. En cas d'absència de senyalització específica el podran creuar, però sempre mantenint la preferència del vianant i prenent precaucions com reduir la velocitat i buscar el contacte visual amb els conductors dels vehicles que circulen per la calçada, per assegurar-se ser vistos.

Article 5. Circulació de les bicicletes a carrers de convivència

Text proposat

Als carrers de convivència les bicicletes poden circular i tenen prioritat sobre la resta de vehicles motoritzats, però no sobre els vianants.

1. Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.

2. Podran circular a màx. 20 km/h, o velocitat inferior si està senyalitzada.

3. Podran circular en tots dos sentits de la marxa sempre que es senyalitzi.

4. No podran circular a menys d'1,5 m de les façanes.

5. Mantindran una distància de separació mínima de 1,5 m respecte dels vianants.

Comentaris

- **Tipologia dels carrers de convivència:** El carrers de convivència, tal i com es planteja al *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya*, han de servir com a elements que contribueixin a dinamitzar el barri, un punt de trobada per a la gent gran, un espai de joc per als nens, una zona per passejar o anar amb bicicleta sense impedir, però, la circulació de vehicles a motor. La urbanització d'un carrer de convivència ha de mostrar clarament que els vehicles ocupen un paper secundari al carrer en relació amb els vianants, i haurà de tenir una

imatge acollidora del carrer, sense separació entre la calçada i la vorera i amb elements de geometria vertical i horitzontal per fer anar més a poc a poc els vehicles.

- **Senyalització dels carrers de convivència:** La senyalització del carrer de convivència ha d'indicar clarament la coexistència dels usuaris. En un context de calmat del trànsit i d'impuls de la mobilitat activa, està previst incorporar una nova senyal amb l'actualització del *Catálogo de Señales del Ministerio de Fomento*: senyal d'indicació de zona de coexistència d'usuaris.

Actualment, i fins la publicació de l'actualització, la senyalització determinada pel RGC és la corresponent a carrer residencial S-28 i S-29 a l'inici i l'acabament del carrer i en totes les incorporacions al carrer. En no incloure la bicicleta en el pictograma es fa necessari incorporar senyalització específica que autoritzi la circulació de bicicletes en doble sentit a l'entrada a la via, tant per a bicicletes circulant a contrasentit com per als vehicles amb motor circulant en el sentit propi.

Article 6. Circulació de les bicicletes a espais no motoritzats

Text proposat

Als espais no motoritzats les bicicletes poden circular lliurement respectant la prioritat dels vianants, sempre i quan l'amplada de l'espai no motoritzat sigui >3 m d'espai lliure, i tenint en compte que:

1. Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.

2. Podran circular a màx. 10 km/h, o velocitat inferior si està senyalitzada.

3. Podran circular en tots dos sentits de la marxa, excepte senyalització específica que ho prohibeixi.

4. No podran circular a menys d'1,5 m de les façanes.

5. Mantindran una distància de separació mínima de 1,5 m respecte dels vianants.

6. S'haurà de suspendre la circulació de bicicletes, i els ciclistes hauran de desmuntar, en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:

    a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte els vianants

    b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada

    c) Quan les restriccions s'apliquin a les bicicletes es faran extensives a la resta de vehicles , amb excepció de vehicles de persones amb diversitat funcional, vehicles amb permisos o en serveis especials

Comentaris

- **Necessitat del canvi de nomenclatura de zona de vianants a espai no motoritzat:** A l'apartat 5 de l'article 121 del RGC s'indica que la circulació de tota classe de vehicles en cap cas s'ha de fer per les voreres i altres zones de vianants, a excepció dels vehicles motoritzats que han d'accedir a garatges, que facin càrrega i descàrrega o en el cas de taxis ocupats. La bicicleta, en tant que vehicle, hi té doncs prohibida la circulació. Amb la nova nomenclatura d'espai no motoritzat, proposada en els textos de la DGT per la reforma legislativa del RGC, es busca adaptar-se a la realitat viària urbana actual, per permetre la circulació de les bicicletes per aquestes zones, respectant sempre la prioritat als vianants, i sent l'autoritat municipal l'encarregada de delimitar les possibles restriccions que hi siguin pertinents.

- **Senyalització dels espai no motoritzats:** Actualment, i fins que no es porti a terme la reforma del RGT, la senyalització dels espais no motoritzats hauria d'evitar la menció a àrea o zona de vianants, i senyalitzar-se mitjançant una senyal especial que inclogui el senyal de prohibit circular amb menció específica a les excepcions que s'hi contemplen, incloses les bicicletes o amb la senyal circulació prohibida R-100 amb panell complementari que faci menció a l'excepció.

- **Restriccions a la utilització condicional dels espais no motoritzats:** L'objectiu d'aquest punt és regular l'accés de les bicicletes a certes zones de prioritat per a vianants durant períodes de temps en els quals es puguin donar aglomeracions, ja que això pot afectar a una convivència cívica entre vianant i bicicleta. Complementàriament, és necessari que els ciclistes estiguin informats prèviament de quines són aquestes vies on es poden donar aglomeracions de vianants i de les condicions de la restricció, així com dels itineraris alternatius. Aquesta informació, per exemple, es pot fer pública en uns plànols informatius o en la senyalització d'aquestes vies.

- **Extensió de les restriccions:** Si no s'autoritza l'accés de les bicicletes, tampoc es podrà autoritzar el dels vehicles motoritzats en general (amb les degudes excepcions, per exemple, vehicles en serveis d'urgència i altres permisos especials), ja que la bicicleta resulta el vehicle menys perillós per a la convivència amb el vianant. Aquesta última puntualització té com a objecte que no es doni la incongruència de limitar l'accés de les bicicletes quan s'hi autoritza el de la resta de vehicles.

