

Al·legacions al "Projecte normatiu" Article únic.- Modificació de l'Ordenança, de 27 de novembre de 1998, de circulació de vianants i de vehicles.

L'Associació per a la Promoció de la Bicicleta (AproB) amb N.I.F.: G-58457573, actuant en nom propi i en representació de l'associació Amics de la Bici, ambdues amb domicili a efectes de notificació al carrer Demòstenes, 19 08028 de Barcelona, es dirigeix a la Sra. Laia Bonet Rull, regidora de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona en relació a la "modificació de l'Ordenança de Circulació de Vianants i de Vehicles".

A continuació enumerem les nostres al·legacions:

ARTICLE 10

L'article 10 on es regulen les «Zones de prioritat invertida i carrers, bici», es converteix ara en «Prioritat de vianants i vehicles».

A l'apartat 2 desapareix la denominació de «carres bici»

Demanam que: es mantingui el redactat actual de l'apartat 2

Demanam que: Als carrers bici, se'ls ha de dotar d'una infraestructura que realment doni prioritat i seguretat a les persones que circulen en bicicleta.

No podem permetre que desapareguin de les ordenances els "carrers bici" i com ja varem al·legar en l'última modificació creiem que se'ls ha de dotar d'una infraestructura que realment doni prioritat i seguretat a les persones que circulen en bicicleta.

La majoria de carrers bici actuals, no tenen a la pràctica per la bicicleta cap altre benefici del que ja tenim en un carrer d'un sol carril de circulació on per norma general s'ha d'anar a 30 km/h.

"Aquests carrers o l'àrea específica que abastin estan degudament senyalitzats." No és suficient, calen retenidors de velocitat del tipus "coixí Berlins" a cada accés al carrer i definir clarament a la normativa què és el "carrer bici"; en cap moment s'explica si són els carrers on s'ha pintat a la calçada una bicicleta o si és un altra cosa.

Volem carrers bici amb clars i evidents beneficis per a la bicicleta.

ARTICLE 14

En general s'utilitza la reforma per incloure d'altres vehicles a les ordenances referides a la bicicleta; en l'actual text l'apartat 1 ja especifica que s'apliquen a les «bicicletes amb pedaleig assistit de velocitat fins a 25 km/h.»

El nou redactat «generalitza» les bicicletes de pedaleig assistit de forma que pot permetre l'ús de bicicletes amb motor que superin la velocitat màxima segura per compartir amb bicicletes convencionals .

Recordem que el carril bici es un lloc per protegir a vehicles fràgils i de velocitats reduïdes, igualment que no estem d'acord en que s'utilitzi aquesta infraestructura per la circulació de vehicles més ràpids com els VMP; no es pot permetre altres bicicletes que superin de forma assistida els 25 km./h.

Demanam que: En tot el redactat es mantingui la especificació de "bicicletes amb pedaleig assistit de velocitat fins a 25 km/h." i que es retiri la especificació generalitzada de "bicicletes de pedals amb pedaleig assistit"

Les ordenances municipals no poden contradir una normativa superior; en conseqüència els VMP no poden circular pels "carrils bici".

La Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en l'Anexo I clarifica la situació:

«74. Vía ciclista. **Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos**, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.

75. **Carril-bici. Vía ciclista** que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido».

Demanam que: En les vies ciclistes es prohibeixi la circulació dels VMP.

Article 14-2

S'ha d'indicar que la bicicleta no té l'obligació de circular per les zones especialment habilitades, aquestes són altres possibilitats no obligatòries.

Demanem: Un nou redactat "A les vies urbanes la circulació dels cicles i bicicletes pot desenvolupar-se per les calçades, pels carrils bici o per les zones especialment habilitades, segons decisió del conductor de la bicicleta".

Article 14-2.1

Hi ha carrers a Barcelona on la via sols té dos carrils un reservat a Bus o taxi i l'altre per la resta de vehicles, per exemple Gran de Gràcia, Espronceda, Nicaragua...

Per la bicicleta que no té una altra alternativa és molt perillós, per això es va preveure en anteriors ordenances la possibilitat de circular per aquests carrils reservats. «Si està expressament permès i senyalitzat, les bicicletes poden circular pels carrils reservats a altres vehicles.»

Creiem que s'ha de mantenir aquesta possibilitat i afegir que en el cas on la via sols té dos carrils un reservat a Bus o taxi i l'altre per la resta de vehicles la bicicleta pot circular pel carril reservat.

Demanem: Un nou redactat "Si els ciclistes circulen per la calçada, ho han de fer preferentment pels carrils més propers a les voreres, i en poden ocupar la part central. Si està expressament permès i senyalitzat o la via sols té dos carrils, un reservat a bus o taxi, les bicicletes poden circular pels carrils reservats a altres vehicles. En tots els casos gaudint de les prioritats de pas previstes a les normes de trànsit vigents".

Article 14-2.3

Amb el nou redactat de l'apartat 2.3 es perd un dret adquirit fa dècades i que permet una millor circulació per les zones pacificades, sense les restriccions que obliguen als vehicles de motor a fer un camí més llarg o difícil, és una de les premisses per afavorir l'ús dels vehicles sostenibles.

L'apartat 2.3 actual és positivista en el sentit d'afavorir l'ús de la bicicleta, permet la circulació «en ambdós sentits de la marxa als carrers de vianants, carrers residencials de velocitat màxima de 20 km/h i quan tingui plataforma única, excepte senyalització específica que ho prohibeixi.»

De forma que per prohibir s'ha d'indicar, una de les finalitats de les ordenances és regular i dotar d'un criteri de forma generalista els espais.

El nou redactat **prohibeix la circulació en ambdós sentits** i deixa en mans de no sabem quin criteri la senyalització dels carrers pacificats per on les bicicletes poden «escapar» del trànsit dels vehicles de motor i gaudir dels avantatges de no haver d'anar fent les ziga-zagues pensades per desmotivar l'ús del vehicle de motor privat.

Demanam: Mantenir el redactat actual de l'article 14-2.3 "Les bicicletes poden circular en ambdós sentits de la marxa als carrers de vianants, carrers residencials de velocitat màxima de 20 km/h i quan tingui plataforma única, excepte senyalització específica que ho prohibeixi.

S'entén per via urbana de plataforma única aquella que presenta un sol nivell arquitectònic o de rasant en el paviment entre la calçada i la vorera, malgrat els materials que integrin aquestes parts de la via presentin diferències.

Article 14-5

La proposta de modificació torna a èpoques antigues on la normativa no permetia transportar més d'una persona i es limita a una edat que no te cap sentit, és simplement una limitació per impedir que la bicicleta es pugui convertir en un vehicle familiar, com passa a els països més avançats i que promouen l'ús de la bicicleta.

Hi ha diversos seients homologats per transportar a la bicicleta a persones independentment de l'edat i el número de persones a transportar; no els podem descartar.

Demanem: Un nou redactat de l'article 14-5 "La bicicleta no podrà estar ocupada per un número de persones superior al que per construcció pugui transportar. Els conductors/es majors d'edat poden transportar persones, sempre i quan aquestes s'acomodin en un dispositiu homologat, d'acord amb les limitacions d'ús".

Barcelona va ser en el seu dia una ciutat pionera al permetre, el transport de persones i/o càrrega - animals o mercaderies -, utilitzant remolcs, semiremolcs, semi bicis o altres elements degudament homologats, emparant-se en l'excepció que els col·lectius ciclistes vàrem aconseguir incloure a les normatives estatals.

A la proposta actual es demostra un altre cop la intenció de limitar l'ús de la bicicleta, en prohibir l'ús excepte en uns casos molt limitats, que no són en el cas del transport de menors adequades a la homologació dels elements, que permeten normalment portar més d'un menor; i en el cas de les persones amb problemes de mobilitat física i/o psíquica, impedeixen que els familiars d'aquestes persones puguin optar a desplaçar-se d'una forma activa i sostenible. Es limitarà també a aquestes persones ser passatgers d'un vehicle de motor privat? Per quina raó aquestes persones sols poden gaudir de ser transportats amb bicicleta pels seus familiars?

Unes ordenances que sols permeten que unes persones amb problemes que es poden solucionar privadament siguin obligades a utilitzar els serveis d'entitats que per molt que siguin sense ànim de lucre, estaran validades per l'ajuntament, no creiem que sigui molt democràtic, ni tan sols legal.

S'entreveu en aquesta proposta la intenció de poder eliminar l'exitós Bici Bus que està permeten que moltes famílies triïn deixar el cotxe per portar a les criatures a l'escola, sembla que no agrada a aquest consistori la circulació matinal de tantes bicicletes que "molesten" als contaminants vehicles de motor que col·lapsen la ciutat.

Demanem: Eliminar aquest apartat de l'article 14-5 "Aquests vehicles no poden transportar passatgers mitjançant remolcs o semiremolcs, amb les següents excepcions:

a) Transport de persones amb problemes de mobilitat física i/o psíquica, realitzats per fundacions o entitats socials sense ànim de lucre.

b) Transport d'un menor de fins a set anys, amb casc homologat.

En ambdós casos la conducció del cycle, bicicleta o bicicleta de pedals amb pedaleig assistit, s'ha de portar a terme per persona major d'edat i els remolcs o semiremolcs han de ser homologats."

Demanem: Mantenir "Article 14-6 Les bicicletes poden transportar persones i/o càrrega - animals o mercaderies -, utilitzant remolcs, semiremolcs, semi bicis o altres elements degudament homologats i quan la persona conductora sigui major de 16 anys."

A part que no entenem perquè s'inclou "La circulació i estacionament de tota mena de cycles i bicicletes pot ser restringida totalment o parcialment, per l'autoritat municipal, en certes vies, zones o itineraris de la ciutat per motius de seguretat viària, millora de la circulació o motius mediambientals." dins d'un article on es tracta el tema del transport d'animals o mercaderies, restringir la circulació de bicicletes per motius mediambientals ens sembla totalment fora de lloc i tornar a tractar la bicicleta com a un vehicle que empitjora la circulació, es una demostració més de la intenció de limitar l'ús de la bicicleta en el redactat d'aquestes ordenances.

Demanem: Anular el nou Article 14-6 proposat

Article 14-7

Qualsevol persona particular pot circular amb una bicicleta destinada al transport de mercaderies i/ o paqueteria o persones igual que ho fa una persona particular amb una furgoneta i no per això te que tenir les obligacions d'una empresa de transports.

El redactat actual de l'article 9 deixa clar que sols les bicicletes utilitzades per una empresa o una activitat econòmica, tenen l'obligació de identificar el vehicle; a la proposta actual s'engloben totes les bicicletes destinades al transport, cosa que no te cap sentit.

Demanem: Que l'apartat b) del nou redactat sigui substituït per l'apartat b) de les ordenances actuals.

Les ordenances no poden promoure "xiringuitos" per molt que una entitat sigui sense ànim de lucre; no es mantenen de l'aire i no ens agradaria saber que les que estan afavorides per les ordenances, estan mantingudes pel mateix ajuntament. Perquè no pot una empresa, com una residència de gent gran, tenir un servei privat perquè els seus residents gaudeixin del plaer d'una volta amb bicicleta? o una empresa oferir un servei de transport en bicicleta per persones amb mobilitat reduïda? Els taxistes tampoc podran transportar a aquestes persones? Tindran que crear una ONG de taxis per gent gran o persones disminuïdes o amb problemes de mobilitat?

Demanem: Eliminar de l'apartat d) del nou article 14-7 "Aquesta activitat no comprèn ni permet el transport de persones en cicles o bicicletes com una activitat amb ànim de lucre."

Article 14-10

Un altre cop s'obvia que les persones particulars poden circular amb bicicletes de més de 2 rodes, persones grans, persones amb problemes de mobilitat, etc. poden gaudir gracies a aquest vehicles d'una millor salut i la possibilitat de decidir fer ho amb un vehicle de mobilitat activa i sostenible.

El redactat de l'article 14-10 obliga a les persones propietàries d'aquestes bicicletes a crear una empresa i obligatòriament disposar d'una assegurança de responsabilitat civil.

Demanem: Substituir el redactat de l'article 10. "S'estableixen les següents condicions específiques de circulació dels cicles de més de dues rodes i bicicletes de transport de mercaderies:"

PER "10. S'estableixen les següents condicions específiques de circulació dels cicles de més de dues rodes i bicicletes dedicades empresarialment o professionalment al transport de mercaderies:

Demanem: Substituir l'apartat c) "Les persones físiques o jurídiques titulars, ja sigui a títol de propietat o qualsevol altre títol, o de cicles de més de dues rodes i de bicicletes de transport de mercaderies han de contractar una assegurança de responsabilitat civil que cobreixi els danys a tercers i els danys i perjudicis que es puguin derivar amb caràcter subsidiari per l'ús d'aquells vehicles i cicles que en facin les persones als quals els cedeixin o lloguin."

PER c)"Les persones físiques o jurídiques titulars, ja sigui a títol de propietat o qualsevol altre títol, o de cicles de més de dues rodes i de bicicletes dedicades empresarialment o professionalment al transport de mercaderies han de contractar una assegurança de responsabilitat civil que cobreixi els danys a tercers i els danys i perjudicis que es puguin derivar amb caràcter subsidiari per l'ús d'aquells vehicles i cicles que en facin les persones als quals els cedeixin o lloguin.

Demanem: Substituir l'apartat e) "Els cicles i les bicicletes de transport de mercaderies, així com els que suposen una activitat d'explotació econòmica i les persones usuàries poden portar elements que els identifiqui com a pertanyents a la persona física o jurídica titular de l'explotació econòmica. La publicitat als vehicles o a les persones usuàries es regula pel que disposa l'Ordenança municipal dels usos del paisatge urbà de Barcelona, aprovada per acord del Ple del Consell Municipal de 26 de març de 1999."

PER e)"Els cicles i les bicicletes dedicades empresarialment o professionalment al transport de mercaderies, així com els que suposen una activitat d'explotació econòmica i les persones usuàries poden portar elements que els identifiqui com a pertanyents a la persona física o jurídica titular de l'explotació econòmica. La publicitat als vehicles o a les persones usuàries es regula pel que disposa l'Ordenança municipal dels usos del paisatge urbà de Barcelona, aprovada per acord del Ple del Consell Municipal de 26 de març de 1999.

Article 14 ter

Usos i circulació dels vehicles de mobilitat personal

Demanem: Eliminar de l'article 3 l'apartat b) Pels carrils bici amb separació física de l'espai dels vianants, hi poden circular els vehicles de mobilitat personal, sense superar la velocitat màxima de 25 km/h.

Demanem: Eliminar de l'article 3 l'apartat e) Pels carrils bici a vorera senyalitzats, no separats de l'espai de vianants, hi poden circular els vehicles de mobilitat personal, sense superar la velocitat màxima de 10km/h.