

---

**Al·legacions del Bicicleta Club de Catalunya (BACC)  
sobre la nova ordenança de circulació  
de vianants i vehicles de Barcelona**

---

15 de gener de 2007

## ÍNDEX

1. EXPOSICIÓ DE MOTIUS.....	3
2. AL·LEGACIONS A L'ARTICLE 7 DE L'ORDENANÇA: CIRCULACIÓ PER LES VORERES.....	6
3. AL·LEGACIONS A L'ARTICLE 11 DE L'ORDENANÇA: VELOCITAT DELS VEHICLES QUE CIRCULEN PEL NUCLI URBÀ.....	7
4. AL·LEGACIONS A L'ARTICLE 14 DE L'ORDENANÇA: BICICLETES .....	9
5. AL·LEGACIONS A L'ARTICLE 77 DE L'ORDENANÇA: DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA.....	18
6. TEXT COMPLET DE L'ARTICLE 14 DE L'ORDENANÇA VIGENT .....	19

## 1. EXPOSICIÓ DE MOTIUS

**El Bicicleta Club de Catalunya (BACC) dóna el seu suport a la proposta de modificació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles considerant que s'emmarca en una política global de treure protagonisme a l'automòbil (coches i motos).**

**Tanmateix el BACC presenta les següents al·legacions, que es basen en el sentit comú, i exigeix un canvi de rumb més clar en la política de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona.**

**Demanem, de forma immediata, una aposta decidida per la pacificació del trànsit motoritzat i la generalització de les zones 30 i de prioritat invertida (zones 20) a tota la ciutat.**

**Només d'aquesta manera es pot exigir als ciclistes actuals i als que estan a punt de fer un ús diari de la bicicleta, que circulin per la calçada.**

La proposta de modificació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona reforça el paper de la bicicleta com a vehicle en el model de mobilitat quotidiana de la ciutat. Introdueix les condicions necessàries per a què els 40.000 ciclistes que ja circulen diàriament a la ciutat es pugui triplicar a curt termini sense que augmenti la conflictivitat amb la resta d'usuaris de la via pública i sobretot amb els vianants.

En definitiva, aposta per potenciar la circulació de bicicletes per la calçada, com a vehicles que són, en comptes de per les voreres. L'esperit de la nova norma és protegir els vianants, els usuaris més febles en la mobilitat urbana, i donar a la bicicleta la consideració plena de vehicle a la calçada otorgant-li nous drets.

En aquest sentit, el BACC a elaborat les següents al·legacions amb la col·laboració de l'associació BARCELONA CAMINA, associació de referència a Barcelona per a la defensa dels drets dels vianants, que dóna el seu suport al present document.

Des del Bicicleta Club de Catalunya (BACC) compartim aquest principi, i creiem que la promoció de la bicicleta va lligada als valors que suposen aconseguir una ciutat més amable per a les persones i amb millor qualitat de vida. Per això, defensem que, tant els usuaris de la bicicleta com els usuaris de cotxes i motos hagin d'adaptar, a partir de l'entrada en vigor de la nova ordenança, la seva circulació per aconseguir una bona convivència.

No obstant, també hem de dir que la nova ordenança té **4 grans reptes**, que la convertiren en paper mullat si l'Ajuntament de Barcelona no pren accions concretes per solucionar-los:

