
Valoració del Bicicleta Club de Catalunya (BACC) sobre l'aprovació definitiva de la nova ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona

20 de març de 2007

Text definitiu: <https://bop.diba.cat/temp/03-070579999.pdf#page=20>

ÍNDIX

1. VALORACIÓ GLOBAL	2
2. ARTICLE 7 DE L'ORDENANÇA: CIRCULACIÓ PER LES VORERES	6
3. ARTICLE 11 DE L'ORDENANÇA: VELOCITAT DELS VEHICLES QUE CIRCULEN PEL NUCLI URBÀ	7
4. ARTICLE 14 DE L'ORDENANÇA: BICICLETES	9
5. ARTICLE 77 DE L'ORDENANÇA: DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA	22
6. TEXT COMPLET DE L'ARTICLE 14 DE L'ORDENANÇA ANTERIOR	23

1. VALORACIÓ GLOBAL

El Bicicleta Club de Catalunya (BACC) valora globalment de forma positiva la nova ordenança de circulació de vianants i vehicles considerant que s'emmarca en una política global de treure protagonisme a l'automòbil (coches i motos) i de consolidar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual a la ciutat.

Demanem, que l'Ajuntament de Barcelona, comenci el més aviat possible, una forta campanya de comunicació per tal de donar a conèixer la nova ordenança a tots els usuaris de la via pública.

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.

Considerem un **60%** dels punts de l'ordenança com a **POSITIUS**, per exemple:

- Que els menors de 12 anys puguin anar amb bicicleta per les voreres sense haver d'estar acompanyats.
- Que els vehicles a motor hagin de mantenir una distància mínima de seguretat amb els ciclistes, tant en els avançaments (1,5 m), com quan van per darrera (3 m).
- Que les bicicletes puguin dur remolc per portar nens/nenes i mercaderies.
- Que les bicicletes puguin circular en els dos sentits de circulació dels carrers de prioritat invertida (Zones 20).

Considerem un **30%** dels punts de l'ordenança com a **MILLORABLES**, per exemple:

- Que no es pugui circular per les voreres de 5 m d'ample, encara que tinguin 3 m d'amplada lliure.
- Que sigui obligatori que els nens en cadireta hagin de portar casc.

Considerem un **10%** dels punts de l'ordenança com a **NEGATIUS**, per exemple:

- Que el límit de velocitat genèric a la ciutat segueixi sent de 50 km/h, quan el 72% dels carrers de la ciutat són de vocació residencial, i per tant, haurien de tenir límit 30 km/h o menys.
- Que sigui obligatori fer ús d'alguns dels carrils bici, els de tipus segregats.
- Que sigui obligatori circular pels carrils més propers a les voreres.

Des del Bicicleta Club de Catalunya (BACC) 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 **5 grans reptes**, que la convertirien en paper mullat si l'Ajuntament de Barcelona no pren accions concretes per solucionar-los:

1. 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 i zones 20 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.

2. 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 treient el carril bici de la vorera i posant-lo a les calçades.

3. CAMPANYA DE COMUNICACIÓ

Cal donar a conèixer aquesta ordenança a tots els usuaris de la via pública. L'Ajuntament de Barcelona hi ha de destinar els mitjans suficients per a que es conegui i es faci complir.

4. 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.


5. PLA D'APARCAMENTS:

La disponibilitat 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. ARTICLE 7 DE L'ORDENANÇA: CIRCULACIÓ PER LES VORERES



Circulació dels menors de 12 anys amb bicicleta per les voreres	
Redactat original	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.
Redactat definitiu	Els menors de 12 anys, sota la responsabilitat de la persona que ostenti la seva guarda, 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	La proposta del BACC ha estat globalment acceptada. Els menors de 12 anys podran, a partir d'ara, <u>anar sols</u> a l'escola o a jugar amb patins, patinets, monopatins, tricicles, bicicletes i similars, sense haver d'ocupar la calçada.
Valoració	

