

Artículo 27.

Estoy de acuerdo en prohibir el uso de la bici por la mayor parte de las aceras, para respetar al peatón, pero si de verdad se pretende promocionar el uso de la bicicleta, hay que apostar de verdad por ella, en detrimento de los coches y esto hay que asumirlo claramente. Hay que tener en cuenta:

- 1.- Que buena parte de los carriles bici de nuestra ciudad no están interconectados.
- 2.- Que en muchas arterias importantes no existen carriles bici (por poner algún ejemplo, la mayor parte de la calle Vitoria, la Avenida de la Constitución, Reyes Católicos, Islas Baleares).
- 3.- Que hay centros estratégicos de nuestra ciudad a los que el carril bici no llega (por ejemplo determinados núcleos industriales, Hacienda, Ayuntamiento, por no hablar del flagrante caso del Hospital Universitario, que recibe al día a más de 8000 personas).

Por ello, además de ir solucionando dichas deficiencias en la red de carriles bici, propongo una modificación del artículo 27, para que su apartado 2 incorpore la siguiente propuesta: que en las calles cuya anchura lo permita, se articulen soluciones como se ha hecho en Madrid y otras ciudades: carriles en la calzada de velocidad máxima de 30 km/h compartidos por coches y bicis.

Propongo suprimir el artículo 31 (registro obligatorio de bicicletas) por los siguientes motivos:

- 1.- Dicho artículo pone trabas al uso de la bici, en vez de promocionar su uso.
- 2.- Si se pretende prevenir los robos de bicis, el registro puede funcionar como hasta ahora, de forma voluntaria. Es una decisión del ciclista.
- 3.- Si lo que se pretende es reprimir o sancionar las infracciones cometidas por los ciclistas, la policía puede y debe identificar al ciclista, igual que a un peatón, y denunciarle si ha infringido alguna norma.

Artículo 41. Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

Es una categoría muy variopinta donde se han metido, entre otros, sillas de ruedas motorizadas, vehículos de reparto comercial y "segways", vehículos que se han puesto tristemente de moda en los últimos años entre los turistas para recorrer zonas peatonales, en vez de fomentar el saludable hábito del paseo. Por cierto, que en diversas ciudades se ha desatado un gran rechazo hacia ellos, por lo que quizás no sea muy adecuado promocionarlos.

Respecto de los denominados de Nivel C: es contrario a las leyes de la física asimilar vehículos motorizados de hasta 300 Kg de peso y velocidades de hasta 45 km/h, a una bicicleta, máxime si se aducen semejanzas en la energía cinética que desarrollan. El peso de una bici oscila habitualmente entre 7 y 12 kg y si tenemos en cuenta que su velocidad máxima permitida será de 20Km/h en los carriles bici, estaríamos hablando de que uno de estos vehículos podría tener la misma energía cinética que 150 bicicletas juntas (recuerde el legislador la sencilla fórmula de la energía cinética que parece haber olvidado $E_c = \frac{1}{2} mv^2$). Sin embargo, la redacción actual establece los mismos deberes y obligaciones de estos vehículos de nivel C en las vías urbanas en general que para las bicicletas.

Respecto de los de nivel A y B, dicho artículo permitiría a dichos vehículos compartir con las bicis los carriles bici e incluso circular por las aceras, si no hay aglomeración peatonal (apartado b). Teniendo en cuenta el anterior cálculo matemático, un vehículo de nivel B (hasta 50 kg de peso y 30 km/h de velocidad) podría desarrollar una energía cinética equivalente a 22 bicicletas juntas. Propongo que, salvo en el caso de sillas de ruedas de discapacitados, no se permita que circulen por un carril bici ni por una acera, por el grave peligro que supondría una colisión de un vehículo de estas características con una bici o con un peatón.