

Dilluns, 8 d'agost de 2016

ADMINISTRACIÓ LOCAL

Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat

EDICTE

Comissió de Competències Delegades del Ple en sessió Extraordinària celebrada per la en data 28 de juny de 2016, es aprovar definitivament el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet de Llobregat pels anys 2015-2020 i la Memòria Ambiental del Pla, restant amb el següent tenor literal:

"El/La Tinent/a d'Alcaldia, titular de l'Àrea de Seguretat, Convivència i Civisme, en exercici de les facultats que li atorga els Decrets de l'alcaldia 1277 i 1280 de 24 de febrer de 2016, publicat en el *Butlletí Oficial de la Província de Barcelona* de 07 de març de 2016, sotmet a dictamen de la Comissió Permanent d'Espai Públic el present acord per a la seva aprovació per la Comissió de competències delegades del Ple:

VIST que mitjançant Acord de la Junta de Govern Local, en sessió ordinària de 3 de març de 2015 es va aprovar el projecte del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet de Llobregat (en endavant PMUS de L'Hospitalet de Llobregat), pels anys 2015-2020.

VIST que la comissió de competències delegades del Ple en sessió de 28 d'abril de 2015, va aprovar inicialment el PMUS de L'Hospitalet de Llobregat, pels anys 2015-2020, que va estar sotmès a exposició pública per mitjà d'anuncis al *Butlletí Oficial de la Província de Barcelona* de 14 de juliol de 2015, al DOGC, número 6921, de 27 de juliol de 2015, al Tauler d'edictes de l'Ajuntament i als diaris "El Periódico" i "El País", de 31 de juliol de 2015.

VIST que el termini d'exposició pública ha tingut lloc durant el període comprès entre el 28 de juliol de 2015 i el 16 de setembre de 2015, ambdós inclosos.

VIST el certificat de la Vicesecretaria General de l'Ajuntament de 2 de novembre de 2015, en el que es fa constar que durant el termini d'exposició pública anterior, s'ha presentat una única al·legació al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet de Llobregat per part de Marc Folch Manzanares amb NIF 38456089C en representació de l'entitat La Saboga, Medi Ambient, Societat i Cultura, mitjançant escrit de data 15 de setembre 2015, amb Registre General d'Entrada en aquest Ajuntament del mateix dia, amb el núm. 40584/2015.

ATÈS que el 6 d'agost de 2015 la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental de la Direcció General de Polítiques Ambientals, va emetre informe, elaborat pel Servei de Plans i Programes, relatiu a l'aprovació inicial del PMUS, amb entrada al Registre General de l'Ajuntament el 7 d'agost de 2015, amb el número 908/2015, que l'1 de setembre de 2015, ha tingut entrada al Registre General de l'Ajuntament, Servei de Mobilitat i Via Pública, Àrea de Seguretat, Convivència i Civisme, número 939/2015, informe emès per l'Agència de Residus de Catalunya, i que el mateix dia 1 de setembre va tenir entrada al Registre de l'Ajuntament, Servei de Mobilitat i Via Pública, Àrea de Seguretat, Convivència i Civisme, número 985/2015, l'informe preceptiu de l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic, de la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, i que en ells consten observacions a l'aprovació inicial del PMUS, aquestes s'han tingut per suggeriments i com a tals han de ser resoltes.

VIST que el 13 d'octubre de 2015 ha tingut entrada al Registre General de l'Ajuntament, Servei de Mobilitat i Via Pública, Àrea de Seguretat, Convivència i Civisme, número 44361-1111/2015, l'informe preceptiu de l'Autoritat del Transport Metropolità, de l'Àrea de Barcelona, relatiu a l'adequació del PMUS de l'Hospitalet de Llobregat als criteris i orientacions establertes al Pla Director de Mobilitat de la RMB.

VIST que el 16 d'octubre de 2015, ha tingut entrada al Registre General de l'Ajuntament, número 45025, escrit de la Subdirecció General de Prevenció i Control de la Contaminació Atmosfèrica de la Direcció General de Qualitat Ambiental, del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, amb els suggeriments inclosos en els informes de sostenibilitat ambiental pel que fa al vector aire i del servei per a la prevenció de la contaminació acústica i lluminosa.

VIST l'informe tècnic de 10 de desembre de 2015, de resposta a les al·legacions i informes rebuts durant el període d'exposició pública, emès pel Cap de Secció de Planificació i Gestió de Mobilitat i la Cap de Negociat de Planificació i Control de la Mobilitat, amb el vist i plau del Cap de Servei de Mobilitat i Via Pública.

Dilluns, 8 d'agost de 2016

ATÈS que el 6 d'abril de 2016, ha tingut entrada al Registre General de l'Ajuntament, número 21016, la resolució de 16 de març de 2016, per la qual el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya expressa la conformitat a la Memòria Ambiental del PMUS de L'Hospitalet de Llobregat.

VIST l'informe emès per l'assessor jurídic de l'Àrea de Seguretat, Convivència i Civisme, el 4 de abril de 2016, que consta a l'expedient.

ATÈS que de conformitat amb el que preveu l'article 123.1 d) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local, correspon al Ple l'aprovació i modificació de les ordenances i reglaments municipals i que el seu apartat 3 permet la delegació, entre d'altres, d'aquesta competència en la comissió de competències delegades del Ple.

ATÈS l'acord del Ple de l'Ajuntament en sessió de 19 de juny de 2015, que al seu apartat primer delega en la Comissió de competències delegades del Ple, l'aprovació i modificació de les ordenances i reglaments municipals, a excepció dels reglaments orgànics.

La Comissió de competències delegades del Ple, a proposta del Tinent d'Alcaldia, titular de l'Àrea de Seguretat, Convivència i Civisme, i amb el dictamen previ de la Comissió permanent de Presidència.

