



RESPOSTA A LES APORTACIONS PRESENTADES EN EL MARC DE LA CONSULTA PÚBLICA PRÈVIA SOBRE EL PROJECTE D'ORDENANÇA DE MOBILITAT SOSTENIBLE

En relació a les aportacions realitzades sobre la creació de «superilles» i la proposta dels «estatuts de Girona»:

Respecte la creació de superilles. Repensar l'espai públic esdevé un dels eixos cabdals per assegurar una mobilitat més sostenible i segura, tal com preveu el Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030, aprovat pel Govern de la Generalitat de Catalunya. Tanmateix, l'ordenança de mobilitat s'encarregarà de regular les diferents formes de mobilitat i circulació de la ciutat. Els canvis urbanístics i les actuacions d'aquest tipus sobre el sòl urbà, convé que siguin tractades mitjançant les eines de planificació urbanística que regula la legislació aplicable en aquesta matèria. A més, l'anàlisi sobre una qüestió d'aquest tipus haurà de ser objecte del Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat (actualment, en revisió). Així mateix, ja s'han desenvolupat proves pilot per tal de restringir la mobilitat a través de vehicles a motor al nucli antic de la ciutat, amb l'objectiu de restringir el trànsit a la zona més cèntrica de Reus.

No obstant, el procés d'adaptació ha de ser gradual, ponderant i analitzant les diferents necessitats i situacions (comerços, habitatges....). El foment de la mobilitat sostenible s'aconseguirà a través d'eines i programes creats en aquesta direcció. En aquesta línia, l'Ajuntament ha subscrit un protocol amb l'Ajuntament de Girona per tal d'adquirir el coneixement tècnic i l'experiència adequada per implementar un sistema de bicicleta compartida, als efectes d'estudiar la seva viabilitat en un futur proper a Reus. La conscienciació i sensibilització també esdevenen elements essencials en aquest sentit.

En relació a la proposta dels «estatuts de Girona». La restricció a determinades zones de la ciutat ja s'aplica en el nucli antic, en funció del tipus de vehicle i franja horària. No obstant, aquest tipus de restriccions se situen en l'àmbit de la circulació i, per tant, l'ordenança de mobilitat pot entrar a regular certs aspectes si inclou en el seu redactat les qüestions que a dia d'avui trobem a l'ordenança de circulació. Ara bé, la regulació en cap cas ha d'entrar en el detall de determinar les zones exactes de la ciutat, sinó preveure una regulació general que habiliti a l'òrgan competent, a partir de les diferents eines de planificació, restringir la circulació a certes zones de la ciutat. Per tant, en relació a aquesta aportació, l'ordenança pot: definir el règim de senyalització per a zones de circulació restringida; preveure la possibilitat de limitar la circulació o l'estacionament en determinades hores



i/o zones dels vehicles que excedeixin cert pes o dimensions; preveure la possibilitat de prohibir la circulació per motius ambientals, sobre determinades zones, entre d'altres qüestions d'ordre jurídic.

S'agraeixen les aportacions i se'n donarà trasllat a la Comissió especial de mobilitat.

En relació a l'aportació realitzada sobre l'aposta per «campanyes de sensibilització»:

Certament, la sensibilització i la formació esdevenen elements essencials per la mobilitat actual. La màxima de «ciutats lliures de fums», passa necessàriament perquè la ciutadania tingui ple coneixement dels avantatges que proporciona moure's i circular a través de vehicles sostenibles. En aquesta línia, l'Ajuntament de Reus ha subscrit un protocol amb l'Ajuntament de Girona, per tal d'estudiar i adquirir els coneixements tècnics necessaris per implementar a la ciutat un sistema públic de bicicleta compartida, d'acord amb els plans i línies estratègiques que s'han vingut adquirint durant els darrers anys. Si bé, l'ordenança de mobilitat serà una norma jurídica que reguli la circulació i la mobilitat dins de la nostra ciutat, està clar que incloure en el seu redactat una regulació positiva, als efectes de preveure l'educació i la formació en aquest camp resulta apropiat, ja que es donaria a un dels objectius contemplats en la memòria del projecte, que preveu la millora de la convivència a l'espai públic entre els diferents modes de mobilitat.