Article 7. Circulació de les bicicletes en espais reservats per als vianants

Text proposat

Les bicicletes no podran circular en espais reservats per a vianants com voreres, andanes i passejos, excepte en els següents casos:

a) Menors de 12 anys i persones adultes que l'acompanyin.

b) Cicles conduïts per persones amb mobilitat reduïda.

c) Quan no hi hagi una zona especialment habilitada a la via o aquesta via tingui una velocitat màxima superior a 30 km/h, i l'amplada de l'espai reservat per a vianants sigui superior a 3 m d'espai lliure d'obstacles.

d) Quan la via ciclista estigui situada en vorera, circulant a un màxim de 10 km/h.

En aquests casos, les condicions de circulació de les bicicletes en els espais reservats per a vianants seran les següents:

1. Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants.
2. Moderaran la velocitat, adequant-la a la dels vianants, circulant a un màxim de 10 km/h, excepte en moments d'aglomeració.
3. No podran circular a menys d'1,5 m de les façanes.
4. Mantindran una distància de separació mínima de 1,5 m respecte dels vianants.
5. Podran circular en tots dos sentits de la marxa.
6. No podran fer maniobres que puguin afectar la seguretat dels vianants.
7. En els passos per a vianants que no comptin amb passos específics per a bicicletes, reduiran la velocitat al aproximar-se i passaran prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb les persones conductores que circulen per la calçada.
8. Al circular pels parcs urbans públics hauran de:

a) Respectar la preferència del vianants.

b) Respectar el patrimoni natural i el mobiliari urbà.

c) No podran circular per sobre parterres, àrees i/o zones amb vegetació.

d) Respectaran la senyalització i seguiran les vies ciclistes i itineraris per a bicicletes.

9. S'haurà de suspendre la circulació de bicicletes, i els ciclistes hauran de desmuntar, en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:

a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte els vianants.

b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada.

c) Quan les restriccions s'apliquin a les bicicletes, es faran extensives a la resta de vehicles , amb excepció de vehicles de persones amb diversitat funcional, vehicles amb permisos o en serveis especials.

Comentaris

- **Protecció i autonomia:** És important que els nens rebin més protecció que els adults, atès que no se'ls pot conferir tanta responsabilitat ni experiència com els adults. Quant a l'edat, fixant un mínim de 12 anys s'assegura que existeix el grau de responsabilitat necessari per a la circulació en solitari. Aquesta proposta permet que els menors de 12 anys puguin anar a l'escola o a jugar amb patins, patinets, monopatins, tricicles, bicicletes i similars, sense haver d'ocupar la calçada. No s'ha trobat cap referència en la legislació estatal, tot i que a l'esborrany del 2014 on es plantegen modificacions del RGC s'indica que la mesura s'aplicaria a menors de fins a 14 anys.

- **Extensió de les restriccions:** Si no s'autoritza la circulació de les bicicletes pels espais reservats per a vianants, tampoc es podrà autoritzar el dels vehicles motoritzats en general (amb les degudes excepcions, per exemple, vehicles en serveis d'urgència i altres permisos especials o per accedir a aparcaments fent ús de guals), ja que la bicicleta resulta el vehicle menys perillós per a la convivència amb el vianant. Aquesta última puntualització té com a objecte que no es doni la incongruència de limitar l'accés de les bicicletes quan s'autoritza el de la resta de vehicles.

Article 8. Circulació de bicicletes d'arrendament i/o per activitats de tipus turístic o d'oci

Text proposat

Quan les bicicletes provinguin d'arrendament per persona física o jurídica que exerceix una activitat d'explotació econòmica, turística o d'oci amb ànim de lucre, hauran de complir a més a més les següents condicions:

1. No podran circular en bicicleta grups superiors a:

a) 9 persones als carrers d'amplada inferior als 10 metres. Aquest grup pot ser acompanyat per 1 ciclista acreditat com assistent per la prestadora de l'activitat.

b) 15 persones a la resta de carrers del municipi. Aquest grup pot ser acompanyat per 3 ciclistes acreditats com assistents per la prestadora de l'activitat.

2. Els grups no podran efectuar parades als carrils bici.

3. Els titulars de l'explotació econòmica hauran de vetllar perquè els ciclistes disposin d'un nivell d'habilitat mínim que garanteixi la seva seguretat i la de la resta d'usuaris de la via pública.

CAPÍTOL II. MOBILITAT DELS GINYS SENSE MOTOR

Article 9. Mobilitat general dels ginys sense motor a la ciutat

Text proposat

Els ginys sense motor (VMP0) no podran circular per la calçada i ho faran preferentment per les vies ciclistes o vies que els estiguin especialment destinades.

1. L'edat mínima per circular amb VMP0 per vies ciclistes situades a la calçada serà de 12 anys. Els infants menors de 12 anys podran circular-hi però, en cas d'estar acompanyats per persones adultes.

2. Podran circular a màx. 30 km/h, o velocitat inferior si està senyalitzada.

3. Hauran de respectar el sentit de la circulació establert (unidireccional o bidireccional) i definit per la senyalització.

4. Les persones usuàries de VMP0:

    a) Hauran de circular amb la diligència i precaució necessàries, respectant la seguretat i tranquil·litat dels altres, per evitar danys propis o aliens, evitant posar en perill la resta d'usuaris i usuàries de la via, i no comportaran perill pels bens, serveis o instal·lacions, tant públics com privats.

    b) Hauran d'indicar les aturades i canvis de trajectòria.

    c) En cap cas es permetrà que siguin arrossegats per altres vehicles.

    d) No es permesa la pràctica d'acrobàcies i jocs d'habilitat amb ginys sense motor fora de les àrees destinades a tal efecte o en cas de talls temporal de la via per el desenvolupament d'esdeveniments, prèvia autorització municipal.

    e) No podran circular amb auriculars o cascs connectats a aparells receptors o reproductors de so.

    f) No podran circular utilitzant durant la conducció dispositius de telefonia mòbil.

    g) No podran circular amb taxes d'alcohol superiors a les establertes reglamentàriament, ni amb presència de drogues.

