

Exp.: 14O000034-AB-ES

ACTUACIÓ D'OFICI DE LA SÍNDICA DE GREUGES SOBRE L'ÚS DE LA BICICLETA A LA CIUTAT DE BARCELONA

I. MOTIVACIÓ DE L'ESTUDI

El mes de desembre de 2011 la síndica de greuges de Barcelona va presentar un estudi d'ofici sobre la implantació de la bicicleta a la ciutat de Barcelona, fent-se ressò de la preocupació que l'ús de la bicicleta generava entre la ciutadania i els diferents col·lectius implicats (vianants, conductors de cotxes, conductors de motos i els mateixos ciclistes).

Aquest estudi va concloure amb un seguit de recomanacions que comprenien la millora de la implantació de l'ús de la bicicleta a la ciutat (pla d'infraestructures, senyalització, carrils bici...), així com mesures d'educació viària, vigilància i sanció de les infraccions. També es plantejava potenciar el registre de bicicletes per a la identificació d'aquestes i per dissuadir-ne els robatoris, incentivar que els ciclistes disposessin d'una pòlissa d'assegurança i l'increment d'estacionaments de bicicletes, entre d'altres.

També, resultat de la supervisió de diferents expedients de queixa, aquesta síndica va concloure que l'actuació de la policia municipal era insuficient pel que feia al control de les actuacions comeses pels ciclistes.

Gairebé tres anys després, si bé el nombre de queixes formalitzades ha sofert un descens, aquesta Sindicatura ha copsat que l'ús de la bicicleta a Barcelona segueix sent un tema de preocupació que genera debat entre la població i en especial entre vianants i ciclistes, i ciclistes i conductors de vehicles motoritzats.

En essència, els vianants senten vulnerats els seus drets de desplaçament pacífic per la ciutat i contempnen reiteradament infraccions comeses per ciclistes, sense que aquestes conductes siguin objecte d'accions correctives i/o sancionadores. A diari s'observen ciclistes circulant per la vorera en carrers que disposen d'un carril bici segregat a la calçada corresponent. La ubicació i definició del carril bici en espais com la Diagonal també és i ha estat objecte de seguiment i atenció per part de l'opinió pública.

L'incompliment de l'article 14 de l'Ordenança de circulació en relació amb la circulació, la velocitat i l'estacionament de les bicicletes i de les normes del codi de circulació (semàfors, passos de vianants...) es pot visualitzar a diari en els carrers de la nostra ciutat, tot i que, cal dir, que no és exclusiu dels ciclistes, també de vianants i motoristes.

Tots aquests fets dificulten que bona part de la ciutadania senti compensada la despesa invertida, per part de l'Administració, en la implantació d'una xarxa viària

específica, el manteniment de serveis com el Bicing o la reducció consegüent de places d'estacionament de vehicles de 4 rodes per promoure l'ús de la bicicleta.

El Pla de Foment de la Bicicleta, de juliol de 2012, reconeixia un canvi de model en els desplaçaments ciclistes, que l'any 2011 s'estimaven de l'ordre de 118.151 entre bicicletes privades i les corresponents al servei del Bicing. Preveia 5 eixos de treball (actuacions carril bici, mesures de xoc, modificació de l'article 14 de l'Ordenança de circulació, infraestructures per a l'aparcament de bicicletes), i assenyalava un calendari d'actuacions. També es facilitaven dades de sinistralitat, de les quals resultava que l'any 2011 els atropellaments a la vorera eren el 57 % del total i havien incrementat en un 264 % en relació amb l'any anterior.

El Pla de Mobilitat Urbana d'octubre de 2012 també tracta l'àmbit de la bicicleta i apunta temes com la seguretat, la infraestructura, l'ús i els robatoris.

Per tot el que s'ha exposat, el mes d'octubre de 2014 la síndica de greuges va acordar l'inici d'una actuació d'ofici amb l'objecte de conèixer quina era l'evolució de les mesures d'implantació de l'ús de la bicicleta a la ciutat de Barcelona, la inversió realitzada i l'activitat educativa i sancionadora que s'exerceix, conèixer aquells aspectes que dificulten les seva adequació, així com conèixer les propostes de millora a plantejar per part de l'Administració municipal. També es va considerar convenient conèixer l'índex de sinistralitat i els seus paràmetres de valoració.

Amb aquesta finalitat, aquesta Sindicatura ha dut a terme les accions següents:

- El 29 d'octubre de 2014 va demanar informe a la Regidoria de Mobilitat i a l'Àrea de Presidència, Règim Interior, Seguretat i Mobilitat.
- El 28 de novembre de 2014 es van reclamar els informes demanats a la Regidoria de Mobilitat i a l'Àrea de Presidència, Règim Interior, Seguretat i Mobilitat.
- El 9 de desembre de 2014 es va rebre l'informe emès pel cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona en què es donava resposta a la demanda de la síndica de greuges només d'una manera parcial.
- El 10 de desembre de 2014 se sol·licita ampliació de l'informe emès per la Guàrdia Urbana.
- El 20 de febrer de 2015 es va rebre l'informe ampliat emès pel cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona.
- El 26 de març de 2015 es reclama l'informe a la Regidoria de Mobilitat.
- El 31 de juliol de 2015 es torna a reclamar l'informe a la Regidoria de Mobilitat per mediació del primer tinent d'alcalde.
- El 28 d'octubre de 2015 es reclama per tercera vegada la informació a la Regidoria de Mobilitat.
- El 3 de febrer de 2016 es va rebre l'informe de la Regidoria de Mobilitat.
- El 13 de setembre de 2016 es demana a la Regidoria de Mobilitat clarificació sobre les dades aportades, arran de contrastar-les amb altres documents existents relatius a la mateixa temàtica.
- El 14 de setembre de 2016 es demana al Comissionat de Seguretat l'actualització de les dades aportades per part de la Guàrdia Urbana l'any 2015.
- L'11 d'octubre de 2016 es rep una resposta parcial del Comissionat de Seguretat.
- El 29 de novembre de 2016 la Regidoria de Mobilitat contesta, en part, la nova informació demanada.

II. ANTECEDENTS A CONSIDERAR

L'estudi que l'any 2011 es va emetre des de la Sindicatura de Greuges de Barcelona va finalitzar amb unes conclusions de les quals derivaven un conjunt de recomanacions que tot seguit se sintetitzen, la revisió de les quals ha donat lloc al present informe.

