



EXPEDIENT NÚM. 21SD0181NT

**INFORME TÈCNIC DE RESPOSTA A LES AL·LEGACIONS PRESENTADES
DURANT EL TERMINI D'INFORMACIÓ PÚBLICA, DE LA MODIFICACIÓ DE
L'ORDENANÇA DE CIRCULACIÓ DE VIANANTS I DE VEHICLES**

La Comissió d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat, en sessió del 14 de febrer de 2023, va aprovar inicialment la modificació de l'Ordenança de circulació de vianants i de vehicles, d'acord amb el projecte normatiu aprovat prèviament per la Comissió de Govern i relatiu, principalment, a l'adaptació de l'Ordenança al nou marc normatiu estatal de regulació de cicles i VMP.

El 17 de febrer de 2023 es va publicar al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona i al web municipal l'Acord adoptat i el text aprovat inicialment, iniciant-se el tràmit d'informació pública per un termini de trenta dies hàbils, això és, fins al 31 de març de 2023.

Durant aquest termini s'han rebut les següents al·legacions, a les que dona resposta aquest informe:

RELACIÓ D'AL·LEGACIONS:

01.- GRUP MUNICIPAL D'ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA

Registre d'entrada núm.: 1-2023-0118086-1
Data entrada registre: 13/03/2023

02.- CONSELL DE GREMIS DE COMERÇ, SERVEIS I TURISME DE BARCELONA

Registre d'entrada núm.: 20239095176
Data entrada registre: 27/02/2023

03.-
Registre d'entrada núm.: 20239121274
Data entrada registre: 13/03/2023

04.-
Registre d'entrada núm.: 20239155864
Data entrada registre: 31/03/2023

05.-
Registre d'entrada núm.: 1-2023-0141619-1
Data entrada registre: 22/03/2023

06.-
Registre d'entrada núm.: 20239151994
Data entrada registre: 30/03/2023



07.- [REDACTED]

Registre d'entrada núm.: 1-2023-0152535-1

Data entrada registre: 28/03/2023

08.- ASSOCIACIO GENERAL D'AUTONOMS-PYMES TRANSPORTISTES DE CATALUNYA

[REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20239149843

Data entrada registre: 29/03/2023

09.- GRUP MUNICIPAL DE JUNTS PER CATALUNYA

Registre d'entrada núm.: 1-2023-0155394-1

Data entrada registre: 29/03/2023

10.- BARCELONA DE SERVEIS MUNICIPALS

[REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20239151605

Data entrada registre: 30/03/2023

11.- ASOC NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DEDOS RUEDAS

[REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20239154501

Data entrada registre: 31/03/2023

12.- ASSOCIACIÓ PER LA PROMOCIÓ DE LA BICICLETA (APROB)

Registre d'entrada núm.: 1-2023-0152078-1

Data entrada registre: 28/03/2023

13.- [REDACTED]

Registre d'entrada núm.: 20239092215

Data entrada registre: 24/02/2023

14.- CEDAC

[REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20239153937

Data entrada registre: 31/03/2023

15.- ASOCIACION ESPAÑOLA DE CODIFICACION COMERCIAL

[REDACTED]
Registre d'entrada núm.: 20239153972

Data entrada registre: 31/03/2023



RESPOSTA A LES AL·LEGACIONS:

Al·legant: 01 (Registre d'entrada núm. 1-2023-0118086-1) GRUP MUNICIPAL D'ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA

Al·legació 1:

Respecte a la modificació el punt 2.4 de l'article 14 en relació a la circulació de menors per les voreres, sol·licitant que es modifiqui la limitació de 12 anys fins als 14 anys.

Resposta:

S'accepta l'al·legació en el cas de carrers sense carril bici o zona especialment habilitada, de forma que en aquests carrers, les bicicletes, els cycles i les bicicletes de pedals amb pedaleig assistit poden circular per les voreres en els següents casos

- a) ciclistes menors de 14 anys
- b) persones adultes que transportin persones menors d'edat segons l'establert en el punt 5 d'aquest article

S'estima parcialment l'al·legació.

Al·legació 2:

Respecte a la modificació del punt 5.b) de l'article 14 en relació al transport de passatgers mitjançant remolcs i semiremolcs

Resposta:

Es considera adequada la modificació proposada, en el benentès que el límit pel transport de passatgers amb remolcs o semiremolcs s'autoritzi en el cas de menors d'edat, sempre i quan es respecti el límit de pes autoritzat. Es modifica el punt 5 b) de l'article 14 en relació al transport de passatgers mitjançant remolcs o semiremolcs, que passa a tenir la següent redacció:

5. Els cycles, les bicicletes i les bicicletes de pedals amb pedaleig assistit no poden estar ocupats per un nombre de persones superior al que per construcció puguin transportar, tot i així, quan el conductor sigui major d'edat, podran transportar un menor, amb casc homologat, en seient addicional que haurà d'ésser igualment homologat.

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 de menors, amb casc homologat, respectant les condicions de massa màxima establerta pel fabricant del remolc o semiremolc.

En ambdós casos la conducció del cicle, 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.

S'estima l'al·legació.

Al·legant: 02 (Registre d'entrada núm.: 20239095176) CONSELL DE GREMIS DE COMERÇ, SERVEIS I TURISME DE BARCELONA

Al·legació 1:

Respecte al Manual de característiques dels VMP de la DGT com a referent

Resposta:

El punt 2 de l'article 14 ter fa referència únicament a les condicions generals de circulació dels vehicles de mobilitat personal (no a bicicletes, cicles i bicicletes de pedals amb pedaleig assistit). Pel que fa a l'esmena proposada es considera raonable modificar el redactat per tal que els requeriments tècnics dels VMP siguin els que s'assenyalin per la Direcció General de Trànsit en cada moment, Així, la redacció de l'article 14 ter 2 j) serà:

- j) Els vehicles de mobilitat personal han de complir amb l'establert al manual de característiques tècniques de la Direcció General de Trànsit que sigui vigent en cada moment.*

S'estima l'al·legació pel que fa a les característiques tècniques dels vehicles de mobilitat personal.

Al·legació 2:

Respecte a la circulació de VMP en les vies de 30 Kms/hora. Prohibida o sota llicència o permís de circulació.

Resposta:

En aquest cas, es manté l'articulat aprovat inicialment de manera que els VMP tindran prohibida la circulació en carrers de xarxa bàsica (límit de velocitat 50 km/h) i permesa a la resta de carrers, respectant la velocitat màxima establerta sense superar en cap cas els 25 km/h.



Es desestima l'al·legació

Al·legació 3:

Respecte a l'estacionament en DUM dels VMP. Prohibit si no es troba una operativa amb els operadors actuals.

Resposta:

L'al·legació fa referència al contingut de l'article 14.12, relatiu a l'estacionament del cicles, bicicletes i bicicletes de pedals amb pedaleig assistit dedicats a la distribució i transport de mercaderies. En aquest sentit, les zones DUM (distribució urbana de mercaderies) són espais especialment reservats a l'espai públic per portar a terme aquesta funció i en conseqüència, resulta raonable que siguin utilitzats pels vehicles que porten a terme aquesta activitat, amb independència de que siguin cicles o bicicletes.

Es desestima l'al·legació.

Al·legant: 03 (Registre d'entrada núm.: 20239121274) Sra [REDACTED]

Al·legació:

Que es prohibeixi transportar a menors de 18 anys com acompanyants a les motocicletes.

Resposta:

L'edat mínima dels passatgers de ciclomotors o motocicletes ve fixada per la normativa estatal, en aquest cas, per l'article 13.5 del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària, que indica que es prohibeix circular amb menors de dotze anys com a passatgers de ciclomotors o motocicletes. Excepcionalment, es permet aquesta circulació a partir dels set anys, sempre que els conductors siguin el pare, la mare, el tutor o una persona gran autoritzada per ells, utilitzin casc homologat i es compleixin les condicions específiques de seguretat establertes reglamentàriament.

Es desestima l'al·legació.



Al·legant: 04 (Registre d'entrada núm.: 20239155864) Sr. [REDACTED]
Director de Mobilitat del RACC.