3. ARTICLE 11 DE L'ORDENANÇA: VELOCITAT DELS VEHICLES QUE CIRCULEN PEL NUCLI URBÀ

Punt 1: Límit de velocitat genèric a la ciutat	
Redactat original	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 <u>no pot superar els 30 quilòmetres per hora</u> , sense perjudici d'altres regulacions de velocitat específiques en raó de la pròpia configuració i les circumstàncies de cada via, que seran expressament senyalitzades.
Redactat definitiu	(Igual que el redactat original)
Observacions	<p>Seguim defensant la necessitat de fer un canvi qualitatiu en la pacificació del trànsit a la ciutat. El límit genèric de 50 km/h a tota la ciutat ja no té sentit en les ciutats d'avui.</p> <p>Cal recordar que 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>
Valoració	


Punt 2 i 3: Límits de velocitats per categories de carrers	
Redactat original	<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: En les zones 30 i en els carrers on se circuli només per un carril, els vehicles reduiran la seva velocitat a 30 km/h.</p> <p>Punt 3: En els carrers de prioritat invertida (residencials) els vehicles reduiran la seva velocitat a 20 km/h.</p> <p>Punt 4: En àrees de vianants, 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 10 km/h.</p>
Redactat definitiu	<p>Punt 2: En les zones 30 i en els carrers on es circuli només per un carril, els vehicles no podran circular a més de 30 km/h.</p> <p>Punt 3: En els carrers de prioritat invertida (residencials), els vehicles no podran circular a més de 20 Km/h.</p> <p>Punt 4: En els carrers sense voreres i en els de gran afluència de vianants, els vehicles reduiran la velocitat a 10 Km/h, i prendran les precaucions necessàries, així com en apropar-se als passos de vianants no semaforitzats, on donaran preferència, en tot cas, a aquells.</p>
Observacions	<p>La proposta del BACC ha estat globalment acceptada. La jerarquització dels carrers queda ara més clara.</p> <p>Ara cal generalitzar de forma equilibrada les zones 30, les zones 20 i les zones 10 a tota la ciutat.</p>
Valoració	

4. ARTICLE 14 DE L'ORDENANÇA: BICICLETES


Punt 1: Circulació de les bicicletes a la ciutat	
Redactat original	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 <u>preferentment</u> , 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.
Redactat definitiu	Les bicicletes circularan obligatòriament pels carrils bici segregats. Preferentment per la resta de carrils bici, per les calçades en zones 30 o per les vies senyalitzades específicament. Quan no existeixin aquests circularan per la calçada. Quan es donin les condicions previstes a l'apartat 6 d'aquest article, podran circular per les voreres.
Observacions	Fer obligatori l'ús de determinats carrils bici pot suposar alguns problemes: - Com es defineix un carril bici segregat? - Té sentit que un grup de 20 ciclistes esportius que volen sortir de la ciutat un diumenge al matí, hagin d'anar pel carril bici?
Valoració	 


Punt 2: Carrils bici en vorera



Redactat original	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. La velocitat recomenada dels ciclistes no excedirà de 15 km/h, i en cap cas podran superar els 20 km/h, sense perjudici d'altres regulacions de velocitat específiques, que seran expressament senyalitzades.
Redactat definitiu	Quan el carril bici estigui situat en vorera, els vianants el podran creuar, però no hi podran romandre ni caminar-hi. Els ciclistes respectaran sempre la preferència de pas dels vianants que el travessin i no podran superar la velocitat de 20 Km/h.
Observacions	Sense aquesta puntualització, els ciclistes no podien passar dels 10 km/h, velocitat excessivament baixa en molts casos.
Valoració	


Punt 3: Carrils bici en calçada


Redactat original	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
Redactat definitiu	(Igual que el redactat original)
Valoració	

Punt 4: Circulació de les bicicletes en calçada	
Redactat original	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
Redactat definitiu	Quan els ciclistes circulin per la calçada, ho faran obligatòriament pels carrils més propers a les voreres, tot podent ocupar la part central d'aquests. Quan estigui expressament permès i senyalitzat, les bicicletes podran circular pels carrils reservats a altres vehicles.
Observacions	<p>Fer obligatori circular pel carril més proper a la vorera és excessiu. Què passa quan hi ha cotxes aturats en aquests carrils de forma esgraonada? El ciclista ha de anar canviant de carril contínuament?</p> <p>Amb el redactat actual es preveu la possibilitat que les bicicletes puguin circular pel carril-bus en determinats casos.</p>
Valoració	


Punt 5: Prioritats per als ciclistes del Reglament General de Circulació	
Redactat original	Els ciclistes gaudiran de les prioritats de pas previstes en les vigents normes de trànsit.
Proposta BACC	Els ciclistes gaudiran de les prioritats de pas previstes en les vigents normes de trànsit. Els ciclistes podran creuar els passos de vianants sense baixar de la bicicleta, 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.
Redactat definitiu	Les bicicletes, a la calçada circulant com a vehicles, gaudiran de les prioritats de pas previstes en les vigents normes de trànsit.
Observacions	Si els ciclistes circulen per un carril bici sobre vorera, gaudiran també de les prioritats de pas previstes pel Reglament en els encreuaments?
Valoració	 


Punt 6: Circulació de les bicicletes en espais reservats per als vianants	
Redactat original	<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 prioritats 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> <p>Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants. Adequaran la velocitat a la dels vianants, sense superar els 10 Km/h. S'abstindran de fer qualsevol maniobra que pugui afectar a la seguretat dels vianants. Hauran d'evitar circular prop de les façanes.</p>
Proposta BACC	<p>Les bicicletes podran circular, excepte en moments d'aglomeració de vianants, per:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. b) Carrers de prioritats invertida (residencials) en els dos sentits de circulació. <p>Als efectes expressats en aquest article, s'entendrà que hi ha aglomeració quan no sigui possible circular sempre deixant 1 metre de distància 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"> a) Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants. b) Adequaran la velocitat a la dels vianants, sense superar els 10 km/h. c) S'abstindran de fer qualsevol maniobra que pugui afectar a la seguretat dels vianants. d) Hauran d'evitar circular prop de les façanes.


<p>Redactat definitiu</p>	<p>En el cas de que no existeixi carril bici o altre via de les especificades en l'article 14.1, les bicicletes podran circular, excepte en moments d'aglomeració de vianants, per:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les voreres, andanes i passeigs de més de 5 metres i 3 metres d'espai lliure. b) parcs públics i àrees de vianants. c) zones de prioritat invertida en els dos sentits de circulació. <p>Als efectes expressats en aquest article, s'entendrà que hi ha aglomeració quan no sigui possible conservar 1 metre de distància entre la bicicleta i els vianants que hi circulin, o circular en línia recta 5 metres de manera continuada.</p> <p>Les condicions de circulació de les bicicletes en aquests espais reservats per als vianants seran les següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Hauran de respectar sempre la preferència dels vianants. b) Adequaran la velocitat a la dels vianants, sense superar els 10 Km/h. c) S'abstindran de fer qualsevol maniobra que pugui afectar a la seguretat dels vianants, respectant la distància de 1 metre de separació. d) Hauran d'evitar circular a menys d'1 metre de les façanes.
<p>Observacions</p>	<p>Els ciclistes podran circular en els 2 sentits en els carrers de prioritat invertida, podent així escurçar els recorreguts.</p> <p>Amb només la restricció dels 3 metres d'amplada lliure, creiem que era suficient. Un pare amb el seu fill no podrà circular per les voreres de l'Eixample.</p>
<p>Valoració</p>	


Punt 7: Restriccions en cas d'aglomeracions	
Redactat original	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.
Redactat definitiu	(Igual que el redactat original)
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.
Valoració	



Punt 8: Ús incorrecte de la bicicleta	
Redactat original	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
Redactat definitiu	(Igual que el redactat original)


Punt 9: Distàncies de seguretat per part de cotxes i motos	
Redactat original	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 espai lateral de 1 metre entre la bicicleta i el vehicle.</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 3 metres.</p>
Redactat definitiu	<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 espai lateral de 1,5 metre entre la bicicleta i el vehicle.</p> <p>Els conductors de vehicles motoritzats, quan estiguin circulant darrera d'una bicicleta, mantindran una distància de seguretat prudencial i proporcional a la velocitat, que mai podrà ésser inferior a 3 metres.</p>
Observacions	<p>Valorem molt positiva la inclusió de la distància dels 3 metres de seguretat quan un cotxe es troba darrera un ciclista.</p> <p>La distància de separació de 1,5 metres és excessiva a les ciutats. El Reglament General de Circulació preveu aquesta distància per a les carreteres, on les velocitats poden arribar als 90-100 km/h.</p>
Valoració	


Punt 10: Prohibició d'ocupació dels carrils bici per part de cotxes i motos	
Redactat original	Els altres vehicles no podran circular ni aturar-se en els carrils reservats per a bicicletes.
Proposta BACC	NO ES PROPOSEN MODIFICACIONS
Redactat definitiu	(Igual que el redactat original)
Valoració	

Punt 11: Accessoris de seguretat	
Redactat original	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.
Redactat definitiu	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 pels vianants i conductors.
Observacions	<p>Els colors de les llums i reflectants s'han d'adequar al Reglament 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>
Valoració	


Punt 12: Ús de remolcs i transport de menors	
Redactat original	<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>
Redactat definitiu	<p>Les bicicletes podran dur remolc, homologat, per al transport de persones, animals o mercaderies, quan el conductor sigui major d'edat i sota la seva responsabilitat.</p> <p>En cas de 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>
Observacions	<p>Actualment, el Reglament General de Circulació permet l'ús de remolcs, tot i que amb restriccions excessives en quant a horaris i límit de càrrega. Es podran portar remolcs de nit? El límit de càrrega serà el que determina l'homologació del remolc o el que determina el Reglament?</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 moltes ciutats d'Europa. Es podrà fer a Barcelona?</p> <p>El Reglament no obliga a portar casc a les ciutats. És recomanable? Si. Cal fer-ho obligatori? No.</p>
Valoració	

Punt 13: Estacionament de les bicicletes	
Redactat original	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.
Redactat definitiu	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 en horari dedicat a l'activitat, d'estacionament per a persones amb discapacitat, zones de estacionament prohibit definides a l'article 34.3 d'aquesta Ordenança, parades de transport públic, passos per a vianants, en els espais habilitats per l'estacionament de bicicletes d'ús públic i en elements adossats a les façanes.
Observacions	Moltes limitacions, que esperem siguin compensades amb el Pla de xoc d'aparcaments de bicicletes que està duent a terme l'Ajuntament.
Valoració	 

Punt 14: Ús exclusiu dels aparcaments de bicicletes	
Redactat original	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
Redactat definitiu	(Igual que el redactat original)
Observacions	Els estacionaments habilitats específicament per a bicicletes, però, hauran de permetre lligar ambdues rodes i el quadre.
Valoració	

Punt 15:	
Redactat original	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.
Redactat definitiu	(Igual que el redactat original)
Proposta BACC	PROPOSEM QUE LES TARIFES DEL DIPÒSIT SIGUIN PROPORCIONALS AL BAIX COST D'UNA BICICLETA
Valoració	

5. ARTICLE 77 DE L'ORDENANÇA: DISPOSICIÓ TRANSITÒRIA

<p>Proposta BACC</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Redactat definitiu</p>	<p>L'article 14 de la present Ordenança entrarà en vigor als sis mesos de la seva aprovació, per tal de que durant aquest període es pugui difondre i garantir el seu correcte coneixement i compliment.</p>
<p>Observacions</p>	<p>La moratòria de 6 mesos és positiva per donar temps a que es conegui bé l'ordenança per part de tots els usuaris. Cal que l'Ajuntament de Barcelona faci una forta campanya de comunicació.</p> <p>Trobem a falta un règim sancionador específic per als ciclistes, donat la seva molt baixa perillositat comparat amb els altres vehicles.</p>
<p>Valoració</p>	

6. TEXT COMPLET DE L'ARTICLE 14 DE L'ORDENANÇA ANTERIOR

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 prioritats invertides mancades 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.