- **PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT:** L'ordenança vol potenciar que els ciclistes circulin per la calçada, però encara hi ha molt a fer per crear les condicions de seguretat necessàries. Per això des del BACC hem demanat reitradament la ràpida generalització de les zones 30 per tal de pacificar el trànsit al conjunt dels carrers de vocació residencial, l'anomenada Xarxa Local que representa el 72% dels carrers de la ciutat.
- **INFRAESTRUCTURES:** L'ordenança no soluciona els conflictes entre ciclistes i vianants en aquells punts on el problema està en el propi disseny de la via, com per exemple, en el carril-bici de l'Avda. Diagonal o altres carrils bici que es troben pintats a sobre de voreres massa estretes. Tampoc soluciona l'ordenança, els problemes que s'estan donant per implantar la Xarxa Bàsica de la Bicicleta que va ser aprovada l'any 2001 i que preveu una xarxa de més de 300 km de carrils-bici. Per això proposem solucionar la xarxa en aquells punts conflictius com la Diagonal, treient el carril bici de la vorera i posant-lo a les calçades laterals.
- **SANCIONS PROPORCIONALS A LA PERILLOSITAT DEL VEHICLE:** S'ha parlat molt de les sancions que es poden aplicar als ciclistes per aparcar incorrectament o per cometre infraccions de trànsit. Les sancions s'han d'aplicar seguin el principi de proporcionalitat davant la perillositat del vehicle que causa una determinada conducta imprudent i, en tot cas, han de ser molt inferiors a les d'altres vehicles per mostrar clarament que l'ajuntament està a favor de la bicicleta. El preu del dipòsit, per exemple, hauria ser molt inferior. Els ciclistes a Barcelona ens sentim sovint indefensos davant d'infraccions habituals dels conductors de cotxes i motos, com ara, parlar pel telèfon mòbil, avançar un ciclista sense respectar la distància de seguretat, circular amb moto pel carril-bici, estacionar o aturar-se sobre el carril-bici, etc. Totes aquestes conductes transmeten un important sentiment d'inseguretat dels ciclistes que circulen per la calçada. L'Ajuntament de Barcelona ha d'incidir principalment en reduir aquestes infraccions per guanyar-se la confiança dels ciclistes.

- **PLA D'APARCAMENTS:** La manca d'aparcaments és una necessitat bàsica per promoure l'ús de la bicicleta, ja que pot competir amb avantatge en el desplaçament "porta a porta" d'altres vehicles més perillosos i contaminants. A més, existeix un greu problema de robatoris encara per resoldre que afecta molt a la bicicleta. Demanem a l'Ajuntament de Barcelona que decreti una moratòria les prohibicions d'aparcament d'aquesta ordenança, fins que hi hagi prou aparcaments que continuïn garantint el transport "porta a porta", i que intensifiqui la seva política actual de col·locació d'aparcaments de bicicletes al carrer a tota la ciutat. També demanem, amb caràcter d'urgència que es modifiqui l'actual ordenança d'urbanisme, per tal de que tots els edificis de nova construcció, i especialment les vivendes, disposin d'una reserva de places de bicicletes en el seu interior. Finalment, demanem que es donin facilitats jurídiques i econòmiques per a la creació de places d'aparcament segures en zones d'elevat ús de la bicicleta, com reserva de places a aparcaments públics i privats o locals convertits en aparcaments de bicicletes.

## 2. AL·LEGACIONS A L'ARTICLE 7 DE L'ORDENANÇA: CIRCULACIÓ PER LES VORERES

<b>Circulació dels menors de 12 anys amb bicicleta per les voreres</b>	
Redactat actual	Els menors de 12 anys, sempre que vagin acompanyats de persones majors d'edat, podran circular per les voreres, andanes i passeigs amb patins, patinets, monopatins, tricicles, bicicletes i similars, adequant la seva velocitat a la dels vianants, sense superar la velocitat de 10 km/h, i amb subjecció a allò que disposa l'article cinquè.
Proposta BACC	Els menors de 12 anys podran circular per les voreres, andanes i passeigs amb patins, patinets, monopatins, tricicles, bicicletes i similars, adequant la seva velocitat a la dels vianants, sense superar la velocitat de 10 km/h, i amb subjecció a allò que disposa l'article cinquè.
Observacions	Els menors de 12 anys haurien de poder <u>anar sols</u> a l'escola o a jugar amb patins, patinets, monopatins, tricicles, bicicletes i similars, sense haver d'ocupar la calçada.