ACORDA:

PRIMER.- RESOLDRE les al·legacions presentades al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet de Llobregat, pels anys 2015-2020 en el sentit que figura expressat a continuació:

A) INFORME PRESENTAT PER LA SUBDIRECCIÓ GENERAL D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE POLITIQUES AMBIENTALS, DEL DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA. LES CONSIDERACIONS FORMULADES ES RESOLEN EN EL SENTIT QUE CONSTA A CONTINUACIÓ:

a) Es desestima l'al·legació 3.1. que proposa afegir en el apartat 3.1 Relació amb altres municipis, plans i programes, l'anàlisi de les xarxes de connexió intermunicipal amb els diferents modes.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Al document memòria del PMUS es recull en diferents punts aquesta anàlisi:

- 1.2.1. Pla L'H 2010.
- 1.2.2. Pla Director de Mobilitat Sostenible.
- 1.2.3. Pla Director de la Bicicleta.
- 1.2.6. Altres Estudis.
- 2.1. Situació geogràfica, estructura territorial i morfologia.
- 2.3.6. Assentaments futurs.
- 2.4.5. Polígons econòmics.

D'altra banda, ressenyar que els diferents plans d'àmbit territorial de Catalunya i de la Regió Metropolitana de Barcelona ja recullen aquestes xarxes de connexió d'àmbit intermunicipal, i presenten programes d'actuació referits a la millora de les diferents xarxes:

- Pla de Transport de Viatgers de Catalunya.
- Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona.
- Pla Director d'infraestructures del transport públic col·lectiu de la RMB 2011-2020.

La contractació de la redacció del PMUS de L'Hospitalet va ser assumida per la Diputació de Barcelona (DIBA), i cofinançada per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB). En el procés de contractació, el plec de condicions establia les "Directrius per la redacció dels plans de mobilitat urbana" (Annex 1), que el consultor contractat havia de seguir. Aquest document no establia un nivell de detall per a l'anàlisi de xarxes ni de la mobilitat en general.

b) Es desestima l'al·legació 3.2. que proposa afegir una Anàlisi dels desplaçaments.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Dilluns, 8 d'agost de 2016

L'al·legació no especifica fins a quin punt de detall hauria d'arribar l'anàlisi presentada als documents del PMUS. Tal com s'ha explicat al punt anterior, el document de referència per a la redacció del PMUS va ser el plec de condicions de contractació de la consultoria (Annex 1).

El Document I del PMUS (Memòria), al seu punt 4. ANÀLISI DE LA DEMANDA, ja fa un estudi acurat de la mobilitat global referida al municipi, que trobem adequada i suficient per a la definició d'actuacions relacionades amb el canvi modal.

La proposta de creació d'un carril bus de CONNEXIÓ amb Barcelona, ja és una realitat a dia d'avui a l'eix de la Granvia. No així a la resta de la xarxa de connexió, bàsicament per la manca de disponibilitat d'espai segregat per a aquest ús. Pel que fa a compartir el referit carril amb vehicles d'alta ocupació es considera que no ajuda al canvi modal, tot i fer-ne un ús més racional del vehicle privat, i que interfereix i resta velocitat comercial al transport públic de superfície.

c) Es desestima l'al·legació 3.3. que proposa afegir l'anàlisi de vehicles-KM, especialment el referit a què cal que al Pla expliciti quines actuacions preveu des de l'àmbit municipal per potenciar un canvi modal vers modes més sostenibles en aquests fluxos de connexió i de pas.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Tal i com s'ha explicat a l'apartat de les CONSIDERACIONS I FONTS, en l'àmbit de la millora ambiental i de la qualitat de l'aire, estem treballant ja en diferents projectes, especialment en col·laboració amb la pròpia Direcció General de Qualitat Ambiental i els Ajuntaments de Barcelona i de Cornellà de Llobregat, per executar actuacions per potenciar el canvi modal vers modes més sostenibles de fluxos de connexió i de pas.

d) Es desestima l'al·legació 3.4 de l'apartat Anàlisi del parc de vehicles, especialment la consideració "sempre que sigui possible, es considera necessari explicitar la composició del parc utilitzada":

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

En el moment de fer l'anàlisi de la demanda no s'ha pogut extrapolar dades de la tipologia de vehicles, més enllà de determinar la tipologia segons les dades del padró de vehicles del propi municipi.

e) Es desestima l'al·legació 3.5 Objectius del Pla que proposa afegir com objectius del Pla, controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMUS, que l'objectiu en relació amb la contaminació atmosfèrica i a les emissions d'efecte hivernacle s'hauria de redefinir en el sentit de que l'objectiu sigui reduir les emissions de NOx, PM10, i GEH associades a la mobilitat.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

El PMUS de l'Hospitalet recull l'estructura del Pacte per la Mobilitat de l'Hospitalet. Els dotze objectius estratègics són, punt per punt, els marcats en el pacte, es per això que hi ha aquest redactat en el punt novè. I és així en tots els àmbits (mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta, transport col·lectiu,...) Som conscients que la legislació i normativa en material mediambiental ha fet un salt cabdal en els darrers anys i és voluntat del Servei incorporar-la en els projectes concrets que s'efectuïn. També hem de tenir en consideració que molta d'aquesta normativa ha estat posterior a la redacció del pla i com bé s'avança per part de l'Oficina, no es necessari adequar-la.

De tota manera, en les mesures de seguiment ambiental de pla, emetrem informes als tres i sis anys que permetran avaluar el grau d'assoliment dels objectius ambientals generals i específics del pla. I sobretot, haurem pogut incorporar les directrius ambientals per corregir les situacions anòmales i maximitzar l'assoliment dels valors dels objectius ambientals fixats al pla.

f) Es desestima l'al·legació 3.5 Objectius del Pla que proposa afegir una concreció quantitativa dels objectius definits. I en aquest sentit, es considera necessari incorporar, com a mínim, els objectius quantitius que s'estableixen al PDM 2013-2018 per al subàmbit de zona d'especial protecció de l'ambient atmosfèric, al qual pertany l'Hospitalet. La guia per a l'Avaluació ambiental dels PMUS editada pel Departament de Territori i Sostenibilitat, planteja que no és possible avaluar quantitativament, des del punt de vista del model de mobilitat i de sostenibilitat, cada una de les mesures individuals que es proposen en un pla. L'efectivitat de cada mesura vindrà condicionada per les particularitats tècniques de cada una d'elles.

Dilluns, 8 d'agost de 2016

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat ha emès, en data 29 de setembre de 2015, l'Informe relatiu a l'adequació del PMUS de l'Hospitalet de Llobregat als criteris i les orientacions establertes en el Pla Director de Mobilitat de la RMB. L'esmentat informe en l'apartat 7. Conclusions diu textualment: "Es valora molt positivament el PMUS de L'Hospitalet de Llobregat tant pel seu contingut com pel seu esforç per adaptar-se als criteris i orientacions del Pla Director de la Mobilitat de la RMB i perquè s'adequa al que determina la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, per la qual cosa s'emet informe favorable."