Al·legació 1:

Respecte a l'article 14 sobre la circulació i parada de cicles per distribució de mercaderies

Resposta:

Primerament, en coherència amb l'estratègia DUM de la ciutat, i en atenció al seu menor impacte ambiental, es considera adequat habilitar espais per les operacions de càrrega i descàrrega dels cicles de més de dues rodes; per altra banda, l'espai en vorera susceptible de ser ocupat per realitzar aquestes operacions serà el mateix on es permet l'estacionament de motocicletes, amb independència que es porti a terme amb bicicletes o amb cicles de més de dues rodes. L'habilitació d'aquests vehicles per portar a terme l'operativa de càrrega i descàrrega no implica en cap cas un increment en la superfície de vorera habilitada a l'efecte.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 2:

Respecte a l'aplicació a les bicicletes, cicles i també bicicletes de pedals amb pedaleig assistit, de les disposicions relatives a la retirada de vehicles de la via pública.

Resposta:

El límit de temps a les places DUM és l'indicat a la senyalització de cada espai (essent el genèric de 30 minuts). En aquest sentit, les limitacions horàries distingiran cada tipus de vehicle, atenent al temps estimat de càrrega i descàrrega de cadascun d'ells. En el cas de les voreres, el que se'ls permet és una parada que es limita al temps que dura la seva operativa, no un estacionament.

Es desestima l'al·legació pel que fa a la fixació d'un límit horari (inexistent a l'Ordenança) si bé l'al·legació serà tinguda en consideració en el moment de fixar els límits mitjançant senyalització.

Al·legació 3:

Respecte a l'article 14 ter. Sobre els usos i circulació dels vehicles de mobilitat personal i la possible restricció a carrers d'un únic sentit.



Resposta:

La modificació de l'Ordenança preveu la restricció de la circulació als VMP pel que fa a la seva velocitat màxima (25 km/h) de manera que no se'ls permet circular en carrers de xarxa bàsica (límit de velocitat 50 km/h) i sí a la resta de carrers. Es considera que aquesta restricció és suficient, especialment si tenim en compte els límits genèrics de velocitat a les vies urbanes previstos per la legislació estatal i la seva relació amb el nombre de carrils per sentit de circulació.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 4:

Respecte a l'estacionament dels vehicles de mobilitat personal destinats al transport de mercaderies. Proposa prohibir explícitament l'ús de la vorera al VMP de transport de mercaderies, per evitar ocupacions excessives d'un espai prioritari per als vianants per part d'una tipologia de vehicles que pot arribar a ser de volum considerable

Resposta:

Primerament, en coherència amb l'estratègia DUM de la ciutat, i en atenció al seu menor impacte ambiental, es considera adequat habilitar espais per les operacions de càrrega i descàrrega dels VMP; per altra banda, l'espai en vorera susceptible de ser ocupat per realitzar aquestes operacions serà el mateix on es permet l'estacionament de motocicletes, amb independència que es porti a terme amb bicicletes, cicles de més de dues rodes, VMP.... L'habilitació d'aquests vehicles per portar a terme l'operativa de càrrega i descàrrega no implica en cap cas un increment en la superfície de vorera habilitada a l'efecte.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 5:

Respecte a l'aplicació als vehicles de mobilitat personal de les disposicions relatives a la retirada de vehicles de la via pública. Considera que el límit de temps per la càrrega i descàrrega dels VMP ha de ser menor que per la resta de vehicles.

Resposta:

Es considera adient mantenir el redactat que permet l'estacionament en zones C/D a la ciclogística. En aquest sentit, el límit de temps a les places DUM és l'indicat a la senyalització de cada espai (essent el genèric de 30 minuts). Les limitacions horàries distingiran cada tipus de vehicle, atenent al temps estimat de càrrega i descàrrega de cadascun d'ells.



Es desestima l'al·legació pel que fa a la fixació d'un límit horari (inexistent a l'Ordenança) si bé l'al·legació serà tinguda en consideració en el moment de fixar els límits mitjançant senyalització.

Al·legació 6:

Respecte a l'article 26, considera improcedent afegir "a motor" en la redacció de l'article, considerant que la norma ha de ser d'aplicació a tot tipus de vehicle.

Resposta:

Es modifica el redactat d'aquest article per no permetre l'ús indegut de l'espai públic per part dels vehicles que no van a motor. Amb tot, caldrà que el nou redactat no contradigui el fet que es permetrà fer servir la vorera als casos esmentats en altres articles.

Nou text proposat per l'article 26.4:

4. Els vehicles que realitzin operacions de càrrega i descàrrega no poden ocupar totalment ni parcial les voreres, andanes, passeigs, carrils bici o zones senyalitzades amb franges blanques al paviment, guals, ni qualsevol altre indret on, amb caràcter general, estigui prohibida la parada. Les excepcions a aquest punt es defineixen a l'article 14 d'aquesta normativa.

S'estima l'al·legació.

Al·legant: 05 (Registre d'entrada núm.: 1-2023-0141619-1) Sr. [REDACTED]

Al·legació 1:

Modificar l'Ordenança per impedir l'estacionament de Motocicletes i Ciclomotors a les voreres. Eliminar l'article 40, apartat 2, de l'OCVV per impedir l'estacionament de motocicletes i ciclomotors a les voreres.

Resposta:

El punt 1 de l'article 40 estableix l'obligatorietat d'estacionar les motocicletes i ciclomotors a les zones destinades a aquest fi, i en cas de no haver-hi, a la calçada. Per tant, amb caràcter general, l'Ordenança no permet l'estacionament de motocicletes i ciclomotors en vorera, essent aquesta una possibilitat de caràcter excepcional en els supòsits expressament previstos al punt 2 (que no sigui possible als espais previstos a l'apartat anterior, que no estigui prohibit, que no hi hagi reserva de càrrega i descàrrega en la calçada o d'estacionament per a persones amb mobilitat



reduïda o estacionaments de bicicletes, ni zones d'estacionament prohibit i que les voreres, les andanes o els passeigs tinguin més de tres metres d'amplada i es donin les circumstàncies previstes a l'article 40.2 a) a la h).

En atenció parcial d'aquesta al·legació, en el redactat de l'Article 40 s'introdueixen els següents nous supòsits de prohibició d'estacionament de motocicletes i ciclomotors en vorera:

- Es prohibeix l'estacionament en els guals de vianants i en els accessos autoritzats, en els carrils bici i obstruint la utilització dels contenidors
- Es prohibeix estacionar en un mateix lloc més de vuit dies consecutius.
- Es prohibeix estacionar en els entorns escolars o hospitalaris
- Es prohibeix estacionar en els estacionaments de bicicletes
- Es prohibeix lligar aquests vehicles als arbres, semàfors, bancs, contenidors, papereres i marquesines de transport, així com a altres elements de mobiliari urbà quan es dificulti el pas de vianants o el destí o funcionalitat de l'element.

Així mateix. Amb independència de les mesures generals, els darrers anys s'està incrementant el nombre de carrers on les dimensions sí permetrien l'estacionament en vorera, però es prohibeix mitjançant senyalització particular.

Per major claredat s'incorpora a l'Annex VI les definicions d'entorn escolar i d'entorn hospitalari.

S'estima parcialment l'al·legació.

Al·legant: 06 (Registre d'entrada núm.: 20239151994) Sra [REDACTED]

Al·legació 1:

Respecte a l'Article 7, referit a circulació per les voreres, sol·licita que s'ampliï el límit d'edat per als menors fins a 16 anys en el cas de no haver carril bici segur adjacent. Que s'inclogui que els adults que transporten menors en cicles de dues o més rodes (amb o sense pedaleig assistit) també puguin anar per vorera. A ambdós apartats, cal que s'incloguin els passos de vianants i bici-enllaços com a zona pedalable.

Resposta:

S'accepta l'al·legació en el cas de carrers sense carril bici o zona especialment habilitada, de forma que en aquests carrers, les bicicletes, els cicles i les bicicletes de pedals amb pedaleig assistit poden circular per les voreres en els següents casos

- a) ciclistes menors de 14 anys



- b) persones adultes que transportin persones menors d'edat segons l'establert en el punts 5 d'aquest article

S'Estima parcialment l'al·legació.