### 3. AL·LEGACIONS A L'ARTICLE 11 DE L'ORDENANÇA: VELOCITAT DELS VEHICLES QUE CIRCULEN PEL NUCLI URBÀ

<b>Punt 1: Límit de velocitat genèric a la ciutat</b>	
Redactat actual	Dins el nucli urbà de la ciutat de Barcelona la velocitat dels vehicles de tota categoria no pot superar els 50 quilòmetres per hora, sense perjudici d'altres regulacions de velocitat específiques en raó de la pròpia configuració i les circumstàncies de cada via, que seran expressament senyalitzades.
Proposta BACC	Dins el nucli urbà de la ciutat de Barcelona la velocitat dels vehicles de tota categoria no pot superar els <b>30 quilòmetres per hora</b> , sense perjudici d'altres regulacions de velocitat específiques en raó de la pròpia configuració i les circumstàncies de cada via, que seran expressament senyalitzades.
Observacions	<p>Els carrers de Barcelona no inclosos en la Xarxa Bàsica de la ciutat, l'anomenada Xarxa Local, de vocació residencial, representa el 72% de la xarxa total i només suporta el 19% del trànsit de Barcelona.</p> <p>(“La Xarxa Bàsica de Circulació de la ciutat de Barcelona”, Pacte per la Mobilitat, Ajuntament de Barcelona, 2002).</p> <p>La velocitat mitjana a les vies de la ciutat de Barcelona és de 22 km/h. (“Dades bàsiques de mobilitat 2004 i actuacions de futur”, Pacte per la Mobilitat, Ajuntament de Barcelona, 2005).</p>

<b>Punt 2 i 3: Límits de velocitats per categories de carrers</b>	
Redactat actual	<p>Punt 2: En els carrers on se circuli només per un carril, en els de gran afluència de vianants, els vehicles reduiran la seva velocitat a 10 km/h, i prendran les precaucions necessàries, així com en apropar-se als passos de vianants no semaforitzats, on donaran la preferència, en tot cas a aquells.</p> <p>Punt 3: En cas de pluja, d'obres, paviment deficient o carrers estrets s'adoptaran les mateixes precaucions.</p>
Proposta BACC	<p>Punt 2: <u>En les zones 30 i en els carrers on se circuli només per un carril</u>, els vehicles reduiran la seva velocitat a <b>30 km/h</b>.</p> <p>Punt 3: <u>En els carrers de prioritat invertida</u> (residencials) els vehicles reduiran la seva velocitat a <b>20 km/h</b>.</p> <p>Punt 4: <u>En àrees de vianants</u>, en els carrers amb gran afluència de vianants, així com en apropar-se als passos de vianants no semaforitzats, on donaran la preferència, en tot cas, a aquells, els vehicles reduiran la seva velocitat a <b>10 km/h</b>. En cas de pluja, d'obres, paviment deficient o carrers estrets s'adoptaran les mateixes precaucions.</p>
Observacions	<p>Amb aquest nou redactat s'estableix clarament la velocitat màxima a la que han de circular els vehicles en funció de la tipologia de carrers que recull el Reglament general de circulació (REAL DECRETO 1428/2003).</p> <p>Proposem els canvis següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; En els carrers on se circuli només per un carril el vehicles tenen la seva velocitat màxim de 30 km/h, i no 10 km/h com fins ara. Cosa que és molt més lògica.</li> <li>&gt; Els vehicles hauran de reduir la seva velocitat a 10 km/h en apropar-se a passos de vianants no semaforitzats. Mesura important per garantir la seguretat de vianants i ciclistes.</li> </ul>



#### 4. AL·LEGACIONS A L'ARTICLE 14 DE L'ORDENANÇA: BICICLETES

<b>Punt 1: Circulació de les bicicletes a la ciutat</b>	
Redactat actual	Les bicicletes circularan pels carrils bici, per les calçades en zones 30 o per les vies senyalitzades específicament, quant no existeixin circularan preferentment per la calçada o per les voreres, segons allò previst a l'apartat 6 d'aquest article.
Proposta BACC	Les bicicletes circularan <b>preferentment</b> , i per aquest ordre, pels carrils bici, per les calçades en zones 30, per zones de prioritat invertida i per la resta de calçades o voreres, sempre considerant les restriccions pròpies de cada via, així com les indicades al punt 6 d'aquest article.
Observacions	Existeixen carrils bici urbanísticament mal concebuts, en general, poc atractius per als desplaçaments de mobilitat quotidians. Per això, l'usuari ha de tenir dret a escollir. L'actual xarxa de carrils bici, no dona una solució adequada a molts dels itineraris necessaris. Les vies a la ciutat, en condició de espais de convivència, i malgrat excepcions molt concretes, han d'ésser vies utilitzables per tothom.

