

AJUNTAMENT de FIGUERES

Plaça de l'Ajuntament 12

17600-Figueres.

Assumpte: AL·LEGACIONS A L'ORDENANÇA DE CIRCULACIÓ SOTMESA A INFORMACIÓ PÚBLICA.

En Llorenç Pascua Subiranas amb DNI 40.424.899-F actuant en nom i representació de la IAEDEN-Salvem l'Empordà; associació amb NIF G-17098534 i domicili social al C/ Sant Vicenç, 30 1er 17600 Figueres i en representació de la plataforma cívica Salvem l'Empordà, compareix i com millor procedeixi en dret,

EXPOSA

Que l'entitat i la plataforma que representa té com a objectius l'estudi, la defensa i la conservació del medi ambient i del territori.

Que el Butlletí Oficial de la província, en el seu número 80 del 2021 BOP, de data 28/04/2021, publicava l'edicte número 3244 que posava a exposició pública una modificació de l'Ordenança Municipal de Circulació de la ciutat de Figueres, que recollia tot un seguit de canvis en l'ordenança de circulació vigent des del 2012.

Que l'entitat que represento, considera que les modificacions proposades no garanteixen tant com caldria ni la seguretat ni la salut de les persones que circulen pel terme municipal ni tampoc són prou útils per fer front a l'emergència climàtica i a la crisi energètica que tan seriosament ens amenacen.

Que l'entitat que represento, està convençuda que, en una ciutat de les dimensions de Figueres, és perfectament possible fer la major part dels desplaçaments a peu. Desplaçar-se caminant, ha de ser la primera opció. La Bicicleta, que és un vehicle saludable, que permet gaudir de l'entorn, que ocupa poc espai públic, que no contamina, que no fa fressa i que pot conviure amb els vianants, ha de ser la segona opció. El transport públic, per aquelles persones que no puguin ni caminar ni anar en bicicleta, la tercera i el vehicle privat amb motor de combustió, la darrera.

Que la prioritització de l'automòbil, ha fet que, a les ciutats actuals, els col·lectius més vulnerables (la mainada, les persones grans o discapacitades, etc.) vegin molt limitat el seu accés a l'espai públic pel perill que comporta. Els nens, per exemple, passen molt poc temps al carrer i caminen molt menys del que caldria per preservar la seva salut.

Que ara del que es tracta és de recuperar l'espai públic urbà que, molt majoritàriament, està reservat o directament ocupat pels cotxes i de retornar-lo a la ciutadania.

Que, per altra banda, com evidencien diversos estudis, aquesta recuperació de l'espai públic pels vianants, té un clar retorn en l'economia local i en el teixit comercial. En un municipi com Figueres, aquest fet és especialment important.

Que, per potenciar la caminada, cal fer-la agradable i segura. Els cotxes comporten perill, fresses i fums. Caldria senyalitzar itineraris ràpids, segurs i agradables pels desplaçaments més habituals. És molt important que la gent es faci una idea clara de les distàncies i de la durada de la caminada.

Que, les dimensions de Figueres fan que les distàncies a recórrer siguin precisament aquelles on la bicicleta és més competitiva, pel que fa al temps, respecte de la resta de mitjans i del vehicle privat. Aquest fet fa que la bicicleta sigui un vehicle urbà especialment interessant per contribuir a treure cotxes de la nostra ciutat on la congestió del trànsit és un problema greu. El col·lapse circulatori de Figueres, provoca la pèrdua de milers d'hores de treball als professionals, dificulta el repartiment de mercaderies i complica molt l'accés dels forasters als comerços i als serveis.

Volem recordar que, l'any 2006, l'empresa de serveis ambientals La Rufa va elaborar, per encàrrec de l'Ajuntament, una doble proposta encaminada a normalitzar l'ús de la bicicleta a Figueres. Incorporava el disseny d'una xarxa de carrils i d'aparcaments de bicicletes, així com un Pla de Foment de l'Ús de la Bicicleta a Figueres. Malgrat que aquestes propostes van ser aprovades pel ple del consistori, ben poca cosa s'ha avançat en aquest sentit.