En aquest informe, prèviament, en l'apartat 3.1.3 Adequació del objectius del PMUS als objectius de PDM de la RMB, es revisa i es compara el grau d'assoliment dels objectius estratègics del PMUS amb el PDM 2013-2018 (subàmbit PMQA).

En l'apartat 3.1.4 Adequació de les actuacions del PMUS a les orientacions del PDM del mateix informe, cito textualment: " L'anàlisi de les actuacions del PMUS s'ha realitzat en base a la Guia pràctica per a l'elaboració d'un Pla de Mobilitat Urbana de l'ATM. Aquesta guia incorpora en el seu contingut totes les línies estratègiques establertes a la mesura EA1.7 del PDM pel que fa al contingut dels PMUS. A més a més s'ha complementat amb els aspectes addicionals incorporats en la mesura EA1.04 del nou PDM 2013-2018.

Es considera que la proposta global recull en gran mesura totes les orientacions del pdM."

En l'apartat 3.2. Adequació als criteris i orientacions dels plans específics. Diu textualment: "es considera correcte i suficient l'adequació del PMUS als plans específics."

g) Es desestima l'al·legació 4.2, que proposa afegir dins del apartat Diagnosi ambiental, nous objectius ambientals ja que en aquest apartat es troba a faltar una relació d'oportunitats o punts clau en què el PMUS hauria d'incidir per tal d'obtenir el millor resultat ambiental possible. Aquestes oportunitats s'haurien de centrar allà on es produeixen els principals impactes ambientals, especialment pel que fa a la importància dels recorreguts urbans del desplaçaments de connexió tant de residents, com de no residents.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Continuem citant l'informe de L'Autoritat Territorial de la Mobilitat relatiu a l'adequació del PMUS de l'Hospitalet de Llobregat als criteris i les orientacions establertes en el Pla Director de Mobilitat de la RMB. En l'apartat 4.3.4 Anàlisi de fluxos de mobilitat s'han inclòs unes taules en les quals, en funció de les dades de mobilitat, tant interns com entre districtes i exteriors s'estableixen les oportunitats o punts clau de canvi modal que permetran millorar els aspectes ambientals analitzats en l'Estudi Ambiental Estratègic.

h) Es desestima l'al·legació de l'apartat 4.2 Diagnosi ambiental, que proposa afegir i explicitar la problemàtica en relació amb la contaminació atmosfèrica del municipi, tot i que en el marc de referència l'ISA exposa que l'Hospitalet de Llobregat està redactant un pla de millora de la qualitat de l'aire, a la diagnosi.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Als apartats 4.3.1 Consum d'energia i 4.3.2 Contaminació atmosfèrica del mateix informe de l'ATM, s'inclou un diagnòstic de la situació del municipi quant a aquests dos aspectes on es detallen les emissions contaminants i el consum per dia en els diferents tipus de vies del municipi. L'objectiu ha consistit en l'obtenció d'un punt de partida per analitzar la seva evolució en funció dels diferents escenaris proposats en el Pla.

i) Es desestima l'al·legació a l'apartat 4.3 Objectius ambientals del Pla, que proposa nous objectius, ja que els objectius ambientals que incorpora l'ISA es corresponen en part als establerts pel Pla Director de Mobilitat 2013-2018 per al subàmbit del Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire (PMQA), on s'inclou l'Hospitalet. Els objectius definits, adequats però no suficients, són: Fomentar els desplaçaments no motoritzats.

- 1.- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat.
- 2.- Minimitzar el consum d'energia.
- 3.- Reduir la contaminació atmosfèrica.
- 4.- Millora de la qualitat acústica.

Tot i que l'ISA incorpora en el llistat de plans de referència el Pla marc de mitigació del canvi climàtic 2008-2012, i que, així mateix, explicita en l'apartat de fluxos ambientals que l'objectiu de l'avaluació ambiental és la quantificació de l'estalvi de gasos d'efecte hivernacle i energètic gràcies a l'engegada de les diverses propostes del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (pàg. 38) a la pràctica no incorpora explícitament aquest objectiu. En aquest sentit, no queda clar si el municipi va signar el pacte d'Alcaldes per assolir conjuntament amb la resta de mesures del pla d'Acció d'Energia

Dilluns, 8 d'agost de 2016

Sostenible, una reducció d'un 20% de les emissions de CO₂ equivalent respecte les emissions de referència del protocol de Kyoto. Si bé el document de memòria del PMUS esmenta aquest Pacte, en l'ISA aquest no queda reflectit. De fet, en l'objectiu 4, l'ISA incorpora el diòxid de carboni com a contaminant atmosfèric, en comptes de tractar-lo com a gas d'efecte hivernacle. Així mateix, en aquest objectiu 4 cal concretar els objectius quantitatius de reducció de tots els gasos contaminants i d'efecte hivernacle d'una forma coherent amb els objectius que planteja el PDM 2013-2018. Així mateix, cal incorporar els contaminants NO₂, PM_{2,5} i CO atès que a la documentació presentada només es consideren CO₂, PM₁₀ i NOx.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Atès que l'objectiu número 3 establert per l'Informe de Sostenibilitat Ambiental (d'ara endavant ISA) és minimitzar el consum d'energia i que el número 4 és reduir la contaminació atmosfèrica i que en l'anàlisi d'aquest s'han tingut en compte els gasos d'efecte hivernacle, es considera que sí que s'ha analitzat l'estat dels gasos d'efecte hivernacle i el consum energètic.

El Document de referència del ISA, assenyalava que "d'acord amb la Direcció General de Qualitat Ambiental, els objectius ambientals del PMD han de ser els que s'estableixin al Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire a nivell local". El PDM estableix com a objectius en aquesta matèria el següent:

Objectiu	Indicadors de referència	2012	2018	Objectiu PDM
Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic	Emissions de CO ₂ (tones/any)	5.303.647	4.603.426	-13%
Reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat	Emissions de PM10 (tones/any)	1.669	1.285	-23,0%
	Emissions de NO ₂ (tones/any)	5.558	4.780	-14,0%
	Emissions de NOx (tones/any)	24.541	18.321	-25,3%

Per tant, els objectius de l'ISA s'adeqüen als establerts pel PDM ja que estableix com a objectius els següents.

