Ajuntament de Barcelona

CONSULTA PÚBLICA PRÈVIA SOBRE UNA MODIFICACIÓ DE L'ORDENANÇA DE VIANANTS I VEHICLES DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA

Barcelona, a 30 de novembre de 2016.

D'acord amb allò establert a l'article 133 de la Llei 39/2015, de 1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, amb l'objectiu de millorar la participació dels ciutadans en el procediment d'elaboració de normes, amb caràcter previ a l'elaboració del projecte d'ordenança, es duu a terme una consulta pública, a través del portal web de l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu de recollir l'opinió dels ciutadans i organitzacions més representatives potencialment afectats per la futura norma i sobre:

a) Antecedents
b) Problemes que es vol solucionar amb la iniciativa.
c) La necessitat i oportunitat de la seva aprovació.
d) Els objectius de la norma.
e) Les possibles solucions alternatives regulatòries o no regulatòries.

En compliment d'allò esmentat, el marc en el que es planteja la nova norma és el següent:

a) ANTECEDENTS

L'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles, aprovada l'any 1988, desplega les competències que té atribuïdes l'Ajuntament de Barcelona en matèria de trànsit, circulació, estacionament i seguretat viària sobre les vies urbanes i sobres les travesseres declarades vies urbanes, com també sobre qualsevol espai obert a la lliure circulació de persones, animals i vehicles, 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 i de la Carta Municipal de Barcelona, i la resta de normes europees, estatals i autonòmiques que siguin d'aplicació.

El febrer del 2007 es va realitzar la primera modificació per adequar-la al nou marc legal establert per el Règim especial del municipi del Barcelona del 2006 que permet major autonòmica municipal i autogovern com per aprofundir en millores en l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda i en la protecció i prioritat dels vianants a l'espai públic.

Per segon cop el maig del 2015 es realitzar una nova modificació per adaptar-la a la nova situació que viu la ciutat de Barcelona com a conseqüència del notable increment dels desplaçaments en bicicleta i la seva relació amb altres vehicles en les calçades i amb els vianants a les voreres.

L'Estiu de 2015 es posa de manifest una problemàtica de convivència associada a un nou mode de mobilitat sostenible que havia anat proliferant i que l'Ajuntament de Barcelona en favor de promocionar la mobilitat sostenible a la ciutat va regular mitjançant l'article 11.6 la ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles, on es

defineix la circulació del VMP homologats i els que no ho estaven estableix la necessitat de disposar d'una autorització.

Donat que excepte els tricicles la resta de VMP no estan homologats i per tant no podrien circular, es van realitzar dos decrets per regular la circulació:

- El decret de 2012 (actual decret de juny de 2016) on autoritza la circulació mitjançant permisos a les empreses que realitzen activitats destinades al turismes, oci o activitat econòmica, dels tricicles, trixis, patinets elèctrics i segways.
- El decret de 2013 que permet la circulació sota unes condicions als vehicles d'ús personal que estiguin per sota del 25 km/h – 25 KG – 80 cm.

La gran proliferació d'aquest vehicles i la situació de mala convivència en determinades zones de la ciutat com ciutat vella, produeix la necessitat d'afrontar una nova ordenació i es realitza una sèrie d'estudis, que permeti promocionar aquest tipus de mobilitat sostenible i eficient per aquells espais on no generin problemes de convivència i puguin circular d'una manera segura.

Durant tot aquest procés s'ha establert una situació transitòria de pròrroga dels permisos actuals, en cas de ser sol·licitats, però de no ampliació a nous permisos, els quals quedaran derogats en el moment d'entrada en vigor de la modificació de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles.

Fruit dels plantejament es preveu que la ordenança no estarà modificada per l'estiu del 2016 i des de el districte de ciutat Vella es demana a la Direcció de Mobilitat que realitzi alguna modificació per tal de donar resposta a les peticions veïnals, que estaven posaven de manifest l'alta congestió d'aquest tipus de vehicles en determinades zones de la ciutat sobretot en el període d'estiu. És per aquest motiu que es modifica el decret, que autoritza via permisos la circulació d'aquest vehicles destinats al turismes, oci o activitat econòmica, per tal de modificar la única ruta de les autoritzades que passa pel passeig marítim de la Barceloneta entre el 1 de juny i l'1 d'octubre.

El plantejament de modificació de la ordenança obre l'oportunitat de revisar la resta d'articulats i modificar aquells que demanessin una actualització per adequar a la normativa actual o una nova proposta de redactat que millores la comprensió, així com per donar el màxim valor afegit a la mateix.

És per aquest motiu que el febrer de 2016 es crea un nou grup de treball dins l'àmbit de les Taules de Resiliència de l'Ajuntament de Barcelona, constituïda per experts d'altres grups de treball amb projectes iniciats en l'àmbit dels transports especials, Megatrucks, restriccions generals de vehicles de transport de mercaderies i mercaderies perilloses.