La nostra entitat té la intenció de demanar una trobada amb el govern municipal per fer-li arribar propostes concretes dirigides a canviar de dalt a baix la mobilitat i a potenciar tant la caminada com l'ús de la bicicleta.

Que del que es tracta fonamentalment és que els ciclistes comparteixin amb els vianants, els espais alliberats de cotxes; però, deixant clar sempre, que la màxima prioritat municipal són els vianants, tant pel que fa als desplaçaments a peu com pel que fa a gaudir de la ciutat. El que volem és aconseguir que l'Ordenança de Circulació sigui una eina i no un obstacle per avançar en aquesta direcció.

Que, per fer-ho possible, proposem incorporar a l'ordenança municipal tot una sèrie de canvis. Els detallem a continuació, però aquests canvis i els que ja s'han anat introduint (carrers 20 i 30, etc.) requereixen un esforç informatiu per part de l'ajuntament. Cal explicar clarament que comporten tant als vianants com als ciclistes i als conductors. Pacificar la ciutat requereix d'un consens social que s'aconsegueix explicant i debatent els canvis i no a cop de sancions.

Que, per tot el que acabem de dir i després de tenir accés a l'esmentat projecte de modificació de l'Ordenança Municipal de Circulació, formulem les següents:

AL.LEGACIONS

PRIMERA: MODIFICAR DIVERSOS PUNTS DE L'ARTICLE 9 I AFEGIR-NE DE NOUS.

Aquest article, en general, és molt restrictiu pel que fa a la circulació de vehicles que no estiguin impulsats per motors de combustió. Això no només dificulta aconseguir els objectius de potenciar la mobilitat col·lectiva i de baixes emissions fixats per la Llei catalana del canvi climàtic (Llei 16/2017), sinó que, a més, és contradictori amb les polítiques de foment de la bicicleta, aprovades per aquest ajuntament. El fet que no hi hagi un capítol especialment dedicat a la circulació de bicicletes, és molt significatiu.

A més, no es contemplen les especificitats d'alguns d'aquests Vehicles de Mobilitat Personal, com pot ser, per exemple, que hi ha cicles que transporten mercaderies pels carrers de la nostra ciutat.

Per totes aquestes raons,

Proposem

Primer. Modificar el títol del Capítol III.

Passaria a dir-se "Circulació de Vianants i de bicicletes".

Segon. Un nou redactat del punt 7 de l'article 9 que digui:

7. Els Vehicles de Mobilitat Personal, cicles, bicicletes de pedals amb pedaleig assistit patins, patinets, monopatins, no podran circular per les voreres i, en general, pels llocs reservats als vianants. Quan el carril bici estigui traçat sobre una vorera, la velocitat màxima de tota mena de vehicles que hi circulin, serà de 10Km/h i tindran la obligació de cedir el pas als vianants quan hi estigui indicat.

Els Vehicles de Mobilitat Personal, cicles, bicicletes de pedals amb pedaleig assistit, patins, patinets, monopatins, no podran circular per les andanes, les places i els passejos, excepte quan una senyalització específica indiqui que es tracta d'un espai que comparteixen amb els vianants. **(Adjuntem imatge del tipus de senyalització utilitzada a Girona en un Annex)**. En aquest cas, la seva velocitat màxima de circulació serà de 10 Km/h i els vianants sempre tindran prioritat. Quan, en aquests espais, s'hi faci alguna activitat o quan, per la raó que sigui, hi hagi una aflluència important d'aquests, els conductors d'aquests vehicles hauran de continuar a peu o sortir-ne.

Els Vehicles de Mobilitat Personal, cicles, bicicletes de pedals amb pedaleig assistit, patins, patinets, monopatins, podran circular per les zones dels parcs que no estiguin reservades en exclusiva als vianants, sempre que la seva velocitat màxima no depassi els 10Km/h i sempre que respectin la prioritat absoluta dels vianants i la vegetació existent. En els cas que, per la raó que sigui, hi hagi una aglomeració de persones en aquests espais, els conductors d'aquest vehicles hauran d'abandonar-los o continuar a peu.