- Emissions de CO₂: reducció del 15,4%.
- Emissions de PM10: reducció del 23,3%.
- Emissions de NOx: reducció 26,8%.

j) Es desestima l'al·legació a l'apartat 4.3, Objectius ambientals del Pla, que proposa afegir en relació amb el mateix objectiu 4 un canvi de nomenclatura. Com que es tracta essencialment d'un objectiu de millora de la salut dels residents al municipi, atès que persegueix assolir uns paràmetres de concentració de gasos contaminants en l'atmosfera que minimitzin les incidències de la mobilitat en la generació o agreujament de malalties pulmonars, cardiovasculars o d'altres malalties, tal i como exposa la Organització Mundial de la Salut i d'altres organismes i centres d'investigació, seria adient que el nom del objectiu ho reflectís. En aquest sentit, es proposa que "Reduir l'impacte de la contaminació atmosfèrica sobre la salut de la població del municipi" sigui la nova nomenclatura. Addicionalment a la definició d'aquests objectius per al conjunt del Pla, es considera necessària la incorporació dels objectius que pretenen assolir una reducció dels vehicles-km establertes pel PDM per al subàmbit del PMQA:

La al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Atès que com ja s'ha esmentat, el Document de Referència estableix que els objectius de l'Estudi Ambiental Estratègic OISA, siguin els establerts pel PDM, i tenint en compte que el PDM no fa referència a la salut quant a la reducció dels contaminants, es creu convenient no modificar el títol de l'objectiu.

A l'apartat 5.3 del ISA, Objectius ambientals de l'ISA, pla de Mobilitat Urbana de l'Hospitalet, l'objectiu proposat de reducció de vehicle-km està implícit en els objectius 1 i 2: Fomentar els desplaçaments no motoritzats i Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat. A més, un dels factors fonamentals en el càlcul de les emissions dels contaminants atmosfèrics és el nombre de vehicles-km pel que la reducció de les emissions depèn en gran manera de la reducció dels vehicles-km.

k) Es desestima l'al·legació a l'apartat 4.4, Avaluació ambiental de les alternatives i de les propostes d'actuació, que senyala que l'anàlisi de alternatives planteja un escenari tendencial a 6 anys (horitzó 2019) amb un repartiment modal semblant al de 2013, tot incrementat lleugerament el volum de desplaçaments en vehicle privat així com també dels modes no motoritzats, un segon escenari "Objectiu" que és el que finalment es proposa como a escenari objectiu del Pla, i un darrer escenari "Optimista" (que incorpora una disminució de la quota modal en vehicle privat superior al 5%). Cal millorar l'explicació sobre on s'assoleixen les reduccions mes importants de vehicles-km remarcant especialment la part corresponen als fluxos interns i la corresponent als fluxos de connexió. Respecte de l'avaluació de les alternatives, cal destacar, en primer lloc, que les alternatives plantejades permeten assolir els objectius ambientals, a excepció de l'escenari tendencial.

Dilluns, 8 d'agost de 2016

En segon lloc, es considera adequada la presentació sintètica de les dades de repartiment modal per als diferents escenaris, així com el càlcul de les taxes d'increment o reducció que es planteja assolir per a cada un dels modes de transport.

En el document de l'ISA, tal i como es demanava al DR, es troba a faltar una matriu de interacció entre cada una de les actuacions i cada un dels objectius ambientals del PMUS, així como una concreció i prioritització d'aquelles actuacions més rellevants del Pla que permetin assolir aquests objectius de canvi modal i reducció d'emissions (escenari 2019). Aquesta relació entre les actuacions i el nou escenari de repartiment modal objectiu hauria de justificar como es tradueix aquest nou repartiment en una reducció de vehicles-km. Pot resultar imprescindible incloure en l'anàlisi els efectes que s'estimi que poden tenir les actuacions previstes a nivell metropolità o en els municipis veïns, en la mesura que poden contribuir a reduir la mobilitat en vehicle privat motoritzar dins la zona urbana de L'Hospitalet de Llobregat.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

A l'apartat 6.1.1 Mobilitat de l'ISA, Avaluació de l'escenari tendencial, es mostra una taula en la qual es pot comprovar les dades concretes dels vehicles-km de la situació actual i dels anys 2019 i 2025 per a cadascun dels escenaris en els quals s'especifica el flux del transport en funció del tipus: vies de accés, xarxa primària, xarxa secundària i xarxa local.

En el document de referència, concretament quant als aspectes metodològics per a l'avaluació de l'alternativa escollida s'assenyala el següent: "Cal incorporar en aquest apartat una matriu d'interacció de totes les actuacions del pla amb els objectius ambientals. Sempre que sigui tècnicament possible aquesta matriu presentarà quantitativament el grau de contribució de cada mesura a l'assoliment dels objectius ambientals globals i operatius".

Seguint aquestes indicacions, a l'apartat 8.2 de l'ISA, Repercussió socioambiental del PMUS, s'ha inclòs una matriu en la que es mostra la interacció de totes les actuacions que conformen cada escenari amb els objectius ambientals, atès que no ha estat tècnicament possible presentar-la de manera individualitzada per a cadascuna de les actuacions, ja que el càlcul de les dades s'ha realitzat de manera global.

l) Es desestima l'al·legació l'apartat 4.4, Avaluació ambiental de les alternatives i de les propostes d'actuació, que proposa que la prioritització de mesures, segons l'assoliment dels objectius ambientals inclogui combinacions de mesures d'incentivació de modes de transport sostenible amb mesures de d'incentivació dels modes més contaminants (mesures push & pull). La realització d'aquesta prioritització de les actuacions ha de permetre la concreció d'un full de ruta ambiental per al desenvolupament del Pla. Una mesura especialment rellevant en relació amb la desincentivació del vehicle privat al municipi es l'impuls de l'aire (Àrea Integral de Regulació de l'Estacionament) al conjunt dels barris, tot definint els sistemes de regulació de l'estacionament per vehicles.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

A l'apartat 8.3 de l'ISA, Priorització ambiental en els criteris de programació, s'ha inclòs una prioritització ambiental en els criteris de programació. S'ha considerat que els criteris ambientals es consideren prioritaris, donat que un dels objectius principals del PMUS és el de complir els compromisos ambientals als que el municipi s'adscriu.

m) Es desestima l'al·legació a l'apartat 4.5, Avaluació global del pla, que assenyala l'ISA i incorpora un apartat d'avaluació global on es recull una taula que estableix la correlació entre les febleses detectades en el PMUS, els objectius del PMUS i les propostes relacionades.