CONCLUSIONS:

- És necessari treballar per aconseguir un encaix correcte dels ciclistes en la mobilitat a la ciutat.
- La bicicleta té unes característiques idònies per als desplaçaments a la ciutat.
- La bicicleta té unes limitacions que cal tenir en compte, com són la seva fragilitat i l'esforç físic que requereix la seva propulsió.
- Cal prioritzar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic.
- El disseny actual de la via pública no està encara adaptat a la circulació de la bicicleta.
- Existeixen problemes de compatibilitat que hi ha entre els ciclistes, vianants i conductors de vehicles de motor.
- No hi ha una planificació de les vies de circulació dels ciclistes sòlida.
- El servei Bicing s'ha implantat precipitadament.
- Els ciclistes i els vianants són els col·lectius més febles des del punt de vista de la mobilitat.
- Els desplaçaments en bicicleta representen l'1,37 % de la mobilitat a la ciutat.
- En la construcció dels carrils bici es prioritza l'estalvi d'espai.
- La xarxa ciclista ha de ser contínua perquè sigui efectiva.
- Els carrils bidireccionals comporten perill en les vies de sentit únic.
- La cohabitació de ciclistes i vianants hauria de ser un fet excepcional.
- L'Ajuntament no exerceix amb prou rigor el control de la disciplina viària d'ocupació dels espais dels vianants.

RECOMANACIONS

- Apostar decididament per l'impuls de l'ús de la bicicleta.
- Establir un pla d'infraestructures per a la bicicleta.
- Reduir l'espai destinat al trànsit de vehicles de motor.
- Revisar i modificar la xarxa de carrils bici actual per reforçar la seguretat dels ciclistes i els vianants.
- Senyalitzar, diferenciar o segregar els carrils situats a la vorera.
- Implantar carrils bici en tota la xarxa viària bàsica.
- Pacificar el trànsit en tota la xarxa secundària.
- Crear una xarxa contínua que permeti desplaçaments segurs utilitzant els carrils bici i les zones 30.
- Controlar amb mitjans tecnològics que no se superi la velocitat màxima a què han de circular els vehicles a les vies urbanes.
- Revisar les fases semafòriques per fer més eficient el trànsit de vehicles de motor i de les bicicletes.

- Efectuar una vigilància més acurada per posar fre a les infraccions dels ciclistes.
- Impulsar campanyes d'educació viària i d'informació de l'ordenança d'ús de la bicicleta.
- Potenciar el registre de les bicicletes per facilitar la seva identificació i dissuadir-ne el robatori.
- Incentivar que els ciclistes disposin d'una pòlissa d'assegurança.
- Incrementar el nombre d'estacionaments de bicicletes.
- Vetllar perquè les llicències urbanístiques incloguin l'aparcament de bicicletes en edificis públics i privats.

III. INFORMACIÓ OFICIAL MUNICIPAL

La **Guàrdia Urbana de Barcelona (GUB)** ha informat que, a banda de les diferents campanyes i dispositius que tenen com a objectiu reduir l'accidentabilitat dels col·lectius més vulnerables (motoristes, ciclistes i vianants), tant com a víctimes com a causants de sinistres de trànsit que es realitzen regularment tot l'any, també actua amb dos objectius:

- Que els ciclistes circulin de manera correcta i sense generar situacions de risc en aquells espais que comparteixen amb els vianants.
- Que la resta de vehicles motoritzats respectin la circulació dels ciclistes.

Pel que fa a protocols, la GUB sempre actua donant compliment a les diferents ordenances municipals, entre elles les relatives al trànsit, i tots els agents reben instruccions en aquest sentit i conforme a la Llei de seguretat viària. Quan s'iniciïn campanyes específiques d'actuacions, s'informa el personal uniformat sobre l'objectiu de la campanya, durada d'aquesta, punts de control..., per tal que, en el seu patrutatge preventiu diari, reforcin encara més les actuacions que engloben les campanyes (cinturons, mòbils, ciclistes, alcoholèmies, transport escolar...), més enllà dels controls específics programats.

Afegeixen que des de l'any 2014 l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles ha sofert diverses modificacions en matèria ciclista, amb l'objectiu d'intentar millorar i pacificar la convivència entre bicicletes, vianants i resta d'usuaris i s'indica que es treballa per ajudar a fer compatible els diferents usos de la via pública en matèria de circulació.

Quant a les intervencions i l'evolució d'aquestes al llarg dels cinc darrers anys, no es porta una quantificació relativa al nombre d'advertiments o amonestacions verbals que fan els agents. Només queda constància de les denúncies efectuades via PDA o amb butlletí de denúncia.

Les sancions imposades segons tipologia són les que segueixen:

CIRCULAR PER LLOC QUE NO CORRESPON	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Circular per fora del carril habilitat o per fora de la calçada o via senyalitzada	102	60	90	57	124	110
Circular per la calçada, pel carril que és el més proper a la vorera	23	6	8	5	16	5
Circular per una vorera, andana o passeig de menys de 5 m i 3 m d'espai lliure	19	25	12	30	37	38
Circular per carrer o via urbana restringida per a la circulació de bicicletes	59	14	92	164	46	21
Circular per una plaça/glorieta/trobada de vies, en sentit contrari a l'establert	3	8	4	13	13	5
Circular en sentit contrari a l'establert en una via dividida en més d'una calçada	1	13	12	13	20	11
Anar en bicicleta/patinar fora de les àrees autoritzades	175	137	182	178	128	117
Total	382	263	400	460	384	307

ESTACIONAMENT	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Estacionar en un lloc no autoritzat o sense deixar un espai lliure de 3 m per als vianants	67	61	348	497	405	232
Lligar la bicicleta, ciclomotor, en cartells, escales, eines, bastides o qualsevol altre element del mobiliari urbà, així com col·locar anuncis o rètols fora dels llocs que estiguin degudament autoritzats	0	43	35	63	106	135
Total	67	104	383	560	511	367

NO ADOPTAR MESURES DE SEGURETAT	2010	2011	2012	2013	2014	2015
No utilitzar el casc	5	15	9	3	3	2
Circular per una via interurbana entre la posta i la sortida del sol sense una peça de roba reflectora	4	1	1	2	2	0
Circular sense dur els elements que permetin la seva correcta visualització pels vianants i conductors	34	53	158	192	262	229
Circular portant un remolc no homologat per al transport de persones, animals o mercaderies	4	4	1	2	2	2
Circular utilitzant auriculars connectats a aparells receptors o reproductors de so	333	604	552	524	741	592
Circular utilitzant dispositius de telefonia mòbil	57	540	398	380	557	451
Circular amb una bicicleta que no reuneixi les condicions tècniques reglamentàries	0	4	10	1	5	11
Circular de nit, sense els dispositius d'enllumenat i senyalització òptica reglamentària	4	9	87	38	65	12
Circular de nit, per trams de via amb el senyal de túnel o amb condicions meteorològiques que disminueixin la visibilitat, sense els dispositius d'enllumenat i senyalització òptica reglamentària	2	0	0	0	0	0
-Total	443	1.230	1.216	1.142	1.637	1.299