Aquest grup detecta que no hi ha una normativa municipal que d'una forma integral reguli la circulació de mercaderies a la ciutat ni els procediments interns per atorgar els permisos i que existeixen una sèrie de lleis de major rang que ja ho regulen i per tant

només cal modificar la Ordenança de Circulació de Vehicles i Vianants per adaptar-se a aquestes normatives autonòmiques, estatals i europees en els àmbits de transport de mercaderies, mercaderies perilloses i escolar.

b) PROBLEMES QUE ES VOLEN SOLUCIONAR AMB LA INICIATIVA

El principal problema que es pretén solucionar amb la iniciativa plantejada es la manca d'un marc normatiu estable a tots els modes de mobilitat que utilitzen els diferents espai de la ciutat i garantir que aquesta mobilitat es realitzi d'una manera sostenible, segura, equitativa i eficient.

La proliferació de nous modes transport com són els VMP a motor i els cicles de més de dues rodes i la seva prevista tendència al alça, demanen establir els criteris de classificació, els àmbits i les condicions de circulació i estacionament i el règim sancionador.

S'han detectat una sèrie de problemàtiques que abasten diferents àmbits i que l'aprovació de la modificació de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles podria revertir.

Circulació

- Atropellaments de vianants com a resultes de la falta de costum de convivència amb els VMP. El vianant sent el seu espai envaït i qüestiona la convivència d'usuaris d'altres modes de transport en les zones pròpiament del vianant.
- Ús intensiu i problemes de convivència de l'espai públic, agreujats per casuístiques paral·leles als propis VMP com ara l'existència de patinadors en línia, longskate, etc.
- Saturació de l'espai públic en zones d'alta activitat turística que genera una mala convivència amb els veïns i les veïnes.

Espai públic

- Impacte sobre l'espai públic d'aquests vehicles, especialment en les voreres dels barris amb major concentració.
- Ocupació de l'espai públic per l'estacionament en els punts d'origen i final d'itineraris.
- Publicitat no permesa en l'espai públic.

Economia local

- Dificultats per l'emprenedoria: missatge contradictori entre la promoció de l'emprenedoria (empreses que posen en valor criteris de mobilitat sostenible o de promoció del turisme) i els entrebancs en l'obtenció dels permisos (oposició de veïns i d'usuaris de l'espai públic) que propicia que els emprenedors i les empreses se sentin discriminats per no obtenir el permís.

Regulació

- Aparició freqüent de noves tipologies de VMP i ginys.
- Situació legal molt feble.
- Necessitat d'un permís per circular per part dels operadors.
- Dificultat en el grau d'acompliment de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles.
- Activitat econòmica de transport públic (taxi) no permesa ja que les competències són de l'Àrea metropolitana de Barcelona, regulades per l'Institut Metropolità del Taxi.
- Existència d'un límit administratiu amb el Port de Barcelona, dins de la zona de màxima concentració de VMP.

Inspecció

- Dificultats en el control per part de la Guàrdia Urbana d'aquests vehicles.
- Dificultats per disposar d'un cens real dels ginys que actualment estan funcionant i per on circulen.

c) NECESSITAT I OPORTUNITAT DE LA SEVA APROVACIÓ

Cal incloure dins l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles una regulació de la circulació per les vies urbanes de Barcelona dels Vehicles de Mobilitat Personal, adaptada i segura amb l'ús compatible de la via pública.

Aquesta necessitat de regulació es fonamenta en la voluntat de prevenir o corregir els conflictes que es puguin originar per la convivència entre aquests nous modes de transport i els vianants i els altres usuaris de la via pública. D'altra banda, l'administració té el deure de vetllar pel bon ús i funcionament de l'espai públic, però el buit legal respecte aquest tipus de ginys en dificulta un bon control.

Barcelona és una ciutat amb una activitat turística molt intensa. Si ens fixem en dades oficials, s'observa que la ciutat acull més de 29 milions de visitants l'any, dels quals aproximadament la meitat (més de 14,6 milions) són turistes que pernocten a la ciutat i el 50% restant són excursionistes que no hi pernocten (turistes provinents d'altres destinacions, creueristes en trànsit i residents de fora de la RMB).

La magnitud del volum de l'activitat turística té uns efectes que no es limiten estrictament als sectors econòmics directament relacionats amb el turisme (establiments d'allotjaments i restauració, venda de souvenirs, etc.), sinó que també té altres efectes sobre els residents de la ciutat, especialment en els barris i els entorns de les zones més turístiques, generant una competència per l'ús de l'espai públic entre residents i turistes.

Un d'aquests efectes adversos sobre els residents es concreta en l'ús de l'espai públic per grups de turistes que realitzen itineraris amb VMP. Si bé és cert que cal respectar la llibertat d'emprenedoria per engegar activitats orientades a donar servei als turistes,

també és cert que cal posar els límits necessaris a aquestes activitats per tal de garantir el gaudi i els drets dels ciutadans a un ús de l'espai públic en condicions de seguretat. En l'actualitat, la manca de regulació dels VMP en general i dels itineraris en VMP per a grups turístics en particular està ocasionant una problemàtica d'intensitat indiscriminada d'ús de l'espai públic en els indrets més turístics de la ciutat (Ciutat Vella, Passeig Marítim, etc.) que perjudica el dia a dia dels residents i que, per tant, cal revertir.

