

RESOLUCIÓ núm. 1904

DATA 04/03/2019

Dependència: Servei de Mobilitat

RESOLUCIÓ

CONSULTA PÚBLICA PRÈVIA A L'ELABORACIÓ DE L'ORDENANÇA DE MOBILITAT SOSTENIBLE DE L'AJUNTAMENT DE TERRASSA

Antecedents

Les ordenances municipals (OO.MM.) que regulen aspectes de mobilitat de Terrassa són una compilació de normes que, en l'actualitat, generalment són recordatoris de la normativa de rang superior i que, que alhora es veuen ampliades per a cobrir supòsits concrets detectats als municipis. A continuació s'indica les ordenances actuals que es pretén fusionar i actualitzar:

- Ordenança municipal reguladora de la circulació de persones i vehicles en les vies urbanes – aprovada al Ple de 28-11-1991.
- Ordenança municipal reguladora de la parada, estacionament i retirada de vehicles i bens mobles – aprovada al Ple de 31-10-1996 i actualitzada al Ple de 25-7-2007

Atenent el seu caràcter normatiu, en l'elaboració d'aquesta norma és plenament d'aplicació l'article 133 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, de procediment administratiu comú de les administracions públiques, on es preveu que *"amb caràcter previ a l'elaboració del projecte o avantprojecte de llei o de reglament, s'ha de substanciar una consulta pública, a través del portal web de l'Administració competent en la qual s'ha de demanar l'opinió dels subjectes i de les organitzacions més representatives potencialment afectats per la futura norma sobre:*

- a) Els problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa.*
- b) La necessitat i oportunitat de la seva aprovació.*
- c) Els objectius de la norma.*
- d) Les possibles solucions alternatives reguladores i no reguladores."*

És per tot això que el Tinent d'Alcalde de l'àrea de Territori i Sostenibilitat, en ús de les atribucions atorgades per Decret de l'Alcaldia- Presidència número 10222 de 1 de desembre de 2017,

RESOL :

PRIMER.- OBRIR CONSULTA PÚBLICA amb caràcter previ a l'elaboració de l'Ordenança de Mobilitat Sostenible de l'Ajuntament de Terrassa, amb l'objectiu de recollir les opinions i aportacions de la ciutadania i dels subjectes i les organitzacions més representatives potencialment afectades per la futura norma, sobre els aspectes següents:

A. Problemes que es pretenen solucionar amb la iniciativa

Les dues ordenances actuals presenten disfuncions (continguts ja derogats, contradiccions amb normativa de rang superior o contradiccions amb normativa de municipis veïns) que cal actualitzar i homogeneitzar amb els municipis del nostre entorn, especialment en el que fa referència a la regulació de bicicletes i vehicles de mobilitat personal. La manca de regulació pot suposar barreres per a la seva utilització o comportar riscos importants a la seguretat viària.

RESOLUCIÓ núm.	1904
DATA	04/03/2019
Dependència:	Servei de Mobilitat

Aquesta reforma pretén fusionar continguts de dues ordenances vigents actualitzant diferents aspectes relatius a la circulació, parada i estacionament, retirada, abandonament de vehicles i alhora regular de forma coordinada amb altres municipis la circulació de bicicletes, patinets i altres cicles.

S'inclouen també en aquesta ordenança regulacions temporals o permanents per motius ambientals o de seguretat, ocupacions d'espai públic per flotes multiusuari o regulacions de zones d'estacionament regulades com a zones mixtes que podran utilitzar residents i foranis.

B. Necessitat i oportunitat de la seva aprovació

El 25 de maig del 2017 l'ajuntament va aprovar definitivament el Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa 2016-2021, instrument que defineix les actuacions per garantir l'accessibilitat i la mobilitat de les persones de la ciutat amb un horitzó de com a mínim 6 anys, establint 96 accions orientades a incrementar la salut i la qualitat de vida, la integració social, la seguretat en els desplaçaments i la competitivitat del sistema productiu, establint unes pautes de mobilitat més sostenibles.

El pla proposa la identificació d'una Zona de Baixes Emissions (ZBE) al centre de la ciutat, on es concentren les emissions de contaminants derivats del trànsit, i es proposa implementar-hi mesures graduals per reduir l'ús del vehicle privat en aquest àmbit alhora que s'implementen millores en altres mitjans de transport. En aquest sentit la nova ordenança ha de regular quines condicions de circulació i estacionament es podran implementar en aquesta zona de baixes emissions, així com en d'altres espais de la ciutat que per motius ambientals o de seguretat requereixin d'una regulació especial puntual o temporal.

L'ordenança nova també ha de possibilitar establir les diferents tipologies d'estacionament que preveu el pla de mobilitat (àrees blaves i àrees mixtes) i preveure la regulació de carrils multiús per gestionar l'espai viari d'una forma flexible i adaptada a les necessitats de cada moment. Un carril pot ser molt necessari pel transport públic en hora punta, però que en altres horaris pot ser de més interès habilitar-lo per les operacions de càrrega i descàrrega o per l'estacionament nocturn, per exemple.