CIRCULACIÓ DE RISC	2010	2011	2012	2013	2014	2015
No obeir el llum vermell d'un semàfor; circular sense perill	1.550	1.594	1.521	1.735	2.095	1.609
No obeir el llum vermell d'un semàfor; circular amb perill	51	25	26	18	32	30
No respectar la preferència de pas dels vianants que creuen un carril bici	6	5	12	5	52	58
Circular pel carril bici a una velocitat inadequada	4	2	10	7	9	3

Circular per la vorera, andana o passeig en moments d'aglomeració de vianants	58	43	96	76	45	62
Circular per una vorera, andana o passeig sense respectar les condicions de circulació establertes per aquest vehicle quan circulen per espais reservats a vianants	54	26	46	87	72	30
Circular recolzat només en una roda o agafat a un vehicle en marxa	18	8	11	9	19	9
Portar un menor de 7 anys sense seient addicional o sense casc homologat	12	9	9	7	6	8
Circular en una bicicleta més persones de les permeses	59	150	233	200	189	144
Desobeir els senyals i/o ordres d'un agent que regula la circulació amb perill	5	4	9	12	8	6
Conduir d'una manera manifestament temerària	2	4	14	19	24	12
Envair el sentit contrari de la circulació amb perill	2	9	9	8	4	7
Girar creant perill per als que circulen en sentit contrari	0	1	1	1	3	3
Fer un canvi de sentit de la marxa amb perill	0	2	0	0	1	0
No ceder el pas en una intersecció regulada amb un senyal de cedi el pas o stop, obligant a la resta de conductors a fer maniobres brusques amb risc de col·lisió	0	3	2	0	2	5
Conduir amb una taxa d'alcohol en aire expirat superior a 0,25 mg/l	32	100	108	114	148	134
Conduir amb una taxa d'alcohol en aire expirat superior a 0,50mg/l	18	75	102	95	117	123
Conduir amb presència de drogues a l'organisme	0	0	5	13	23	23
Conduir sota els efectes de medicaments o altres substàncies que afectin l'estat físic o mental apropiat per fer-ho sense perill	0	0	1	0	0	0
No sotmetre's, el conductor d'una bicicleta, amb signes o símptomes de circular sota la influència de begudes alcohòliques, a les proves de detecció alcohòlica	6	27	24	21	28	17
No sotmetre's, el conductor d'una bicicleta, a les proves de detecció de drogues a l'organisme	1	0	0	2	3	2
Total	1.880	2.091	2.238	2.429	2.880	2.285

Per la seva part, **la Regidoria de Mobilitat** ha facilitat les dades següents:

	2011	2012	2013	2014	2015
Desplaçaments en bicicleta per la ciutat	109.282	115.402	117.415	126.797	134.772
Accidents amb participació de ciclista i amb intervenció de la GUB (1)	472	638	580	646	-
Accidents (1) amb vianant implicat	95	108	104	134	-
(2) Segons ubicació					
Vorera	49	43	44	51	-
Calçada	38	45	50	68	-
Altres	8	20	10	15	-

L'Informe sobre les dades bàsiques de mobilitat corresponents a l'any 2015 publicat al juliol de 2016 per la Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, ha permès saber que les dades del quadre anterior provenen de l'extracció feta per la Guàrdia Urbana al gener de 2015. Quan es disposa de les dades globals i completes de cada any, s'observa que el nombre d'accidents és superior a l'indicat en les dades inicialment facilitades, que passen a ser:

2011: De 472 a 523 Accidents (increment de 26 accidents).

2012: “ 638 a 677 “ (“ “ 39 “).

2013: “ 580 a 609 “ (“ “ 29 “).

2014: “ 646 a 672 “ (“ “ 26 “).

I és el total per al 2015 de 681 accidents.

Unes dades i les altres constaten la tendència a l'alça de l'accidentabilitat.

En l'apartat que fa referència a la inversió econòmica per a l'adequació de l'ús de la bicicleta a la ciutat en els darrers deu anys, la Regidoria de Mobilitat s'ha centrat a facilitar dades únicament dels dos àmbits que s'indicaven com a tall d'exemple:

CARRILS BICI	2011	2012	2013	2014	2015
km carril construït	13,3	3,4	7,9	11,1	4,0
Increment	14,2 %	2,9 %	8,1 %	10,6 %	3,5 %
Total	93,6	97,0	104,9	116,00	120,00

L'evolució creixent anual en el total de kilòmetres de carrils bici es veu clarament reduïda a partir de l'any 2011. Això és degut al fet que, des d'aquest moment, es consideren els kilòmetres dels carrils d'igual manera tant si són unidireccionals com de doble sentit.

ZONA 30	2011	2012	2013	2014	2015
km construïts	120,4	0	16	5,6	0
Increment	28,6%	0%	3,7%	1,3%	0%
Total	420,4	420,4	436,4	442	442

Pel que fa a la valoració sobre la circulació de ciclistes pel carril bus, no es considera oportuna per una qüestió eminentment de seguretat. Un dels objectius del Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat de Barcelona (PMU) del quinquenni 2013-2018 és augmentar els desplaçaments en bicicleta però de manera segura. L'objectiu és trobar per a cada mode de transport un espai adequat.

Quant a l'evolució i l'estat de les places d'aparcament, aparca-bicis singulars, emplaçament d'aquests i la previsió d'ampliació, únicament se'ns facilita informació numèrica de l'increment de les places d'aparcament ordinàries:

PLACES APARCAMENTS	2011	2012	2013	2014	2015
Places noves	?	572	105	1.209	1.030
Increment	?	2,6 %	0,5 %	5,1 %	3,5 %
Total	21.673	22.245	22.350	23.559	24.589

Sobre el Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona (2013-2018) s'informa sobre les accions realitzades i/o previstes en relació amb els aspectes de millora detectats en relació amb la mobilitat a peu i en bicicleta.

MOBILITAT A PEU	Execució per objectius	Execució per àmbits	Execució total
MILLORAR LA XARXA DE VIANANTS		18 %	33,52 %
Millorar l'accessibilitat i el confort de voreres i espais de vianants	20 %		
Ampliar la xarxa dedicada al vianant	10 %		
Augmentar la seguretat del vianant	32 %		
Desenvolupar zones pacificades més eficients i eficaces	10 %		
MOBILITAT ALS CENTRES EDUCATIUS		60 %	
Promoure el "camí escolar" i la mobilitat sostenible i segura als centres educatius	60 %		
EL VIANANT		23 %	
Potenciar la figura del vianant: revisió de normatives, ordenances i altres actuacions	15 %		