Al·legació 2:

Respecte a l'Article 9, referit a senyalització i condicions de circulació a les àrees de vianants, sol·liciten que s'incloguin explícitament les bicicletes.

Resposta:

El punt 5 d'aquest article (únic que és objecte de modificació) es refereix únicament als patins i patinets, per tant, amb la nova redacció el que es pretén és aclarir la circulació d'aquest tipus de vehicles a les zones de vianants, d'acord amb el previst per la normativa estatal.

Seguint l'esperit de la normativa estatal, que prohibeix la circulació en vorera de cicles i bicicletes, en aquest article es prohibeix la circulació de bicicletes i cicles en les àrees de vianants.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 3:

Respecte a l'article 11, referit a la velocitat dels vehicles que circulen pel nucli urbà, sol·licita que s'especifiqui que als carrers escolars, independentment del nombre de carrils, la velocitat màxima ha de ser de 30 km/h. Que es modifiqui l'apartat 3 traient l'esment a plataforma única. Que en l'apartat 4 es parli de plataforma única. Que s'incloguin esments que facilitin el control de l'assetjament viari, especialment en el cas de bicibusos

Resposta:

La voluntat de la modificació de l'article 11 és adaptar les limitacions de velocitat a l'estipulat per la normativa estatal. El cas dels entorns escolars, aquests s'estudien cas per cas amb altres programes municipals i si es considera necessari, es rebaixa el límit de velocitat amb senyalització.

Es desestima l'al·legació pel que fa al canvi del redactat, si bé el límit de velocitat proposat s'adequa cas per cas a cada entorn escolar i es fixa mitjançant senyalització.

Al·legació 4:



Respecte a l'Article 14, referit a la circulació de cicles i bicicletes sol·liciten retornar a la definició anterior i posar explícitament que els cicles de dues rodes o més, amb o sense pedaleig assistit poden circular en ambdós sentits de la marxa en aquestes vies, excepte senyalització específica que ho prohibeixi.

Resposta:

Per qüestions de seguretat viària es considera adequat mantenir la redacció de l'aprovació inicial i, de fet, s'afegeixen dues consideracions per fer més èmfasi en la seguretat viària. Per tant, es pot autoritzar la circulació en sentit contrari mitjançant la senyalització que correspongui. La senyalització es constata més efectiva que una normativa general, a més que compleix una funció informativa per a tots els usuaris de la via.

S'afegeixen les consideracions següents; la primera, que quan circulin en aquell tipus de carrers hauran d'extremar la precaució en la conducció i, la segona, que quan circulin en sentit contrari no tindran prioritat sobre la resta de vehicles.

Per a la seguretat de ciclistes i vianants es prefereix que els itineraris ciclistes estiguin degudament senyalitzats.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 5:

Respecte a l'Article 14, referit a la circulació de cicles i bicicletes, sol·liciten recuperar els punts 1, 2 i 4. En el punt 3, passar l'edat límit de 12 a 16 anys, quan no hi hagi carril bici adjacent segur i de qualitat.

Resposta:

Amb aquesta modificació es pretén donar compliment a allò assenyalat per la Llei de Trànsit, així com establir un marc normatiu municipal que resulti clar i entenedor per la ciutadania sobre les normes de circulació a la ciutat. La voluntat de l'Ajuntament de Barcelona és habilitar carrils bici segurs per tal que no sigui necessari utilitzar les voreres per aquest tipus de desplaçaments.

Tot i així s'accepta l'al·legació en el cas de carrers sense carril bici o zona especialment habilitada, de forma que en aquests carrers, les bicicletes, els cicles i les bicicletes de pedals amb pedaleig assistit poden circular per les voreres en els següents casos

- a) a ciclistes menors de 14 anys



- b) persones adultes que transportin persones menors d'edat segons l'establert en el punts 5 d'aquest article

S'estima parcialment l'al·legació.

Al·legació 6:

Respecte a l'Article 14, referit a la circulació de cicles i bicicletes, sol·liciten revisar el punt 3.2.f per evitar la discriminació entre els diversos vehicles.

Resposta:

L'article 14 de l'Ordenança vigent, al seu apartat 3.2.f, indica que "les persones conductores de bicicletes no poden circular amb auriculars o cascs connectats a aparells receptors o reproductors de so". Aquesta mateixa previsió es reproduïx també per la circulació de VMP. No es preveu modificar aquest redactat per motius de seguretat.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 7:

Respecte a l'Article 14, referit a la circulació de cicles i bicicletes. Sol·licita que es modifiqui el punt 3.3. i es torni a la redacció que diu "han d'evitar".

Resposta:

S'estima l'al·legació.

Al·legació 8:

Respecte a l'Article 14, referit a la circulació de cicles i bicicletes sol·liciten que l'Ordenança no indiqui l'edat màxima del passatger en seient addicional entenent que ja la marca la Llei de Trànsit. Que es permeti circular per vorera les bicicletes que transporten menors. Que l'ús del remolc o semiremolc no es restringeixi a un únic passatger de menys de 7 anys si no que es condicioni a les característiques tècniques del remolc i la bicicleta o cicle tractor. Que no es limiti l'edat del conductor del vehicle tractor.

Resposta:

Es considera l'estimació parcial de l'al·legació, tot respectant allò previst per la normativa estatal, limitant el nombre de persones menors susceptibles de ser



transportats mitjançant remolcs o semiremolcs, a les seves condicions tècniques. Així, es modifica l'article 14.5 resultant el següent redactat:

5. Els cicles, les bicicletes i les bicicletes de pedals amb pedaleig assistit no poden estar ocupats per un nombre de persones superior al que per construcció puguin transportar, tot i així, quan el conductor sigui major d'edat, podran transportar un menor, amb casc homologat, en seient addicional que haurà d'ésser igualment homologat.

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 de menors, amb casc homologat, respectant les condicions de massa màxima establerta pel fabricant del remolc o semiremolc

En ambdós casos la conducció del cicle, 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.

S'estima l'al·legació parcialment.

Al·legació 9:

Respecte a l'Article 14, referit a la circulació de cicles i bicicletes sol·liciten que es revisi el text del punt 6, especificant "sense límit d'edat" i eliminant el text de la segona part.

Resposta:

El text que es proposa aprovar no fa cap referència a l'edat de qui condueixi el vehicle. Pel que fa a la segona part del punt 6, de l'article 14, es tracta de poder restringir totalment o parcialment la circulació i l'estacionament de cicles i de bicicletes per protegir a la ciutadania, per exemple, quan hi hagi gran afluència de vianants.

Es desestima l'al·legació

Al·legació 10:

Respecte a l'Article 26, referit a disposicions generals, considera que al punt 4 es desaprofita totalment l'oportunitat de indicar la prohibició de fer C/D en carrils bici tot i estar indicada en l'Article 76 d) de la Llei de Trànsit.

Resposta:

S'incorpora el carril bici als espais recollits al punt 4 de l'Article 26, que queda redactat de la següent forma:

4. Els vehicles que realitzin operacions de càrrega i descàrrega no poden ocupar totalment ni parcial les voreres, andanes, passeigs, carrils bici o zones senyalitzades



amb franges blanques al paviment, guals, ni qualsevol altre indret on, amb caràcter general, estigui prohibida la parada. Les excepcions a aquest punt es defineixen a l'article 14 d'aquesta normativa.

S'estima l'al·legació.

Al·legació 11:

Respecte a l'article 29, al mantenir els punts 1-21, considera que es desaprofita totalment l'oportunitat d'indicar la prohibició d'estacionar en carrils bici tot i estar indicada en l'Article 76 d) de la Llei de Trànsit.

Resposta:

S'incorpora un nou punt a l'Article 29, que fa referència als carrils bici

S'estima l'al·legació.