La proposta parteix de la idea que en la ciutat existeixen dos espais molt diferenciats, el del vianant a les voreres i el dels vehicles a la calçada. La ciutat del futur és aquella que cada vegada l'espai públic és per el gaudi, la convivència i l'ús dels ciutadans d'una manera més amable i de major qualitat.

La ciutat d'avui en dia es mou a diferents velocitats que han de tenir el seu espai, els vianants en les voreres, passeigs, zones de vianants, etc, les bicicletes i els VMP a motor i cicles de més de dues rodes que han de tendir als espais més pacificats com els carrils bici, plataformes úniques, zones 30, etc i els vehicles a motor en les calçades.

Per aquests motius la proposta preserva l'espai del vianant, prohibint la circulació del VMP i cicles de més de dues rodes per les voreres, a excepció dels destinats a la mobilitat de persones amb diversitat funcional.

A més establir un marc legal estable permetrà l'emprenedoria de les empreses destinades a la mobilitat sostenible. La situació actual està generant situacions crítiques pel funcionament divergent que genera entre empreses amb autoritzacions i aquelles que ho estan fent de manera alegal, els censos realitzats han posat de manifest la gran quantitat d'empreses que treballen sense permís. El control d'aquesta situació sense un marc normatiu clar dificulta molt el control de les situacions que se'n deriven.

En quan a la regulació del transport de mercaderies, mercaderies perilloses i escolar, sorgeix l'oportunitat d'adequar els articles actuals de l'ordenança a la normativa de major rang com són l'Acord Europeu sobre transports internacionals de mercaderies perilloses per carretera (ADR), el Real Decreto 97/2014 de 14 de febrer, pel qual es regulen les operacions de transport de mercaderies perilloses per carretera en territori espanyol, el Real Decreto 2822/1998 de 23 de desembre pel que s'aprova el Reglament General de Vehicles i el Decret 161/1996, de 14 de maig, pel qual es regula el servei escolar de transport per tal de facilitar el desplaçament de l'alumnat en l'educació obligatòria.

La no aprovació d'aquesta modificació genera disfuncions sobre les competències per autoritzar o no la circulació d'aquests transports per la ciutat, quan la llei actual defineix clarament les competències i les condicions a cal complir per a produir-se aquest transports.

En quan al transport de mercaderies en general, a part d'adequar la longitud i la massa màxima autoritzada a la normativa referent, els nombrosos decrets que el regulen

actualment genera confusions de quines zones està restringida la circulació i complica la gestió interna de les autoritzacions, el control i la regulació. Amb la definició de les zones amb nivell de restricció especial per districte en un únic document permetrà la homogeneïtzació i la major comprensió de la regulació.

A més s'incorporen modificacions respecte les actuacions en cas d'emergència per adequar-los al Pla bàsic d'emergència municipal i millorar així les actuacions en situacions d'emergència

d) OBJECTIUS DE LA NORMA

Els objectius generals del **procés dels VMP a motor i cicles de més de dues rodes** han estat:

- Analitzar la situació actual: normativa, permisos i problemàtica
- Identificar els diferents elements a tenir en compte per establir el posicionament municipal vers els VMP
- Elaborar una proposta d'ordenament de VMP
- Preveure els mecanismes per portar a la pràctica la proposta d'ordenament

Els objectius generals del **procés dels transport de mercaderies, mercaderies perilloses i escolar** han estat:

- Establir una redacció més clara i entenedora en quan a les mercaderies perilloses i adequar-la a la normativa actual.
- Establir un marc normatiu uniforme respecte a la circulació dels vehicles de transport de mercaderies per la ciutat de Barcelona, establint les àrees de circulació i condicions d'aquest vehicles.
- Modificar l'article sobre el transport escolar, per adequar-lo a la normativa actual

e) POSSIBLES ACTUACIONS ALTERNATIVES REGULATÒRIES O NO REGULATÒRIES

És de responsabilitat municipal dotar d'un marc normatiu estable a tots els modes de mobilitat que utilitzen els diferents espai de la ciutat i garantir que aquesta mobilitat es realitzi d'una manera sostenible, segura, equitativa i eficient.

Aquesta necessitat de regulació es fonamenta en la voluntat de prevenir o corregir els conflictes que es puguin originar per la convivència entre aquests nous modes de transport i els vianants i els altres usuaris de la via pública. D'altra banda, l'administració té el deure de vetllar pel bon ús i funcionament de l'espai públic, però el buit legal respecte aquest tipus de Vehicles de Mobilitat Personal a motor i cicles de més de dues rodes en dificulta un bon control.

A més s'ha de partir de la premissa que la modificació de l'Ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles de Barcelona és indefugible i absolutament imprescindible, a la

llum de la manca d'adequació de bona part del seu contingut a la normativa europea, estatal i autonòmica vigent en les matèries de transport de mercaderies, mercaderies perilloses i escolar, que únicament pot esmenar-se a través de la corresponent modificació normativa.

La ciutadania i les organitzacions que ho considerin adient, poden remetre les seves opinions sobre els aspectes plantejats en aquest qüestionari, fins al dia 16 de desembre de 2016, a través del formulari indicat.