MOBILITAT EN BICICLETA	Execució per objectius	Execució per àmbits	Execució total
Revaloritzar la figura del vianant: divulgació, comunicació i promoció	30 %		
XARXA BICICLETA		87 %	52,26 %
Ampliar i millorar la xarxa d'itineraris de bicicleta	95 %		
Augmentar la xarxa d'aparcaments de bicicletes a la via pública	90 %		
Revisar i millorar els punts conflictius amb més sinistralitat	75 %		
MESURES DE PREVENCIÓ DE ROBATORIS		27 %	
Promoure la creació de places d'aparcament segur	25 %		
Reactivar el registre i marcatge de bicicletes i altres serveis vinculats	30 %		
Millorar la gestió de les bicicletes al dipòsit municipal	25 %		
INTERMODALITAT BICICLETA - TRANSPORT PÚBLIC		0 %	
Fomentar la millora de l'adequació del transport públic per a l'accés de bicicletes	0 %		
Fomentar els punts de servei per a la bicicleta a les estacions de transport públic	0 %		
BICICLETA PÚBLICA I/O COMPARTIDA		48 %	
Millorar l'eficiència del servei de bicicletes públiques de la ciutat	70 %		
Afavorir l'ús de la bicicleta per part de col·lectius privats	25 %		
REGULACIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA A LA CIUTAT		100 %	
Adaptar la normativa existent a la realitat de la bicicleta i altres ginyes	100 %		
BICICLETA ELÈCTRICA		75 %	
Promoure l'ús de la bicicleta elèctrica	75 %		
PROMOCIÓ DE LA BICICLETA		30 %	
Revaloritzar la bicicleta: divulgació, comunicació i promoció	30 %		

Quant a la implantació de les recomanacions efectuades per part de la Sindicatura de Greuges de Barcelona, amb motiu de l'Estudi sobre la Bicicleta a Barcelona, amb una atenció especial a aquelles relatives al foment de campanyes d'educació viària, el registre de bicicletes i el fet de disposar de pòlissa d'assegurança per part dels ciclistes, a continuació s'indica la resposta de cada qüestió:

- Des del Departament de Comunicació de la Gerència, s'han impulsat diverses campanyes com la "Setmana de la mobilitat sostenible i segura" o la "Setmana de la bicicleta". Per la seva banda, la Guàrdia Urbana de Barcelona fa campanyes de sensibilització a les escoles.
- A l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles es determina l'obligatorietat d'identificar les bicicletes quan siguin del servei d'ús públic i compartit (Bicing) o les destinades a l'activitat comercial, ja sigui les de transport de mercaderies, paqueteria i persones, o quan es lloguin per a alguna activitat de tipus turístic o d'oci amb ànim de lucre. Per als usuaris particulars, aquest registre és voluntari.
- Quant a la disposició de pòlissa d'assegurança per part dels ciclistes, es considera que aquesta decisió supera l'àmbit de l'Ajuntament. Tot i que és un tema a debatre, s'hauria de decidir a nivell estatal.

IV. CONSIDERACIONS JURÍDIQUES I DE BONA ADMINISTRACIÓ

a) Jurídiques

L'article 103 de la Constitució espanyola estableix que l'Administració pública serveix amb objectivitat els interessos generals i actua d'acord amb els principis d'eficàcia,

jerarquia, descentralització, desconcentració i coordinació, amb submissió plena a la llei i al dret.

L'article 93 de la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta Municipal de Barcelona, disposa que és competència pròpia de l'Ajuntament de Barcelona l'ordenació del trànsit de les persones i vehicles, i això inclou la vigilància i la sanció de les infraccions a totes les vies urbanes. També afegeix que l'Ajuntament ha de determinar per reglament, tenint en compte els nivells de circulació i morfologia de la ciutat, els supòsits en què els vehicles obstaculitzin o dificultin la circulació dels altres vehicles o de les persones o creïn problemes de seguretat viària, a fi d'aplicar les mesures cautelars i les sancions establertes per les normes corresponents.

L'article 24 de la Llei 1/2006, de 13 de març, per la qual es regula el règim especial del municipi de Barcelona, possibilita l'existència de personal de la Guàrdia Urbana per controlar l'adequada utilització de les parades i els estacionaments a la via pública i denunciar les conductes contràries a les normes que regulin la seva utilització.

L'article 20 del Text refós de la Llei d'hisendes locals (RDL 2/2004, de 5 de març), considera l'opció d'establir taxes per part de les entitats locals per, entre altres supòsits, el rodatge i l'arrossegament de vehicles que no es trobin gravats per l'impost de vehicles de tracció mecànica.

El Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, aprova el Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària. L'objectiu d'aquest text legal és la regulació del trànsit, la circulació dels vehicles de motor i la seguretat viària, els criteris de senyalització de les vies en general, les infraccions que derivin de l'incompliment de les normes establertes i el procediment sancionador en aquesta matèria.

Disposa que és competència dels municipis la regulació, l'ordenació, la gestió, la vigilància i la disciplina, per mitjà dels mateixos agents, del trànsit a les vies urbanes de la seva titularitat, així com la denúncia de les infraccions quan no estiguin atribuïdes expressament a una altra Administració. També correspon la regulació per mitjà de l'Ordenança municipal dels usos de les vies urbanes.

Genèricament presenta disposicions i criteris de circulació per als vehicles, amb alguna concreció per al cas de les bicicletes (article 7.c, en relació amb la retirada i el trasllat al dipòsit).

L'article 47 estableix que tant el conductor com els ocupants d'una bicicleta i cicles en general estan obligats a utilitzar el casc en vies urbanes, interurbanes i travessies en els termes que reglamentàriament es disposi, i el seu ús és obligatori per a menors de 16 anys i per a aquells que circulen per vies interurbanes.

La norma que regula l'ús de la bicicleta a la nostra ciutat és **l'Ordenança de circulació de vehicles i vianants de Barcelona aprovada el 27 de novembre de 1998**. L'any 2001, 2007 i 2015 es van afegir o modificar alguns articles que feien referència exclusivament a la bicicleta.

Des del seu primer redactat, l'article 14 regulava l'ús i la circulació de les bicicletes i disposava la seva circulació pels carrils bicis o itineraris senyalitzats, respectant la preferència de pas dels vianants que els creuessin. També regulava, entre altres aspectes, que per la calçada han de circular tant a prop de la vorera com sigui possible, excepte allà on hi ha carrils reservats a altres vehicles, i en aquest cas han de circular pel carril contigu al reservat. Estableix el respecte de la preferència de pas dels vianants adequant la seva velocitat a la seva sense superar en cap cas els 10

kilòmetres/hora, abstenint-se de fer ziga-zagues o qualsevol altra maniobra que pugui afectar la seguretat dels vianants.

L'article 10 sobre les zones de prioritats invertides també ha estat objecte de modificacions. Les bicicletes, els patins i els patinets tenien prioritats sobre la resta de vehicles però no sobre els vianants.