<b>Punt 2: Carrils bici en vorera</b>	
Redactat actual	Quan el carril bici estigui situat en vorera, els vianants el podran creuar, però no el podran ocupar ni caminar-hi. Els ciclistes respectaran sempre la preferència de pas dels vianants que el travessin.
Proposta BACC	Quan el carril bici estigui situat en vorera, els vianants el podran creuar, però no el podran ocupar ni caminar-hi. Els ciclistes respectaran sempre la preferència de pas dels vianants que el travessin. <b>La velocitat recomenada dels ciclistes no excedirà de 15 km/h, i en cap cas podran superar els 20 km/h</b> , sense perjudici d'altres regulacions de velocitat específiques, que seran expressament senyalitzades.
Observacions	Sense aquest puntualització, els ciclistes no podrien passar dels 10 km/h, velocitat excessivament baixa en molts casos.

<b>Punt 3: Carrils bici en calçada</b>	
Redactat actual	Quan el carril bici estigui situat en calçada, els vianants l'hauran de creuar pels llocs degudament senyalitzats i no el podran ocupar ni caminar-hi.
Proposta BACC	NO ES PROPOSEN MODIFICACIONS
Observacions	

<b>Punt 4: Circulació de les bicicletes en calçada</b>	
Redactat actual	Quan els ciclistes circulin per la calçada, ho faran preferentment pels carrils més propers a les voreres, tot podent ocupar la part central d'aquests. Llevat que estigui expressament permès i senyalitzat, les bicicletes no podran circular pels carrils reservats per a d'altres vehicles.
Proposta BACC	NO ES PROPOSEN MODIFICACIONS
Observacions	<p>Amb el redactat actual es preveu la possibilitat que les bicicletes puguin circular pel carril-bus en determinats casos.</p> <p>Creiem que aquests casos s'haurien de contemplar amb les condicions següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Que preferentment el carril-bus tingui una amplada mínima de 4 a 4,20 metres.</li> <li>- Que sigui més segur pel ciclista circular pel carril-bus que per la resta de carrils de la calçada.</li> </ul> <p>En qualsevol cas, demanem que s'estudi cada cas, seguint l'exemple d'altres grans europees ciutats que ho han generalitzat.</p>

<b>Punt 5: Prioritats per als ciclistes del Reglament General de Circulació</b>	
Redactat actual	Els ciclistes gaudiran de les prioritats de pas previstes en les vigents normes de trànsit.
Proposta BACC	<p>Els ciclistes gaudiran de les prioritats de pas previstes en les vigents normes de trànsit.</p> <p>Els ciclistes <u>podran creuar els passos de vianants sense baixar de la bicicleta</u>, gaudint de la prioritat respecte dels vehicles que circulin per la calçada, sempre que es compleixi allò previst a l'apartat 6 d'aquest article.</p>
Observacions	<p>Les prioritats específiques de les que gaudeixen els ciclistes segons el Reglament General de Circulació (REAL DECRETO 1428/2003) són les següents:</p> <p>Artículo 59. Intersecciones.</p> <p>1. Aun cuando goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal (artículo 24.2 del texto articulado).</p> <p>Artículo 64. Normas generales y prioridad de paso de ciclistas.</p> <p>Los conductores de bicicletas tienen prioridad de paso respecto a los vehículos de motor:</p> <p>a) Cuando circulen por un carril bici, paso para ciclistas o arcén debidamente señalizados.</p> <p>b) Cuando para entrar en otra vía el vehículo de motor gire a derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, y haya un ciclista en sus proximidades.</p> <p>c) Cuando circulando en grupo, el primero haya iniciado ya el cruce o haya entrado en una glorieta.</p>