Comentaris

- **Sobre per on han de circular:** Segons la normativa estatal (Article 121, RGC), tenen consideració de vianants les persones que utilitzin monopatins, patins o aparells similars, i no podran circular per la calçada, llevat que es tracti de zones, vies o parts d'aquestes que els estiguin especialment destinades.

- **Edat mínima per circular per vies ciclistes situades a la calçada**: Tot i que no es poden considerar els VMP0 com vehicles, aquest punt ha d'estar directament relacionat amb l'edat

màxima que establim per la circulació de bicicletes, VMP i cicles de més de dues rodes en espais reservats per a vianants.

- **Condicions per la circulació general dels VMP0:** Segons la normativa estatal (Article 121, RGC), només podran circular a pas de persona per les voreres o pels carrers residencials degudament senyalitzades, sense que en cap cas es permeti que siguin arrossegats per altres vehicles.

Article 10. Circulació dels ginys sense motor en carrers de convivència

Text proposat

Als carrers de convivència, els usuaris dels VMP0 poden circular i tenen prioritat sobre la resta de vehicles (a motor, cicles i VMP), però no sobre els vianants o VMP de persones amb mobilitat reduïda.

1. Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.

2. Podran circular a màx. 20 km/h, o velocitat inferior si està senyalitzada.

3. Podran circular en tots dos sentits de la marxa sempre que es senyalitzi, mantenint la prioritat de davant de vehicles amb motor que circulin en el sentit de la via

4. No podran circular a menys d'1,5 m de les façanes.

5. Mantindran una distància de separació mínima de 1,5 m respecte dels vianants.

Comentaris

Apliquen els mateixos comentaris que els esmentats en l'Article 5 en relació a la tipologia i la senyalització dels carrers de convivència.

Article 11. Circulació dels ginys sense motor en espais no motoritzats

Text proposat

Als espais no motoritzats els usuaris dels VMP0 poden circular lliurement, respectant la prioritat dels vianants, sempre i quan l'espai no motoritzat disposi d'una amplada >3 m d'espai lliure, i tenint en compte que:

1. Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.

2. Podran circular a màx. 10 km/h, o velocitat inferior si està senyalitzada, excepte en moments d'aglomeració.

3. Podran circular en tots dos sentits de la marxa, excepte senyalització específica que ho prohibeixi.

4. No podran circular a menys d'1,5 m de les façanes.

5. Mantindran una distància de separació mínima de 1,5 m respecte dels vianants.

6. S'haurà de suspendre la circulació de VMP0, i els usuaris hauran de desmuntar, en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:

    a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte dels vianants.

    b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada.

    c) Quan les restriccions s'apliquin als VMP0 es faran extensives a la resta de vehicles, amb excepció de vehicles de persones amb diversitat funcional, vehicles amb permisos o en serveis especials.

Comentaris

Apliquen els mateixos comentaris que els esmentats en l'Article 6 en relació a les necessitat del canvi de nomenclatura de zona de vianants a espai no motoritzat, senyalització dels espai no motoritzats, restriccions a la utilització condicional dels espais no motoritzats i extensió de les restriccions.

Article 12. Circulació dels ginys sense motor en espais reservats per als vianants

Text proposat

Els VMP0 podran circular en espais reservats per a vianants com voreres, andanes i passejos, excepte que s'indiqui el contrari, només en els següents casos:

a) Menors de 12 anys i persones adultes que l'acompanyin.

b) VMP0 conduïts per persones amb mobilitat reduïda.

c) Quan no hi hagi una zona especialment habilitada a la via, ni aquesta sigui de convivència, i l'amplada de l'espai reservat per a vianants sigui superior a 3 m d'espai lliure d'obstacles.

d) Quan la zona especialment habilitada estigui situada en vorera, circulant a un màxim de 10 km/h.

En aquests casos, les condicions de circulació dels VMP0 en els espais reservats per a vianants seran les següents:

1. Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants.

2. Moderaran la velocitat, adequant-la a la dels vianants, circulant a un màxim de 10 km/h, excepte en moments d'aglomeració.

3. No podran circular a menys d'1,5 m de les façanes.

4. Mantindran una distància de separació mínima de 1,5 m respecte dels vianants.

5. Podran circular en tots dos sentits de la marxa.

6. No podran fer maniobres que puguin afectar la seguretat dels vianants.

7. En els passos per a vianants que no comptin amb passos específics per a bicicletes, reduiran la velocitat al aproximar-se i passaran prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb les persones conductores que circulen per la calçada .

8. En circular pels parcs urbans públics hauran de:

    a) Respectar la preferència del vianants.

    b) Respectar el patrimoni natural i el mobiliari urbà.

    c) No podran circular per sobre parterres, àrees i/o zones amb vegetació.

    d) Respectaran la senyalització i seguiran les vies ciclistes i itineraris per a bicicletes.

9. S'haurà de suspendre la circulació de VMP0, i els usuaris hauran de desmuntar, en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:

    a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte els vianants.

    b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada.

    c) Quan les restriccions s'apliquin als VMP0 es faran extensives a la resta de vehicles , amb excepció de vehicles de persones amb diversitat funcional, vehicles amb permisos o en serveis especials.

Comentaris

Apliquen els mateixos comentaris que els esmentats en l'Article 7 en relació a la protecció i autonomia i extensió de les restriccions.

CAPÍTOL III. MOBILITAT DELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL AMB MOTOR I CICLES DE MÉS DE DUES RODES

Article 13. Circulació general dels VMP amb motor i cicles de més de dues rodes a la ciutat

Text proposat

Els VMP tipus A i B, els VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda, i els cicles de més de dues rodes tipus C1 i C2, circularan preferentment per les vies ciclistes o vies que els hi estiguin especialment destinades.

Els cicles de més de dues rodes tipus C0, assimilables a una bicicleta, es regularan segons l'establert al Capítol I.