L'any 1999 per Decret d'alcaldia, arran de l'aprovació de l'Ordenança de circulació, es va determinar aquells casos en què, complint uns requisits (no haver estat sancionat l'any anterior i l'assistència a una sessió sobre seguretat viària), es podia deixar en suspens l'execució de sancions a les normes de circulació, entre altres casos quan es circulés en bicicleta per la vorera o carril autoritzat sense respectar la preferència dels vianants, quan no es reduís la velocitat al pas de les persones, quan es circulés per la vorera, les andanes o zigzaguejant entre altres vehicles.

El Plenari del Consell Municipal, en sessió de 20 de juliol de 2001, va estimar en part les al·legacions formulades en representació de l'Agrupació d'Amics de la Bici, durant el període d'informació inicial de la modificació de l'Ordenança de circulació, modificant els articles 14, 73, 74 i 75.

L'any 2007 s'introdueix una nova modificació, arran de desplegar les competències atribuïdes a l'Ajuntament de Barcelona en matèria de trànsit, circulació, estacionament i seguretat viària en el marc de la Llei 1/2006, de 13 de març, per la qual es regula el Règim Especial del Municipi de Barcelona, la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta Municipal de Barcelona, i la resta de normes europees i estatals d'aplicació.

La modificació de l'article 5, en relació amb els vianants, estableix que aquests han de circular per les voreres, preferentment per la seva dreta amb preferència sobre qualsevol giny mecànic que ocupi la vorera transitòriament o amb voluntat de permanència. L'article 7 segueix permetent la circulació per les voreres a menors de 12 anys amb patins, bicicletes, tricicles... sota vigilància responsable sense superar els 10 kilòmetres/hora.

L'article 10 introdueix les zones 30, limitacions a 20 i 10 km/hora en cas de zones amb vianants, carrers sense voreres, i estableix la prohibició de circular amb giny mecànic impulsat per qualsevol tipus de motor que no estigui homologat com a vehicles, excepte si hi ha autorització de l'Ajuntament.

L'article 14 introdueix condicions específiques als ciclistes però també als vianants i als conductors de vehicles motoritzats. Als ciclistes, a banda d'obligar-los a circular pels carrils bici segregats, i de manera preferent per la resta de carrils bici, per les calçades en zones 30 o per vies senyalitzades, els permet circular per voreres amb una amplada de més de 5 metres i amb 3 metres d'espai lliure, i es prohibeix la circulació en zones d'aglomeració. Regula l'estacionament de les bicicletes i la seva retirada, especialment si perjudiquen el patrimoni públic. Limita la velocitat de circulació pels carrils bici a 20 kilòmetres hora respectant el pas dels vianants que els travessin, cosa que podran realitzar pel lloc indicat si els carrils es troben a la calçada o lliurement si la ubicació és la vorera, ara bé, en cap cas no poden cas romandre-hi ni caminar-hi. Als conductors motoritzats també se'ls estableixen obligacions, com la precaució en maniobres d'avançament, ja que per a la seva realització hauran d'extremar les precaucions, canviar de carril i deixar una distància lateral mínima de 1,5 metres i mantenir una distància de seguretat mai inferior a 3 metres.

El mes de febrer de l'any 2015, el plenari del Consell Municipal va aprovar la darrera Modificació de l'Ordenança de circulació de vehicles i vianants, que va entrar en vigor el 23 de maig del mateix any. El preàmbul fa esment al notable increment de

desplaçaments en bicicleta que s'han produït a la ciutat de Barcelona i la voluntat de seguir compatibilitzant aquest mode de transport, que es preveu seguirà augmentant els propers anys, associat a múltiples usos que van des del mitjà de transport fins a l'ús turístic, motiu pel qual s'introdueixen reformes per fer compatible i segura la circulació per les vies urbanes, en especial dels vianants.

A l'article 10, es preveu, per a la protecció de vianants, la possibilitat d'establir zones on les condicions de circulació quedin restringides a favor de la circulació de vianants, però fent compatible la circulació de bicicletes, patins i patinets i també cotxes, limitant la velocitat a 30 km per hora, sempre amb prioritat a favor del vianants.

L'article 14, relatiu als usos i circulació, es fa extensiu als cicles i bicicletes amb pedaleig assistit de velocitat fins a 25 km/hora. En essència disposa que a les vies urbanes la circulació de **bicicletes** ha de desenvolupar-se per les calçades, pels carrils bici i per les zones especialment habilitades, seguint les condicions i preferències que s'hi estableixen.

El nou redactat de l'Ordenança de circulació afegeix un bis a l'article 14, relatiu a les obligacions dels conductors de vehicles de motor i vianants vers els ciclistes. Regula la distància de seguretat en maniobres d'avançament i de circulació dels vehicles de motor i assenjala que aquests no poden realitzar maniobres d'assetjament ni d'intent de modificar la trajectòria i que posin en risc el ciclista. També es refereix al fet que els vianants no poden caminar o ocupar els carrils bicis i en travessar-los han de respectar la prioritat dels ciclistes excepte a les zones destinades a aquell fi. Així mateix modifica el redactat de l'article 74, que possibilitava supòsits de suspensió de l'execució de les sancions. L'Ajuntament pot substituir la sanció de multa per sessions d'educació viària, participació en activitats cíviques o d'altres treballs per la comunitat, sempre que hi hagi consentiment previ de la persona interessada.

És important recordar que la modificació de l'Ordenança introdueix una disposició addicional única i dues disposicions transitòries.

La disposició addicional única disposa que per decret d'Alcaldia s'aprovaran les característiques i els requisits d'identificació física dels cicles, quan aquesta identificació sigui exigible, d'acord amb l'article 14.9 de la mateixa Ordenança. El Decret pot determinar la convalidació de la identificació per a la inscripció en els registres d'aquelles administracions territorials que puguin establir en el desenvolupament de les seves competències.

La disposició transitòria primera, en relació amb l'obligació d'identificar els cicles i les bicicletes, prevista a l'article 14.9 (usos comercials, turístics, ús compartit, arrendament), descriu que el seu contingut no serà efectiu fins que no s'hagi aprovat i publicat el decret d'alcaldia al qual es refereix la disposició addicional única sense perjudici de les normatives per a la comercialització i posada en servei.

La disposició transitòria segona, sobre la circulació temporal en voreres d'amplada superior a 4,75 metres, establia un termini de 18 mesos des de la data d'entrada en vigor de la present modificació de l'Ordenança, que permetia seguir circulant per les voreres d'amplada superior a 4,75 metres i 3 metres d'espai lliure. En el moment en què procedia la seva finalització, s'ha procedit a ampliar la moratòria existent, per un nou període de 18 mesos, per resolució de l'alcaldesa de Barcelona de 7 de novembre.