Tercer. Modificar el punt 8 de l'Article 9 de manera que digui:

Malgrat el punt anterior, els usuaris de cicles, patins, patinets i monopatins, que siguin menors de 12 anys, podran circular per les voreres de més de 1,80 metres d'ample, respectant l'ús que en facin els altres usuaris i mantenint en tot moment la velocitat del pas d'una persona. Pel que fa a la resta d'espais públics, les limitacions d'accés tampoc seran d'aplicació als menors de 12 anys, sempre que respectin els vianants i l'entorn.

Quart. Afegir, a l'Article 9, un punt de nova redacció que digui:

Els Vehicles de Mobilitat Personal, cicles, bicicletes de pedals amb pedaleig assistit, patins, patinets, monopatins, podran circular per les vies de les zones de vianants que no estiguin reservades exclusivament a aquests. Si hi ha voreres, hauran de fer-ho per la calçada. En qualsevol cas, la prioritat absoluta correspondrà als vianants; per la qual cosa la velocitat dels vehicles s'adaptarà a la d'aquests i no serà mai superior als 10km/h.

En les zones de vianants, els usuaris dels vehicles que acabem d'esmentar, podran circular en tots els sentits, digui el que digui la senyalització viària; sempre que respectin l'establert en el punt anterior, sempre que la seva velocitat no depassi els 10 km/h, sempre que ho facin a, com a mínim, un metre i mig de les

façanes i estiguin atents a les persones que pugin sortir dels edificis. En aquest cas, però, la prioritat de pas la tindrà el vehicle que circuli en el sentit de la via.

Els usuaris dels cicles, patins, patinets sense motor o monopatins, que siguin menors de 12 anys, podran circular-hi amb l'única limitació del respecte pels vianants.

Cinquè. Afegir, a l'Article 9, un punt de nova redacció que digui:

En els carrers de plataforma única, sense voreres, oberts al trànsit, els Vehicles de Mobilitat Personal, cicles, bicicletes de pedals amb pedaleig assistit i els patinets, elèctrics, circularan, preferentment pel centre de la calçada i mai a menys d'un metre i mig de les façanes. No podran superar mai els 20 km/h o la velocitat establerta per la senyalització, si aquesta és inferior. Els vianants tindran sempre prioritat de pas i, quan la seva afluència sigui important, hauran de baixar del seu vehicle i continuar a peu.

Els usuaris dels cicles, patins, patinets sense motor o monopatins, que siguin menors de 12 anys, podran circular-hi, sempre que vagin acompanyats d'un adult i amb l'única limitació del respecte pels vianants.

Sisè. Afegir, a l'Article 9, un punt de nova redacció que digui:

Els patinets elèctrics poden circular pel carril bici. Si és en calçada, la velocitat màxima serà de 25 km/h i si és en vorera, serà de 10 Km/h. Tindran l'obligació de cedir el pas als vianants quan així estigui indicat. També podran circular per la calçada dels carrers 30.

Setè. Afegir, a l'Article 9, un punt de nova redacció que digui:

Els cicles de més de dues rodes podran circular pel carril bici; sempre que l'amplada de la infraestructura ciclista ho permeti i a la velocitat corresponent; és a dir, a un màxim de 25 km/h si el carril és a la calçada i a un màxim de 10 km/h si el carril és a la vorera. També podran circular, pels carrers de plataforma única, sempre que s'hi permeti la circulació de vehicles, per la calçada de carrers 30 i en les calçades que no corresponguin a la xarxa bàsica de la ciutat.

Els cicles de més de dues rodes destinats al transport de mercaderies, a més, podran circular pels parcs públics, amb les mateixes limitacions que les bicicletes. Sempre que no obstaculitzin el pas de les persones, podran utilitzar

les voreres de més de 3 metres, les andanes, passejos i places per efectuar maniobres de càrrega o descàrrega.

Vuitè. Afegir, a l'Article 9, un punt de nova redacció que digui:

Per raons de seguretat, els vianants no podran ni caminar ni córrer pels carrils bici ni tampoc aturar-s'hi.. Només podran travessar-los pel camí més curt i cedint la prioritat als enginyers que hi circulin; excepte en els punts on hi hagi una senyalització específica que obligui els que circulen pel carril bici a cedir el pas als vianants.