<b>Punt 6: Circulació de les bicicletes en espais reservats per als vianants</b>	
Redactat actual	<p>Les bicicletes podran circular pels espais reservats per als vianants: parcs públics, àrees de vianants, passeigs, voreres de més de 5 metres i amb més de 3 metres d'espai lliure i zones de prioritat invertida en els dos sentits de circulació, excepte en moments d'aglomeració. Als efectes expressats en el paràgraf anterior, s'entendrà que hi ha aglomeració quan no sigui possible circular en línia recta més de 5 metres de manera continuada. Les condicions de circulació de les bicicletes en aquests espais reservats per als vianants seran les següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants.</li> <li>- Adequaran la velocitat a la dels vianants, sense superar els 10 Km/h.</li> <li>- S'abstindran de fer qualsevol maniobra que pugui afectar a la seguretat dels vianants.</li> <li>- Hauran d'evitar circular prop de les façanes.</li> </ul>
Proposta BACC	<p>Les bicicletes podran circular, excepte en moments d'aglomeració de vianants, per:</p> <p>a) Espais reservats per als vianants on no hi hagi carril bici: parcs públics, àrees de vianants, passeigs, voreres de més de 3 metres d'espai lliure.</p> <p>b) Carrers de prioritat invertida (residencials) en els dos sentits de circulació.</p> <p>Als efectes expressats en aquest article, s'entendrà que hi ha <u>aglomeració</u> quan no sigui possible <b>circular sempre deixant 1 metre de distància</b> entre la bicicleta i cadascun dels vianants que hi circulen.</p> <p>Les condicions de circulació de les bicicletes en els espais reservats per als vianants seran les següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants.</li> <li>- Adequaran la velocitat a la dels vianants, sense superar els 10 km/h.</li> <li>- S'abstindran de fer qualsevol maniobra que pugui afectar a la seguretat dels vianants.</li> <li>- Hauran d'evitar circular prop de les façanes.</li> </ul>

Observacions	<p>Amb el redactat proposat, la normativa s'aplicaria de forma homogènia a tots els espais propis dels vianants (les restriccions per aglomeració, llavors, s'aplicarien també a tots els espais propis vianants), i no només a una part dels mateixos.</p> <p>Per considerar aglomeració, reduïm a 1 metre l'espai de seguretat per a cada vianant, donat que l'anterior proposta és complicada d'imaginar per part dels ciclistes i l'efectivitat és la mateixa.</p>
--------------	--

<b>Punt 7: Restriccions en cas d'aglomeracions</b>	
Redactat actual	Als carrers i vies urbanes d'especial ús, aglomeració i/o habitual concentració de persones, l'Ajuntament establirà aquelles restriccions que consideri oportunes, tot senyalitzant pertinentment la zona i establint alternatives.
Proposta BACC	Als espais propis dels vianants amb aglomeració freqüent (segons tot allò descrit al apartat 6), l'Ajuntament establirà aquelles restriccions que consideri oportunes, tot senyalitzant pertinentment la zona i establint rutes alternatives segures per a tots els potencials usuaris.
Observacions	La consideració "vies urbanes d'especial ús" pot resultar subjectiva. En qualsevol cas, a les vies on no es vulgui vehicles, les possibles restriccions s'haurien d'aplicar a tots els vehicles, sense distincions.

<b>Punt 8: Ús incorrecte de la bicicleta</b>	
Redactat actual	Els conductors de bicicletes no podran circular amb el vehicle recolzat només en una roda, ni agafar-se a vehicles en marxa.
Proposta BACC	NO ES PROPOSEN MODIFICACIONS
Observacions	

<b>Punt 9: Distàncies de seguretat per part de cotxes i motos</b>	
Redactat actual	Els conductors de vehicles motoritzats que pretenguin avançar a un ciclista ho faran extremant les precaucions, canviant de carrils de circulació i sempre i quan quedi un espai no inferior a 1 metre entre la bicicleta i el vehicle.
Proposta BACC	<p>Els conductors de vehicles motoritzats que pretenguin avançar a un ciclista, ho faran extremant les precaucions, canviant de carril de circulació, i sempre i quan quedi, com a mínim, un <b>espai lateral de 1 metre entre la bicicleta i el vehicle.</b></p> <p>Els conductors de vehicles motoritzats, quan estiguin circulant darrera d'un ciclista, mantindran una distància de seguretat prudencial i proporcional a la velocitat, que no podrà ser inferior a <b>3 metres.</b></p>
Observacions	S'ha de contemplar la sanció, <u>amb retirada de 4 punts</u> , prevista pel reglament de l'any 2006, per la realització d'aquestes maniobres de forma incorrecta, ja que posen en perill la vida del ciclista.