Contingut al·legació 12:

Respecte a l'Article 40, referit a motocicletes i ciclomotors, sol·liciten que es prohibeixi en el cos d'aquest article i apartat la prohibició d'aparcar motocicletes i ciclomotors davant d'ancoratges de bicicletes i en voreres escolars, i per extensió, on hi hagi equipaments públics, independentment dels punts a-g. Que es prohibeixi lligar aquestes motocicletes i ciclomotors als arbres, semàfors, bancs, contenidors, papereres i marquesines de transport, així com a altres elements de mobiliari urbà. Que no es permeti l'estacionament de motocicletes i ciclomotors en carrils bici, guals, davant de contenidors, o més de vuit dies consecutius en el mateix lloc. Que els cicles puguin estacionar en les mateixes condicions que les motocicletes i ciclomotors (en vorera, sense l'ambigüitat del punt 14.11.2e).

Resposta:

La voluntat de la modificació d'aquest article és potenciar l'estacionament en calçada. Recordem que el punt 1 de l'article 40 estableix l'obligatorietat d'estacionar les motocicletes i ciclomotors a les zones destinades a aquest fi, i en cas de no haver-hi, a la calçada. Per tant, amb caràcter general, l'Ordenança no permet l'estacionament de motocicletes i ciclomotors en vorera, essent aquesta una possibilitat de caràcter excepcional en els supòsits expressament previstos al punt 2.

En atenció parcial d'aquesta al·legació, en el redactat de l'Article 40 s'introdueixen els següents nous supòsits de prohibició d'estacionament de motocicletes i ciclomotors en vorera:

- Es prohibeix l'estacionament en els guals de vianants i en els accessos autoritzats, en els carrils bici i obstruint la utilització dels contenidors



- Es prohibeix estacionar en un mateix lloc més de vuit dies consecutius.
- Es prohibeix estacionar en els entorns escolars o hospitalaris
- Es prohibeix estacionar en els estacionaments de bicicletes
- Es prohibeix lligar aquests vehicles als arbres, semàfors, bancs, contenidors, papereres i marquesines de transport, així com a altres elements de mobiliari urbà quan es dificulti el pas de vianants o el destí o funcionalitat de l'element.

Amb independència de les mesures generals, els darrers anys s'està incrementant el nombre de carrers on les dimensions sí permetrien l'estacionament de motos i bicicletes, però es prohibeix mitjançant senyalització particular.

Així mateix, en coherència amb aquesta modificació, també s'introdueix esmena dels punts 11.2 i 11.3 de l'Article 14.

Per major claredat s'incorpora a l'Annex VI les definicions d'entorn escolar i d'entorn hospitalari. S'estima l'al·legació.

Al·legant: 07 (Registre d'entrada núm.: 1-2023-0152535-1) Sr. [REDACTED]

Al·legació 1: Consideracions generals d'oportunitat i moment de la modificació

L'escrit d'al·legacions s'inicia amb consideracions relatives a l'oportunitat i moment de modificació de l'Ordenança, introduint entre elles i posteriorment les al·legacions relatives al text proposat, a les que es dona resposta seguidament:

- Respecte a l'exigència d'aptitud i coneixement de les normes als conductors de VMP:

Els requisits per la conducció de VMP i/o cicles són els previstos per la normativa estatal, la qual (article 61 de la Llei de Trànsit) reserva l'exigència de permís o llicència de conducció als conductors/es de vehicles a motor i ciclomotors.

Per altra banda, l'Ordenança, com a norma municipal de rang reglamentari, és d'obligat compliment per tothom a la ciutat de Barcelona.

- Respecte a que hi hagi les mateixes exigències normatives pels VMP que per als cicles.



Les exigències normatives són superiors per als VMP del que ho són per als cicles des de la publicació del "Manual de características de los vehículos de movilidad personal." BOE-A-2022-987.

- Respecte al trasllat i/o aparcament de VMP elèctrics als transports públics

Aquesta qüestió no és objecte de la present modificació de l'Ordenança ni respon a criteris de mobilitat.

Es desestima l'al·legació

Al·legació 2: De la normativa a aplicar i les raons de la modificació de l'Ordenança

No ens trobem davant de l'aprovació d'una nova Ordenança, ni d'una actualització integral, sinó de l'adaptació de determinades qüestions fruit dels canvis a la normativa estatal. Per altra banda, el rang legal de la Llei de Trànsit comporta la seva aplicació al nostre municipi sense necessitat de que l'Ordenança transcrigui tots i cadascun dels seus preceptes, la qual cosa, per altra banda, no tindria sentit des del punt de vista de la tècnica normativa.

Es desestima l'al·legació

Al·legació 3: Transposició de la normativa estatal a l'Ordenança

- (3.1) Com s'ha dit anteriorment, no resulta necessari traslladar tot el contingut de la Llei a l'Ordenança per tal que la primera sigui d'obligat compliment. Únicament s'ha donat resposta a allò que depèn de la competència municipals i a aquells aspectes en que l'Ordenança vigent havia perdut la seva aplicabilitat amb motiu de les modificacions de la normativa estatal.

- (3.2) Respecte a la circulació de VMP en túnels i de motos i ciclomotors als vorals

Ambdues qüestions estan degudament regulades a la normativa estatal d'aplicació (especialment al Reglament general de circulació) i no es considera necessari que l'Ordenança reproduïxi cadascun dels punts establerts per aquestes normes.

Tot i així, la circulació de VMP a túnels ve expressament prohibida d'acord amb l'article 14 ter.2.f) de la proposta que es sotmet a aprovació.

f) Els vehicles de mobilitat personal no poden circular per les voreres, zones de vianants, ni túnels urbans, excepte en els túnels urbans que tinguin una infraestructura específica com un carril segregat per a VMP, cicles i bicicletes. Aquesta ordenança permet desenvolupar per decret d'Alcaldia les excepcions que es considerin adequades per garantir la seguretat viària de les persones usuàries.

- (3.3) Respecte a la redacció dels preceptes



- Sobre l'expressió “creuar” de l'article 14 ter.2.i

La redacció efectuada es considera correcta, considerant que “creuar” i “travessar” són sinònims. La normativa estatal (Llei i Reglament) utilitzen l'expressió de “creuar” passos de vianants tant per vehicles com per persones i el manual de vianants de la DGT, parla de “creuar” carrers.

Gran Diccionari de la Llengua Catalana. (Creuar, verb 1.transitiu Travessar (una via, un camp, un riu, la mar, l'aire) passant d'un costat a l'altre. Un avió creuà el cel. Creueu ara, que no passa cap cotxe.).

- Sobre els VMP de mercaderies i la redacció dels article 14.3.3.d i 14.2.i)

Entenem que l'al·legació es refereix a l'article 14 ter.3.d) i l'article 14 ter 2.1)

No s'aprecia incoherència a la redacció d'ambdós preceptes, en tots dos resulta clara l'obligació de respectar la preferència dels i les vianants i reduir la velocitat al creuar els passos de vianants (amb independència del model de senyalització).

- Sobre la redacció dels articles 14.3.2 f) i article 10.1.

Entre l'article 14 ter.2.f) i l'article 10.1 no s'aprecia incoherència a la redacció. L'article 10 estableix la prioritat dels vehicles classificats com a “no de motor” sobre els vehicles de motor i alhora la prioritat sempre dels vianants. No s'estableix cap prioritat entre vehicles “no de motor”. La proposta d'Ordenança no altera les regles de prioritat fixades per la normativa estatal, la qual no estableix diferències de prioritat entre cicles i VMP.

- Sobre l'article 33.2

Aquest article només s'ha modificat al seu punt 2 amb la voluntat de permetre l'estacionament de vehicles de persones amb mobilitat reduïda als entorns de la seva destinació, tot i que s'ocupin reserves que no sigui específiques per aquestes persones.

Per tant, la redacció es considera adequada

- Sobre la intervenció i immobilització de vehicles

Les mesures d'immobilització del vehicle queden clarament establertes al Text refós de la Llei de Trànsit, al capítol VI, articles 103a 106, on s'estableixen els procediments i les infraccions que condueixen a la immobilització i retirada, així com el dipòsit de vehicles. Per tant, hi ha total garantia jurídica amb l'aplicació de la Llei esmentada. S'ha de recordar que els cicles, bicicletes i VMP són vehicles i per tant aquestes mesures els són aplicables.