Novè. Afegir, a l'Article 9, un punt de nova redacció que digui:

Els ciclistes tindran preferència absoluta per circular pels carrils-bici, allà on existeixin. Els vehicles a motor no podran, en cap cas, envair els carrils-bici ni aturar-s'hi ni aparcar-hi. Només podran travessar-los en els llocs degudament senyalitzats, com ara encreuaments o entrades de pàrquings o guals, però sempre cedint la prioritat de pas als ciclistes.

La velocitat màxima de circulació pels carril bicis serà de 25 Km/h, si és en calçada i de 10Km/h, si està traçat en un altre espai. En trams degudament senyalitzats, podrà ser inferior.

Desè. Afegir, a l'Article 9, un punt de nova redacció que digui:

Per no haver de romandre en mig dels fums, els ciclistes podran avançar als vehicles a motor quan aquests estiguin aturats per la raó que sigui, fins a situar-se al capdavant de la caravana de vehicles. Tal com s'estableix en la normativa de circulació, els vehicles a motor hauran de deixar el màxim d'espai lliure a la seva esquerra per facilitar aquesta maniobra. Els ciclistes avançaran, preferentment, per l'esquerra, però també podran fer-ho per la dreta quan no hi hagi espai suficient a l'esquerra dels vehicles o quan ho considerin millor per la seva seguretat.

Onzè. Afegir, a l'Article 9, un punt de nova redacció que digui:

Les zones de refugi per a cicles, delimitades a tocar d'alguns semàfors, permeten als ciclistes de situar-se per davant dels vehicles a motor, però no són d'ús obligatori per aquests. En qualsevol cas, els vehicles a motor només poden travessar-les quan el semàfor estigui en verd i quedin lliures de ciclistes i no podran envair-les en cap altra circumstància.

Dotzè. Supressió del redactat del punt 10 de l'Article 9 per innecessari.

SEGONA. MODIFICAR DIVERSOS PUNTS DE L'ARTICLE 19.

En una ciutat com Figueres que té instal·lats molt pocs punts per estacionar bicicletes i altres vehicles de mobilitat personal, proposem modificar aquest article en el mateix sentit que han fet altres ciutats, com ara Girona. És ben conegut que una de les raons per les que molta gent no utilitza habitualment la seva bicicleta per desplaçar-se per la ciutat, és la por de que li robin.

També pensem que cal afavorir l'estacionament dels cicles de més de dues rodes destinats al repartiment de mercaderies, per entendre que l'Ajuntament ha de potenciar l'ús d'aquests en tot el cas urbà. Per tot això,

Proposem:

Primer. Modificar el punt 2 de l'Article 19 de manera que digui:

Els cicles de més de dues rodes, amb o sense pedalada assistida, destinats al repartiment de mercaderies, podran estacionar-se als llocs habilitats per a ciclomotors i motocicletes; sempre que no disposin d'una zona habilitada pel seu estacionament. També podran estacionar-se a les zones delimitades per a aparcament de turismes, sense impedir l'accés als vehicles immediats i degudament estacionats.

Segon. Modificar el punt 3 de l'Article 19 de manera que digui:

3. Es prohibeix l'estacionament i la parada de motocicletes i ciclomotors en les voreres, passeigs, places, rambles, vorals, refugis centrals i altres espais destinats als vianants.

Tercer. Modificar el punt 4 de l'Article 19 de manera que digui:

4. Es prohibeix lligar o encadenar les motocicletes i els ciclomotors a qualsevol element d'una façana o estructural de la via pública, arbrat, senyalització, enllumenat i de mobiliari urbà.

Quart. Afegir al final del punt 5 de l'Article 19 el que segueix:

Els ciclistes hauran d'aparcar en els llocs reservats per això. Si no hi ha cap pàrquing de bicicletes a menys de 75 metres, podran utilitzar el mobiliari urbà per encadenar-les, sempre que, en fer-ho, ni el danyin ni afectin la funcionalitat o la destinació d'aquest. No es podran encadenar bicicletes ni als elements de les façanes ni als semàfors ni als arbres. No es podran aparcar bicicletes de manera que obstaculitzin el pas dels vianants, de les cadires de rodes de les persones discapacitades, dels cotxets de la mainada o la circulació dels vehicles. Com a norma general, no es podran aparcar bicicletes en voreres amb una amplada lliure inferior al metre i mig. Tampoc es podran aparcar bicicletes en els aparcaments reservats per a persones amb mobilitat reduïda, en les zones de càrrega i descàrrega, en els passos de vianants, en les sortides d'emergència dels locals, en els aparcaments reservats a vehicles del serveis públics, en els aparcaments reservats al servei de bicing i, en general, en les zones o està prohibit estacionar vehicles.