1. Les vies de circulació pels VMP amb motor i cicles de més de dues rodes es determinaran en funció del tipus de vehicle:
   a) Els VMP amb motor i cicles de més de dues rodes no poden circular per calçades obertes al trànsit, a excepció de:
      - Carrer o zona 30: poden circular els vehicles els tipus A i VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda, quan tinguin capacitat de circulació d'una velocitat superior a 15 km/h, els B, C1 i C2. Podran circular en doble sentit en vies de sentit únic amb velocitat limitada a 30 km/h sempre que se senyalitzi.
      - Resta de vies de velocitat fins a 50 km/h: poden circular els C1 i C2, en el sentit de circulació establert.
   b) Pel les vies ciclistes poden circular els vehicles tipus A, B, C1 i C2 (quan l'amplada de la via ciclista ho permeti) i VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda. Hauran de respectar el sentit de la circulació establert (unidireccional o bidireccional) i definit per la senyalització.
   c) En carrers de convivència poden circular els vehicles dels tipus A, B, C1 i C2, i VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda.
   d) A espais no motoritzats d'amplada >3 m d'espai lliure poden circular els vehicles dels tipus A, B, C1 i els C2 per accedir als locals i botigues on s'efectua la càrrega i/o descàrrega, i VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda.
   e) En espais reservats per a vianants poden circular per voreres, andanes i passeigs d'amplada >3 m d'espai lliure els vehicles de persones amb diversitat funcional, els vehicles del tipus A, B, C1 i els C2 per accedir als locals i botigues on s'efectua la càrrega i/o descàrrega i VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda.
   f) En parcs urbans públics poden circular els vehicles dels tipus A, B, C1 i C2 (els C2 en cas de tenir el punt d'origen o destí de la distribució urbana de mercaderies) i VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda.
2. L'edat mínima permesa per circular per circular amb VMP amb motor i cicles de més de dues rodes, amb excepció dels VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda, serà de 16 anys. Els menors de 16 anys només podran circular en VMP amb motor i cicles de més de dues rodes que resultin adequats a la seva edat, alçada i pes, fora de les zones de circulació, en

espais tancats al trànsit, i acompanyats i sota la responsabilitat dels seus pares o mares o tutors/es.

3. La velocitat a la que poden circular els VMP amb motor i cicles de més de dues rodes per les vies ciclistes serà màx. de 30 km/h, 20 km/h en carrers de convivència, i 10 km/h en el cas de circulació per vorera-bici, espais no motoritzats, espais reservats per a vianants i parcs urbans, o velocitat inferior si està senyalitzada.
4. Les persones conductores de VMP amb motor i cicles de més de dues rodes:
    a) Hauran de circular amb la diligència i precaució necessàries per evitar danys propis o aliens, evitant posar en perill la resta d'usuaris i usuàries de la via
    b) Hauran d'indicar les aturades i canvis de trajectòria.
    c) No podran circular amb auriculars o cascs connectats a aparells receptors o reproductors de so
    d) No podran circular utilitzant durant la conducció dispositius de telefonia mòbil
    e) No podran circular amb taxes d'alcohol superiors a les establertes reglamentàriament, ni amb presència de drogues.

Article 14. Circulació general dels VMP amb motor i cicles de més de dues en carrers de convivència

Text proposat

Als carrers de convivència poden circular els VMP amb motor dels tipus A , B i VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda, i els cicles de més de dues rodes del tipus C1 i C2, i tenen prioritat sobre la resta de vehicles motoritzats, però no sobre els vianants.

1. Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació
2. Podran circular a màx. 20 km/h, o velocitat inferior si està senyalitzada
3. Els vehicles del tipus A i B podran circular en ambdós sentits de la marxa sempre que es senyalitzi, mantenint la prioritat de davant d'altres vehicles amb motor que circulin en el sentit de la via
4. Els vehicles del tipus C1 i C2 només podran circular en el sentit senyalitzat
5. No podran circular a menys d'1,5 m de les façanes
6. Mantindran una distància de separació mínima de 1,5 m respecte dels vianants

Article 15. Circulació general dels VMP amb motor i cicles de més de dues en espais no motoritzats

Text proposat

Als espais no motoritzats poden circular els VMP amb motor de tipus A, B i VMP destinats a persones amb mobilitat reduïda, i els cicles de més de dues rodes de tipus C1 i C2, respectant la prioritat dels vianants, sempre i quan l'espai no motoritzat disposi d'una amplada >3 m d'espai lliure, i tenint en compte que:

1. Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
2. Podran circular a màx. 10 km/h, o velocitat inferior si està senyalitzada, excepte en moments d'aglomeració.
3. Podran circular en tots dos sentits de la marxa, excepte senyalització específica que ho prohibeixi.
4. No podran circular a menys d'1,5 m de les façanes.
5. Mantindran una distància de separació mínima de 1,5 m respecte dels vianants.
6. S'haurà de suspendre la circulació de VMP amb motor i cicles de més de dues rodes, i els usuaris i ciclistes hauran de desmuntar, en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:

    a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte els vianants.

    b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada.

7. Quan les restriccions s'apliquin a les VMP amb motor i cicles de més de dues rodes, es faran extensives a la resta de vehicles a motor, amb excepció de vehicles de persones amb diversitat funcional, vehicles amb permisos o en serveis especials.

Article 16. Circulació general dels VMP amb motor i cicles de més de dues en espais reservats per als vianants

Text proposat

Els VMP amb motor i cicles de més de dues rodes podran circular en espais reservats per a vianants com voreres, andanes i passejos, només en els següents casos:

a) VMP amb motor i cicles de més de dues rodes conduïts per persones amb mobilitat reduïda.

b) Quan no hi hagi zona especialment habilitada a la via (ni es tracti de carrer de convivència o carrer o zona 30) i l'amplada de l'espai reservat per a vianants sigui superior a 3 m lliure d'obstacles, podran circular els vehicles del tipus A, B, C1 i els C2 per accedir als locals i botigues on s'efectua la càrrega i/o descàrrega, circulant a un màxim de 10 km/h.

c) Quan la via ciclista estigui situada en vorera, circulant a un màxim de 10 km/h.