- Sobre l'article 14.ter.2.i) i la seva adequació a la normativa estatal

El text es considera adequat atès que fa referència a l'obligació genèrica de circular respectant la preferència dels vianants, la qual cosa no es contrària en cap cas a la normativa estatal d'aplicació.

- Sobre l'article 14 ter.3 i l'article 14 ter.2 k)

No s'aprecia incoherència a la redacció dels dos preceptes atès que l'article 14 ter 2 fa referència a les normes de circulació generals dels VMP, de tots ells, mentre que al seu apartat 3 l'article 14 ter es refereix únicament a aquells que són de transport personal (distingits dels punts 4 i 5)

- Sobre l'article 14 ter 1.

Aquest punt estableix amb claredat quina és la regulació que conté el precepte i es remet al Manual de característiques de la DGT atès que aquesta és la seva denominació (Disp. Transitòria Única del Decret 970/2020 i Resolució de 12 de gener de 2022, de la DGT)

- Sobre la regulació de l'aparcament dels VMP de mercaderies a zones de càrrega i descàrrega

Considerem que la modificació proposada inclou suficientment i de forma clara la regulació d'aquest tipus d'estacionament per part dels VMP.

Es desestima l'al·legació

Al·legació 4: De la tipificació de les conductes sancionables

- Sobre l'article 71 ter 3.3.1.d)

Aquest és un precepte que no ha estat objecte de modificació, i es considera degudament clar. Es sanciona la circulació amb vehicles que no compleixen els requisits normatius (referits clarament als vehicles). Els requisits tècnics dels vehicles no és quelcom genèric ni indefinit.

- Sobre la manca de tipificació de conductes establertes com a límits i/o obligacions als article 14 bis i 14 ter

El règim sancionador de l'article 71 ter ha estat lleument modificat, mantenint-se pràcticament igual a l'actual text vigent. Tal i com indica el seu punt 1, les accions i omissions contràries al que disposa aquesta Ordenança en matèria de bicicletes, vehicles de mobilitat personal i cicles de més de dues rodes se sancionen d'acord amb la legislació vigent en matèria de trànsit, circulació de vehicles i seguretat viària (article 75 i ss. de la Llei de Trànsit).



L'article 27 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic de les AAPP, estableix:
"Només constitueixen infraccions administratives les vulneracions de l'ordenament jurídic previstes com a tals infraccions per una llei"

En conseqüència, una ordenança municipal no pot tipificar de manera diferent una infracció que la Llei de Seguretat Viària ja tipifica com a greu o molt greu.

Només per aquells casos en que pugui haver conductes no incloses de manera expressa a la normativa estatal, l'Ordenança preveu (repetim, a la seva redacció vigent) als seus punts 2 i 3 la seva sanció com a infracció lleu.

- Sobre el canvi de classificació d'infraccions respecte a la normativa estatal

Tal i com assenyala la mateixa al·legació, l'imperi de la Llei suposa l'aplicació de les infraccions i classificació prevista per la normativa de rang superior, sense que en cap cas aquesta Ordenança modifiqui aquestes. Les conductes tipificades com greus o molt greus a la Llei de trànsit, seran tractades d'acord amb aquesta classificació i en aplicació del corresponent article d'aquesta norma de rang legal.

Al·legació 5: De l'ordenació de la circulació de bicicletes al Parc de Collserola

La Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local, a l'article 25.2 estableix que els municipis han d'exercir competències, en els termes de la legislació de l'Estat i de les comunitats autònomes, en les matèries de trànsit i estacionament de vehicles i mobilitat, que inclou l'ordenació del trànsit de vehicles i persones a les vies urbanes.

La Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya estableix que correspon als ens locals territorials de Catalunya la potestat reglamentària, en l'àmbit de llurs competències. El Consorci del Parc de Collserola té competències en la gestió dels aspectes relacionats amb el parc, però no té potestat reglamentària ni competència sancionadora en relació a les normes de circulació de vehicles al Parc.

Es consideren vies urbanes aquelles vies públiques que es troben dins del entramat urbà, aptes per la circulació, així com a les vies que sense tenir aquesta aptitud, siguin d'ús comú i les vies i terrenys privats que siguin utilitzats per una col·lectivitat indeterminada d'usuaris. A la circulació de vehicles al Parc de Collserola, dins del terme municipal de Barcelona, els són d'aplicació les Ordenances de circulació municipals. En aquest sentit, atès que el Parc ocupa territoris de diferents municipis, des del Consorci es va impulsar la regulació de normes comunes per tots ells, les quals, s'han d'incorporar a cadascuna de les Ordenances municipals, tal i com fa Barcelona amb aquesta modificació.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 6: De la incorporació al preàmbul de consideracions com a recomanació a altres administracions competents



No és considera procedent incorporar al preàmbul de l'ordenança, com a recomanació, les consideracions esmentades, com a reflexió a terceres administracions competents.

D'acord amb les Directrius per a l'elaboració de les normes municipals vigent a l'Ajuntament de Barcelona "El preàmbul ha d'indicar l'objectiu i la finalitat de la disposició normativa, ha d'ajudar a determinar les innovacions que introdueix respecte del regim antecedent i ha d'aclarir el contingut de la disposició".

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 7: D'habilitar la circulació de motos i ciclomotors pel carril taxi

Els carrils bus-taxi tenen com a finalitat la millora del transport públic, actuació que és conforme amb el PMU i amb la resta de polítiques de l'Ajuntament, encaminades a reduir el 26% el transport privat i afavorir una mobilitat més segura i sostenible, potenciant els desplaçaments a peu i en transport públic. La prohibició de circulació per aquest tipus de carrils a la resta de vehicles té com a objectiu minimitzar la interferència dels vehicles en la fluïdesa del transport públic.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 8: De la configuració de l'expedient administratiu i la incorporació dels informes preceptius i/o aconsellables

En la tramitació de l'expedient s'han incorporat tots els informes exigits normativament, els quals poden ser consultats al portal de transparència municipal. Entre ells: informe d'impacte econòmic, pressupostari i fiscal, informe d'impacte de gènere, informe d'impacte normatiu, informe de Guàrdia Urbana, informe dels Serveis Jurídics municipals..

Per altra banda, qualsevol ciutadà i/o entitat ha pogut manifestar les seves opinions, propostes i/o al·legacions, tant en el tràmit de consulta pública prèvia, com en el procés participatiu, com en aquest mateix tràmit d'informació pública.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 9: Dels mitjans i recursos per aplicar l'Ordenança

Els mitjans i recursos per fer complir l'Ordenança no es defineixen al propi text.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 10: Altres consideracions a incorporar a l'Ordenança.

La modificació de l'OCVV s'ha limitat a actualitzar determinats aspectes concrets, els quals considerem que han estat degudament recollits en la proposta, sense perjudici



de tenir en consideració altres aspectes, per futures actualitzacions i/o per l'aplicació efectiva de les mesures en matèria de mobilitat.

Es desestima l'al·legació.

Al·legant: 08 (Registre d'entrada núm.: 20239149843) ASSOCIACIO GENERAL D'AUTONOMS-PYMES TRANSPORTISTES DE CATALUNYA

Al·legació 1:

Posa de manifest que l'Administració no ha calculat el número de VMP que a curt i mitjà termini faran ús de la zona DUM.

Resposta:

Des de l'Ajuntament de Barcelona es considera que els espais de càrrega i descàrrega han d'encabir tots els vehicles que circulen per la ciutat realitzant tasques de distribució de mercaderies. A aquest respecte, el que es pretén al modificar l'OCVV és incloure la regulació d'una tipologia de vehicles que s'han incorporat a les tasques de càrrega i descàrrega però no estan inclosos a la regulació de les zones DUM de l'actual Ordenança. Els VMP de transport de mercaderies són vehicles homologats per la DGT per a aquesta activitat, i l'únic que es fa en aquest apartat és endreçar la seva operativa.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 2:

No consta cap informe que valori l'impacte de la manca d'àrees de càrrega i descàrrega tant pels nous usuaris com pels actuals.