TERCERA. MODIFICAR LA REDACCIÓ D'UN PUNT DE L'ARTICLE 29.

Entre els anys 2010 i 2013, 1013 persones van morir atropellades per vehicles a motor i només 7 foren víctimes de les bicicletes. A més, els estudis publicats coincideixen en el fet que el risc de morir com a conseqüència d'un atropellament es redueix com a mínim cinc vegades, si la velocitat del vehicle implicat és de 30 km/h, respecte d'un que circuli a 50 km/h. Aquestes dades han portat a modificar el Reglament General de Circulació per reduir la velocitat en ciutat. En coherència amb aquest plantejament, en coherència amb la nostra proposta de que les persones recuperin l'espai públic i en coherència amb el que hem proposat en altres articles per a les bicicletes i els Vehicles de Mobilitat Personal,

Proposem

Primer. Modificar la redacció del punt 4 de l'Article 29 de manera que digui:

4. Els vehicles autoritzats a les zones de vianants i de pacificació del trànsit, hauran d'adaptar la seva velocitat a la dels vianants i, en qualsevol cas, no podran ultrapassar la velocitat màxima de 10 km/h.

Queden exclosos d'aquesta limitació de velocitat, els vehicles dels serveis d'extinció d'incendis i de salvaments, els de la policia, les ambulàncies i tots aquells que siguin inherents a la prestació de serveis públics.

QUARTA. AFEGIR UNA FRASE A L'ARTICLE 33.

En la nostra opinió, la manca de regulació de la càrrega i descàrrega, és una de les raons del caos circulatori a la nostra ciutat. Creiem que l'Ajuntament de Figueres, en la línia del que estan fent, molts altres municipis, ha de regular el repartiment amb l'objectiu de reduir al màxim el moviment de vehicles a motor pel cas urbà. La nostra entitat, té la intenció de presentar al consistori una proposta en aquest sentit. De moment,

Proposem

Afegir a l'Article 33 un punt 6 que digui:

6. Aquest ajuntament es reserva el dret d'establir, mitjançant una normativa municipal, zones on la càrrega i la descàrrega estigui restringida o sigui objecte d'una concessió.

CINQUENA. MODIFICAR DIVERSOS PUNTS DE L'ARTICLE 43 i AFEGIR ARTICLES NOUS AL CAPÍTOL IX DEL QUE FORMA PART.

En coherència amb el que hem anat proposant en les al·legacions anteriors, proposem alguns canvis en aquest article.

També voldríem introduir alguns articles nous per regular la circulació de les bicicletes, tal com han fet molts altres municipis. Per tant,

Proposem

Primer. Modificar el punt 1 de l'Article 43 de manera que digui:

1. Els Vehicles de Mobilitat Personal, els cicles, els patins, els patinets i els monopatinets, no podran circular per les voreres, amb les excepcions que preveu l'Article 9 d'aquesta ordenança.

Segon. Modificar el punt 3 de l'Article 43 de manera que digui:

Els Vehicles de Mobilitat Personal i les bicicletes han de circular pels carrils bici; si no n'hi ha, per aquells vials que el Reglament General de Circulació els habiliti a fer-ho.

Quan circulin per la calçada, ho faran preferentment pel carril de la dreta i pel centre d'aquest per evitar avançaments perillosos.

Els cicles de més de dues rodes i els Vehicles de Mobilitat Personal de mides grans, como ara les plataformes, només hauran de circular pel carril bici quan les dimensions d'aquest permetin de fer-ho sense obstaculitzar la circulació dels altres usuaris de la infraestructura.

Tercer. Afegir al final del punt 4 de l'Article 43 un text que digui:

Tal com recull la legislació vigent, la circulació en paral·lel de dues bicicletes està permesa i és molt recomanable, en ciutat, per evitar avançaments imprudents, sobretot quan un adult acompanyi a un menor.

Quart. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

1. Les bicicletes podran arrossegar un remolc homologat per transportar persones, animals o mercaderies, sempre que el conductor sigui major d'edat i sota la seva responsabilitat.
2. Els ciclistes podran transportar un menor de fins a 7 anys en un seient addicional, en un remolc, en un semiremolc o en qualsevol altre element degudament homologat. És obligatori que els menors transportats portin posat un casc homologat.

Cinquè. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

Les bicicletes han de disposar d'un timbre i, per circular de nits o en condicions meteorològiques o ambientals de poca visibilitat, han de portar una llum de posició blanca, al davant i, al darrere, una de vermella i un catadiòptic no triangular.

Sisè. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

Per raons de seguretat, els usuaris de Vehicles de Mobilitat Personal, cicles, bicicletes de pedals amb pedaleig assistit, patins, patinets, monopatins, no podran utilitzar telèfons mòbils ni auriculars connectats a receptors o reproductors de so mentre circulin amb els seus vehicles.

Setè. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

Els ciclistes han de respectar les limitacions de velocitat establertes en cada cas.

Vuitè. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

Els ciclistes tenen prohibit circular només sobre una roda; agafar-se a altres vehicles en marxa; circular sense les mans al manillar; circular carregant objectes que dificultin les maniobres o redueixin la visió i circular fent ziga-zagues entre vehicles en marxa.

Novè. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

En les vies 30, la bicicleta té prioritat absoluta sobre els vehicles a motor que hi circulin però no sobre els vianants. En aquest tipus vies, els ciclistes només podran circular en el sentit establert per la senyalització, sempre que no hi hagi un carril bici segregat que permeti la circulació en sentit contrari.

Desè. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

En les vies 10 i 20, sovint però no sempre de plataforma única, les bicicletes tenen prioritat absoluta sobre la resta de vehicles però no sobre els vianants. Sempre que la senyalització no ho prohibeixi específicament, les bicicletes podran circular en qualsevol sentit d'aquests carrers; sempre que la seva velocitat no depassi els 10 km/h, sempre que ho facin a, com a mínim, un metre i mig de les façanes i estiguin atents a les persones que pugin sortir dels edificis. En aquest cas, però, la prioritat de pas la tindrà el vehicle que circuli en el sentit de la via.

Onzè. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

En les vies de velocitat màxima 30 o inferior i d'un sol carril, els cotxes i les motos no podran avançar els ciclistes. Només ho podran fer en carrers on, a l'hora d'avançar-los, puguin canviar de carril.

Dotzè. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

Tal com estableix el vigent Reglament General de Circulació, els conductors de bicicletes tindran prioritat de pas respecte els vehicles a motor quan per, entrar en una altra via el vehicle de motor hagi de girar a dreta o esquerra tallant la trajectòria del ciclista que s'apropa. En aquests casos els conductors de vehicles motoritzats l'han de deixar passar i han d'arribar a aturar-se si cal. Els conductors de bicicletes també tindran la prioritat de pas respecte als vehicles de motor quan, circulant en grup, el primer ja hagi iniciat l'encreuament o hagi entrat en una rotonda. En aquest cas, els conductors del vehicles a motor hauran de cedir el pas al grup sencer.

Tretzè. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

En les vies de velocitat superior a 30 Km/h, els vehicles motoritzats només podran avançar un ciclista si a la calçada hi ha un altre carril disponible i si poden deixar, com a mínim, un metre i mig d'espai lliure entre el seu vehicle i el que volen avançar.

En totes les vies, quan els vehicles a motor circulin darrera un ciclista, hauran de deixar sempre una distància de seguretat no inferior a 3 metres.

Els conductors dels vehicles amb motor de combustió, no podran fer maniobres que posin en risc la seguretat dels ciclistes ni assetjar-los amb crits, amb senyals lluminosos, amb l'ús dels frens, de l'accelerador o del clàxon ni amb cap altra actuació que pretengui modificar la seva trajectòria, aconseguir que augmentin la seva velocitat o obligar-los a cedir el pas.