A més, una previsió d'aquest tipus s'alinearia amb l'Estratègia catalana de la bicicleta 2025, la qual preveu com un dels seus objectius estratègics la realització de «campanyes de sensibilització i informació», acció que – en particular – va sorgir del 6^è congrés internacional de la bicicleta celebrat a Reus. En aquest sentit, el fet d'incorporar una regulació d'aquest tipus donaria lloc a desenvolupar les següents accions que recull l'Estratègia catalana esmentada:

- Fer campanyes de sensibilització adreçades tant a conductors de vehicles motoritzats com a ciclistes.
- Crear campanyes i actes per promocionar la bicicleta en l'àmbit
- quotidià adreçades als diferents grups de persones i col·lectius professionals.
- Impulsar iniciatives de mobilitat inclusiva en bicicleta o altres cicles
- Promoure itineraris saludables de proximitat per fomentar la mobilitat activa.

D'aquesta manera, inclús, a través de la sensibilització es podrien tractar aspectes com «violència» que s'exposa a la consulta, ja que la formació no només aniria adreçada a tota la ciutadania, com a potencials usuaris de mitjans de transport sostenible, sinó a tots els conductors/es de vehicles motoritzats. No obstant, aquest tipus de comportaments es podrien trobar inclosos a l'ordenança de



civisme, als efectes sancionadors que puguin correspondre si es tracta d'una infracció tipificada. Així, evitariem la duplicitat de règim sancionadors que, en última instància, poden ser sancionats a partir d'una mateixa norma de convivència ciutadana.

Així mateix, és convenient posar de manifest que l'Ajuntament de Reus ha subscrit un protocol amb l'Ajuntament de Girona, per tal d'estudiar i adquirir els coneixements tècnics necessaris per implementar a la ciutat un sistema públic de bicicleta compartida, d'acord amb els plans i línies estratègiques que s'han vingut adquirint durant els darrers anys. A través d'aquest protocol, es dona compliment a una de les línies estratègiques contingudes a l'Estratègia catalana de la bicicleta 2025, aprovada per acord del Govern de la Generalitat de Catalunya. Per tant, en aquest sentit, la redacció de l'ordenança també tindrà en compte els resultats que sorgeixin fruit d'aquesta col·laboració administrativa entre ambdues administracions locals. Amb tot s'agraeix l'aportació realitzada i els document que s'aporta per la comissió d'estudi encarregada de treballar la redacció.

S'agraeix l'aportació i se'n donarà trasllat a la Comissió especial de mobilitat.

En relació al tràmit de participació durant el procés de redacció de l'ordenança:

D'acord amb el que estableix la normativa sobre règim local, pel que fa al procediment d'elaboració i aprovació d'ordenances municipals i reglaments, correspon a una comissió d'estudi redactar l'avantprojecte d'ordenança. En aquest cas, la comissió encarregada és la «comissió especial de mobilitat» i que, segons el decret de constitució, es preveu que pot comptar amb l'assistència i assessorament del personal tècnic municipal que s'estimi necessari, així com el dels representants de les entitats representatives d'interessos generals o sectorials que actuïn o treballin en aquest àmbit. Per tant, a criteri i decisió de la comissió, i durant el procés de redacció/elaboració es pot acordar amb la participació d'associacions, les quals intervindrien sota la presidència de la Comissió.

Així mateix, convé indicar que en el moment en què es procedeixi a l'exposició pública de l'aprovació inicial acordada pel Ple, serà quan s'oferirà la possibilitat de formular al·legacions i garantir l'audiència als veïns i entitats, dins del termini que es concedeixi.

S'agraeix l'aportació i se'n donarà trasllat a la Comissió especial de mobilitat.

Reus, el dia que consta a la signatura electrònica d'aquest document.

Noemí Llauredó Sans
Presidenta de la comissió especial de mobilitat sostenible