Resposta:

Es considera que dotar als VMP de mercaderies de places exclusives, addicionals a les actuals zones DUM, generaria ineficiències en el conjunt de l'activitat de DUM, i que disposar d'una única tipologia d'espai permetrà una millor operativa al conjunt d'usuaris de la DUM.

Per altra banda, l'Estratègia DUM preveu altres mesures dirigides a revisar i millorar l'eficiència i la disponibilitat de les zones DUM.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 3:



No es fixen mesures per a la substitució de vehicles convencionals per VMP.

Resposta:

La petició es considera raonada i raonable, i per tant s'atendrà. Així però, l'OCVV (que tampoc fixa el temps de parada) no és l'instrument adient per fer-ho.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 4:

Manca una memòria i estudi tècnic que permeti avaluar l'impacte econòmic real de la mesura.

Resposta:

A l'expedient hi consten tots els informes preceptius, els quals poden consultar-se al web de transparència de l'Ajuntament. Entre d'altres, hi ha l'informe d'impacte econòmic, pressupostari i fiscal.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 5:

Es desconeix el nombre aproximat de vehicles de VMP de transport de mercaderies.

Resposta:

La regulació d'aquest tipus de vehicles no depèn en aquest cas del seu nombre. Per altra banda, l'Administració de l'Estat està treballant en l'aprovació d'un registre estatal d'aquest tipus de vehicles.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 6:

Sol·liciten suprimir del Article 14 Ter.6.

Resposta:

Aquest article defineix els llocs de parada per als VMP que transporten mercaderies. Els VMP de transport de mercaderies són un vehicle homologat per la DGT per a aquesta activitat, i l'únic que es fa en aquest apartat és endreçar la seva operativa.

Es desestima l'al·legació.



Al·legació 7:

Demanen crear noves places DUM per ciclogística.

Resposta:

Dins el marc de l'Estratègia DUM de ciutat, s'avançarà en la flexibilització de l'espai públic. En aquest context, no es dedicaran places DUM a un sol tipus de vehicle, sinó que es procurarà donar servei al major nombre possible d'usuaris. En el cas que es generessin places que només fossin aprofitables per un sol tipus de vehicle, sí que es plantejaria que les places fossin exclusives pels únics vehicles que poden fer-ne ús, de cara a evitar mal ús de les places que desemboqués en situacions perilloses.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 8:

Demanen temps inferior per vehicles ciclogística.

Resposta:

En resposta a la petició que els vehicles de ciclogística tinguin destinat un temps inferior per a les operacions de càrrega i descàrrega que el que tenen els vehicles a motor, s'ha previst la possibilitat de dotar-los de menys temps per a realitzar la càrrega i descàrrega. Aquest temps no es defineix a l'Ordenança (com no està definit el temps per a la resta de vehicles), sinó que es defineix mitjançant la senyalització i l'aplicació SPRO.

Es desestima l'al·legació.

Al·legant: 09 (Registre d'entrada núm.: 1-2023-0155394-1) 09.- GRUP MUNICIPAL DE JUNTS PER CATALUNYA

Al·legació 1:

Tenir en compte especificitat de BCN en la redacció de les Ordenances.

Resposta:

L'Ordenança és una normativa municipal que recull les necessitats específiques de la ciutat. Les modificacions de l'Ordenança s'han redactat seguint les Directrius per a

l'elaboració de les normes municipals aprovades per Lla Comissió de Govern, el dia 15 d'abril de 2015. Les circumstàncies que donen lloc a les modificacions són les de la ciutat de Barcelona, considerant la seva superfície, densitat i patrons de mobilitat. S'ha partit de les dades de la ciutat de Barcelona i s'ha presentat a la ciutadania i recollit les aportacions que s'han fet precisament per tenir en compte aquesta especificitat.

Per a la redacció de la modificació de l'Ordenança s'han recollit els resultats d'estudis, dades i aportacions en referència a l'accidentabilitat lligada patinets i bicicletes, aportades principalment per la Guàrdia Urbana.

L'al·legació no implica modificació del text proposat

Al·legació 2:

Els VMP han de circular per calçades exclusives.

Resposta:

La modificació plantejada suposa una restricció en la circulació en voreres, parcs i plataformes úniques per als VMP i bicicletes. Es prohibeix la circulació en voreres (excepcions particulars), als parcs només ho permet als itineraris ciclistes i en el cas de les plataformes úniques, es limita a l'espai de circulació dels vehicles a motor. A més a més, s'obliga a baixar del vehicle en cas d'aglomeració.

Els VMP tenen prohibida la circulació en voreres, calçades on el límit de velocitat és de 50 km/h i als parcs (excepte en itineraris ciclistes). La seva circulació es limita a la xarxa ciclable, carrers amb límit de velocitat 30 km/h i a l'espai de circulació de vehicles en els carrers de plataforma única.

L'aprovació i aplicació de la modificació de l'Ordenança vindrà acompanyada d'una campanya comunicativa per donar a conèixer la nova normativa.

Al·legació 3:

No segregar VMP de bicicletes.

Resposta:

La diferència que efectua l'Ordenança entre cicles i VMP deriva del tracte diferent que així mateix es recull per part de la Llei de Trànsit i el Reglament General de Circulació.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 4:

Obligatorietat del casc per als ciclistes.

Resposta:



La Llei de Trànsit estableix l'obligatorietat del casc als usuaris de VMP, i en via urbana recomana la utilització de casc per als ciclistes, però no estableix laseva obligatorietat. Es desestima l'al·legació.

Al·legació 5:

Anàlisi interacció VMP-vianant per evitar atropellaments.

Resposta:

La present modificació de l'Ordenança incorpora elements per reduir el conflicte entre VMP i vianants: es prohibeix la circulació en vorera, es restringeixen les condicions de circulació en parcs i carrers de plataforma única, i s'incorpora la prohibició de circular en bicicleta o VMP en les aglomeracions.

Juntament amb l'aprovació de l'ordenança es preveu implantar un reforç de senyalització per ajudar a minimitzar aquesta interacció.

Amb l'objectiu de continuar les accions per reduir el risc de sinistre entre VMP i vianants, es redactarà un estudi específic amb aquest objectiu. El mencionat estudi analitzarà aquest tipus de sinistralitat i plantejarà actuacions.

Al·legant: 10 (Registre d'entrada núm.: 20239151605) BARCELONA DE SERVEIS MUNICIPALS

Al·legació 1:

- Sobre l'art. 2: Es proposa incloure el règim específic de senyalització de la regulació de l'estacionament perimetral al barri que ja existeix a la Barceloneta i preveure l'aplicació del mateix concepte al futures entitats urbanes que així ho requereixin, com ara superilles o eixos verds.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 2:



Sobre l'art. 9: Es proposa incloure text referit a funcionament d'eixos verds.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 3:

Sobre l'art.14: Es proposa fer que la responsabilitat sobre els elements d'ancoratge de les bicicletes que cal retirar (i cal trencar per retirar-les) recaigui en l'infractor o propietari de la bicicleta i no pas en els serveis municipals.

Resposta:

La present modificació de l'Ordenança manté les condicions i regulació de la retirada de bicicletes.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 4:

Sobre l'article 14 ter: Consideren que el fet que VMP puguin fer ús dels espais reservats DUM podria generar ineficiències i riscos de seguretat en l'ús d'aquests espais.

Resposta: Pel que fa a la consideració que el fet d'incorporar els VMPs als espais DUM podria generar ineficiències i riscos de seguretat en l'ús d'aquests espais, des de l'Ajuntament de Barcelona considerem que l'impacte serà molt menor i es veurà compensat amb el beneficis que n'obtindrà la DUM, motiu pel qual mantenim el fet que quan realitzin una activitat de distribució de mercaderies, VMP i cicles podran fer servir els espais DUM, donat que son els espais de la via pública destinats a aquest efecte.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 5:

Sobre l'article 15: Es proposa la utilització dels carrils reservats per als vehicles grua sempre i quan es dirigeixin per atendre serveis de caràcter prioritari.

Resposta: Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 6:



Sobre l'article 25: Es sol·licita regular i aclarir l'operativa dels autocars discrecionals.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 7:

Incloure naturalesa i règim d'ús de les reserves per a la càrrega del vehicle elèctric.