Catorzè. Afegir en aquest Capítol un article nou que digui:

A efectes d'aquesta ordenança, les disposicions que, en aquest capítol, fan referència a les bicicletes s'aplicaran a tota mena de cicles, als Vehicles de Mobilitat Personal i també a les cadires de rodes i d'altres vehicles que utilitzin les persones discapacitades, amb les excepcions ja contemplades en l'articulat.

SISENA. MODIFICAR L'ANNEX PER INCORPORAR SANCIONS NO PREVISTES EN EL TEXT.

Es tracta de protegir els ciclistes. Per això,

Proposem sancionar

- Parar o estacionar un vehicle obstaculitzant o impedit l'ús normal d'un pàrquing de bicicletes. 98€
- Fer ziga-zagues amb el vehicle, tocar el clàxon, accelerar i frenar repetidament o qualsevol altre tipus d'actuació que tingui per objectiu intimidar els ciclistes per aconseguir que augmentin la seva velocitat, que s'apartin o que cedeixin el pas. 200 €
- Ocupar, amb un vehicle amb motor de combustió, les zones de refugi per a cycles establertes a tocar dels semàfors. 98 €
- Avançar un ciclista o un usuari d'un VMP sense respectar el que estableix el RGC. 200 €

SETENA. MODIFICAR L'ANNEX PER INTRODUIR CANVIS EN ALGUNES DE LES SANCIONS PREVISTES.

Es tracta d'emparar els més desprotegits i de preservar l'espai públic. Per aquesta raó,

Proposem

11.13 Modificar de manera que digui:

Aturar un vehicle impedit la circulació dels vianants o obligant-los a actuar de manera que es posi en perill la seva integritat física. 200€

19.3 Modificar de manera que digui:

Estacionar una motocicleta, un ciclomotor en un passeig, plaça, rambla, voral, refugi central i a d'altres espais destinats als vianants. 98 € L.

Estacionar un Vehicle de Mobilitat Personal o un cicle en un passeig, plaça, rambla, voral, refugi central i a d'altres espais destinats als vianants. Excepte quan es donen les circumstàncies previstes en el punt 5 de l'article 19. 98 € L.

19.4 Modificar.

Lligar o encadenar amb qualsevol mitjà, una motocicleta ,ciclomotor, un Vehicle de Mobilitat Personal o cicle a qualsevol element d'una façana o estructural de la via pública, arbrat, senyalització, enllumenat i de mobiliari; excepte quan es doni la circumstància prevista al punt 5 de l'article 19.

29. Modificar.

Incomplir les condicions de circulació d'una zona de vianants o de pacificació del trànsit fixada en la seva senyalització específica. Amb un cicle o VMP, 98 €; amb un vehicle a motor 200€.

43.1. Modificar.

Circular amb bicicleta per una vorera, andana o passeig, llevat que es faci per un carril reservat o que ho permeti una senyalització específica..50 €

43.2 Modificar.

Circular amb un vehicle no autoritzat per un carril bici. 200 € L. .

51.2.a Modificar.

Transitar amb patins, patinets o monopatins fora de les zones contemplades per aquesta ordenança o pel Reglament General de Circulació.98 € L

51.2.b Modificar.

Transitar un menor de 12 anys per zones reservades als vianants amb patins, patinets o monopatins, a una velocitat superior al pas d'una persona, quan això comporti un perill pels vianants presents.

19.2 Modificar.

Estacionar un quadricicle o vehicle de tres rodes, que no estigui destinat al transport de mercaderies, en llocs habilitats per a ciclomotors i motocicletes 98 € L.

Per tot l'anterior,

SOL·LICITEM

1. Que sigui admès, en temps i forma, el present escrit d'al·legacions.
2. Que s'acordi estimar les al·legacions presentades.
3. Que l'entitat que represento sigui considerada com a interessada d'acord amb la Llei 55/1999, de 29 de desembre, (d'incorporació de la Directiva 90/313/CEE a l'ordenament intern espanyol).

Figueres, 28 de maig de 2021

Signat,

Llorenç Pascua

President de la IAEDEN-Salvem l'Empordà

ANNEX A LES AL·LEGACIONS PRESENTADES.

Senyalització utilitzada a la ciutat de Girona.