En aquests casos, les condicions de circulació dels VMP amb motor i cicles de més de dues rodes en els espais reservats per a vianants seran les següents:

1. Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants.
2. Moderaran la velocitat, adequant-la a la dels vianants, circulant a un màxim de 10 km/h, excepte en moments d'aglomeració.
3. No podran circular a menys d'1,5 m de les façanes.
4. Mantindran una distància de separació mínima de 1,5 m respecte dels vianants.
5. Podran circular en tots dos sentits de la marxa.
6. No podran fer maniobres que puguin afectar la seguretat dels vianants.
7. En els passos per a vianants que no comptin amb passos específics per a bicicletes, reduiran la velocitat al aproximar-se i passaran prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb les persones conductores que circulen per la calçada.
8. Als parcs urbans públics poden circular els vehicles dels tipus A, B, C1 i C2 (els C2 en cas de tenir el punt d'origen o destí de la distribució urbana de mercaderies), havent de:
    a) Respectar la preferència del vianants.
    b) Respectar el patrimoni natural i el mobiliari urbà.
    c) No podran circular per sobre parterres, àrees i/o zones amb vegetació.
    d) Respectaran la senyalització i seguiran les vies ciclistes i itineraris per a bicicletes.
9. S'haurà de suspendre la circulació de VMP amb motor i cicles de més de dues rodes, i els usuaris i ciclistes hauran de desmuntar, en moments d'alta intensitat o aglomeració de circulació de persones:
    a) Quan no resulti possible mantenir 1,5 m de distància respecte els vianants.
    b) Quan no resulti possible circular en línia recta durant 5 m de manera continuada.
10. Quan les restriccions s'apliquin a les VMP amb motor i cicles de més de dues rodes, es faran extensives a la resta de vehicles a motor, amb excepció de vehicles de persones amb diversitat funcional, vehicles amb permisos o en serveis especials.

Article 17. Circulació de VMP i cicles de més de dues rodes d'arrendament i/o per activitats de tipus turístic o d'oci

Quan els VMP i cicles de més de dues rodes provinguin d'arrendament per persona física o jurídica que exerceix una activitat d'explotació econòmica, turística o d'oci amb ànim de lucre, hauran de:

1. Circular tenint en compte els àmbits i condicions de circulació de cada tipus de vehicle.
2. Hi podran haver restriccions específiques en àmbits on degut a una pressió o problemàtica especial amb aquest tipus de vehicles calgui regular de manera especial la seva circulació.
3. No podran circular en grups superiors a:
    a) De manera general, els tipus A i B podran circular en grups de màxim 2 persones i el o la guia, havent de mantenir una distància entre els grups de més de 50 metres.
    b) En rutes turístiques establertes, els vehicles del tipus A i B podran circular en grups de màxim 6 persones i el o la guia, havent de mantenir una distància entre els grups de més de 50 metres.
4. Els grups no podran efectuar parades als carrils bici.
5. Els titulars de l'explotació econòmica hauran de vetllar perquè els usuaris dels VMP i cicles de més de dues rodes disposin d'un nivell d'habilitat mínim que garanteixi la seva seguretat i la de la resta d'usuaris de la via pública. Així mateix, han d'informar de les rutes autoritzades i les condicions de circulació.

Comentaris

- **Rutes turístiques:** Aquest punt queda a criteri de cada municipi que haurà de determinar, en funció de la seva experiència i la intensitat turística, la necessitat de regular itineraris turístics per a la circulació de VMP i cicles de més de dues rodes. En cas de ser necessari, les rutes s'hauran de delimitar de manera clara i caldrà annexar plànols on es marquin les zones regulades.

CAPITOL IV. CONSIDERACIONS D'APLICACIÓ GENERAL A BICICLETES, CICLES DE MÉS DE DUES RODES I VMP

Article 17. Obligacions de les persones conductores de vehicles a motor

Text proposat

Les persones conductores de vehicles amb motor que han de compartir la calçada amb d'altres usuaris més vulnerables com són ciclistes i usuaris dels VMP, han de complir amb l'establert a la legislació vigent en matèria de trànsit, circulació i seguretat viària.

Per tal d'augmentar-ne la seva protecció les persones conductores de vehicles amb motor hauran de seguir les següents normes:

1. Quan estiguin circulant darrere d'un cicle, bicicleta o VMP, mantindran una distància de seguretat prudencial i proporcional a la velocitat, que no podrà ser inferior a 5 metres.

2. Quan pretenguin avançar, ho faran extremant les precaucions, canviant de carril de circulació, i sempre que quedi, com a mínim, un espai lateral d'1,5 metres entre el cicle, bicicleta o VMP i el vehicle.

3. No podran fer maniobres que impliquin posar en perill la integritat de les persones conductores de cicles, bicicletes o usuaris de VMP.

4. No podran realitzar maniobres d'assetjament que, en no respectar les distàncies de seguretat, en fer llums o ús de clàxon o altres, constitueixin un intent de modificar la trajectòria o marxa dins del carril de circulació, o impliquin un risc per a la seguretat de la persona conductora.

Comentaris

- **Ampliació amb la distància de seguretat posterior:** Mentre que les condicions de separació lateral estan recollides ja a la Llei (Article 34.4, LT, modificació del 2014), les relatives a la distància lineal suposen una ampliació. L'establiment d'una distància de separació lineal incrementa la seguretat del ciclista i l'usuari de VMP, ja que facilita la previsió dels canvis de trajectòria i les maniobres i permet al ciclista circular amb seguretat i amb les mateixes condicions que la resta de vehicles. Aquests espais de protecció troben la seva raó en què el ciclista i l'usuari de VMP, és un més vulnerable, no està protegit per una carcassa com ara el conductor d'un cotxe i per tant les col·lisions que pugui tenir les farà directament amb el seu vehicle i el seu cos.