Resposta:

Aquesta petició no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 8:

Sobre l'article 28: Eliminar la referència a xamfrans de l'Eixample, ja que hi ha xamfrans en altres zones de la ciutat.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 9:

Sobre l'article 29: Incloure modificacions per contemplar els casos d'eixos verds i adaptar l'obtenció de tiquet al fet que és electrònic.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.



Al·legació 10:

Sobre l'article 30: Canvi del redactat dels aparcaments alterns pel fer que de vegades és mensual i de vegades trimestral.

Resposta: Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 11:

Sobre l'article 32: Eliminar referència a distintiu, que no té vigència.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 12:

Sobre l'article 33: Es demana un canvi complet del redactat, per canviar-ne la regulació i adaptar el llenguatge inclusiu.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 13:

Sobre l'article 40: Simplificar les consideracions d'espai que regeixen l'estacionament de motos en vorera.

Resposta:

En el redactat de l'Article 40 s'introdueixen les següents limitacions i condicions a l'estacionament de motocicletes i ciclomotors en vorera:

- Es prohibeix l'estacionament en els guals de vianants i en els accessos autoritzats, en els carrils bici i obstruint la utilització dels contenidors
- En prohibeix estacionar en un mateix lloc més de vuit dies consecutius.
- En els entorns escolars o hospitalaris



- Es prohibeix lligar aquests vehicles als arbres, semàfors, bancs, contenidors, papereres i marquesines de transport, així com a altres elements de mobiliari urbà quan es dificulti el pas de vianants o el destí o funcionalitat de l'element.

Per major claredat s'incorpora a l'Annex VI les definicions d'entorn escolar i d'entorn hospitalari.

S'estima parcialment l'al·legació.

Al·legació 14:

Sobre l'article 42: Actualitzar el punt del cademat, en coherència amb la modificació de l'article 14 i aclarir qui sufraga les despeses del trasllat.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 15:

Sobre l'article 63: Actualitzar el tema de la col·locació de comprovant horari i afegir el punt de poder retirar els vehicles que estiguin en Àrea exclusiva Residents.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 16:

Sobre l'article 69: Canviar alcalde per alcalde/alcaldessa.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 17:



Sobre l'article 75: Es sol·licita aclariment entre moltes successives pel mateix motiu, concretament si ha de ser un altre dia o han de passar 24 hores.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legant: 11 (Registre d'entrada núm.: 20239154501) ASOC NACIONAL DE EMPRESAS DEL SECTOR DE DOS RUEDAS

Al·legació 1:

Sobre la possible contradicció entre els apartats g) i d) de l'article 40

Resposta:

No s'aprecia contradicció entre els dos apartats, atès que l'apartat g) mostra una regla general d'aplicació en tots els casos, que és la de que es deixin 3 metres lliures pel pas de vianants

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 2:

Sobre l'Annex VI i la incorporació de "tricicle assimilable a motocicleta" per tal que se'ls apliqui el règim de les motocicletes

Resposta:

L'Ordenança no crea noves categories de vehicles, essent aquestes les recollides per la normativa estatal i comunitària, que no preveuen la definició dels "tricicles assimilables a motocicletes".

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 3:

Sobre l'article 14ter.2.g) sobre l'homologació exigible al casc dels usuaris de VMP.



Resposta:

L'Ordenança no és l'instrument jurídic per regular les condicions tècniques i d'homologació dels cascos. La proposta únicament determina que aquest ha de ser homologat, en atenció a criteris de seguretat. En cas que no existeixi una tipologia pròpia de cascos per VMP, els usuaris podran utilitzar altres, dissenyats inicialment per altres vehicles, però que comptin amb l'homologació que prescriguin les normes vigents d'aplicació. No es considera necessari modificar la redacció del text en aquest sentit.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 4:

Sobre fer referència al Manual de característiques dels VMP de la DGT en relació a la identificació dels VMP d'explotació econòmica i transport de mercaderies

Resposta:

El Manual de característiques de la DGT es refereix a les característiques tècniques dels vehicles i l'article 14ter.2.j) d'aquesta proposta de modificació de l'Ordenança ja preveu l'obligatorietat de que els VMP compleixin amb allò assenyalat pel Manual.

Es considera que la petició ja es troba a l'articulat del text que es sotmet a aprovació.

Al·legació 5:

Sobre l'exigència d'una assegurança de responsabilitat civil als usuaris particulars de VMP.

Resposta:

La legislació estatal i comunitària vigent no inclou aquesta obligació pels usuaris particulars.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 6:

Sobre la referència a futures actualitzacions del Manual de la DGT.

Resposta:

Es proposa l'aprovació de l'article 14ter.2.j) amb la següent redacció:

- j) Els vehicles de mobilitat personal han de complir amb l'establert al manual de característiques tècniques de la Direcció General de Trànsit que sigui vigent en cada moment.*



S'estima l'al·legació.

Al·legació 7:

Sobre l'eliminació de la categoria L7e a la definició de quadricicles lleugers.

Resposta:

S'aprecia l'error i s'elimina de la proposta de modificació de l'Ordenança la referència a la categoria L7e.

S'estima l'al·legació.

Al·legació 8:

Sobre la definició de "vehicles de tres rodes"

Resposta:

S'aprecia l'error i s'elimina la frase "*Aquesta categoria no té trasllat al reglament UE*" de la proposta de modificació de l'Ordenança..

S'estima l'al·legació.

Al·legació 9:

Incloure la referència al Reglament UE 168/2013 a les definicions de l'Annex VI relatives al quadricicle lleuger i pesat.

Resposta:

S'inclou la referència al Reglament UE 168/2013 a les definicions de l'annex VI relatives al quadricicle, lleuger i pesat en el document de modificació de l'Ordenança que es proposarà aprovar definitivament.

S'estima l'al·legació.

Al·legant: 12 (Registre d'entrada núm.: 1-2023-0152078-1) ASSOCIACIÓ PER LA PROMOCIÓ DE LA BICICLETA (APROB)

Al·legació 1:

En relació a l'article 10 i l'eliminació de la referència als "carrers bici"

Resposta:

Els carrers bici no figuren a la classificació de la normativa estatal. Aquest article es modifica amb la voluntat d'adaptar el text a la tipologia real de la ciutat i a les divisions que fa la DGT de les tipologies de vies i límits de velocitat; de tal manera, que el text resulti més clar i simplificat.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 2:

En relació a l'article 14 sol·licita que es mantingui l'especificació de "bicicletes amb pedaleig assistit de velocitat fins a 25 km/h." i que es retiri l'especificació generalitzada de "bicicletes de pedals amb pedaleig assistit".

Resposta:

S'ha adoptat la terminologia de la normativa estatal i la DGT per aquest tipus de vehicles.

La seva definició és: *Bicicletes equipades amb un motor elèctric auxiliar, de potència nominal contínua màxima inferior o igual a 250 W, la potència del qual disminueixi progressivament i que finalment s'interrompi abans que la velocitat del vehicle arribi als 25 km/h o si el ciclista deixa de pedalar.*

Per tant, dins de la definició ja s'inclou la velocitat i el text respecta les definicions de la Llei i els reglaments de circulació. Els vehicles amb aparença de bicicleta i motor que supera la velocitat indicada són ciclomotors lleugers i categoria L6e, segons definició del Reglament General de Vehicles i el Reglament (UE) núm. 168/2013 del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de gener de 2013.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 3:

En relació a l'article 14.2: consideren que s'ha d'indicar que la bicicleta no té l'obligació de circular per les zones especialment habilitades, aquestes són altres possibilitats no obligatòries i sol·liciten 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".

Resposta:

La voluntat d'aquest apartat és marcar preferències en la circulació de bicicletes i cicles, no es fa referència a cap obligatorietat, per tant, seria redundant especificar-ho.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 4:

En relació a l'article 14-2.1 sol·liciten 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".

Resposta:

L'Ajuntament de Barcelona desenvolupa carrils exclusius per al transport públic per tal de guanyar freqüència de pas i reduir el temps de recorregut. Per a potenciar l'ús de la bicicleta es desenvolupen carrils bici segregats amb major seguretat i on no és possible, es permet el pas per carrils exclusius i transport públic, mitjançant senyalització.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 5:

Respecte a l'article 14-2.3: Sol·liciten 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.