<b>Punt 10: Prohibició d'ocupació dels carrils bici per part de cotxes i motos</b>	
Redactat actual	Els altres vehicles no podran circular ni aturar-se en els carrils reservats per a bicicletes.
Proposta BACC	NO ES PROPOSEN MODIFICACIONS
Observacions	

<b>Punt 11: Accessoris de seguretat</b>	
Redactat actual	Les bicicletes hauran de dur un timbre, i quan circulin de nit han de dur llums i elements reflectants degudament homologats que permeti la seva visualització.
Proposta BACC	Les bicicletes hauran de dur un timbre, i quan circulin de nit han de dur llums i elements reflectants (al davant de color blanc, i al darrera, de color vermell), degudament homologats, que permetin la seva correcta visualització per vianants i conductors.
Observacions	<p>Els colors de les llums i reflectants s'han d'adequar a la normativa general de circulació; els reflectants són imprescindibles per si fallen les llums.</p> <p>L'Ajuntament haurà d'adoptar mesures per generalitzar l'ús de llums, ja que la llum és l'element més segur per advertir la presència a suficient distància del ciclista als altres conductors i vianants.</p>

<b>Punt 12: Ús de remolcs i transport de menors</b>	
Redactat actual	<p>Les bicicletes que, per construcció, no puguin ser ocupades per més d'una persona podran transportar, tanmateix, un menor de fins a 7 anys quan el conductor sigui major d'edat i sota la seva responsabilitat, en un seient addicional i amb un casc que hauran de ser homologats.</p>
Proposta BACC	<p>Les bicicletes podran arrossegar un remolc o semiremolc, tant de dia com de nit, per al transport de tota mena de càrregues i nens/nenes, en dispositius degudament certificats i homologats, amb les limitacions de pes que aquests dispositius estipulin.</p> <p>Així mateix, s'autoriza transportar, quan el conductor sigui major d'edat, menors de fins a set anys en seients addicionals acoblats a les bicicletes degudament certificats i homologats, amb les limitacions de pes que aquests dispositius estipulin.</p>
Observacions	<p>Els remolcs tenen dues finalitats principals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Portar càrregues de fins a 40 kg.</li> <li>- Portar els nens/nenes cap a l'escola, de passeig o per altres gestions.</li> </ul> <p>El principals avantatges dels remolcs són:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ESTABILITAT: el centre de gravetat de la càrrega quedat molt a prop del terra</li> <li>- SEGURETAT: en el cas de que caigués la bicicleta, el remolc no volca.</li> <li>- MAJOR VISIBILITAT: els remolcs acostumen a tenir colors vius i a més, en el cas del nens, s'acostumen a acompanyar d'una banderola.</li> </ul> <p>Aspectes legals: actualment, el Reglament General de Circulació permet l'ús de remolcs, tot i que amb restricciones excessives en quant a horaris, límit de càrrega i possibilitat de portar nens/nenes. La darrera frase del Reglament estableix que el municipis tenen la llibertat de regular l'ús de remolcs en les seves ordenances de circulació. Entenem que aquesta regulació pot permetre un ús dels remolcs al mateix nivell que les ciutats europees més avançades.</p> <p>Així mateix, el transport de fins a 2 menors a una bicicleta en seients homologats, no modifica la seguretat i estabilitat del vehicle, com es pot comprovar a aquestes ciutats.</p>



<b>Punt 13: Estacionament de les bicicletes</b>	
Redactat actual	Les bicicletes s'han d'estacionar preferentment als llocs habilitats, deixant en tots els casos un espai lliure pels vianants de tres metres. Resta específicament prohibit lligar-les a arbres, semàfors, bancs, papereres o davant de zones on hi hagi reserva de càrrega i descàrrega en la calçada, d'estacionament per a persones amb discapacitat, zones de estacionament prohibit definides a l'article 34.3 d'aquesta Ordenança, parades de transport públic i passos per a vianants.
Proposta BACC	Les bicicletes s'han d'estacionar preferentment als llocs habilitats. Resta específicament prohibit lligar-les a arbres, semàfors, bancs, papereres o davant de zones on hi hagi reserva de càrrega i descàrrega en la calçada, d'estacionament per a persones amb discapacitat, només quan s'impideixi el pas dels vianants, l'accés al transport públic, l'ús específic de l'espai reservat o la funcionalitat del mobiliari urbà.

<b>Punt 14: Ús exclusiu dels aparcaments de bicicletes</b>	
Redactat actual	Els estacionaments de bicicletes situats a la via pública queden únicament i exclusivament reservats per a aquest tipus de vehicle.
Proposta BACC	NO ES PROPOSEN MODIFICACIONS
Observacions	Els estacionaments habilitats específicament per a bicicletes, però, hauran de permetre lligar ambdues rodes i el quadre.

<b>Punt 15:</b>	
Redactat actual	A les bicicletes li serà d'aplicació allò disposat a l'article 63 de la present Ordenança en quant a retirada de vehicles, especialment quan causi deteriorament del patrimoni públic per lligar-les on tenen específicament prohibit.
Proposta BACC	PROPOSEM QUE LES TARIFES DEL DIPÒSIT SIGUIN PROPORCIONALS AL BAIX COST D'UNA BICICLETA

## 5. AL·LEGACIONS A L'ARTICLE 77 DE L'ORDENANÇA: DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA

Des del BACC demanem una **moratòria en l'aplicació de les sancions** en els casos d'estacionament incorrecte fins que hi hagi una dotació suficient d'aparcaments de bicicletes a la ciutat. Es considera dotació insuficient quan no hi hagi un aparcament de bicicletes al carrer amb places disponibles a menys de 100 metres de distància. En qualsevol cas, dependrà de la demanda específica de cada cas.

També demanem l'aplicació d'un règim de sancions especial per a les infraccions dels ciclistes, que siguin proporcionals i que tinguin en compte la seva baixa perillositat.

En lloc de sancions proposem cursos gratuïts de formació en circulació de la bicicleta. També per als conductors de vehicles motoritzats que cometin infraccions reincidents que posin en perill els ciclistes.

## **6. TEXT COMPLET DE L'ARTICLE 14 DE L'ORDENANÇA VIGENT**

**Ordenança de circulació de vianants i de vehicles (aprovada per acord del Consell Plenari el 27 de novembre de 1998 i modificada el 20 de juliol de 2001).**

1. Les bicicletes circularan preferentment pel carril-bici o itineraris senyalitzats, respectant la preferència de pas dels vianants que el travessin.
2. Si van per la calçada, circularan preferiblement pel carril de la dreta, podent ocupar la part central d'aquest. En el cas que hi hagi carrils reservats a d'altres vehicles circularan pel carril contigu al reservat en les mateixes condicions. Tanmateix, podran circular pel carril de l'esquerra, quan les característiques de la via no permetin efectuar-ho pel carril de la dreta o per haver de girar a l'esquerra.
3. Excepte en moments d'aglomeració, les bicicletes podran circular pels parcs públics, les àrees de vianants, els passeigs, les voreres de més de 5 metres i les zones de prioritat invertida mancats de carril-bici, en les següents condicions: respectaran la preferència de pas dels vianants, adequaran la velocitat a la dels vianants sense superar els 10 km/h i s'abstindran de fer ziga-zagues o qualsevol altra maniobra que pugui afectar a la seguretat dels vianants.
4. Els conductors de bicicletes no podran circular amb el vehicle recolzat només en una roda, ni agafar-se a vehicles en marxa.
5. Els ciclistes gaudiran de les prioritats de pas previstes en les vigents normes de trànsit.