Article 18. Accessoris de seguretat

Les bicicletes, cicles de més de dues rodes i VMP hauran de disposar de:

1. Un sistema que permeti moderar la seva velocitat i aturar el seu moviment.

2. Timbre, quedant prohibit l'ús d'un altre aparell acústic diferent d'aquest.

3. Llums i elements reflectants degudament homologats per poder circular en condicions nocturnes i/o de baixa visibilitat:

   a) Llum de posició del davant i del darrere per bicicletes, VMP i cicles de més de dues rodes.
   b) Catadiòptrics del darrere i pedals, per a bicicletes.
   c) Catadiòptrics del darrere, pedals i laterals per la resta de cicles.

És obligatori l'ús del casc en l'àmbit urbà per part de:

1. Ciclistes, ocupants de bicicletes i cicles, quan siguin menors de 16 anys.

2. Persones usuàries de VMP del tipus B.

Comentaris

- **Accessoris de seguretat:** El criteri utilitzat per establir els accessoris de seguretat obligatoris és l'àmbit pel qual circulen els vehicles, tenint en compte la convivència amb els altres usuaris de la via en condicions de seguretat. Per exemple en l'OM de Barcelona els VMP tipus A no estan obligats a dur llums i reflectants, tot i tenir permesa la circulació per vies ciclistes, carrers de convivència i carrers o zones 30 (amb restriccions), on la resta d'usuaris haurien de poder percebre'ls en condicions nocturnes i/o de baixa visibilitat.

- **Sistema de frenada:** En aquest punt no fem referència directa al sistema de frenada, en contra del que estableix la regulació vigent aplicable als vehicles. El RGV (Article 22), quan parla de cicles en general, especifica que el sistema de frenada ha d'actuar sobre les rodes davanteres i posteriors. Amb això volem donar cabuda als diferents sistemes i mecanismes que permeten moderar la velocitat o aturar el moviment en condicions de seguretat.

- **Visibilitat:** Aquest és un recordatori de la normativa vigent (Article 22, RGV i Article 98, RGC) que es considera rellevant per condicions de seguretat.

- **Casc:** Un altre recordatori. L'obligatorietat per a menors de 16 anys, ja siguin conductors o ocupants de bicicletes i cicles, ha estat introduïda per la darrera modificació de la LT (Article 47.1). L'obligació de portar casc en vies interurbanes ja estava recollida en el mateix article. Caldrà fer-ne seguiment, ja que en les properes modificacions del RGC es poden afegir condicions a aquest punt.

Article 19. Ús de remolcs i transport d'altres persones

Text proposat

Les bicicletes i cicles de més de dues rodes podran portar remolc o semiremolc, homologats, per el transport de persones i/o càrrega (animals en transportí i/o subjecció, o mercaderies), quan el conductor sigui major d'edat i sota la seva responsabilitat.

En cas de bicicletes i cicles de més de dues rodes que, per la seva construcció, no puguin ser ocupats per més d'una persona podran transportar, així i tot, quan el conductor sigui major d'edat

i sota la seva responsabilitat, menors de fins a 7 anys en seients addicionals degudament homologats.

Comentaris

- **Seguretat dels remolcs:** Actualment, la normativa permet l'ús de remolcs en bicicleta. Tot i que menciona certes restriccions (que el pes del remolc no superi un 50% del pes del vehicle tractor, circulació només de dia, amb velocitat genèrica reduïda en un 10%, que no transporti persones. Article 12.4, RGC) legitima als ajuntaments a regular l'ús de remolcs per ordenança. Hem inclòs per tant la possibilitat de l'ús de remolcs per part dels cicles de més de dues rodes. S'aconsella que les ordenances regulin a favor dels remolcs ja que permeten transportar càrregues i persones oferint les següents avantatges:

  Estabilitat: el centre de gravetat de la càrrega queda molt prop del sòl.

  Seguretat: en cas que caigui la bicicleta, el remolc no bolca.

  Major visibilitat: s'amplien les dimensions del vehicle i crida més l'atenció.

- **Eliminació de la limitació en el transport de persones:** El RGC (Article 12) indica que es pot transportar només un menor de 7 anys en seient homologat quan actualment hi ha bicicletes que permeten portar 2 seients homologats. No s'ha tingut en compte aquesta casuística, molt comuna, i per tant es proposa introduir en l'ordenança municipal.

Article 20. Estacionament

1. Les bicicletes i els VMP dels tipus A i B han d'estacionar-se preferentment als llocs específicament destinats a aquesta finalitat. En cas de no existir llocs a les immediacions o estar ocupats, les bicicletes poden estacionar-se en altres parts de la via.
2. Els cicles de més de dues rodes dels tipus C0, C1 i C2 han d'estacionar-se preferentment als espais habilitats a l'efecte. En cas de no existir llocs a les immediacions o estar ocupats, poden estacionar-se a les bandes d'estacionament en calçada, havent de complir amb les condicions establertes per la resta de vehicles.
3. Queda específicament prohibit:
   a) Lligar-les al arbres.
   b) Lligar-les a elements de mobiliari urbà, quan es dificulti el destí, la funcionalitat de l'element o quan es puguin malmetre.
   c) Estacionar en zones que impedeixin el pas dels vianants, l'accés al transport públic i l'ús específic d'espai reservat.
   d) Obstaculitzar zones on hi hagi reserves d'estacionament per a persones amb diversitat funcional, de càrrega i descàrrega a la calçada (a excepció del VMP tipus C2 durant la seva activitat de transport de mercaderies), o de servei públic, durant les hores de reserva.
   e) Estacionar en els espais habilitats per a l'estacionament de les bicicletes públiques de préstec i en tot el perímetre del BICIBOX.
   f) Estacionar en zones d'estacionament prohibit definides per ordenança.

4. Els estacionaments de bicicletes, altres cicles i VMP situats en la via pública queden única i exclusivament reservats per a aquest tipus de vehicle i han d'estar adequadament senyalitzats.
5. Els estacionaments de bicicletes, altres cicles i VMP situats en la via pública queden única i exclusivament reservats per a aquest tipus de vehicle i han d'estar adequadament senyalitzats.
6. Els estacionaments en la via pública de bicicletes, altres cicles i VMP que suposin una activitat d'explotació econòmica i facin un ús privatiu del domini públic requeriran d'una autorització específica d'acord amb la normativa municipal vigent. En cas que s'hagi senyalitzat espais específics a la via pública caldrà que aquests vehicles estacionin en aquests espais habilitats a tal efecte.