Resposta:

Per qüestions de seguretat viària es considera adequat mantenir la redacció de l'aprovació inicial i, de fet, s'afegeixen dues consideracions per fer més èmfasi en la seguretat viària. Per tant, es pot autoritzar la circulació en sentit contrari mitjançant la senyalització que correspongui. La senyalització es constata més efectiva que una normativa general, a més que compleix una funció informativa per a tots els usuaris de la via.



S'afegeixen les consideracions següents; la primera, que quan circulin en aquell tipus de carrers hauran d'extremar la precaució en la conducció i, la segona, que quan circulin en sentit contrari no tindran prioritat sobre la resta de vehicles.

Per a la seguretat de ciclistes i vianants es prefereix que els itineraris ciclistes estiguin degudament senyalitzats.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 6:

Respecte a l'article 14.5: en relació al transport de passatgers amb remolc o semiremolc.

Resposta:

Es modifica la redacció inicial, de manera que el punt 5 de l'article 14 dicta:

5. Els cicles, les bicicletes i les bicicletes de pedals amb pedaleig assistit no poden estar ocupats per un nombre de persones superior al que per construcció puguin transportar, tot i així, quan el conductor sigui major d'edat, podran transportar un menor, amb casc homologat, en seient addicional que haurà d'ésser igualment homologat.

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 de menors, amb casc homologat, respectant les condicions de massa màxima establerta pel fabricant del remolc o semiremolc.

En ambdós casos la conducció del cicle, 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.

S'estima l'al·legació.

Al·legació 7:

En relació a l'article 14.6 es sol·licita mantenir la redacció anterior.

Resposta:

La voluntat d'aquesta modificació és garantir un mecanisme adient per poder prohibir la circulació de bicicletes i cicles per protegir la ciutadania, en casos per exemple, de gran afluència de vianants.



Es desestima l'al·legació.

Al·legació 8:

En relació a l'article 14.7: sol·liciten mantenir el redactat actual de l'apartat b)

Resposta:

Amb el redactat de l'apartat b) de l'article 14.7 de la modificació de l'Ordenança aprovada inicialment s'obliga a identificar els cicles, bicicletes i bicicletes de pedals amb pedaleig assistit quan es compleixin els dos requisits següents: quan estiguin destinats al transport de mercaderies i/o paqueteria i quan el vehicle constitueix medi o suport principal de l'activitat comercial, turística o econòmica que es desenvolupa.

No es permet el transport de persones en cicles o bicicletes com una activitat amb ànim de lucre destinat al transport de persones amb problemes de mobilitat física o psíquica, fet per fundacions o entitats socials sense ànim de lucre.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 9:

Respecte a l'article 14.10: demanen substituir el redactat del punt 10, apartats c) i e) de l'article 14.

Resposta

Es modifica el text per tal de concretar i clarificar a l'encapçalament que tot l'article fa referència només als vehicles de transport de mercaderies d'ús professional o empresarial.

Proposta de text:

10. *"S'estableixen les següents condicions específiques de circulació dels cicles de més de dues rodes i bicicletes de transport de mercaderies d'ús professional o empresarial".*

S'estima l'al·legació.

Al·legació 10:

Sobre l'article 14 ter: sol·liciten eliminar l'apartat b) i e)

Resposta:



La voluntat d'aquest article és adaptar l'Ordenança a les actuals modalitats de transport, com són els VMP i integrar-los a la mobilitat general de la ciutat.

Es desestima l'al·legació.

Al·legant: 13 (Registre d'entrada núm.: 20239092215) Sr. Lluís Serra Trujillo

Al·legació 1:

Respecte a l'article 14.7.d) considera que s'hauria de tractar en un punt diferent la prohibició del transport de persones amb ànim de lucre

Resposta:

En aquest apartat s'obliga a que els titulars de cicles, bicicletes i bicicletes de pedals amb pedaleig assistit identifiquin aquests vehicles quan estiguin destinats al transport de persones amb problemes de mobilitat física o psíquica.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 2:

Respecte a l'article 14.11 sobre l'estacionament de cicles i cicles amb pedaleig assistit i la possibilitat de limitar l'estacionament de vehicles de lloguer.

Resposta:

Aquesta modificació de l'ordenança no contempla modificacions en aquest aspecte. Les condicions d'estacionament dels vehicles de lloguer en modalitat de sharing venen determinades per les condicions de les seves llicències.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 3:

En relació a l'article 14 ter.3.f) sobre la circulació de VMP per les vies de plataforma única.

Resposta:

La voluntat d'aquest article és adaptar l'Ordenança a les actuals modalitats de transport, com són els VMP i integrar-los a la mobilitat general de la ciutat.



Es desestima l'al·legació.

Al·legant: 14 (Registre d'entrada núm.: 20239153937) CEDAC

Al·legació 1:

En relació a l'article 41.1.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial.

Tanmateix, en el marc del desplegament de l'Estratègia per a la Distribució Urbana de Mercaderies està en estudi tant l'ampliació horària proposada com altres mesures dirigides a fomentar el repartiment en hores vall.

Finalment, comentar que es tindrà en compte la proposta de disposar d'autoritzacions genèriques per entregues recurrents i s'estudiarà per properes modificacions a l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 2:

Respecte a l'article 41.4.

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial.

Tanmateix, en el marc del desplegament de l'Estratègia per a la Distribució Urbana de Mercaderies està en estudi tant l'ampliació horària proposada com altres mesures dirigides a fomentar el repartiment en hores vall.

Finalment, comentar que es tindrà en compte la proposta de disposar d'autoritzacions genèriques per entregues recurrents i s'estudiarà per properes modificacions a l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.



Al·legant: 15 (Registre d'entrada núm.: 20239153972) ASOCIACION ESPAÑOLA DE CODIFICACION COMERCIAL

Al·legació 1:

Respecte a l'article 41.1

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Al·legació 2:

Respecte a l'article 41.4 – Vehicles de Transport de Mercaderies

Resposta:

Aquest article no és objecte de la present modificació en la seva aprovació inicial. Recollim les propostes de canvis per a properes modificacions de l'ordenança.

Es desestima l'al·legació.

Esmenes tècniques al text aprovat inicialment

Un cop aprovada inicialment la modificació de l'Ordenança, s'ha detectat la necessitat de les següents esmenes tècniques, les quals, no modifiquen el contingut substancial del document i es limiten a incorporar dues millores per l'aplicació del text que resulti aprovat.

- 1) Derogació de la Disposició final aprovada inicialment a l'Ordenança per Acord del Plenari de 27 de novembre de 1998. Aquesta Disposició ha deixat de tenir vigència per l'aprovació de normativa posterior de rang legal, així però, continua a la redacció vigent. Es considera adient la seva derogació per motius de seguretat jurídica i claredat de la norma.

Text que es suprimeix

- “Mientras no se aprueben unos nuevos límites, las sanciones serán las siguientes:*
- a. Las infracciones leves se sancionarán con multas de hasta 15. 000 pesetas.*
 - b. Las infracciones graves se sancionarán con multas de hasta 20. 000 pesetas.*

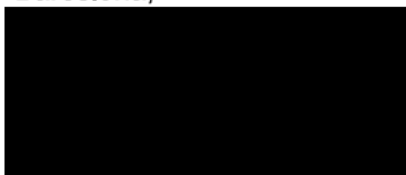


c. Las infracciones muy graves se sancionarán con multas de hasta 25. 000 pesetas.”

2) S'incorpora una disposició final per fixar l'entrada en vigor de la modificació de l'Ordenança que serà l'endemà de la seva íntegra publicació al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona.

3) Es modifica l'apartat 2 de l'article 16 substituint “Ajuntament de Barcelona” per “autoritat competent” per respectar el règim competencial.

Barcelona,



Director de Serveis de Mobilitat



Directora de serveis d'assessorament jurídic



Ajuntament
de Barcelona



Gerent d'Àrea de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans