

DOCUMENT DE TREBALL

# RECOMANACIONS PER COORDINAR LES ORDENANCES MUNICIPALS SOBRE LA CIRCULACIÓ DE CICLES I DE VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL

DIRECCIÓ DE MOBILITAT, TRANSPORT I SOSTENIBILITAT

Abril 2023





## 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	Principis rectors .....	9
2.5.1	Jerarquia del sistema de mitjans de mobilitat en l'àmbit urbà .....	9
2.5.2	Pacificació viària .....	11
2.5.3	Els cicles i els VMP com a vehicles .....	11
2.5.4	Reequilibri de la distribució de l'espai públic a favor de la mobilitat activa.....	12
2.5.5	Normativa versus directrius tècniques .....	12
	CAPÍTOL I. MOBILITAT CICLISTA .....	14
	Article 1. Circulació general dels cicles a la ciutat.....	14
	Article 2. Prioritats de pas per als ciclistes.....	15
	Article 3. Circulació dels cicles a la calçada .....	16
	Article 4. Circulació dels cicles a les vies ciclistes.....	18
	Article 5. Circulació dels cicles en carrers de convivència .....	20
	Article 6. Circulació dels cicles en espais no motoritzats.....	21
	Article 7. Circulació dels cicles en espais reservats per als vianants.....	23
	CAPÍTOL II. MOBILITAT DELS CICLES DE CÀRREGA DESTINATS A LA LOGÍSTICA URBANA DE DARRER QUILÒMETRE.....	25
	Article 8. Circulació dels cicles de càrrega destinats a la logística urbana de darrer quilòmetre	25
	CAPÍTOL III. MOBILITAT DELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL.....	27
	Article 9. Circulació general dels VMP .....	27
	Article 10. Circulació dels VMP en carrers de convivència .....	27
	Article 11. Circulació dels VMP en espais no motoritzats.....	28
	Article 12. Circulació dels VMP en espais reservats per als vianants.....	28
	Article 13. Circulació dels VMP d'arrendament o per a activitats de tipus turístic o d'oci.....	29
	CAPÍTOL IV. CONSIDERACIONS D'APLICACIÓ GENERAL A CICLES I VMP.....	31
	Article 14. Obligacions dels conductors de vehicles de motor .....	31
	Article 15. Accessoris de seguretat .....	31
	Article 16. Ús de remolcs i transport d'altres persones.....	32

Article 17. Estacionament .....	34
Article 18. Retirada.....	35
CAPÍTOL V. CONSIDERACIONS ESPECÍFIQUES PER ALS CICLES I VMP QUE SUPOSIN UNA ACTIVITAT D'EXPLOTACIÓ ECONÒMICA .....	37
Article 19. Identificació i registre .....	37
Article 20. Assegurança .....	37
CAPÍTOL VI. INFRACCIONS I SANCIONS.....	39
Article 21. Infraccions.....	39
Article 22. Sancions .....	40

## 1 ANTECEDENTS I OBJECTIU

### 1.1 Antecedents

Gràcies a l'impuls de la mobilitat sostenible, a l'entorn de la metròpolis de Barcelona s'observa un ús creixent dels cicles, tant com a modalitat de circulació com per al transport de mercaderies. A aquest procés s'hi afegeix el recent i abrupte increment d'altres opcions, com els vehicles de mobilitat personal (VMP). La regulació de la mobilitat urbana és una competència municipal i, per tant, la normativa local s'ha d'anar adaptant a la nova realitat, per reflectir l'ampli ventall de modalitats de mobilitat i prioritzar les opcions actives i sostenibles, de manera que se'n reconeixin els drets i deures i alhora es fomenti la convivència viària.

Tot i ser una competència municipal, els ajuntaments han de respectar el marc regulador estatal, que, pel que fa a la mobilitat en bicicleta i de cicles, malauradament està obsolet i allunyat de la realitat urbana actual. Les modificacions més recents de la normativa estatal en relació amb la bicicleta s'han concretat a través de les regulacions següents:

- Llei de trànsit (Llei 18/2021, de 20 de desembre), que inclou petites modificacions: amplia l'objecte i la regulació de la llei a tots els vehicles, incorpora l'educació i la formació ciclistes i reforça la seguretat dels usuaris de la bicicleta per mitjà de la regulació dels avançaments i algunes noves sancions, com la d'estacionament o parada en vies pedalables.
- Reial decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifica el Reglament general de circulació a favor de la pacificació i per calmar el trànsit, i que introdueix el límit de velocitat de 30 km/h.

Pel que fa als VMP, les normatives estatals de referència són les següents:

- *Manual de características de los vehículos de movilidad personal*, publicat al *Butlletí Oficial de l'Estat* (BOE) núm. 18, de 21 de gener de 2022, que defineix el procés de certificació d'un VMP i els terminis d'aplicació.
- Llei de trànsit (Llei 18/2021, de 20 de desembre), que defineix alguns canvis importants, com ara la prohibició de la circulació de VMP en voreres o l'obligatorietat de la utilització de casc de protecció.
- Instrucció 2019/S-149 TV-108, emesa per la Direcció General de Trànsit (DGT) el 3 de desembre de 2019, amb aclariments tècnics i criteris per a la formulació de denúncies de vehicles lleugers propulsats per motors elèctrics.

Mentre l'ús dels VMP creix abruptament en algunes ciutats, les referències estatals aporten criteris generals aplicables fins que no s'elabori una normativa específica per als VMP i les corresponents modificacions dels reglaments generals de vehicles i de circulació.

D'altra banda, les ordenances municipals (OM) sobre la bicicleta han estat habitualment una compilació de normes que esdevenia un recordatori de la normativa de rang superior i que només en alguns casos s'ampliava per tal de cobrir supòsits concrets.

En el marc del treball dinamitzat per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), fent el seguiment de l'evolució de la normativa local i estatal, s'ha anat detectant que algunes OM presentaven disfuncions (continguts ja derogats, contradiccions amb la normativa de rang superior o contradiccions amb la normativa de municipis veïns) que podien suposar barreres per a la utilització de la bicicleta i els cicles en general.

El 2018, com a resultat d'aquest treball, es presenten les primeres *Recomanacions per coordinar les ordenances municipals sobre la circulació de bicicletes, vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes*. Aquest document ha servit de referència per actualitzar moltes OM i, avui dia, 22 municipis metropolitans han incorporat a la normativa local aquestes modalitats de transport.

El document esmentat partia de la necessitat, expressada per diversos municipis metropolitans, de regular de manera coordinada la circulació de bicicletes i VMP i va representar l'actualització d'una versió anterior elaborada per l'AMB, de l'any 2015, en aquell cas centrada exclusivament en les bicicletes.

Durant el 2022 hem tornat a actualitzar el document de recomanacions, amb els objectius de recollir totes les modificacions normatives de rang superior; introduir nous conceptes, com *assetjament viari*, i, alhora, **superar les limitacions que planteja l'ús del terme *bicicleta* per integrar el concepte *cicle* com a terme més ampli** i que doni resposta al conjunt de vehicles de dues o més rodes impulsats per pedals, amb assistència elèctrica o sense **i que són cada cop més habituals a les nostres ciutats**.

Les recomanacions que es presenten tot seguit han estat aprovades pel Consell Metropolità de l'AMB el mes d'abril del 2023.

## 1.2 Objectiu d'aquestes recomanacions

L'objectiu d'aquest document **és donar continuïtat al treball d'actualització i homogeneïtzació de les ordenances sobre els cicles i VMP als municipis metropolitans**, garantint la coherència amb la normativa de rang superior, i, alhora, per continuar promovent el paper essencial i estratègic de la mobilitat activa als nostres municipis, a fi d'afrontar els actuals reptes climàtics i ambientals.

També es recullen estratègies que fan més segura la circulació de cicles i VMP, per **facilitar la convivència entre les diferents modalitats de transport a l'àrea metropolitana de Barcelona**.

Malgrat que s'espera l'actualització del Reglament general de circulació, prevista per la DGT durant el període 2022-2023, considerem oportú posar al dia el document de recomanacions per tal d'acompanyar els canvis en la normativa local amb la millor qualitat possible.

## 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 definicions següents.

En l'àmbit de la mobilitat activa:

- **Cicles:** vehicles de dues o més rodes, propulsats exclusivament o principalment per l'energia muscular de la persona o persones que estan a sobre del vehicle, en particular mitjançant la utilització de pedals.

Els cicles poden estar equipats amb un motor d'assistència al pedaleig, de potència nominal contínua màxima inferior o igual a 250 W: aquesta potència ha de disminuir progressivament i finalment s'ha d'interrompre abans que la velocitat del vehicle arribi a 25 km/h o si el conductor deixa de pedalar.

S'inclouen en la definició de *cicle*:

- **Bicicletes:** cicles de dues rodes.
- **Cicles de transport de mercaderies i persones:** cicles de dues rodes o més.
- **Ginys sense motor:** patins, patinets i monopatins que circulen sense assistència elèctrica. El conjunt d'aquests vehicles i les persones que els condueixen, a efectes de la llei estatal, tenen la consideració de vianants.

En l'àmbit de la mobilitat no activa:

- **Vehicles de mobilitat personal (VMP):** vehicles d'una o més rodes dotats d'una única plaça i propulsats exclusivament per motors elèctrics, que els poden proporcionar una velocitat màxima de disseny d'entre 6 i 25 km/h. Només poden estar equipats amb un seient si inclouen un sistema d'autoequilibri.

Aquesta definició s'extreu del *Manual de característiques de los vehículos de movilidad personal*, publicat al [BOE núm. 18, de 21 de gener de 2022](#) (p. 6882-6915),<sup>1</sup> i del Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013, relatiu a l'homologació dels vehicles de dues o tres rodes i els quadricicles, i a la vigilància del mercat d'aquests vehicles.

Els VMP s'han d'atènyer en el disseny, la fabricació i la comercialització als requisits tècnics que estableix la legislació vigent en matèria de seguretat industrial i de seguretat general dels productes. En l'àmbit de la legislació de trànsit, els dispositius de mobilitat personal tenen la consideració de vehicles. A més a més, els VMP han de seguir un procés de certificació: els fabricants garantirán la certificació dels VMP quan surtin de fàbrica (2024) i els preexistents els certificarán els propietaris (2027).

---

<sup>1</sup> Enllaç al BOE: <https://www.boe.es/boe/dias/2022/01/21/pdfs/BOE-A-2022-987.pdf>.

D'altra banda, segons la Instrucció 2019/S-149 TV-108, les persones que condueixen els VMP tenen la **consideració de conductors als efectes de la normativa de trànsit**, especialment pel que fa als comportaments prohibits per aquesta normativa.

Segons el *Manual de característiques de los vehículos de movilidad personal*, els VMP es poden classificar d'acord amb les característiques tècniques següents:

	VMP d'1 o 2 rodes (transport personal)		VMP d'almenys 3 rodes (transport de mercaderies)
	Vehicles sense auto-equilibri: ≤ 1.000 W	Vehicles amb auto-equilibri: ≤ 2.500 W	
Potència nominal per vehicle			≤ 1.500 W
Massa en ordre de marxa	< 50 kg		-
Massa màx. tècn. admissible	-		< 400 kg
Velocitat màxima	Entre 6 i 25 km/h		
Longitud màxima	2.000 mm		
Alçada màxima	1.400 mm		1.800 mm
Amplada màxima	750 mm		1.000 mm

Taula 1.

Font: Elaboració pròpia a partir del *Manual de característiques de los vehículos de movilidad personal*.

Es recomana, en cas d'incloure la taula de classificació a l'ordenança, fer-ho com un annex, per tal de poder actualitzar àgilment l'ordenança en cas de possibles futures modificacions per part de la DGT.

## 2.2 Nomenclatura

La nomenclatura expressada en aquest document es correspon, en absència d'un document estatal de referència, amb definicions presents en la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària i en el *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya* (Generalitat de Catalunya, 2008). Les recomanacions també inclouen nomenclatura d'incorporació recent, que dona resposta a la transformació urbana dels últims anys i que actualment ja està assumida per molts municipis.

- **Via ciclista:** via condicionada específicament per al trànsit de cicles, 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 les següents:

**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 un traçat independent de les carreteres.



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

- **Zona 30 o carrer de zona 30:** via no segregada del trànsit amb limitació de velocitat màxima de circulació a 30 km/h.
- **Ciclocarrer:** carrer compartit amb prioritat per als cicles enfront dels vehicles de motor. Estableix la velocitat màxima de circulació a 30 km/h en vies urbanes d'un sol carril de circulació.
- **Carrer de convivència (zona de coexistència):** via compartida per vianants, cicles, VMP i trànsit motoritzat, amb limitació de velocitat màxima de 20 km/h i preferència pels vianants. Generalment té un disseny de plataforma única i se senyalitza amb el senyal vertical S-47.
- **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), incloent-hi els cicles i els VMP.
- **Carrers de prioritat de vianants:** carrers on es dona sempre prioritat als vianants respecte a tota altra mena de vehicles que hi puguin circular. El trànsit motoritzat està restringit només a vehicles autoritzats en determinades franges horàries, per tal de prioritzar la circulació a peu. En cas que la circulació de vehicles motoritzats estigui permesa amb restricció, també s'ha d'admetre la circulació de cicles i VMP, sempre respectant la velocitat i la circulació dels vianants.
- **Espai reservat per als vianants:** part de la via, elevada o delimitada d'una altra manera, reservada a la circulació dels vianants. S'inclouen 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 que pot ser més restrictiva i també pot ampliar els supòsits regulats. Les propostes recollides en aquest document consideren 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 amb la seva darrera publicació completa i les abreviatures amb què se citen al llarg del text:

<b>LT</b>	Ley 18/2021, de 20 de diciembre, por la que se modifica el texto refundido de la <b>Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial</b> , aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en materia del permiso y licencia de conducción por puntos <sup>2</sup> .
<b>RGV</b>	Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el <b>Reglamento General de Vehículos</b> <sup>3</sup>

<sup>2</sup> Enllaç al BOE: [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-21006](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-21006)

<sup>3</sup> Enllaç al BOE: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1999-1826>.

RGC	Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el <b>Reglamento General de Circulación</b> <sup>4</sup>
-----	--

**Taula 2.** Normativa sectorial vigent a l'Estat espanyol

Font: Elaboració pròpia.

Tant l'RGC com l'RGV es van modificar arran del Reial decret 970/2020, de 10 de novembre. I l'LT també es va modificar mitjançant la Llei 18/2021, de 20 de desembre, publicada al BOE núm. 304, de 21 de desembre de 2021.

## 2.4 Conceptes bàsics de l'entorn

- **Mobilitat activa:** desplaçaments de les persones amb mitjans no motoritzats o utilitzant l'activitat física humana, com ara caminar i desplaçar-se amb cicles.
- **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 de les modalitats més vulnerables (percepció del risc). Els conceptes *ciutat habitable* i *ciutat dels 30 minuts* 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 la velocitat, els cicles i els VMP poden compartir la calçada amb els vehicles motoritzats.<sup>5</sup> Per tant, les vies amb limitació de la velocitat a 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 s'adaptin al pas dels cicles.<sup>6</sup>

- **Assetjament viari:** es consideren maniobres d'assetjament totes les accions exercides per part d'un conductor d'un vehicle motoritzat que constitueixin un intent d'intimidat un altre usuari de la via, amb l'objectiu de modificar-ne la trajectòria o marxa dins del carril de circulació, o que impliquin un risc per a la seva integritat física.

Són exemples d'assetjament viari no respectar les distàncies de seguretat, fer llums o usar el clàxon, emetre sons, cridar i insultar, entre d'altres.

- **Prioritat dels vianants:** els vianants prevalen enfront de la resta d'usuaris de l'espai públic, incloent-hi els cicles. Aquesta prioritat té un paper especialment important en decisions tècniques i normatives relatives a l'ús per part dels cicles i VMPs a espais reservats o compartits amb vianants. Així, cal evitar utilitzar l'espai dels vianants i fer servir el dels vehicles motoritzats sempre que es pugui.

**Els vianants han de tenir sempre la prioritat, tant en espais de convivència com en les múltiples situacions de trobada entre els diversos usuaris de l'espai públic, i cal fomentar el**

<sup>4</sup> Enllaç al BOE: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514>.

<sup>5</sup> ETSC. *Raising the bar: Review of Cycling Safety Policies in the European Union*. 2012. [https://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/02/scientific\\_review\\_of\\_cycling\\_safety\\_web.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/02/scientific_review_of_cycling_safety_web.pdf).

<sup>6</sup> EU. *PRESTO Cycling Policy Guide: Promotion of Cycling*. PRESTO Cycling Project Factsheet. 2010. També, SANZ ALDUÁN, Alfonso. *Calmar el tráfico: pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Ministerio de Fomento, 2013, p. 159. <https://cpage.mpr.gob.es/producto/calmar-el-trafico-2/>.

**civisme de tothom, si cal, amb campanyes de pedagogia viària** dirigides a tots els usuaris, sempre orientades de manera positiva.

## 2.5 Principis rectors

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

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 OM, l'Ajuntament no només es pronuncia, sinó que també els transmet a la ciutadania.

### 2.5.1 Jerarquia del sistema de mitjans de mobilitat en l'àmbit urbà

En el passat més immediat, la planificació de la mobilitat ha girat al voltant d'afavorir la circulació dels vehicles motoritzats. Per donar resposta a les noves necessitats i minimitzar l'impacte del sistema de mobilitat actual (contaminació, malbaratament energètic, soroll, accidentalitat, desigualtat social i falta de qualitat urbana), cal adaptar la configuració de l'espai públic així com les polítiques de mobilitat.

En aquest sentit, la piràmide de la mobilitat urbana (imatge 1) representa el concepte de la jerarquia del sistema de mitjans de mobilitat en l'àmbit urbà: indica la prioritat que cal atorgar a cada modalitat de transport, la qual esdevé un dels principis rectors que han de quedar recollits a la normativa, on les administracions públiques han de vetllar per incentivar, promoure i garantir la seguretat de les modalitats de mobilitat en aquest ordre.



Imatge 1: Piràmide de la mobilitat urbana

Font: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA).

**La màxima prioritat ha de ser la mobilitat activa.** S'han de prioritzar especialment la mobilitat a peu, la mobilitat amb cicles i la mobilitat de les persones amb discapacitat que transiten per les zones per als vianants en cadira de rodes amb motor o sense, o aparells similars autoritzats, a la velocitat del pas humà.

Les ciutats mediterrànies compten amb un elevat percentatge de trajectes a peu, fet que cal mantenir i garantir amb les millors condicions de seguretat i comoditat. **Tanmateix, en bona part de les nostres ciutats, el percentatge de trajectes en cicles és petit; per aquest motiu, cal dotar els cicles d'estatus en la mobilitat.** Els cicles són vehicles; així doncs, s'han de considerar una modalitat de mobilitat amb accés plenament justificat als serveis urbans (vies de circulació, espai públic, estacionament...), sigui amb reserva d'espai o en cohabitació.

A més, les persones que es desplacen en cicles (junt amb els vianants) són usuaris vulnerables de les vies, i la seva protecció esdevé una acció clau a les agendes polítiques; així queda recollit en un dels set objectius de l'estratègia de seguretat viària de la Unió Europea (UE).<sup>7</sup> Es pot consultar, a més, literatura científica que confirma que, com més vianants i ciclistes hi hagi, més segura és la seva circulació.<sup>8</sup>

Finalment, l'ús dels cicles aporta beneficis col·lectius i individuals àmpliament documentats en la literatura administrativa i científica, de diferents tipus: de salut, econòmics, ambientals, socials, etc. L'ús dels cicles com a transport quotidià és una mesura clau, si no la més destacada, en la lluita contra la contaminació atmosfèrica, la generació de gasos d'efecte d'hivernacle per causa del transport i l'obesitat, entre altres qüestions.

**La distribució urbana de mercaderies és la prioritat no abordada.** Es calcula que la distribució urbana de mercaderies en l'àmbit metropolità representa el 25 % de la mobilitat de les ciutats i, en canvi, genera el 40 % de la contaminació atmosfèrica. A més, el model actual també genera continuadament tensions a l'espai públic, cada cop més generalitzades amb el creixement del comerç electrònic i les entregues a domicili.

Per aquests motius, és urgent treballar en models de distribució urbana més sostenibles, i és en aquesta transició on els cicles prenen una consideració especial, amb un elevat potencial. Diferents estudis europeus<sup>9</sup> mostren que el 25 % de tots els lliuraments de mercaderies a les ciutats i el 50 % de tots els lliuraments de mercaderies lleugeres es podrien fer amb bicicletes i tricicles de càrrega. Cal generar un compromís polític per dinamitzar aquest canvi de model, prioritzant projectes de ciclologística municipal.<sup>10</sup>

---

<sup>7</sup> EU COMMISSION. [Towards a European road safety area: Policy orientations on road safety 2011-2020](#). 2010, p. 11-13.

<sup>8</sup> JACOBSEN, Peter Lyndon. «Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling». *Injury Prevention*, vol. 9, núm. 3. <https://injuryprevention.bmj.com/content/9/3/205>.

<sup>9</sup> [www.cyclelogistics.eu](http://www.cyclelogistics.eu).

<sup>10</sup> [Ciclologística: Recomendaciones para el impulso de la ciclologística en ciudades](#). 2022. Red de Ciudades por la Bicicleta.

## 2.5.2 Pacificació viària

El principi de moderació de la velocitat és clau pel que fa a la seguretat de les persones que fan ús de la via, i més específicament les que es mouen a peu, en bicicleta o en VMP.

Gràcies a l'**aprovació del Reial decret 970/2020**, pel qual es va modificar el Reglament general de circulació, **es van establir com a velocitat màxima de circulació els 30 km/h** en tots els carrers d'un carril per sentit a l'entorn urbà; així, **es va regular la pacificació, per calmar el trànsit a les ciutats**.

Dos anys després de l'aprovació d'aquesta normativa, i per tal de donar-hi compliment, es constata que **cal implantar mecanismes i eines de control i sanció que evitin excessos de velocitat i garanteixin entorns urbans segurs**.

## 2.5.3 Els cicles i els VMP com a vehicles

Els cicles i els VMP són vehicles, si bé tenen certes particularitats (no són un habitacle com un cotxe, assoleixen unes velocitats màximes i mitjanes inferiors, tenen una massa i unes mides més reduïdes, la velocitat inicial o potència d'arrencada és limitada, etc.). Alhora, també cal recordar que els usuaris de cicles i VMP poden circular desmuntant del seu vehicle i convertint-se en vianants.

Així doncs, els cicles i els VMP s'han de considerar una opció de mobilitat amb accés plenament justificat a l'espai viari de les ciutats, sigui amb reserva d'espai o en cohabitació.

A l'hora de redactar la normativa, quan es faci servir la paraula *vehicle*, cal que es tingui en compte que els cicles i els VMP també s'inclouen en aquesta categoria, integrant-los com a vehicles en les diferents tipologies de xarxa viària.

En cas de cohabitació en zones reservades per a vianants, tenen prioritat màxima les persones que es desplacen a peu. Concretament, s'han de considerar aquests aspectes:

- **Els cicles i els VMP no han de circular mai per les voreres**, llevat que, en la data d'entrada en vigència de l'ordenança, hi hagi o bé voreres bici implantades i senyalitzades o bé senyalització que permeti la cohabitació a la vorera, un cop reunides les condicions tècniques d'amplada mínima i moderació de la velocitat ciclista. En general, s'ha d'evitar l'ús de les voreres per a la circulació ciclista i de VMP.
- **Quan es tracti de carrers de convivència, espais no motoritzats o reservats per als vianants**, és a dir, on tota la plataforma de la via està reservada per a la mobilitat a peu, es poden establir les condicions d'accés i circulació de cicles i VMP (franges horàries, aglomeració de vianants, etc.), de la mateixa manera que es permeten excepcions per als vehicles motoritzats.
- **Respecte a les vies verdes o pistes pedalables**, s'han de dissenyar aquests espais amb l'amplada desitjable per evitar conflictes entre les persones que es desplacen a peu i els cicles. Cal tenir especialment en compte el creixement de fluxos de la mobilitat activa per tal de dimensionar correctament aquests espais.

#### 2.5.4 Reequilibri de la distribució de l'espai públic a favor de la mobilitat activa

S'estima que el 70 % de l'espai públic de les ciutats està destinat al vehicle motoritzat, sigui en carrils de circulació o bé com a espai d'estacionament en superfície.

Per tal de fomentar la mobilitat activa, cal reforçar el paper dels carrers, les places i altres elements estructurals com a espais clau per a la vida i les relacions socials, mitjançant actuacions com les següents:

- **El repartiment equilibrat de l'espai urbà entre la mobilitat motoritzada i la no motoritzada**, dotant els cicles del seu espai propi, segur i còmode a la ciutat, i guanyant espai fins ara reservat a la mobilitat motoritzada, però mai en detriment de l'espai dels vianants.
- **El foment de la mobilitat activa en contraposició a l'estil de vida sedentari** (ús de vehicles motoritzats i VMP), afavorint opcions de transport saludables i sostenibles.
- **La millora de l'accessibilitat**, eliminant barreres arquitectòniques i acomodant l'espai urbà a les necessitats dels diferents col·lectius, en particular de les persones més vulnerables o amb diversitat funcional.

Per aquest motiu, la planificació urbana exerceix un paper fonamental en el foment de la mobilitat activa, promovent models territorials i urbans de proximitat, com per exemple el model de ciutat policèntrica, més conegut com *la ciutat dels 15 minuts*.

#### 2.5.5 Normativa versus directrius tècniques

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

L'ordenança no ha de ser l'eina per gestionar els conflictes que s'originin pel mateix disseny de la via. Hi ha, per exemple, conflictes entre ciclistes i vianants a les vies ciclistes que estan pintades a sobre de voreres massa estretes. Aquests conflictes es deriven d'una planificació incorrecta o obsoleta.

Cal recordar que les normatives estan dirigides als ciutadans, i així han d'estar orientats els seus continguts.

En el cas que ens ocupa, en què l'objectiu principal és oferir eines per homogeneïtzar les regulacions locals de cicles i VMP, es podria considerar i canalitzar degudament l'objectiu paral·lel d'homogeneïtzar els criteris tècnics corresponents.

En aquesta línia, poden ser d'ajuda els criteris tècnics homogenis que l'AMB promociona a través de la publicació *Catàleg de senyals de mobilitat sostenible*.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> AMB. Direcció de Transport, Mobilitat i Sostenibilitat. [Catàleg de senyals de mobilitat sostenible](#). 2019.

### 3 PROPOSTA D'ARTICULAT

Aquest apartat es presenta com un articulat normatiu que es proposa que s'incorpori a les ordenances municipals relatives a la circulació dels cicles i els VMP.

Cada article conté una proposta de text normatiu, marcat amb una caixa de color. Seguidament, es comenten els punts que es considera oportú complementar amb algun aclariment o justificació. Generalment, s'amplien els aspectes que no estan recollits en la normativa estatal vigent en la data de redacció d'aquest document. També es comenten els punts que s'han incorporat recentment a la legislació i els que es volen destacar de la normativa vigent.

#### CAPÍTOL I. MOBILITAT CICLISTA

##### Article 1. Circulació general dels cicles a la ciutat

###### **Text proposat**

La circulació dels cicles, incloent-hi els cicles amb pedaleig assistit de velocitat fins a 25 km/h, ha de desenvolupar-se per les calçades i vies ciclistes, tenint en compte sempre les restriccions pròpies de cada via.

Els cicles poden arrossegar remolcs o semiremolcs, tant de dia com de nit, per al transport de tot tipus de material o infants, sempre que aquestes plataformes disposin del certificat CE corresponent i que respectin les característiques tècniques i les limitacions de pes del fabricant.

Els conductors de cicles:

1. Han de mantenir una posició de conducció diligent.
2. Han d'indicar les aturades i els 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-los amb objectes que dificultin les maniobres o redueixin la visió.
6. No poden circular amb auriculars o cascos 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 de l'alcohol o les substàncies prohibides, i és obligatori que se sotmetin als testos d'alcoholèmia 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 dels cicles per altres vies que no siguin les vies ciclistes que els són destinades.

Això implica que la senyalització de les vies ciclistes ha de permetre que els ciclistes circulin sempre per la calçada, que és l'espai que els pertoca com a vehicles. Cal tenir en compte, aleshores, que es pot interpretar que el senyal R-407 (rodona blava) obliga els ciclistes a utilitzar les vies que els són destinades (RGC, article 155). Per evitar possibles confusions i una desprotecció jurídica dels usuaris dels cicles, es proposa substituir el senyal R-407 pel senyal S-35 (recollit al Catàleg oficial de senyals verticals i marques viàries de l'RGC). Aquest senyal, quadrat i no rodó, reserva l'ús d'aquell espai per a la bicicleta, però no obliga els ciclistes a circular exclusivament per la via ciclista. Això permet que les persones que es desplacen en cicles puguin escollir entre la calçada i les vies ciclistes que els són reservades.

Aquest canvi és primordial per cobrir qualsevol demanda ciclista: la que necessita rapidesa, escollirà la calçada compartida amb la resta de vehicles motoritzats; la que no, 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 a la via ciclista, que la seguretat que ofereix la infraestructura ciclista no sigui satisfactòria a causa del seu disseny o altres circumstàncies puntuals.

## Article 2. Prioritats de pas per als ciclistes

### Text proposat

Els ciclistes gaudeixen de les prioritats de pas següents:

- 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 ja hagi iniciat l'encreuament o hagi entrat en una rotonda.

### Comentaris

- **Les prioritats de pas ciclistes:** es tracta d'un recordatori, ja que aquests supòsits estan recollits als articles 59 i 64 de l'RGC.
- **Circulació en grup:** quan circulen en grup, els ciclistes es consideren com una sola unitat mòbil als efectes de la preferència de pas i els són aplicables les normes generals sobre preferència de pas entre vehicles.

## Article 3. Circulació dels cicles a la calçada

### Text proposat

1. Han de circular pel carril que convingui més en termes de destinació, preferentment pel més proper a la vorera. Només poden circular per carrils reservats a autobusos i taxis en cas que estiguin degudament senyalitzats.
2. Han de circular a la part central del carril.
3. Es permet la circulació de dos ciclistes en paral·lel dins el mateix carril de circulació.
4. Poden avançar i superar altres vehicles per la dreta o per l'esquerra, segons sigui més convenient per a la seva seguretat.
5. En interseccions regulades per semàfors i retencions de trànsit en via urbana, poden avançar els vehicles que estiguin detinguts.
6. Poden circular en doble sentit en vies de sentit únic amb velocitat limitada a 30 km/h o inferior, sempre que se senyalitzi.
  - a) Els cicles que circulin en sentit propi tindran preferència respecte als cicles que ho facin en sentit contrari.
  - b) Els cicles que circulin en sentit contrari (sempre que es disposi d'una amplada suficient o d'una senyalització específica) mantenen la prioritat respecte als 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 poden ser avançats per les persones que es desplacin en cicles, sempre a velocitat moderada i respectant la prioritat de pas dels vianants, i sempre que hi hagi un senyal específic per als cicles.
8. S'admet que els cicles traspassin les línies de detenció als semàfors sempre que s'estableixi una línia de detenció avançada dedicada a les bicicletes, degudament senyalitzada per determinar l'espai reservat.
9. El límit de velocitat ha de ser el mateix que s'apliqui a la resta de vehicles en aquella via.
10. En zona 30, carrers 30 o ciclocarrers, la velocitat màxima de circulació de tots els vehicles és de 30 km/h i els vianants tenen la màxima prioritat. Els cicles tenen prioritat sobre la circulació de la resta dels vehicles, però no sobre els vianants, que tenen preferència de pas en qualsevol punt de la calçada. En aquests carrers, l'avançament als cicles s'ha de fer garantint els estàndards de seguretat (1,5 m de distància lateral); si no, no està permès.

## Comentaris

- **Sobre quin carril s'ha d'utilitzar:** en zona urbana, segons la normativa estatal, els vehicles poden utilitzar el carril que els convingui més en funció de la seva destinació (RGC, article 33). A més, la normativa no estableix diferenciacions en els límits de velocitat segons els carrils, com podria passar en zona interurbana. Per tant, es pot adaptar el tractament general dels vehicles per mirar de concentrar el trànsit ciclista al carril situat més a prop de la vorera, sempre mantenint la flexibilitat necessària per assegurar la seguretat ciclista en tots els casos. En particular, en aquells que ja sabem que li caldrà, com ara quan hagi de fer un gir a l'esquerra o s'exposi a riscos derivats de l'ocupació indeguda dels carrils per part d'altres vehicles aturats o aparcats.
- **Compartir carrils reservats per a altres tipus de vehicles:** seguint la normativa, els carrils reservats per a determinats tipus de vehicles i senyalitzats així no poden ser utilitzats per la resta. Per tant, aquest punt només funciona com a recordatori. Si es volgués permetre la circulació de bicicletes en 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 garantir 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 explicat, els criteris tècnics no s'han de recollir en l'ordenança sinó en els corresponents documents de planificació que afectin l'àmbit del municipi.
- **Sobre quina part del carril s'ha d'utilitzar:** la normativa estatal (LT, article 15) permet regular excepcions sobre quina part del carril s'ha d'utilitzar. Per tant, en vies urbanes es desaconsella que les ordenances prescriviguin utilitzar la part dreta del carril, per les raons següents:
  - Afavoreix l'avançament en situació de risc: convida a fer l'avançament sense garantir la distància de seguretat lateral (1,5 m) o sense canviar de carril, en cas que hi hagi més d'un carril de circulació.
  - Circular massa a prop de la línia d'aparcament exposa els ciclistes als riscos que representen l'obertura de portes i les maniobres d'aparcament.
- **Circulació dels cicles en doble sentit en vies de sentit únic:** les vies de sentit únic amb convivència d'usuaris se senyalitzen habitualment amb el senyal S-28 (carrer residencial), i en carrers de plataforma única on s'aplica aquest senyal, cada cop és més habitual permetre la circulació dels cicles en doble sentit, senyalitzant en cada tram de carrer la possibilitat del sentit contrari permès als cicles.



Està previst incorporar un nou senyal amb l'actualització del *Catálogo de Señales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*: senyal d'indicació de zona de coexistència d'usuaris (S47). Aquest senyal defineix més encertadament els fluxos de circulació i les prioritats establertes en la majoria de carrers amb plataforma única. Per aquest motiu, un cop aprovat el

tràmit durant el 2023, aconsellem que s'apliqui i es generalitzi. També es considera oportú senyalitzar en cada tram de carrer la possibilitat per als cicles de circular en els dos sentits de circulació.

Les característiques de l'S-47 són les següents: velocitat màxima dels vehicles a 20 km/h; circulació compartida de vianants, cicles i vehicles de motor; els vianants tenen la màxima prioritat, poden utilitzar tota la zona de circulació i, per tant, no se senyalitzen passos de vianants; els cicles poden circular en ambdós sentits; els vehicles de motor només poden circular en el sentit que indica la senyalització i tan sols es poden estacionar als llocs indicats per les marques viàries corresponents, i els jocs i els esports no estan autoritzats.



- **Senyalització per permetre avançar semàfors que no regulin la circulació en interseccions:** els semàfors i els senyals verticals s'apliquen als vehicles que estiguin autoritzats a utilitzar-los, com és el cas dels semàfors en ambre per a les bicicletes. Sense l'actualització de l'RGC (articles 146 i 151), no hi ha cap alternativa al semàfor en ambre específica per a les bicicletes.
- **Zones d'espera avançades:** aquest punt fa possible que els cicles puguin traspasar excepcionalment les línies de detenció que s'apliquen a tots els vehicles quan aquells disposin d'una línia de detenció avançada. Les línies de detenció avançada determinen un espai reservat per a l'ús dels cicles, situat més enllà dels espais motoritzats i que permet que els vehicles sense tracció motora puguin arrencar en condicions de seguretat i visibilitat respecte a la resta de vehicles motoritzats, així com fer giris o incorporar-se a altres vies amb seguretat. Les condicions tècniques per implantar aquesta mesura són senzilles i milloren la seguretat dels ciclistes als encreuaments.
- **Ciclocarrers:** actualment no hi ha un senyal estandarditzat per senyalitzar els ciclocarrers, fet que genera múltiples i diverses propostes locals que no ajuden a interpretar les normes establertes en aquest tipus de vies.

## Article 4. Circulació dels cicles a les vies ciclistes

### Text proposat

Les vies ciclistes són vies condicionades específicament per al trànsit dels cicles; també les poden utilitzar determinats VMP, tal com marca l'article 13, així com els vehicles destinats a persones amb mobilitat reduïda.

1. Els usuaris d'aquestes vies han de respectar el sentit de circulació establert (unidireccional o bidireccional) i definit per la senyalització.
2. Els usuaris d'aquestes vies han de mantenir una velocitat moderada, sens perjudici de conservar la deguda precaució i cura durant la circulació. En vies ciclistes situades a la vorera, la velocitat màxima ha de ser de 10 km/h. En carrils bici protegits, la velocitat màxima ha de ser de 25 km/h, i és necessari passar a circular per la calçada a velocitats superiors. En carrils bici no protegits, el límit de velocitat ha de ser el mateix que s'apliqui a la resta de vehicles en aquella via.
3. L'avançament dins d'una via ciclista s'ha 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 pot dur a terme, per tant, sempre que l'amplada sigui suficient per garantir les condicions de seguretat i s'ha de fer, de manera general, per l'esquerra de la persona que es vulgui avançar.
4. Els vianants han de creuar per llocs senyalitzats, i no poden transitar-hi ni romandre-hi.
5. Els vehicles que no siguin els permesos a les vies ciclistes no poden circular-hi, ni estacionar-hi ni parar-hi; tampoc en passos reservats per als cicles ni a les zones de reserva d'estacionament de cicles sense autorització.
6. Quan la via ciclista estigui situada a la vorera (vorera bici), ha d'estar degudament senyalitzada, els vianants tenen preferència de pas i les bicicletes han de moderar la velocitat. En voreres bici, a més a més de les condicions generals, s'han de respectar les condicions específiques de circulació següents:
  - a) S'ha 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 d'1,5 m respecte dels vianants.
  - b) Als passos per a vianants que no disposin de passos específics per a cicles, aquests han de reduir la velocitat en aproximar-s'hi i han de passar-hi prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb els conductors que circulen per la calçada.

### Comentaris

- **Limitació de la velocitat a les 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 dels carrils bici protegits (segregats del trànsit). En carrils bici no protegits, es pot assumir que el límit és l'aplicat a la resta dels vehicles de la via.
- **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-lo degudament també per als cicles que circulin pels carrils bici (per exemple, amb cedi el pas o línies de detenció on calguin).
- **Reserva per als cicles:** s'exclou l'ús dels carrils reservats per als cicles a altres vehicles. Aquest és un recordatori de la normativa estatal (RGC, articles 35, 94.1.b, 94.1.c, 94.1.h, 94.2.a i 155), rellevant per evitar situacions d'ocupació indeguda de les infraestructures ciclistes.

- **Condicions de la circulació en voreres bici:** tot i ser espais reservats per a la circulació dels cicles, els carrils bici a la vorera (vorera bici segons l'LT, annex 1.72) estan situats dins de zones reservades per als vianants, que tenen la prioritat perquè són més vulnerables i perquè la bicicleta és un vehicle. A causa d'això, els usuaris dels carrils bici a la vorera han de respectar la prioritat dels vianants.
- **Implicacions tècniques:** com s'explica al punt anterior, les voreres bici o vies ciclistes a la vorera són infraestructures ciclistes condicionades al fet que discorren per un espai reservat prioritàriament per al vianant. Donades les seves limitacions, aquest tipus de via ciclista sobre la vorera és el menys recomanable. Per tant, se n'hauria d'evitar la implantació a favor d'altres solucions a la calçada, segregades tant de vianants com de vehicles motoritzats, amb unes condicions òptimes pel que fa a la seguretat i que tinguin en compte la diversitat dels usuaris.
- **Encreuament de passos de vianants no senyalitzats per a cicles:** cal senyalitzar degudament passos per a cicles juntament amb els de vianants, que permetin la continuïtat en les interseccions. En cas d'absència de senyalització específica, els poden travessar, però sempre mantenint la preferència del vianant i prenent precaucions.

## Article 5. Circulació dels cicles en carrers de convivència

### Text proposat

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

1. Han de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
2. Poden circular a un màxim de 20 km/h, o a una velocitat inferior si està senyalitzada.
3. Poden circular en tots dos sentits de la marxa sempre que se senyalitzi.
4. No poden circular a menys d'1,5 m de les façanes.
5. Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.

### Comentaris

- **Tipologia dels carrers de convivència:** els carrers de convivència, tal com es planteja en el *Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya*, han de servir com a elements que contribueixin a dinamitzar el barri, en qualitat de punt de trobada per a la gent gran, espai de joc per als nens i zona per passejar o anar amb bicicleta, sense impedir, però, la circulació de vehicles de motor. La urbanització d'un carrer de convivència ha de mostrar clarament que els vehicles hi ocupen un paper secundari en relació amb els vianants i ha de proporcionar una imatge acollidora al 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 d'actuacions per calmar el trànsit i impulsar la mobilitat activa, està previst incorporar un nou senyal amb l'actualització del *Catálogo de Señales del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*: el senyal d'indicació de zona de coexistència d'usuaris.



Actualment, i fins que es publiqui l'actualització, la senyalització determinada per l'RGC és la corresponent a carrer residencial: S-28 i S-29 a l'inici i a l'acabament del carrer i en totes les incorporacions al carrer. Com que no s'inclou la bicicleta al pictograma, es fa necessari afegir una senyalització específica que autoritzi la circulació de cicles en doble sentit a l'entrada a la via, tant per a cicles circulant en sentit contrari com per als vehicles amb motor circulant en el sentit propi.



## Article 6. Circulació dels cicles en espais no motoritzats

### Text proposat

Als espais no motoritzats, els cicles hi poden circular lliurement respectant la prioritat dels vianants, sempre que l'amplada sigui superior a 3 m d'espai lliure, i tenint en compte que:

1. Han de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
2. Poden circular a un màxim de 10 km/h.
3. Poden circular en tots dos sentits de la marxa, excepte si hi ha una senyalització específica que ho prohibeix.
4. No poden circular a menys d'1,5 m de les façanes.
5. Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.

6. Les persones conductores de cicles han 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 cicles, s'han de fer extensives a la resta dels vehicles, amb l'excepció dels vehicles de les persones amb diversitat funcional i els vehicles amb permisos o en serveis especials.

### Comentaris

- **Necessitat del canvi de nomenclatura de zona de vianants a espai no motoritzat:** en l'apartat 5 de l'article 121 de l'RGC s'indica que la circulació de tota classe de vehicles en cap cas no 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 i en el cas dels taxis ocupats. Els cicles, en tant que es consideren vehicles, hi tenen, doncs, prohibida la circulació. Amb la nova nomenclatura de *espai no motoritzat*, proposada en els textos de la DGT per la reforma legislativa de l'RGC, es busca adaptar-se a la realitat viària urbana actual, a fi de permetre la circulació de les bicicletes per aquestes zones, respectant sempre la prioritat dels vianants, i és l'autoritat municipal l'encarregada de delimitar les possibles restriccions que hi siguin pertinents.
- **Senyalització dels espais no motoritzats:** actualment, i fins que no es reformi l'RGC, la senyalització dels espais no motoritzats hauria d'evitar la menció de l'àrea o zona de vianants, i dur-se a terme mitjançant un senyal especial que inclogui el senyal de circulació prohibida amb esment específic de les excepcions que s'hi estableixen, incloent-hi els cicles, o amb el senyal de circulació prohibida (R-100) amb un panell complementari que mencioni l'excepció.



- **Restriccions a la utilització condicional dels espais no motoritzats:** l'objectiu d'aquest punt és regular l'accés dels cicles a certes zones de prioritat per a vianants durant períodes de temps en què hi puguin haver aglomeracions, ja que això pot afectar la convivència cívica entre vianants i cicles. Complementàriament, és necessari que els ciclistes estiguin avisats prèviament de quines són aquestes vies on hi poden haver 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 dels cicles, tampoc no es pot autoritzar el dels vehicles motoritzats en general (amb les degudes excepcions, com per exemple vehicles en serveis d'urgència i altres permisos especials), ja que els cicles són els vehicles menys perillosos



per a la convivència amb el vianant. Aquesta última puntualització té com a objecte que no es doni la incongruència de limitar l'accés dels cicles quan s'autoritza el de la resta de vehicles motoritzats.

## Article 7. Circulació dels cicles en espais reservats per als vianants

### Text proposat

Els cicles no poden circular en espais reservats per als vianants, com ara voreres, andanes i passejos, excepte en els casos següents:

- a) Menors de 12 anys i persones adultes que els acompanyin.
- b) Vehicles de mobilitat reduïda.
- c) Quan no hi hagi una zona habilitada especialment a la via o aquesta via tingui una velocitat màxima superior a 30 km/h, i l'amplada de l'espai reservat per als vianants sigui superior a 3 m d'espai lliure d'obstacles.
- d) Quan la via ciclista estigui situada a la vorera, circulant a un màxim de 10 km/h.

En aquests casos, les condicions de circulació dels cicles als espais reservats per als vianants són les següents:

1. Han de respectar sempre la preferència dels vianants.
2. Han de moderar la velocitat, adequant-la a la dels vianants i circulant a un màxim de 10 km/h, excepte en moments d'aglomeració.
3. No poden circular a menys d'1,5 m de les façanes.
4. Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
5. Poden circular en tots dos sentits de la marxa.
6. No poden fer maniobres que puguin afectar la seguretat dels vianants.
7. En els passos per a vianants que no disposin de passos específics per als cicles, han de reduir la velocitat en aproximar-s'hi i han de passar prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb els conductors que circulen per la calçada.
8. En circular pels parcs urbans públics, han de respectar les condicions de circulació següents:
  - a) Respectar la preferència dels vianants.
  - b) Respectar el patrimoni natural i el mobiliari urbà.

- c) No poden circular per sobre de parterres ni àrees o zones amb vegetació.
- d) Respectar la senyalització i seguir les vies ciclistes i els itineraris per a cicles.

9. Els conductors de cicles han 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'apliquen als cicles, s'han de fer extensives a la resta dels vehicles, amb l'excepció dels vehicles de les persones amb diversitat funcional i dels vehicles amb permisos o en serveis especials.

#### **Comentaris**

- **Protecció i autonomia:** és important que els infants rebin més protecció que els adults, atès que no se'ls pot suposar tanta responsabilitat ni experiència. Pel que fa a l'edat, fixant un mínim de 12 anys, s'assegura que hi ha el grau de responsabilitat necessari per circular sols. Aquesta proposta permet que els infants 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.

## CAPÍTOL II. MOBILITAT DELS CICLES DE CÀRREGA DESTINATS A LA LOGÍSTICA URBANA DE DARRER QUILÒMETRE

### Article 8. Circulació dels cicles de càrrega destinats a la logística urbana de darrer quilòmetre

#### Text proposat

1. Els cicles de càrrega destinats a la logística urbana de darrer quilòmetre s'han de regir per les mateixes normes de circulació que els cicles en general, tal com es recullen en el capítol I.
2. Per garantir la convivència i les condicions de seguretat, els conductors dels cicles destinats a la logística urbana de darrer quilòmetre han de circular amb precaució, moderant la velocitat de manera que es puguin anticipar a situacions de perill o de conflicte amb la resta d'usuaris de la via, especialment vianants i ciclistes.
3. Els cicles de càrrega destinats a la logística urbana poden portar remolcs o semiremolcs, amb assistència elèctrica o sense, amb el corresponent certificat CE i les característiques tècniques del fabricant, quan la persona que condueixi sigui major de 16 anys (edat laboral) i sota la seva responsabilitat. Els remolcs o semiremolcs que disposin d'assistència elèctrica pròpia tenen la limitació de 250 W, igual que els cicles, i es poden acoblar a cicles tractors que poden tenir motor de pedaleig assistit o no tenir-ne. Igualment, aquestes plataformes han de disposar de sistema de frenada propi i complir els requeriments exigits als cicles.

Els cicles destinats a la logística urbana que arrosseguin remolcs o semiremolcs, podran fer-ho independentment de la massa en buit del vehicle tractor.

4. Els conductors dels cicles de càrrega destinats a la logística urbana:
  - a) Han de circular amb la diligència i precaució necessàries per evitar danys propis o aliens, evitant posar en perill la resta dels usuaris de la via.
  - b) Han d'indicar les aturades i els canvis de trajectòria.
  - c) No poden circular amb auriculars o cascos connectats a aparells receptors o reproductors de so.
  - d) No poden circular utilitzant durant la conducció dispositius de telefonia mòbil.
  - e) No poden circular amb taxes d'alcohol superiors a les establertes reglamentàriament, ni amb presència de drogues.
  - f) Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
  - g) Si avancen dins d'una via ciclista, ho han 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 pot dur a terme, per tant, sempre que l'amplada sigui suficient per garantir les condicions de seguretat i s'ha de fer, de manera general, per l'esquerra de la persona que es vulgui avançar.

#### Comentaris

- **Característiques i condicions dels cicles de càrrega:** cal tenir en compte que els cicles de càrrega tenen un pes i un volum superiors als de la resta dels cicles; per aquest motiu, la inèrcia els condiciona l'execució de determinades maniobres. En aquest sentit, es recomana que els conductors d'aquests vehicles rebin una formació específica que els garanteixi adquirir les habilitats necessàries per a una conducció segura. Alhora, també s'aconsella que aquestes persones coneguin les ordenances de mobilitat del municipi per on circulin.

**Plataformes acoblables:** el punt 4 de l'article 12 del RGC defineix les condicions per a la utilització de remolcs per part de cicles. La redacció d'aquest punt ha generat dubtes i ambigüitat en la seva interpretació per part de les administracions locals, específicament pel que fa a la limitació de pes en buit. En aquest sentit, es va sol·licitar un aclariment a la DGT sobre aquesta qüestió (vegeu l'annex 1), amb la corresponent resposta per part de la DGT: les ordenances municipals poden regular l'ús de remolcs en territori municipal així com eliminar la limitació de pes en buit, en el cas dels cicles. Per aquest motiu, introduir aquest element en la regulació municipal facilitarà el funcionament dels operadors de ciclologística, i així mateix impulsarà l'ús de cicles i remolcs per part del conjunt d'operadors.

## CAPÍTOL III. MOBILITAT DELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL

### Article 9. Circulació general dels VMP

#### Text proposat

Els VMP no poden circular per calçades obertes al trànsit i han de circular preferentment per les vies ciclistes o vies pacificades.

1. La circulació dels VMP es determina en funció del tipus de via. Els VMP poden circular per:
  - a) Vies ciclistes: han de respectar el sentit de la circulació establert (unidireccional o bidireccional) i definit per la senyalització.
  - b) Carrers de convivència o carrers 30, on poden circular en doble sentit en vies de sentit únic amb velocitat limitada a 30 km/h sempre que se senyalitzi.
  - c) Espais no motoritzats d'amplada superior a 3 m d'espai lliure, respectant sempre la preferència dels vianants.
  - d) Parcs urbans públics.
2. L'edat mínima permesa per circular amb VMP és de 14 anys.
3. La velocitat a què poden circular els VMP és d'un màxim de 25 km/h per les vies ciclistes, 20 km/h en carrers de convivència i 10 km/h en el cas de circulació per voreres bici, espais no motoritzats, espais reservats per als vianants i parcs urbans, o una velocitat inferior si està senyalitzada.
4. Els conductors de VMP:
  - e) Han de circular amb la diligència i precaució necessàries per evitar danys propis o aliens, evitant posar en perill la resta dels usuaris de la via.
  - f) Han d'indicar les aturades i els canvis de trajectòria.
  - g) No poden circular amb auriculars o cascos connectats a aparells receptors o reproductors de so.
  - h) No poden circular utilitzant durant la conducció dispositius de telefonia mòbil.
  - i) No poden circular amb taxes d'alcohol superiors a les establertes reglamentàriament, ni amb presència de drogues.
  - j) Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
  - k) Si avancen dins d'una via ciclista, ho han 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 pot dur a terme, per tant, sempre que l'amplada sigui suficient per garantir les condicions de seguretat i s'ha de fer, de manera general, per l'esquerra de la persona que es vulgui avançar.

### Article 10. Circulació dels VMP en carrers de convivència

#### Text proposat

Als carrers de convivència, hi poden circular els VMP i tenen prioritats sobre la resta dels vehicles motoritzats, però no sobre els vianants.

1. Han de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
2. Poden circular a un màxim de 20 km/h, o a una velocitat inferior si està senyalitzada.
3. Els VMP poden circular en ambdós sentits de la marxa sempre que se senyalitzi.
4. No poden circular a menys d'1,5 m de les façanes.
5. Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.

## Article 11. Circulació dels VMP en espais no motoritzats

### Text proposat

Als espais no motoritzats, hi poden circular els VMP respectant la prioritats dels vianants, sempre que l'espai no motoritzat disposi d'una amplada superior a 3 m d'espai lliure, i tenint en compte que:

1. Han de respectar sempre la preferència dels vianants, que poden utilitzar tota la zona de circulació.
2. Poden circular a un màxim de 10 km/h, o a una velocitat inferior si està senyalitzada, excepte en moments d'aglomeració.
3. Poden circular en tots dos sentits de la marxa, excepte si hi ha una senyalització específica que ho prohibeix.
4. No poden circular a menys d'1,5 m de les façanes.
5. Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.
6. S'ha de suspendre la circulació de VMP 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.

7. Quan les restriccions s'apliquen als VMP, s'han de fer extensives a la resta de vehicles de motor, amb l'excepció dels vehicles de les persones amb diversitat funcional i els vehicles amb permisos o en serveis especials.

## Article 12. Circulació dels VMP en espais reservats per als vianants

### Text proposat

1. Els VMP només poden circular en espais reservats per als vianants, com ara voreres, andanes i passejos, quan hi hagi una via ciclista situada a la vorera, circulant a un màxim de 10 km/h.

2. En aquests casos, les condicions de circulació dels VMP als espais reservats per als vianants són les següents:

a) Han de respectar sempre la preferència dels vianants.

b) Han de mantenir una distància de separació mínima d'1,5 m respecte dels vianants.

c) Han de circular en el sentit de la marxa del carril bici.

d) No poden fer maniobres que puguin afectar la seguretat dels vianants.

e) Als passos per a vianants que no disposin de passos específics per a bicicletes, han de reduir la velocitat en aproximar-s'hi i han de passar prenent les precaucions necessàries, respectant sempre la preferència dels vianants i buscant el contacte visual amb els conductors que circulen per la calçada.

3. Als parcs urbans públics hi poden circular els VMP, que han de complir amb les condicions següents:

a) Respectar la preferència dels vianants.

b) Respectar el patrimoni natural i el mobiliari urbà.

c) No poden circular per sobre de parterres ni d'àrees o zones amb vegetació.

d) Han de respectar la senyalització i seguir les vies ciclistes i els itineraris per a bicicletes.

4. S'ha de suspendre la circulació de VMP 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.

### Article 13. Circulació dels VMP d'arrendament o per a activitats de tipus turístic o d'oci

Quan els VMP provenguin d'un arrendament per persona física o jurídica que exerceix una activitat d'explotació econòmica, turística o d'oci amb ànim de lucre, han de respectar les condicions següents:

1. Circular tenint en compte els àmbits i les condicions de circulació de cada tipus de vehicle.

2. Hi poden haver restriccions específiques en àmbits on, degut a una pressió o problemàtica especial amb aquest tipus de vehicles, calgui regular-ne de manera especial la circulació.

3. En rutes turístiques establertes, els VMP poden circular en grups de 6 persones com a màxim i el guia, havent de mantenir una distància entre els grups de més de 50 m.
4. Els grups no poden fer parades als carrils bici.
5. Els titulars de l'exploració econòmica han de vetllar perquè els usuaris dels VMP disposin d'un nivell d'habilitat mínim que garanteixi la seva seguretat i la de la resta dels usuaris de la via pública. Així mateix, han d'informar de les rutes autoritzades i de les condicions de circulació.

#### **Comentaris**

- **Rutes turístiques:** aquest punt queda a criteri de cada municipi, que ha de determinar, en funció de la seva experiència i de la intensitat turística, la necessitat de regular itineraris turístics per a la circulació de VMP. En cas que sigui necessari, les rutes s'han de delimitar de manera clara i cal annexar-hi plànols on es marquin les zones regulades.



## CAPÍTOL IV. CONSIDERACIONS D'APLICACIÓ GENERAL A CICLES I VMP

### Article 14. Obligacions dels conductors de vehicles de motor

#### Text proposat

Els conductors de vehicles amb motor que han de compartir la calçada amb altres usuaris més vulnerables, com són els ciclistes i els usuaris dels VMP, han de complir el que s'estableix en la legislació vigent en matèria de trànsit, circulació i seguretat viària.

Per tal d'augmentar-ne la protecció, els conductors de vehicles amb motor han de seguir les normes següents:

1. Quan estiguin circulant darrere d'un cicle o VMP, han de mantenir una distància de seguretat prudencial i proporcional a la velocitat, que no pot ser inferior a 5 m.
2. Quan vulguin avançar, ho han de fer extremant les precaucions, canviant de carril de circulació, i sempre que quedi, com a mínim, un espai lateral d'1,5 m entre el cicle o VMP i el vehicle.
3. No poden fer maniobres que impliquin posar en perill la integritat dels conductors de cicles o VMP.
4. No poden fer maniobres d'assetjament que, en no respectar les distàncies de seguretat, fer llums o usar el 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 en qüestió.

#### Comentaris

- **Ampliació respecte a la distància de seguretat posterior:** mentre que les condicions de separació lateral es recullen en l'LT (article 35), 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 dels vehicles. Aquests espais de protecció troben la seva raó en el fet que el ciclista i l'usuari de VMP és més vulnerable i no està protegit per una carcassa com el conductor d'un cotxe; per tant, les col·lisions que pugui tenir les experimentarà directament amb el seu vehicle i el seu cos.
- **Assetjament viari:** segons les dades del *Barómetro de la bicicleta en España 2022*, quasi el 24 % dels usuaris de la bicicleta afirmen haver patit assetjament viari a les ciutats. Constatem que l'assetjament viari es dona de manera generalitzada a les ciutats. Aquesta situació esdevé un fre a l'ús de la bicicleta i, per aquest motiu, es considera rellevant incloure el concepte a les ordenances així com la corresponent sanció.

### Article 15. Accessoris de seguretat

Els cicles i els VMP han de disposar dels accessoris següents:

1. Un sistema que permeti moderar-ne la velocitat i aturar-ne el moviment.
2. Timbre; queda prohibit l'ús d'un altre aparell acústic diferent d'aquest.
3. Llums i elements reflectors degudament homologats per poder circular en condicions nocturnes o de visibilitat baixa:
  - a) Llum de posició del davant i del darrere.
  - b) Catadiòptrics del darrere i pedals, per als cicles.
4. És obligatori l'ús del casc en l'àmbit urbà per part de:
  - a) Ciclistes i ocupants de bicicletes i cicles, quan siguin menors de 16 anys.
  - b) Tots els usuaris de VMP.

#### Comentaris

- **Accessoris de seguretat:** el criteri utilitzat per establir els accessoris de seguretat obligatoris és l'àmbit per on circulen els vehicles, tenint en compte la convivència amb els altres usuaris de la via en condicions de seguretat, per tal que la resta dels usuaris els puguin percebre en condicions nocturnes 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. L'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 (RGV, article 22; RGC, article 98) que es considera rellevant per a les condicions de seguretat.
- **Casc:** la darrera modificació de l'LT (article 47) incorpora l'obligatorietat en l'ús del casc per als VMP; tanmateix, les sancions no es podran aplicar fins que no es dugui a terme la modificació corresponent de l'RGC. Pel que fa als cicles, la regulació no ha canviat: l'obligatorietat afecta les vies interurbanes i els menors de 16 anys en vies urbanes.

## Article 16. Ús de remolcs i transport d'altres persones

### Text proposat

Els cicles poden transportar altres persones en els casos següents:

- a) Les bicicletes poden portar un remolc o un semiremolc, homologats, per transportar persones (els animals, en cistella de transport o subjecció) quan el conductor sigui major d'edat i sota la seva responsabilitat.
- b) Els cicles que, per la seva construcció, no puguin ser ocupats per més d'una persona poden transportar persones o animals, així i tot, quan el conductor sigui major

d'edat i sota la seva responsabilitat, en seients addicionals degudament homologats, respectant les condicions de pes màxim establertes pel fabricant.

c) Els cicles especialment dissenyats i homologats per portar altres ocupants.

### Comentaris

- **Seguretat dels remolcs:** actualment, la normativa permet l'ús de remolcs amb les bicicletes, tot i que menciona certes restriccions (RGC, article 12: que el pes del remolc no superi el 50 % del pes del vehicle tractor, circulació només de dia, amb velocitat genèrica reduïda en un 10 %, que no transporti persones). Hem inclòs, per tant, la possibilitat de l'ús de remolcs. S'aconsella que les ordenances regulin a favor dels remolcs, ja que permeten transportar càrregues i persones oferint els avantatges següents:

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

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

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

- **Eliminació de la limitació en el transport de persones:** l'article 12 de l'RGC indica que es pot transportar només un menor de 7 anys en un seient homologat. Pràcticament totes les cadires homologades indiquen la limitació d'ús respecte al pes de l'ocupant. Creiem que és més convenient regular a partir d'aquesta limitació establerta pel mateix fabricant. D'altra banda, el mateix article 12 no recull la possibilitat de portar dos seients homologats. Considerem oportú que les properes modificacions de l'RGC incloguin aquesta opció.
- **Cicles especialment dissenyats per al transport de persones:** aquests cicles estan dissenyats i homologats per al transport de persones, indicant les condicions que garanteixen la màxima seguretat dels ocupants. En aquest sentit, cada model especifica aquestes condicions.





## Article 17. Estacionament

1. Els cicles i els VMP han d'estacionar-se preferentment als llocs destinats de manera específica a aquesta finalitat. En cas que no hi hagi llocs a les proximitats o que estiguin ocupats, poden estacionar-se en altres parts de la via, sempre que no obstaculitzin la circulació dels vianants.
2. Queda específicament prohibit:
  - a) Lligar-los als arbres.
  - b) Lligar-los a elements del mobiliari urbà, quan es dificulti el destí o la funcionalitat de l'element o quan es pugui 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 dels cicles destinats a la logística de darrer quilòmetre) o de servei públic, durant les hores de reserva.
  - e) Estacionar als espais habilitats per a l'estacionament de les bicicletes públiques de préstec.
  - f) Estacionar en zones d'estacionament prohibit definides per ordenança.
3. Els estacionaments de cicles i VMP situats a la via pública queden únicament i exclusivament reservats per a aquests tipus de vehicles i han d'estar senyalitzats adequadament.

### 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-ne les condicions (RGC, article 93).
- **Restriccions a l'aparcament:** en l'ordenança s'opta per una llista, el més important de la qual és que parteix de criteris molt bàsics, com ara l'accessibilitat, la funcionalitat dels elements i els 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 una part del desplaçament i la seva disponibilitat condiona l'ús dels cicles i 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 infraestructura necessària. Les característiques tècniques (tipologia, ocupació de l'espai públic, localització, instal·lació, manteniment, senyalització, etc.) són aspectes que el planejament o l'estratègia del municipi han de determinar.

- **Reserva d'ús:** també és un punt establert en la normativa vigent (RGC, article 159, senyal S-17). El requisit perquè es faci efectiva la reserva és que l'aparcament estigui degudament senyalitzat; per tant, aquest és un aspecte que els documents tècnics han de recollir.

## Article 18. Retirada

### Text proposat

1. La retirada de cicles i VMP es dona en els mateixos supòsits que per a la resta de vehicles, segons estipula la normativa aplicable:
  - a) Quan constitueixin un perill, o quan causin un destorb greu a la circulació de vehicles o persones o al funcionament d'algun servei públic.
  - b) En cas d'accident que els impedeixi continuar la marxa.
  - c) Quan estiguin estacionats en els supòsits d'estacionament prohibit de l'article anterior.
  - d) Quan causin un deteriorament del patrimoni públic.
  - e) Quan se'n presumeixi l'abandonament.
  - f) Quan es tracti de 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.
2. S'ha de presumir l'abandonament del vehicle quan romangui estacionat més d'un mes al mateix lloc i presenti desperfectes que en facin impossible el desplaçament en les condicions en què es troba.
3. En els vehicles que, tenint signes d'abandonament, disposin de qualsevol dispositiu o signe que en permeti identificar el titular, s'ha de requerir a aquest que en el termini d'un mes retiri el vehicle del dipòsit, amb l'advertiment que, en cas contrari, es procedirà o bé a tractar-lo com a residu sòlid urbà, o bé a recuperar-lo per als usos que es creguin pertinents.
4. Quan transcorrin més de 3 mesos des que el vehicle hagi estat dipositat, després de retirar-lo de la via pública; no se n'hagi pogut identificar el titular, i no se n'hagi reclamat la propietat, es considerarà abandonat i es procedirà o bé a tractar-lo com a residu sòlid urbà, o bé a recuperar-lo per als usos que es creguin pertinents.

### Comentaris

- **Supòsits per a la retirada de vehicles:** es tracta d'un recordatori de la normativa estatal (LT, article 7.c, introduït en la modificació d'abril de 2014). S'hi inclou 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 (RGC, article 93).

- **Supòsits d'abandonament:** tot i que la llei determina la retirada del vehicle per abandonament, no especifica els casos en què cicles i VMP es consideren abandonats. És rellevant que l'ordenança ho defineixi, ja que els propietaris han de saber en quines condicions poden deixar els seus vehicles a 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.

Per tal de detectar i procedir a la retirada de cicles i VMP abandonats, cal desenvolupar mecanismes de control i seguiment d'aquests un cop aparcats a l'espai públic, lligats tant als aparcaments habilitats com al mobiliari urbà.

- **Tarifes del dipòsit:** s'han de regular, si és possible mitjançant una altra ordenança de tipus fiscal, de manera que siguin proporcionals al cost d'una bicicleta o VMP o a les característiques específiques dels cicles.
- **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 a 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. Hi ha demanda i bones pràctiques vinculades a la recuperació de cicles, 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 els necessitin.

## CAPÍTOL V. CONSIDERACIONS ESPECÍFIQUES PER ALS CICLES I VMP QUE SUPOSIN UNA ACTIVITAT D'EXPLOTACIÓ ECONÒMICA

### Article 19. Identificació i registre

#### Text proposat

1. És obligatori per circular pel municipi, per part de les persones físiques o jurídiques titulars, sigui a títol de propietat o qualsevol altre títol, identificar i registrar les flotes iguals o superiors a 5 bicicletes, cicles de més de dues rodes o VMP, quan desenvolupin alguna de les activitats d'exploració econòmica següents:
  - a) Que estiguin afectes a un servei d'ús públic i compartit.
  - b) Que siguin objecte d'arrendament per una persona física o jurídica que exerceix una activitat de tipus turístic o d'oci amb ànim de lucre.
2. El registre, a manera de cens, ha d'estar relacionat amb el número de bastidor.

#### Comentaris

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

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.

El registre es basa en el número de bastidor que tots els cicles de fabricació recent han de tenir, i l'objectiu principal és que es pugui restituir un cicle al seu propietari en cas que es recuperi d'un robatori.

Segons el *Manual de características técnicas de los vehículos de movilidad personal* (DGT), aquests requereixen un procés de certificació que hauran de garantir els fabricants en sortir de fàbrica, a partir del 2024. Els preexistents els certificaran els propietaris a partir del 2027.

### Article 20. Assegurança

#### Text proposat

Les persones físiques o jurídiques titulars, sigui a títol de propietat o qualsevol altre títol, dels cicles i dels VMP se les recomana contractar una assegurança de responsabilitat civil que cobreixi danys a tercers, danys als passatgers i els perjudicis que es puguin derivar amb caràcter subsidiari, arran de l'ús que facin els usuaris dels vehicles cedits o llogats.

#### Comentaris

- **Assegurança en cas de 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 amb bicicleta. La responsabilitat civil garanteix el pagament de les indemnitzacions de què pugui resultar civilment responsable algun membre de la unitat familiar, pels danys materials o corporals, així com els perjudicis derivats, causats a terceres persones, per actes o omissions.



## CAPÍTOL VI. INFRACCIONS I SANCIONS

### Article 21. Infraccions

#### Text proposat

Amb caràcter general, l'incompliment per acció o omissió de les prohibicions i les obligacions tipificades en aquesta ordenança es qualifica d' infracció lleu, llevat que a la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària i els reglaments que la desenvolupen estigui qualificat de greu o molt greu.

#### 1. Són infraccions greus:

- a) Circular incomplint les normes establertes en matèria de limitacions de velocitat, quan no siguin molt greus.
- b) Circular sense tenir l'edat permesa per poder-ho fer.
- c) Incomplir l'obligació d'identificar o de registrar el cicle o el VMP, quan estigui establert així per la normativa aplicable.
- d) Circular amb cicles o VMP que no compleixin amb els requisits exigits per la normativa aplicable.

#### 2. Són infraccions molt greus:

- a) Circular excedint més d'un 50 % la velocitat màxima autoritzada.
- b) Circular de manera temerària.
- c) Circular posant en perill la seguretat dels vianants.
- d) Circular per vies o zones prohibides.
- e) Circular amb taxes d'alcohol superiors a les establertes reglamentàriament, o amb presència de drogues, incloent-hi les persones menors d'edat.
- f) No contractar l'assegurança de responsabilitat civil que cobreixi els danys a tercers i als passatgers dels vehicles i els danys i perjudicis que es puguin derivar amb caràcter subsidiari per l'ús dels vehicles que facin els usuaris als quals els cedeixin o lloguin, quan sigui obligatori.

#### Comentaris

- **La darrera actualització de l'LT inclou noves infraccions dels vehicles motoritzats privats per protegir els ciclistes:**

L'article 76 tipifica com a infracció greu aturar-se o estacionar en carrils o vies ciclistes, interseccions, o en qualsevol altre lloc perillós, o en què s'obstaculitzi greument la circulació o que constitueixi un risc especialment per als vianants.

L'article 35 especifica les condicions d'avançament: el conductor d'un vehicle que vulgui avançar un cicle o ciclomotor, o conjunt d'ells, ha de fer-ho ocupant una part o la totalitat del carril contigu o contrari, si escau, de la calçada i guardant una amplària de seguretat d'almenys 1,5 metres, excepte quan la calçada compti amb més d'un carril per sentit; en aquest cas, és obligatori el canvi complet de carril. Queda prohibit avançar posant en perill o

entorpint ciclistes que circulin en sentit contrari, fins i tot si aquests ciclistes circulen pel voral.

## Article 22. Sancions

### Text proposat

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

Les sancions han de ser graduades, en atenció als criteris següents:

- a) L'existència d'intencionalitat o reiteració.
- b) La naturalesa dels perjudicis causats.
- c) La reincidència en la comissió en el termini d'un any.

### Comentaris

- **Potestat municipal per sancionar:** en el cas de la circulació de cicles i VMP, es poden posar sancions pecuniàries, sempre dins de la potestat reglamentària local. Les sancions han 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 recull la norma. Sovint caldrà anar punt per punt enumerant aquests supòsits i tipificant-los segons es considerin molt greus, greus i lleus. En el cas de la circulació de cicles i VMP, la gran majoria d'infraccions seran de tipus lleu.
- **Normativa sectorial:** en la normativa sectorial ja estan tipificades moltes d'aquestes infraccions; per tant, es pot escollir entre:
  - a) Recollir en l'ordenança un recordatori de les sancions ja establertes en la normativa estatal.
  - b) No recollir les sancions ja establertes en la normativa estatal i tipificar només les sancions que es deriven de supòsits que no hi estiguin considerats.
- **Principis per tenir en compte a l'hora d'establir les sancions:**
  - a) Taxativitat: s'ha d'establir quina és la infracció i qualsevol infracció que es descriu ha d'estipular una sanció.
  - b) Proporcionalitat: la gravetat de les infraccions relacionades amb els cicles i els VMP acostuma a ser sempre inferior. Malgrat que algunes sancions estan pretipificades en la normativa sectorial, caldria redefinir els imports per imputar en funció del grau de gravetat de la infracció.

**ANNEXOS**

## **ANNEX 1: RESPOSTA DGT ACLARIMENT REMOLCS**



MINISTERIO  
DEL INTERIOR



UNIDAD DE NORMATIVA

### **O F I C I O**

S/Ref.: C 263

N/Ref.: UN/FLG

Fecha: 24-11-2022

Asunto: ACLARACIONES ARTICULO 12 REGLAMENTO  
GENERAL DE CIRCULACIÓN

Destinatario: RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA

En contestación a su escrito en el que formula una consulta solicitando aclaraciones de los puntos 1 y 4 del artículo 12 del Reglamento General de Circulación, le comunico lo siguiente:

Según señala el punto primero del citado artículo 12, “Los ciclos que, por construcción, no puedan ser ocupados por más de una persona **podrán transportar, no obstante, cuando el conductor sea mayor de edad, un menor de hasta siete años** en asiento adicional que habrá de ser homologado.”

No obstante y a pesar de lo anteriormente señalado, hay que tener en cuenta lo contenido en el **Real Decreto 339/2014**, de 9 de mayo, por el que se **establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes**, que modifica el Reglamento General de Vehículos y **cuyo fin es garantizar la seguridad de los mismos y su libre circulación.**

En concreto su **ANEXO II**, referido al **manual de instrucciones**, señala en su **punto 2 apartado f**, que dicho manual **contendrá como mínimo la información siguiente** “una descripción del uso previsto, incluyendo la carga máxima admisible y el **número de plazas**,”

También su **ANEXO VI**, (aspectos generales aplicables a los ciclos de más de dos ruedas), se refiere en su **punto 1, apartado a**, al “**número de ocupantes previsto**” y el **punto 9 a “Sistemas de retención de pasajeros.** –Deberán montarse en vehículos

Correo electrónico:

C/ JOSEFA VALCÁRCEL,44  
28071 MADRID



destinados al transporte de pasajeros, **debiendo garantizar la seguridad de los ocupantes del ciclo**".

En consecuencia y a la vista de lo expuesto, esta Unidad de Normativa entiende que **siempre que el fabricante se ajuste a lo contenido en dicho Reglamento, un ciclo puede transportar tantos pasajeros como número de plazas consten en su manual de instrucciones**.

Por lo que se refiere a la aclaración sobre el **apartado 4 del artículo 12 del Reglamento General de Circulación**, según establece el mismo "Las motocicletas, los vehículos de tres ruedas, los ciclomotores y **los ciclos y bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque, siempre que no superen el 50 por ciento de la masa en vacío del vehículo tractor y se cumplan las siguientes condiciones:**

- a) Que la circulación sea de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
- b) Que la velocidad a que se circule en estas condiciones quede reducida en un 10 por ciento respecto a las velocidades genéricas que para estos vehículos se establecen en el artículo 48.
- c) Que en ningún caso transporten personas en el vehículo remolcado.

Continúa este artículo puntualizando que, "**En circulación urbana se estará a lo dispuesto por las ordenanzas correspondientes.**"

Por ello y conforme a lo señalado en este último párrafo, los **Ayuntamientos mediante Ordenanza Municipal de Circulación, podrían regular la circulación de ciclos que arrastren remolques o semirremolques, en condiciones diferentes a las establecidas por los citados puntos a, b y c, incluida la prohibición de superar la masa en vacío del vehículo tractor en un 50%.**

EL JEFE DE LA UNIDAD DE NORMATIVA  
Francisco de las Alas-Pumariño Linde