Comentaris:

- **Subsidiarietat:** La regulació de l'aparcament competeix a l'ajuntament, segons la normativa estatal, així que és necessària la presència d'aquest articulat per detallar les seves condicions (Article 93, RGC).

- **Restriccions a l'aparcament:** En l'ordenança s'opta per un llistat, l'important del qual és que parteix de criteris molt bàsics com ara l'accessibilitat, la funcionalitat dels elements i espais urbans i la conservació.

- **Vinculació amb l'oferta d'aparcament dedicat:** Hi ha una estreta relació entre aquest article i les condicions tècniques que se li apliquen. L'aparcament és part del desplaçament i la seva disponibilitat condiciona l'ús de la bicicleta, dels VMP i especialment dels cicles de més de dues rodes . Abans que s'estableixin aquestes limitacions per ordenança cal comprovar que hi ha una dotació suficient d'aquesta necessària infraestructura. Les característiques tècniques (tipologia, ocupació de l'espai públic, localització, instal·lació, manteniment, senyalització, etc.) són aspectes a determinar pel planejament o l'estratègia del municipi.

- **Reserva d'ús:** És també un punt contemplat a la normativa vigent (Article 159, Senyal S-17, RGC). El requisit per a què es faci efectiva la reserva és que l'aparcament estigui degudament senyalitzat, per tant, això serà un aspecte que els documents tècnics hauran de contemplar.

Article 21. Retirada

Text proposat

1. La retirada de bicicletes, VMP i cicles de més de dues rodes es donarà en els mateixos supòsits que la resta de vehicles, segons estipula la normativa aplicable:

   a) Quan constitueixi perill, quan causi destorb greu a la circulació de vehicles o persones, o al funcionament d'algun servei públic.

   b) En cas d'accident que li impedeixi continuar la marxa.

   c) Quan estigui estacionat en els supòsits d'estacionament prohibit de l'apartat anterior.

d) Quan causi deteriorament del patrimoni públic.

e) Quan es presumeixi el seu abandonament.

f) Quan es tracti de bicicletes, altres cicles i VMP que suposin una activitat d'explotació econòmica, facin un ús privatiu del domini públic i no disposin d'una autorització específica d'acord amb la normativa municipal vigent i/o, en cas que s'hagi senyalitzat espais específics a la via pública i estiguin estacionats fora d'aquests.

2. Es presumirà abandonament del vehicle quan romangui estacionat més d'un mes en el mateix lloc i presenti desperfectes que facin impossible el seu desplaçament en les condicions en què es troba.

3. En aquells vehicles que, tenint signes d'abandonament, disposin de qualsevol dispositiu o signe que permeti la identificació del seu titular, es requerirà a aquest perquè en el termini de 1 mes retiri el vehicle del dipòsit, amb l'advertiment que, en cas contrari, es procedirà bé al seu tractament com a residu sòlid urbà bé a la recuperació per als usos que es creguin pertinents.

4. Quan transcorrin més de 3 mesos des que el vehicle hagi estat dipositat, després de la seva retirada de la via pública, no s'hagi pogut identificat el seu titular, i no s'hagi reclamat la seva propietat, es considerà abandonat i es procedirà bé al seu tractament com a residu sòlid urbà bé a la recuperació per als usos que es creguin pertinents.

Comentaris

- **Supòsits per a la retirada de vehicles:** Es tracta d'un recordatori de la normativa estatal (Article 7.c., LT, introduït en la modificació d'abril de 2014). El que s'inclou és l'ampliació per determinar quan es pot dir que una bicicleta està abandonada. La retirada de vehicles s'ha de regular per ordenança municipal segons la normativa vigent (Article 93, RGC).

- **Supòsits d'abandonament:** Tot i què la llei determina la retirada del vehicle per abandonament, no especifica els casos en què les bicicletes, VMP i cicles de més de dues rodes es consideren abandonats. Es considera rellevant que l'ordenança ho defineixi, ja que els propietaris han de saber en quines condiciones poden deixar els seus vehicles en la via pública. D'aquesta manera, també es tracta d'una regulació que poden seguir les forces de vigilància municipal, ja que són ells qui executen les accions de retirada dels vehicles.

- **Tarifes del dipòsit:** S'hauran de regular, a ser possible mitjançant una altra ordenança de tipus fiscal, de manera que siguin proporcionals al cost d'una bicicleta, VMP i cicles de més de dues rodes (que no és comparable al d'un vehicle motoritzat).

- **Qualificació de residu:** També és important afegir que superats els terminis en què l'usuari pot reclamar el seu bé, aquest pot recuperar-se per altres usos si està en condicions. Aquesta recuperació està pensada perquè l'Ajuntament la pugui dur a terme directament, contractar-la o cedir-la a altres entitats. Existeix demanda i bones pràctiques vinculades a la recuperació de bicicletes, VMP i cicles de més de dues rodes, com ara centres d'aprenentatge per a la reparació que s'abasteixen del dipòsit municipal i posen després els vehicles a disposició de persones que les necessitin.

CAPÍTOL V. CONSIDERACIONS ESPECÍFIQUES PER A LES BICICLETES, CICLES DE MÉS DE DUES RODES I VMP, QUE SUPOSIN UNA ACTIVITAT D'EXPLOTACIÓ ECONÒMICA

Article 22. Identificació i registre

Text proposat

1. Serà obligatòria per circular pel municipi, per part de les persones físiques o jurídiques titulars, ja sigui a títol de propietat o qualsevol altre títol, la identificació i registre de les flotes iguals o superiors a 5 bicicletes, cicles de més de dues rodes o VMP, quan desenvolupin alguna de les següents activitats d'explotació econòmica:
    a) Que estiguin afectes a un servei d'ús públic i compartit.
    b) Que es dediquin al transport de mercaderies i persones quan el vehicle constitueix medi o suport principal de l'activitat comercial, turística o econòmica que es desenvolupa.
    c) Que siguin objecte d'arrendament per persona física o jurídica que exerceix una activitat de tipus turístic o d'oci amb ànim de lucre.
2. El registre, a mode de cens, haurà d'estar relacionat amb el número de bastidor.

Comentaris

- **Registre de bicicletes, cicles i VMP que no suposin una activitat econòmica:** No és obligatori disposar d'un registre per a bicicletes que no suposin una activitat econòmica, però és una eina útil contra el robatori, encara que sigui bàsicament dissuasiva. Així doncs, aquest article només s'inclourà en l'ordenança si el municipi disposa o preveu disposar de registre de bicicletes.

  Actualment, l'oferta de registres de bicicletes al nostre territori és diversa, tot i que la *Red de Ciudades por la Bicicleta* ofereix el biciregistro.es, un sistema que aviat es preveu centralitzi la DGT.

  El registre es basa en el número de bastidor que totes les bicicletes de recent fabricació han de tenir i l'objectiu principal és que es pugui restituir una bicicleta al seu propietari en cas que sigui recuperada d'un robatori.

Article 23. Assegurança

Text proposat

Les persones físiques o jurídiques titulars, ja sigui a títol de propietat o qualsevol altre títol, de les bicicletes, VMP o de cicles de més de dues rodes, han de contractar una assegurança de Responsabilitat Civil que cobreixi els danys a tercers, als passatgers dels vehicles tipus C1 i els danys i perjudicis que es puguin derivar amb caràcter subsidiari per l'ús d'aquells vehicles i cicles que en facin els usuaris i usuàries als quals els cedeixin o lloguin.

Comentaris

- **Assegurança en cas de bicicletes, cicles i VMP que no suposin una activitat econòmica:** en previsió d'accidents i incidents, és aconsellable disposar d'una assegurança. Sovint, altres pòlisses de contractació comuna, com la de la llar, cobreixen la responsabilitat civil en bicicleta. La responsabilitat civil garanteix el pagament de les indemnitzacions de les que pugui resultar civilment responsable algun membre de la unitat familiar, pels danys materials i/o corporals, així com els perjudicis derivats, causats a terceres persones, per actes o omissions.

CAPÍTOL VI. INFRACCIONS I SANCIONS

Article 24. Infraccions

Text proposat

Amb caràcter general, l'incompliment per acció o omissió de les prohibicions i obligacions tipificades en aquesta ordenança seran qualificades com a infraccions lleus, llevat que a la Llei de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària i reglaments que la desenvolupen estiguin qualificades com a greus o molt greus.

1. Son infraccions greus:
    a) Circular incomplint les normes establertes en matèria de limitacions de velocitat, quan no sigui molt greu.
    b) Circular sense tenir l'edat permesa per poder-ho fer.
    c) Incomplir l'obligació d'identificar la bicicleta o el vehicle de mobilitat personal o el cicle de més de dues rodes o de registrar-lo, quan així estigui establert per la normativa aplicable.
    d) Circular amb la bicicleta o vehicles de mobilitat personal o el cicle de més de dues rodes que no compleixin amb els requisits exigits per normativa d'aplicació.
2. Son infraccions molt greus:
    a) Circular excedint en més d'un 50% la velocitat màxima autoritzada.
    b) Circular de forma temerària.
    c) Circular posant en perill la seguretat de vianants.
    d) Circular per vies o zones prohibides.
    e) Circular amb taxes d'alcohol superior a les establertes reglamentàriament, o amb presència de drogues.
    f) No contractar l'assegurança de responsabilitat civil que cobreixi els danys a tercers, als passatgers dels vehicles i els danys i perjudicis que es puguin derivar amb caràcter subsidiari per l'ús d'aquells vehicles i cicles que en facin els usuaris i usuàries als quals els cedeixin o lloguin, quan sigui obligatori.

Article 25. Sancions

Text proposat

Les accions i omissions contràries al que disposa aquesta Ordenança en matèria de bicicletes, VMP i cicles de més de dues rodes se sancionen d'acord amb la legislació vigent en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària.

Les sancions seran graduades, en atenció als següents criteris:

a) L'existència d'intencionalitat o reiteració.
b) La naturalesa dels perjudicis causats.

c) La reincidència per la comissió en el termini d'un any.

Comentaris

- **Potestat municipal per sancionar:** En el cas de la circulació de bicicletes, VMP i cicles de més de dues rodes, es poden posar sancions pecuniàries, sempre dins de la potestat reglamentària local. Les sancions hauran de ser aprovades pel Ple, en una ordenança.

- Un cop es tingui el text normatiu articulat, es recomana establir una taula de sancions que cobreixi les infraccions dels supòsits que contempla la norma. Sovint caldrà anar punt per punt llistant aquests supòsits i tipificant-los segons es considerin molt greus, greus i lleus. En el cas de la circulació de la bicicleta, VMP i altres cicles de més de dues rodes, la gran majoria d'infraccions seran de tipus lleu.

- **Normativa sectorial:** En la normativa sectorial es troben ja moltes d'aquestes infraccions tipificades, per tant, es pot escollir entre:

    a) Recollir un recordatori de les sancions ja contemplades a la normativa estatal en l'ordenança

    b) No recollir aquelles sancions ja contemplades a la normativa estatal i només tipificar-ne les sancions que es deriven de supòsits que no hi estiguin recollits.

- **Principis a tenir en compte a l'hora d'establir les sancions:**

    a) Taxativitat: s'ha establir quina és la infracció i qualsevol infracció que es descrigui, haurà d'estipular una sanció.

    b) Proporcionalitat: la gravetat de les infraccions relacionades amb bicicletes, VMP i cicles de més de dues rodes acostumarà a ser sempre menor. Malgrat que algunes sancions estan pre-tipificades en la normativa sectorial, caldria redefinir els imports a imputar als ciclistes en funció del grau de gravetat de la infracció.