En relació a flotes compartides com el bicisharing, el carshraring o d'altres flotes multiusuari, es proposa impulsar l'ús entenent que la seva existència a les ciutats contribueix a l'objectiu global de reduir l'ús i la compra de vehicles privats. A més, la seva implantació a la ciutat contribueix a crear un ecosistema de serveis de mobilitat multiusuari, al que a futur se li sumarà el vehicle autònom, facilitant a la ciutadania una àmplia oferta de serveis de mobilitat que podrà adquirir d'una forma combinada a través de paquets de mobilitat, que inclouran també el transport públic. Amb aquests objectius, l'ordenança ha de permetre la regulació de l'espai públic per aparcament de flotes públiques o privades de bicis, patinets, vehicles, motos o altres vehicles de mobilitat personal que a futur es puguin desenvolupar

També els vehicles de mobilitat personal poden contribuir a ampliar l'oferta de mobilitat al ciutadà. Els darrers anys han anat guanyant presència als carrers de les ciutats, difuminant l'espai entre el vianant i el vehicle a motor. Tradicionalment l'ordenament jurídic del trànsit distingia entre aquests dos col·lectius, assignant les voreres als vianants i les calçades als vehicles a motor i establint normes de trànsit a partir d'aquesta separació. L'aparició d'aquests solucions de mobilitat urbana, de massa i velocitat superior als vianants, suposen un risc al compartir espai amb la resta d'usuaris. Per aquest motiu, la DGT davant la impossibilitat d'assimilar aquests vehicles a vianants o a vehicles a motor, proposa als municipis que regulin les condicions de circulació d'aquests vehicles a través de les ordenances, fins que s'elabori una normativa específica sobre aquests vehicles, permetent actualment

RESOLUCIÓ núm.	1904
DATA	04/03/2019
Dependència:	Servei de Mobilitat

que aquests puguin ubicar-se a les calçades o a les voreres, amb les condicions o limitacions que l'administració municipal consideri oportunes per garantir la seguretat dels usuaris de la via.

Entenent els riscos que la circulació d'aquest vehicles suposen, però sabent també que aquests VMP la ciutadania els veu com una bona alternativa per substituir turismes i motocicletes per modes de mobilitat més econòmics i sostenibles, i alhora de fàcil transport per combinar-los amb el tren, el metro o l'autobús, en aquesta ordenança ha de possibilitar el seu ús en gran nombre de carrers de la ciutat però limitant l'ús a partir de 16 anys, obligant al l'ús del casc en els patinets elèctrics més grans, i sense permetre la circulació per calçades de més de 30km/h per evitar riscos d'atropellament que podrien comportar conseqüències molt greus.

Tot i ser competència municipal, els ajuntaments han de respectar el marc regulador estatal que, pel que fa a la mobilitat en bicicleta, es troba cada vegada més obsolet i allunyat de la realitat urbana actual. Algunes modificacions de la normativa estatal en relació a la bicicleta s'han concretat amb la publicació del Real Decreto Legislativo 6/2015, pel qual s'aprova el text refós de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos amb motor y Seguridad Vial. En relació al Reglamento General de Circulación es continua a l'espera que es publiquin les modificacions, de les que ja existeixen diversos esborranys que s'han tingut en compte per a la redacció d'aquest document.

Pel que fa als VMP, a dia d'avui l'única normativa estatal de referència és la Instrucció 16/V-124, emesa per la Direcció General de Tráfico el 3 de novembre de 2016, i que fa una aproximació a la catalogació tècnica i jurídica d'aquests 'vehicles', a la normativa aplicable així com a la necessitat de disposar d'una autorització municipal en cas d'activitats econòmiques de tipus turístic o de lleure. En tot cas, es tracta d'uns criteris generals aplicables mentre no s'elabora una normativa específica per als VMP.

C. Objectius de la norma

Actualitzar i homogeneïtzar les ordenances sobre la bicicleta dels municipis metropolitans, introduint la nova situació dels VMP i els cicles de més de dues rodes, fent més segura la seva circulació i facilitant la convivència entre els diferents modes de transport a l'àrea metropolitana de Barcelona. La finalitat és promoure la mobilitat no motoritzada per disminuir els efectes generats per l'ús del vehicle privat motoritzat.

La finalitat és promoure la mobilitat no motoritzada per disminuir els efectes generats per l'ús del vehicle privat motoritzat.

D. Possibles solucions reguladores i no reguladores

L'opció de no regular aquesta qüestió ha estat descartada atès que, d'acord amb l'article 25.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, el municipi és competent en matèria de mobilitat sostenible, i l'article 26.1 de la referida llei estableix l'obligatorietat de que tots els municipis, per sí o associats, prestin els serveis relatius al medi ambient urbà.

SEGON.- Establir les condicions de realització d'aquesta consulta que seran les següents:

SERVEI RESPONSABLE: Servei de Mobilitat

RESOLUCIÓ núm. 1904

DATA 04/03/2019

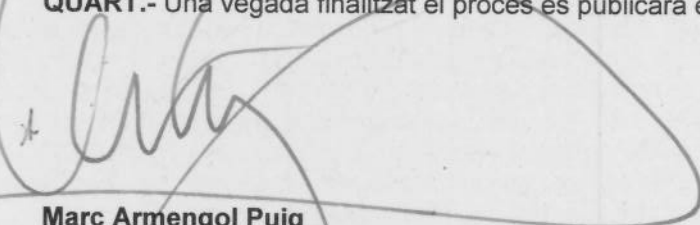
Dependència: Servei de Mobilitat

TERMINI DE PARTICIPACIÓ: S'estableix un termini de consulta pública prèvia de 20 dies, a comptar des de l'endemà de la data de la present resolució.

APORTACIONS: La recollida d'opinions en relació amb aquesta consulta es farà enviant un correu electrònic a l'adreça següent: mobilitat@terrassa.cat

TERCER.- Donar la màxima difusió a aquesta consulta a través dels diferents mecanismes de comunicació amb que compta l'Ajuntament i publicar al Portal de Govern Obert aquesta Resolució així com tota la informació complementària que sigui necessària per tal que la ciutadania disposi d'informació suficient per poder emetre la seva opinió.

QUART.- Una vegada finalitzat el procés es publicarà el resultat del procés.



Marc Armengol Puig
Tinent d'Alcalde de l'Àrea de
Territori i Sostenibilitat