L'article XX de la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat reconeix el dret de la ciutadania a tenir mitjans de transport compatibles amb la tranquil·litat a la ciutat.

b) Consideracions de bona Administració

La implantació de la bicicleta a Barcelona des del seu inici va generar preocupació a diversos col·lectius (vianants, conductors, vehicles motoritzats i als mateixos ciclistes). La ciutat es trobava davant una nova realitat amb avantatges però també inconvenients. Per aquests motius es va considerar necessari des de la Sindicatura, l'any 2011, fer un estudi dels pros i els contres d'aquell nou fenomen que es produïa a la ciutat de Barcelona. Es va recollir diversa informació sobre normativa, desplaçaments, control de la Guàrdia Urbana, i es van elaborar unes conclusions de les quals van derivar un seguit de recomanacions.

Passats els anys, la Sindicatura ha pogut constatar que l'ús de la bicicleta i altres cicles s'ha definit com un mode més de transport a la ciutat. A priori, l'increment del nombre d'usuaris i d'usos, acompanyat de les modificacions que s'han produït a nivell de mobilitat a la ciutat, farien valorar de manera prou reeixida la seva implantació. Ara bé, les preocupacions que van donar lloc al primer informe de l'any 2011, segueixen sent-hi presents i fins i tot poden haver augmentat amb l'increment d'usuaris, del tipus de cicles que circulen i la diversificació d'usos que té la bicicleta en el moment actual.

Allò que inicialment s'havia plantejat com un nou mode de transport personal ha incorporat usos turístics, de transport de persones i mercaderies, servei de lloguer..., cosa que ha comportat el creixement d'un important sector econòmic al seu voltant. De fet, aquest conjunt de canvis van motivar l'any 2015 una darrera modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles.

En aquell moment s'apuntava que l'èxit de la promoció de la bicicleta dependria del reconeixement del seu paper i de l'assignació d'un espai propi en la planificació de la ciutat però potser no es va tenir prou en compte que l'increment del nombre d'usuaris de la bicicleta havia d'anar acompanyat, a més de les infraestructures adequades, del bon ús d'aquesta.

El passat mes de novembre es va aprovar l'ampliació de la moratòria, per 18 mesos més, susceptibles de noves ampliacions, de no-aplicació de la prohibició de la circulació de les bicicletes per voreres d'amplada superior a 4,75 metres i 3 metres d'espai lliure. Aquesta circumstància realça el sentit d'aquest informe. De les diferents declaracions i informacions aparegudes en mitjans de comunicació, tot i que es motiva en atenció de l'interès general, es dedueix que la seguretat del ciclistes ha estat un factor decisiu en considerar que la xarxa de carrils bici no està desenvolupada de manera suficient perquè els ciclistes deixen les voreres.

Les conclusions que tot seguit s'exposen volen tenir com a referència les valoracions que es van emetre l'any 2011, així com incorporar noves reflexions en relació amb el moment actual, ja que es considera que cal seguir treballant per aconseguir l'encaix correcte de la bicicleta com a element propi dins la mobilitat de la ciutat, fet que encara no està prou assolit.

1. L'any 2011 es considerava que el disseny actual de la via pública no estava encara adaptat a la circulació de la bicicleta, tot i que la pacificació i la jerarquització del trànsit afavorien les seves condicions d'ús. Des de l'any 2011 s'han construït uns 36 kilòmetres de carril bici tot i que manca la seva unificació per crear estructura de xarxa. Ara bé, passats 6 anys, es pot copsar com, tot i haver-se millorat i incrementat l'espai, aquest encara presenta dificultats per fer compatible l'ús de la bicicleta amb els vianants i altres vehicles. En concret segueixen existint punts de coincidència obligada dels vianants amb els ciclistes, com per exemple a les zones d'espera de pas per creuar els carrers. Un altre cas són les ubicacions de parades d'autobús,

generalment amb marquesina, cosa que encara dificulta més la visibilitat, amb carrils bici adjacents. Per accedir a l'autobús o sortir-ne necessàriament s'ha de creuar el carril bici o transitar per la calçada. Alguns exemples es poden veure en vies principals, com són trams no remodelats de l'avinguda Diagonal, la Gran Via o el passeig Marítim, parades aquestes últimes amb trànsit de diferents línies de transport i que donen accés a la zona de platja i serveis essencials, com equipaments hospitalaris.

2. Els carrils bici segueixen comportant un cert perill a les vies en què la resta de vehicles circulen en un únic sentit, ja que els vianants tenen tendència abans de creuar de vigilar el mateix sentit de la circulació. El mes de juliol d'enguany, l'Ajuntament ha anunciat una nova campanya de senyalització, per advertir els vianants del doble senti de circulació de les bicicletes amb un grafisme al terra, de manera que recau en la part més dèbil la vigilància per la pròpia seguretat. També s'està estenen la implantació de semàfors en ambarí per afavorir la circulació dels ciclistes.

3. En el seu moment ja es considerava que la cohabitació de ciclistes i vianants havia de ser un fet excepcional ja que són dues maneres molt diferents de desplaçament, però tot i ser un tema proposat pels diferents equips municipals, la prohibició de circulació de les bicicletes per les voreres s'està demorant en el temps i actualment no sembla tenir una data definitiva d'aplicació, atès el contingut de la disposició transitòria segona de l'Ordenança, que estableix una moratòria de 18 mesos a partir de l'entrada en vigor de la darrera modificació de l'Ordenança, que pot ser ampliable, i la recent ampliació per 18 mesos més que alhora possibilita noves ampliacions, sense que aquesta mesura s'acompanyi d'altres disposicions o accions que atenguin els interessos d'altres agents implicats, com és el cas del vianants.

4. A l'inici de la implantació dels carril bici es parlava d'una manca de planificació de les vies de circulació del ciclistes sòlida amb expectatives temporals assumibles, amb continus canvis de tendència. Actualment la planificació de la mobilitat a la ciutat de Barcelona va més enllà de la implantació de la xarxa de carrils bici ja que afectarà la mobilitat de tota la ciutadania (pacificació de carrers, superilles).

5. Si bé hi ha una part dels ciclistes que respecten la normativa, també és notori l'ús inadequat que realitza un nombre important del col·lectiu, fet que arriba a desvirtuar els beneficis que la seva implantació, ús i la inversió efectuada haurien de produir.

De les dades facilitades per la Guàrdia Urbana de Barcelona, en relació amb les sancions imposades, es dedueix que els màxims exponents de les conductes infractores dels ciclistes a la ciutat, tot i que el ventall és molt més ampli, segons dades relatives a l'any 2015, estan motivades per no obeir el llum vermell d'un semàfor (una sanció cada cinc dies aproximadament), circular per zona restringida a la circulació de bicicletes (menys d'una sanció cada dos dies), circular utilitzant elements de telefonia mòbil (menys d'una sanció i mitja al dia) i amb auriculars connectats a aparells receptors o reproductors de so (menys de dues sancions al dia), circular més persones de les permeses (una sanció cada dos dies), circular sense elements que permetin la correcta visualització (menys d'una sanció al dia), entre d'altres, com es pot deduir del quadre que les recull, incorporat al present informe.

Tot i l'increment de més del 100 % que han experimentat algunes tipificacions relacionades amb la seguretat, cal assenyalar que la conducció amb auriculars o amb elements de telefonia mòbil assoleix un increment de quasi el 280 % en el període analitzat, és a dir de l'any 2010 al 2015.

Aquestes dades fan pensar que fóra convenient el disseny de campanyes específiques destinades a treballar per a la reducció de les infraccions més habituals.

Ara bé, tenint en compte el volum de desplaçaments que es produeixen a la ciutat, (uns 134.772 diaris l'any 2015, segons fonts de la Regidoria de Mobilitat) com ja s'apuntava l'any 2011, el volum de sancions imposades, 4.258 l'any 2015 (menys de dotze sancions diàries), segueixen representant una dada insignificant.

A més cal afegir que, per primer cop des de l'any 2010 s'ha invertit la tendència a l'alça del nombre de denúncies imposades anualment. L'any 2010, havien estat imposades 2.768 denúncies que es van incrementar fins a 3688 de l'any 2011. El 2012 es van practicar 4.237 denúncies, el 2013 van ser 4.591, i es va assolir la xifra màxima, l'any 2014 amb 5.010 fets denunciats, 752 més que el 2015, darrer any comptabilitzat.

6. La imatge de bicicletes estacionades lligades al mobiliari urbà, als arbres, o en llocs on impedeixen el pas, lamentablement és massa visible i freqüent als carrers de la nostra ciutat malgrat ser una infracció tipificada a l'Ordenança.

7. De la informació facilitada no es dedueix de manera suficient quins han estat els àmbits concrets als quals s'han dirigit les campanyes de sensibilització efectuades per la Guàrdia Urbana. Resta el dubte de si l'origen de l'incompliment recau en una manca de coneixement de les normes de circulació, i en concret de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles, ja que no s'exigeix cap tipus de requisit ni permís per a l'ús d'una bicicleta, o si respon a una actitud poc conscient del ciclista afavorida per una actuació de control poc contundent per part de l'Ajuntament.

8. Les bicicletes resten fora dels controls de velocitat per mitjans tecnològics ja que no poder ser identificades, ni tampoc els seus conductors, a diferència de la resta de vehicles també sotmesos a la normativa de circulació i seguretat viària. Les modificacions introduïdes a l'Ordenança de circulació aprovada el 27 de febrer de 2015 no estableixen requisits en relació amb la identificació de les bicicletes ni dels seus conductors en cas d'ús particular. Possiblement una de de les dificultats per actuar en matèria sancionadora pugui ser la manca d'identificació dels vehicles i dels seus conductors.

9. La moderada velocitat de circulació de la bicicleta, en relació amb els altres vehicles, sembla que hauria de ser sinònim de baixa sinistralitat, però sols l'any 2014 es van comptabilitzar 646 accidents amb intervenció de la Guàrdia Urbana, dels quals 134 tenien un vianant implicat. Tot i que no consta la gravetat dels accidents, s'han produït casos amb resultat de mort, tant de ciclistes com de vianants en el present any.

10. La bicicleta no es considera només com un mitjà preferent d'ús individual de transport ja que actualment té diversitat d'usos a nivell turístic, de transport de mercaderies i de persones. L'ús de bicicletes de lloguer per part de turistes, en grup, família o de manera individual s'ha fet molt extensiu, i s'ha creat una xarxa de negocis al voltant d'aquest fenomen.

11. Els ciclistes segueixen sense l'obligatorietat de disposar d'una pòlissa d'assegurança, la qual cosa és un risc addicional per a les víctimes d'accidents en cas d'insolvència del culpable.

12. El servei Bicing, que va esdevenir el detonant de l'ús de la bicicleta en aquesta ciutat, es va implantar precipitadament i a un alt cost per al pressupost municipal. Ha estat objecte de certes millores a nivell de funcionament, així com d'efectivitat dels

ancoratges de les estacions de retorn. Pròximament finalitza la concessió del servei de l'actual empresa gestora, fet que hauria de comportar la revisió de les condicions d'ús i la penalització modèlica d'infraccions.

13. Tot i l'impuls i el foment que es vol donar a la bicicleta perquè sigui considerada una opció real de transport dins de la ciutat, cal tenir en compte que mai podrà assolir un ús universal per part del conjunt global de la ciutadania. Aquest fet hauria de ponderar i fer valorar la inversió i els mitjans destinats a aquest amb la potenciació i el finançament del transport públic de caire generalista i universal.

V. CONCLUSIONS

En conseqüència, preocupa a aquesta Sindicatura que l'impuls que es vol efectuar de l'ús de la bicicleta no es produeixi sobre uns sòlids fonaments en la conducta viària, el coneixement i el compliment de les normes d'ús. Molts ciutadans perceben als carrers de Barcelona sensació d'inseguretat i es detecta manca d'educació viària, que cal dir que no és atribuïble només als ciclistes ja que altres col·lectius, com els vianants, realitzen cada cop de manera més freqüent i habitual infraccions viàries.

Cal dir que, si bé es continua considerant que la bicicleta té unes característiques idònies per als desplaçaments per la ciutat (sostenible, econòmica, silenciosa, fàcil de conduir, saludable...), s'ha de tenir en compte que la seva expansió com a mitjà de transport no pot assolir un ús ni generalista ni universal, ja que no tothom pot o sap anar en bicicleta, tot i que la nova implantació de la bicicleta elèctrica pugui servir d'ajuda en algunes situacions. Per tant, convé mantenir una aposta clara i decidida per l'ús del transport públic de manera general.

El redimensionament que es vol donar a la bicicleta, hauria de gaudir d'una bona valoració i acolliment per part del conjunt de la ciutadania, donades les virtuts d'aquest mitjà de transport. Ara bé, si no es posen les mesures adequades per tal de garantir el compliment del dret a la circulació i a la tranquil·litat a la ciutat, reconegudes a l'article XX de la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat, l'expansió d'aquest mitjà podria arribar a implicar un col·lapse d'aquest, i no poder arribar a convertir-se en una alternativa real i sense conflictes amb els altres agents de l'espai públic. A tall d'exemple, l'ampliació dels carrils de doble sentit de circulació, si bé afavoreixen l'opció de circulació dels ciclistes poden significar més perill per als vianants, sobretot quan s'implanten en carrils d'un únic sentit de circulació. Aquest fet, com ha estat posat de manifest per part de persones afectades davant aquesta Sindicatura, és d'especial rellevància per a les persones amb dèficits visuals.

Les dades aportades per la Regidoria de Mobilitat, així com les extretes de l'informe sobre dades bàsiques de mobilitat 2015, confirmen la tendència a l'alça de l'accidentabilitat relacionada amb l'ús de la bicicleta.

La recent ampliació de la moratòria de prohibició de circulació de les bicicletes per les voreres de més de 4,75 metres d'amplada i 3 metres d'espai lliure, durant 18 mesos, que preveu alhora futures ampliacions d'aquesta, si bé pot haver-se efectuat atenent la seguretat dels ciclistes que no disposen d'una xarxa desenvolupada de manera suficient, hauria d'anar acompanyada de mesures que garanteixin als altres agents afectats, en concret els vianants, disposar de mesures que els garanteixi l'ús de l'espai propi que tenen assignat.

Les actuals conclusions han permès entreveure altres problemes vinculats a la mobilitat a la ciutat de Barcelona, que no afecten tan sols la bicicleta sinó altres agents i mitjans de transport que interactuen a la ciutat, motiu pel qual aquesta Sindicatura es

planteja una anàlisi dels diferents problemes de mobilitat que es presenten des d'una perspectiva més àmplia.

Per tal d'intentar superar les dificultats i els riscos viaris relacionats amb la circulació de bicicletes, la síndica efectua les següents

VI. RECOMANACIONS

1. Traslladar el màxim dels carrils bici existents a la calçada, aplicant les mesures necessàries per garantir la seguretat del ciclista enfront de la resta de vehicles. En la mateixa línia, ubicar en la mesura de les possibilitats, els nous carrils bici a la calçada.
2. Cercar mesures que contrarestin per a la resta d'agents afectats, i en especial als vianants, l'ampliació de la moratòria que permet la circulació de les bicicletes per les voreres de més de 4,75 metres d'amplada i 3 metres d'espai lliure. Reforçar la tasca dels agents de la Guàrdia Urbana en relació amb el compliment de la normativa amb una tasca pedagògica i sancionadora.
3. Restringir la implantació de carrils bici de doble sentit a favor de carrils de trànsit unidireccional. En el cas que s'estableixin en carrers d'un sentit únic de circulació de vehicles, implantar el màxim de mesures de senyalitzacions d'avís horitzontal (en els dos extrems del pas de vianants), així com senyals verticals d'atenció en el mateix semàfor i sonores per advertir les persones amb dèficits visuals. Igualment augmentar els senyals d'avís per als ciclistes quan circulen per aquest tipus de carril i s'aproximen als passos de vianants, recordant la prioritat de pas dels vianants.
4. En aquells casos que les dimensions de la vorera (tipus passeig) permetin la instal·lació d'un carril bici, estudiar les dimensions i la ubicació d'aquest per protegir al màxim la seguretat del vianant: senyalitzacions horitzontals i verticals ben visibles tant per al ciclista com per al mateix vianant, tenir en compte la ubicació del mobiliari urbà, de les parades de transport públic, l'accés als passos de vianants...
5. Prioritzar els treballs endegats per crear un xarxa contínua que permeti els desplaçaments segurs utilitzant els carrils bici i les zones 30.
6. Revisar el traçat dels carrils bicis existents i els de nova implantació per tal que el seu disseny sigui el més atractiu possible per als ciclistes i faciliti el seu ús de forma correcta i cívica.
7. Considerar la possibilitat que, en cruïlles amb un volum de trànsit de vehicles i vianants que ho permeti, el ciclista no hagi d'aturar-se innecessàriament (ús de llum ambarí), especialment en sentit pujada i per a la realització de girs.
8. Instar la Guàrdia Urbana que prengui les mesures necessàries perquè els seus agents, de forma pedagògica en una primera fase i sancionadora en una segona,

incideixin activament en la disminució de les infraccions que cometen alguns ciclistes per tal de reduir així la sensació d'impunitat amb què circulen molts d'ells.

9. Estudiar la viabilitat que el cos de vigilants d'àrea (verda i blava), considerats com a servei auxiliar de la Guàrdia Urbana, també estiguin habilitats per col·laborar en la detecció de conductes contràries a l'Ordenança de circulació (p. ex. estacionaments en llocs no permesos).
10. Augmentar el nombre d'estacionaments de bicicletes a la via pública per evitar fer un mal ús del mobiliari urbà.
11. Establir els mecanismes necessaris per revisar periòdicament els estacionaments i retirar els vehicles en estat d'abandonament, peces inservibles i els cadenats lligats, que impedeixen fer un ús efectiu de les estacions d'aparcament existents.
12. Aplicar decididament el Decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada; concretament la referència a que *els habitatges plurifamiliars de nova planta prevegin aparcaments de bicicletes*.
13. Apostar decididament per l'educació viària per recuperar el respecte de l'espai comú de confluència entre les diferents modalitats de desplaçament per la ciutat. Dissenyar campanyes informatives periòdiques destinades a :
 - Vianants:
 - Recordar o donar a conèixer les normes bàsiques que s'han de complir en els desplaçaments a peu per la ciutat.
 - Conscienciar de la consolidació de l'ús de la bicicleta a la ciutat i les mesures específiques que cal adoptar en els espais de convivència comuna.
 - Ciclistes:
 - L'ús de la bicicleta a la ciutat que permeti a tots els usuaris conèixer el contingut concret de l'Ordenança de circulació de vianants i vehicles a Barcelona i que garanteixi el compliment de les normes que regeixen la circulació cívica i responsable d'aquest vehicle.
 - Motoristes:
 - Informar de les característiques de la conducció d'aquest vehicle a la ciutat, tant pels carrers i avingudes com per les zones 30.
 - Recordar la prohibició de circular per voreres, places i passeigs i, en cas necessari, fer-ho a peu i amb el motor apagat.
14. Als carrils bici que permetin augmentar amb facilitat la velocitat del vehicle, instal·lar panells lluminosos on s'indica la velocitat a què es circula i la màxima autoritzada.

15. Estudiar i estimular (desgravació taxa...) la reimplantació de les plaques municipals de matrícules per a bicicletes (vigents a Barcelona fins als anys setanta i en altres municipis d' Espanya actualment), per equiparar la seva identificació a la resta de vehicles, així com la possibilitat d'establir una taxa d'acord amb l'article 20 del Text refós de la Llei d'hisendes locals.
16. Controlar de forma efectiva el compliment de la normativa que regula el lloguer de bicicletes per a ús turístic: registre dels vehicles, homologació d'aquests, ràtios dels ciclistes que es desplacen en grup i dels acompanyants guies que han de portar...
17. Instar l'Administració competent que reguli l'obligatorietat de disposar d'una pòlissa d'assegurança a tercers quan es condueixi una bicicleta. Entretant, informar i els ciclistes particulars i les empreses de lloguer de la conveniència i bondat de ser-ne titular i promoure la seva tinença.

Aquesta decisió es comunicarà a l'òrgan municipal competent, i se'n donarà compte al Plenari del Consell Municipal en l'informe anual reglamentari.

Barcelona, 30 de desembre de 2016