La al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

A l'apartat 8.1 de l'ISA, Coherència del pla amb Diagnòs ambiental, s'inclou una taula en la que s'identifiquen les febleses del Pla de Mobilitat en relació als objectius plantejats i a les mesures proposades per pal·liar aquestes febleses.

B) INFORME PRESENTAT PER L'OFICINA CATALANA DEL CANVI CLIMÀTIC DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE POLITIQUES AMBIENTALS DEL DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA. LES CONSIDERACIÓ FORMULADES ES RESOLEN EN EL SENTIT QUE CONSTA A CONTINUACIÓ:

a) Es desestima, l'al·legació 2.2 que proposa dins de l'apartat Finalitat del Pla i objectius, que el CO2 es tracti com un contaminant i no com un gas amb efecte d'hivernacle.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Dilluns, 8 d'agost de 2016

Com bé es comenta, el CO2 no és un contaminant, però a causa de la gran importància del canvi climàtic s'ha decidit realitzar el càlcul, per poder fer una estimació de com afecta el mateix al sector transport.

b) Es desestima l'al·legació del l'apartat 3, Relació amb altres plans i programes conexas, que assenyala que es fa referència al marc estratègic de referència en matèria de canvi climàtic. L'oficina recomana actualitzar aquest apartat amb referències internacionals, comunitàries i catalanes. L'Oficina recomana actualitzar aquest apartat amb les següents referències:

Internacional.

a) Segon període de compromís del Protocol de Kyoto.

Comunitari.

a) Paquet legislatiu energia i clima: conté mesures per lluitar contra el canvi climàtic i promoure les energies renovables. Entre elles, estableix els esforços que haurà de fer cada estat membre per reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle en sectors com el transport, l'agricultura o els residus.

La Comissió ha proposat que aquests sectors redueixin les seves emissions, pel conjunt dels seus estats, en un 10% pel 2020 en relació als nivells de 2005. Per a l'Estat espanyol, la proposta de Decisió estableix una reducció d'un 10% de les emissions respecte els nivells de 2005, que haurà d'efectuar-se entre 2013 i 2020.

b) 03/10/2010 Estratègia Europa 2020: Una estratègia per un creixement intel·ligent, sostenible i integrador. Un dels objectius és aconseguir la fita "20/20/20" en matèria de clima i energia.

c) COM (2011) 144, de 28 de març, White Paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system.

d) Noves normes per vehicle nets a Europa: El principal objectiu d'aquesta proposta legislativa és reduir la contribució del transport per carretera a l'escalfament global. S'estableix l'objectiu global per la Unió Europea de 130gCO2/km i mesures addicionals que suposin una reducció complementària de 10gCO2/km, per assolir finalment els 120gCO2/km. S'estableixen a més objectius anuals per cada fabricant.

e) Nou estàndard de qualitat mediambiental per combustibles i biocombustibles: S'aprova la revisió d'una Directiva que millorarà la qualitat de l'aire i reduirà les emissions d'efecte hivernacle a través d'estàndards mediambientals per combustibles.

f) Estratègia Europea d'adaptació al Canvi climàtic 2013-2020".

Català.

a) "Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020".

b) "Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2013-2020".

c) "Quart informe de progrés a Catalunya sobre els objectius de "Kyoto".

d) "Estratègia d'impuls del vehicle elèctric de Catalunya".

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Pel que fa la referència comunitària d'Estratègia Europea d'adaptació al Canvi climàtic 2013-2020, tot i que no s'indica, a l'apartat 3 de l'ISA, Marc de referència europeu, sí que s'ha tingut en compte, ja que les reduccions produïdes han estat majors a les indicades en els objectius.

Pel que fa al Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020, Encara que no s'indica a l'apartat 3 Relacions amb altres plans i programes sí que s'ha tingut en compte, ja que els objectius establerts en el pla han estat incorporats en l'Estudi Ambiental Estratègic com es pot comprovar en l'apartat 5.1.2 "Pla de l'energia i el Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020".

Pel que fa a l'Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2013-2020, no s'ha tingut en compte de manera individual ja que en l'Estudi Ambiental Estratègic ja s'han considerat els objectius del "Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020".

Dilluns, 8 d'agost de 2016

Pel que fa al Quart informe de progrés a Catalunya sobre els objectius de Kyoto, No s'ha tingut en compte, ja que aquest informe únicament assenyala el progrés a Catalunya sobre els objectius de Kyoto.

Pel que fa a l'Estratègia d'impuls del vehicle elèctric de Catalunya, atès que s'ha tingut en compte el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona en què es planteja com a objectiu promoure l'eficiència energètica i l'ús dels combustibles menys contaminants, no s'ha tingut en compte.

c) Es desestima l'al·legació que proposa afegir a l'apartat 3.1.2. Marc de referència estatal, una referència a la nova Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental (BOE núm. 296), que determina en el seu Annex IV la obligatorietat que l'estudi ambiental estratègic avaluï la incidència del pla o programa sobre el canvi climàtic, en particular una avaluació adequada de la petjada del carboni associada al pla.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Atès que l'inici del Procediment d'Avaluació ambiental del PMUS de l'Hospitalet de Llobregat és anterior a l'aprovació i entrada en vigor de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, no és necessària la seva adequació a la nova legislació. A més, en la llei anterior d'Avaluació d'Impacte Ambiental, de l'11 de gener de 2008, no figura res relatiu a la petjada de carboni.

d) Es desestima l'al·legació a l'apartat 6 Descripció i avaluació d'escenaris de les alternatives, pagina número 4 de l'informe emès per l'Oficina del Canvi climàtic, que assenyala que en primer lloc l'oficina vol recordar que el municipi de l'Hospitalet de Llobregat va comprometre's a reduir les seves emissions de gasos amb efecte hivernacle un 20% per a l'any 2017. De fet, segons les dades del PAES, el sector transport al municipi emetia 320.864 tones de CO₂eq l'any 2005. L'Oficina sol·licita que es justifiquin les dades d'emissions de CO₂ pel sector del transport. Així mateix, es proposa que s'especifiqui quina és la contribució (en%) de les emissions de CO₂ del sector mobilitat a la ciutat de l'Hospitalet de Llobregat respecte a les emissions totals de CO₂ de l'àmbit definides el PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

La comparativa s'està realitzant sobre gasos d'efecte hivernacle diferents, s'està comparant CO₂ del PAES amb únicament CO₂ del PMUS per aquest motiu la diferència sigui tan elevada.

e) Es desestima l'al·legació a l'apartat 6, Descripció i avaluació d'escenaris de les alternatives pàgina número 4 de l'informe emès per l'Oficina del Canvi climàtic, que assenyala que en segon lloc, caldria plantejar un objectiu de reducció d'emissions de CO₂ que sigui coherent amb els compromisos assumits pel municipi amb la signatura del Pacte d'Alcaldes per l'horitzó 2020. Per tant, per tal que tots els instruments de planificació en matèria de canvi climàtic siguin coherents cal que el PMUS s'ajusti als compromisos aprovats pel PAES. A l'estudi ambiental estratègic, també s'inclouen unes taules que estimen els costos ambientals de la contaminació atmosfèrica i del canvi climàtic. Caldria que la documentació reculli quina és la metodologia per elaborar aquestes estimacions econòmiques.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

El càlcul dels costos econòmics s'ha extret del llibre "handbook on estimation of externalcost in the transport sector, Produced within the study Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport" (IMPACT).

f) Es desestima l'al·legació a l'apartat 6, Descripció i avaluació d'escenaris de les alternatives, pàgina número 4 de l'informe emès per l'Oficina del Canvi climàtic, que assenyala que, malgrat no ser possible fer una anàlisi quantitativa detallada de totes les mesures que planteja el PMUS, sí que es considera convenient poder fer una estimació agregada per àmbits (actuacions en el transport públic ferroviari, actuacions en el transport públic urbà, actuacions en la mobilitat en vehicle privat motoritzat, actuacions en el parc de vehicles) o una estimació de les mesures del PMUS més significatives en termes de reducció d'emissions de CO₂ que s'esperen aconseguir

La al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Tal i como preveu la guia per a l'Avaluació ambiental dels PMUS editada per l'actual Departament de Territori i Sostenibilitat, no és possible avaluar quantitativament, des del punt de vista del model de mobilitat i de sostenibilitat, cada una de les mesures individuals que es proposen en un pla. L'efectivitat de cada mesura vindrà condicionada per les particularitats tècniques de cada una d'elles.

Tot i així les mesures més significatives en termes de reducció d'emissions de CO₂ al PMUS queden recollides a la taula de l'apartat 8.1.Coherència del Pla amb la diagnosi ambiental de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental, i són:

Dilluns, 8 d'agost de 2016

- Afavorir les condicions de mobilitat dels vianants: Propostes dirigides a incrementar la superfície i qualitat de la xarxa per a vianants, eliminar obstacles innecessaris, ordenar l'aparcament de motos i cotxes i aconseguir voreres amples per garantir l'accessibilitat universal en tot espai de pública concurrència.
- Fomentar un ús racional del cotxe: Definir una jerarquia viària que diferencia la funcionalitat de cada carrer en vies vertebrals, articulars i veïnals. Es proposa la creació de zones 30 a la Ciutat i espais on la prioritat passa als vianants i es fan actuacions per a pacificar el trànsit.
- Preveure una configuració de l'espai públic d'acord amb el model de mobilitat: Creació de nous eixos cívics, zones estancials, actuacions puntuals d'amplada de voreres i millores de la connectivitat de la xarxa bicicleta, en detriment de la utilització de l'espai per al vehicle privat. Soterrament de les vies de RENFE i per l'altre en la posada en marxa de la Línia 9 de metro i l'ampliació de les línies 1 i 2, i del Tramvia del Baix Llobregat.
- Augmentar la participació de la bicicleta: Proposta de continuar el desenvolupament de la xarxa de carrils ciclables del Pla Director anterior.
- Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu: Optimitzar l'oferta en relació amb la seva demanda potencial i difondre aquesta oferta a la ciutadania
- Fomentar la intermodalitat com a mesura per assolir un ús eficient dels diferents mitjans de transport: una adequada gestió de la intermodalitat pot augmentar la comoditat dels usuaris i que s'agilitzen els temps de desplaçament, considerant els diferents modes de transport com un sistema únic. El transport públic ha de ser atractiu de cara a la ciutadania i per tant, les propostes d'actuació s'han centrat en aquest aspecte.
- Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda: regulació integral de l'estacionament a la ciutat que permeti optimitzar el rendiment de les places en calçada per a un doble ús; residencial en aquelles zones amb dèficit d'estacionament i d'alta rotació en les zones que presenti activitat terciària que s'hagi de potenciar. Potenciar l'ús d'aparcaments fora de calçada per a alliberar espai públic i destinar-lo a usos socials o de desplaçaments a peu, bicicleta, carril, bus, i altres.

C) INFORME PRESENTAT PER L'AGENCIA DE RESIDUS DE CATALUNYA DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA, ELS SUGGERIMENTS FORMULATS ES RESOLEN EN EL SENTIT QUE CONSTA A CONTINUACIÓ:

a) Es desestima l'al·legació que proposa afegir, en referència a l'apartat primer Residus Municipals, la implementació de les mesures per optimitzar la logística de les rutes i les freqüències de recollides de residus municipals i les millores en la flota de vehicles que efectuen els serveis de recollida.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Les actuacions relatives a la utilització de vehicles eficients energèticament i amb combustibles menys contaminants, ja es troba recollit a l'Objectiu 9 del PMUS, "Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMUS" desenvolupada a l'actuació P-72, "Considerar criteris ecològics en la renovació en la flota de vehicles municipals".

Cal dir, a més, que aquest ja és un factor cabdal alhora de licitar i contractar els serveis de les flotes que, tot i que no són de titularitat municipal, realitzen serveis municipals.

b) Es desestima l'al·legació a l'apartat segon que proposa afegir dins del apartat Residus Industrials un estudi de el sistema de mobilitat de les zones industrials del municipi i la seva relació amb el nucli urbà, per tal d'evitar el pas d'aquests transports de residus industrials per zones urbanes consolidades i per fomentar serveis logístics de recollida de residus per tal d'optimitzar el transport i reduir el nombre de viatges.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Pel que fa a evitar el pas del transport de residus industrials per zones urbanes consolidades, tal com s'explicita a la diagnosi del PMUS, els polígons industrials es troben situats a la zona més perifèrica del terme municipal i amb connexió directa amb la xarxa interurbana. A més a més al PMUS trobem actuacions relatives a la consideració en dos objectius:

Dilluns, 8 d'agost de 2016

L'Objectiu 6, "Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada", desenvolupada a l'actuació P-54, "Senyalització d'itineraris de vehicles pesants", garanteix la gestió eficient i sostenible del trànsit de grans vehicles en l'àmbit de la ciutat passant per la identificació precisa dels tràfics de vehicles pesants.

L'Objectiu 9, "Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMUS", desenvolupada a l'actuació P-69, "Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió Ambiental".

c) Es desestima l'al·legació a l'apartat tercer, Residus de vehicles, que assenyalava per tal d'assolir una gestió adequada dels vehicles fora d'ús, els pneumàtics usats, les bateries, els olis d'automoció i altres residus generats durant la vida útil dels residus.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Les consideracions expressades es troben fora de l'àmbit d'actuacions del PMUS.

D) AL·LEGACIONS PRESENTADES PER MARC FOLCH MANZANARES AMB NIF 38456089C EN REPRESENTACIÓ DE L'ENTITAT LA SABOGA, MEDI AMBIENT, SOCIETAT I CULTURA, QUE ES RESOLEN EN EL SENTIT QUE CONSTA A CONTINUACIÓ:

a) Es desestima l'al·legació Primera que proposa afegir als itineraris ciclistes un itinerari que cobreixi l'eix que formen els carrers Enric Prat de la Riba i Carretera de Santa Eulàlia, així com la seva continuació pels carrers Barcelona i Major.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

El PMUS planteja un canvi de paradigma respecte a la bicicleta, al seu Objectiu 2 (pàg. 305), desenvolupat a l'actuació P-14: "Redefinir la xarxa d'itineraris ciclistes i resoldre punts febles detectats. Per a augmentar la participació de la bicicleta en la distribució modal és necessària una xarxa, tant interna com externa, que permeti realitzar les connexions bàsiques. En aquest sentit, es realitzen propostes de millora sobre la xarxa urbana dirigides no només a ampliar la xarxa de carrils reservats, sinó a fomentar la convivència entre bici i cotxe o bici i vianant per a obtenir una xarxa el més completa possible.

L'objectiu de la proposta supera l'àmbit del Pla Director i proposa afegir a la xarxa de carrils bici la xarxa ciclable (prioritat invertida/zones vianants/carrers pacificats 30). La xarxa serà sensiblement més ampla i el nombre de km superior. La proposta es concreta en la redacció d'un nou pla director de vies per a bicis que defineixin les seccions a implantar a cada via, depenent de la jerarquia viària assignada."

b) Es desestima l'al·legació Segona que assenyalava que al mapa dels carrils bici existents "Xarxa principal proposada per bicis 8.14", manquen els itineraris del carrer Botànica, el camí de la llera del riu Llobregat o part del de l'avinguda Isabel la Catòlica (el tram del parc de les Planes). Tots són itineraris existents o planificats en el Pla Director de la Bicicleta vigent. Així mateix, en aquest plànol hi ha itineraris existents que consten com a proposats (per exemple el del nord i sud del parc de la Remunta).

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Donat que el Camí de la llera del Riu ha estat una actuació provisional i el Pla proposa una actuació més completa aprofitant la futura 2 fase de la reforma de la Granvia de L'Hospitalet.

D'altra banda, la connexió de l'eix d'Isabel la Catòlica a través del Parc de les Planes no està dibuixada com no ho està l'actual itinerari a través de Can Buxeres, per entendre's que els parcs de la ciutat formen part de la futura xarxa ciclable, a l'igual que els vials de vianants i les vies pacificades amb velocitats inferiors a 30 Km/h., tal com molt bé recull l'Àrea Metropolitana de Barcelona a la seva Xarxa ciclable l'Hospitalet de Llobregat.

Pel que fa als carrils grafiats al nord i al sud del parc de La Remunta, l'execució de l'Àrea Residencial Estratègica (ARE) de La Remunta ha estat posterior, és a dir, que s'han executat seguint, tant el Pla Director de la Bicicleta com la proposta del PMUS.

c) Es desestimen les al·legacions Tercera i Quarta que proposen prolongar l'itinerari ciclista del carrer de la Feixa Llarga fins a connectar amb el carril bici del carrer de l'Energia de Cornellà, i prolongar l'itinerari ciclista de la carretera del Mig almenys fins al carrer de la Feixa Llarga i al carrer de l'Energia de Cornellà per donar consistència a la xarxa ciclista i proporcionar una connexió lògica amb el municipi veí de Cornellà, de prolongació dels eixos de Feixa Llarga i Ctra. del Mig fins a connectar amb el carrer Energia de Cornellà:

Dilluns, 8 d'agost de 2016

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Respecte de prolongació dels eixos de Feixa Llarga i Ctra. del Mig fins a connectar amb el carrer Energia de Cornellà, ja està recollida a l'Objectiu 2, del document Memòria (pàgina 305), al seu apartat a) Adequar el Pla Director de la Bicicleta, i al plànol 8.14, Xarxa principal proposada per bicis, l'adequació actualitzarà aquells vials i connexions no incloses a l'esmentat pla, com és el cas d'aquests dos vials, ja que ambdós connecten el nostre municipi amb el terme municipal de Cornellà de Llobregat.

d) Es desestima l'al·legació Cinquena que proposa que el document inclogui la creació de l'Oficina de la Bicicleta com a òrgan coordinador de les polítiques ciclistes de la ciutat tal i com es recomana en el Pla Director de la Bicicleta vigent.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Aclarir que el document del Pla Director de la Bicicleta no es recull la figura de l'Oficina de la Bicicleta, en tot el seu redactat. El que sí inclou és la figura del Coordinador de la Bicicleta. Donat que el PMUS no desvirtua ni anul·la el Pla Director de la Bicicleta, sinó que l'integra, entenem que el que ja conté aquest últim no cal repetir-ho al PMUS.

Afegir, d'altra banda, que al document Memòria, al seu "Objectiu 12: Sensibilitzar la ciutadania i conscienciar-la dels valors dels objectius del Pacte per la Mobilitat. Informació, formació i educació", es proposa la creació d'un Observatori de la Mobilitat, que esdevindrà "un instrument de recollida i difusió de la informació més rellevant en matèria de mobilitat. La Llei defineix l'Observatori com un instrument d'avaluació i seguiment dels instruments de planificació i per a l'anàlisi dels efectes que aquests poden produir quan s'apliquin". La finalitat de l'Observatori és el tractament de la mobilitat com un tot, evitant així l'excessiva parcel·lació que dificulta la visió global i el tractament eficient de tots els elements i xarxes que intervenen.

e) Es desestima l'al·legació Sisena que proposa que la mesura de la contaminació a la ciutat es basa exclusivament en les mesures d'una estació situada a la zona nord de la ciutat i allunyada de les vies que tenen més intensitat de trànsit contaminant.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

És la Direcció de Polítiques Ambientals la que disposa la instal·lació de les estacions de mesura. A l'Objectiu 9 del PMUS s'estableix que "es controlarà periòdicament els nivells d'emissió de gasos contaminants (GEH, NOx i PM10). Això es realitzarà amb estacions físiques que proporcionin dades sobre els punts més conflictius de la xarxa viària, i amb la presa de dades en moviment per tal de controlar tota la xarxa urbana." En aquesta línia, i en el moment de la redacció del PMUS, la referida Direcció General en conveni amb l'Ajuntament de L'Hospitalet va instal·lar una unitat mòbil a l'avinguda de la Granvia de L'Hospitalet, precisament amb la finalitat de disposar de lectures més completes del territori, tot i la dificultat de la disponibilitat d'aquest tipus d'unitat.

f) Es desestima l'al·legació Setena que assenyalava que el Pla de Mobilitat no estableix quines mesures de restricció de la circulació cal aplicar en cas d'episodis de contaminació elevada. Caldria detallar possibles mesures i zones sensibles de la ciutat on caldria aplicar-les.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Tot i que a l'Objectiu 9 del PMUS s'estableix que consisteix en controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10), entenem que és el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de L'Hospitalet (PMQA), actualment en redacció, el que ha de recollir aquestes mesures, en resposta a tota la normativa legal al que estem obligats, d'àmbit autonòmic, estatal, europeu o a través dels tractats internacionals.

g) Es desestima l'al·legació Vuitena que proposa que el PMUS inclogui la conversió de part del carrer Enric Prat de la Riba i l'avinguda Josep Tarradellas en carrers d'un sol sentit.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

El PMUS, al seu "Objectiu 4: Fomentar un ús més racional del cotxe", estableix una jerarquització viària en tres nivells vials: vertebrals, articulars i veïnals, per després fer una definició detallada de cadascun d'ells (quadre pàg. 319, document Memòria). Els dos vials nomenats (Av. Josep Tarradellas i C. Enric Prat de la Riba) presenten característiques similars pel que fa a la seva funció de connectors del corredor central, i tal com s'especifica al document Memòria (pàg. 320), tots dos vials tenen caràcter vertebral, excepte un tram d'Enric Prat de la Riba que és de caràcter articular. A l'actuació P-36 es recull més detalladament l'objectiu.

Dilluns, 8 d'agost de 2016

h) Es desestimen les al·legacions Novena i Desena que proposen afegir la recomanació que els passos de vianants situats en carrers veïnals, però en les cruïlles amb carrers articulars o vertebrals, s'hagin de situar en el mateix pla que la vorera i el més a prop possible de la cruïlla, i afegir la recomanació que els passos de vianants es situïn sempre que sigui possible el més a prop possible de les cruïlles, de tal manera que el recorregut dels vianants sigui el més recte i curt possible:

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Ambdues al·legacions es troben recollides al PMUS, tot i que amb un redactat diferent, a l'Objectiu 1: Afavorir les condicions de mobilitat dels vianants", i desenvolupades a les actuacions P-1, P-2 i P-7:

Millora de la seguretat a les cruïlles.

- S'han detectat interseccions que no disposen del total de passos senyalitzats amb passos de vianants, així com altres en les què s'observen obstacles o problemes de visibilitat. Pel què es plantegen actuacions de millora de les interseccions mitjançant:

- Millora de la llegibilitat: Instal·lar o reforçar la senyalització d'encreuament. Instal·lar passos de vianants en totes les cruïlles i modificar el perfil transversal del carrer, en els casos que sigui necessari.

- Millora de la visibilitat: Eliminar l'aparcament de vehicles, el mobiliari urbà o la vegetació quan poden impedir la correcta visibilitat de vianants en els encreuaments. Indirectament aquesta mesura també ajuda a la visibilitat per part de conductors, ciclistes i altres.

- Eliminació d'obstacles per a la circulació de vianants: En totes aquelles voreres que siguin objecte d'ampliació ja s'incorporarà la eliminació dels obstacles que puguin existir. A la resta de voreres en les què no sigui possible fer ampliació, es proposa la modificació de la ubicació de mobiliari urbà, contenidors, senyals, i altres elements detectats. Es proposa la realització d'un estudi específic per a cada zona.

- Protecció de l'ocupació de les voreres: Consistents en dissenys que evitin el pas de vehicles i increment de vigilància per a evitar l'estacionament de vehicles sobre les voreres.

i) Es desestima l'al·legació Onzena que proposa afegir la recomanació que els passos ciclistes que transcorrin paral·lels a passos de vianants.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Els passos per a ciclistes, és a dir, els punts pels quals el ciclistes han de travessar la calçada, si fos el cas, ja es troben regulats per la normativa vigent de rang superior (Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, con el Reglamento General de Circulación). En tot cas, tornar a repetir que, tant el PMUS com l'Ordenança de Mobilitat pretenen que la bicicleta comparteixi l'espai pacificat amb la resta de vehicles, i que només sigui en aquells casos en què és impossible encabir-la d'una altra manera, on disposi d'un espai segregat. S'ha de valorar que la manca d'espai per als diferents usos, en una ciutat altament densificada com és L'Hospitalet, dificulta la reserva d'espai per a fer segregacions injustificades i que el paradigma de la convivència en l'espai és l'esperit que prima en el PMUS.

j) Es desestima l'al·legació Dotzena que proposa establir un pla especial de mitigació de la contaminació atmosfèrica pels equipaments freqüentats per ciutadans especialment susceptibles a la contaminació (equipaments educatius, centres sanitaris, etc.) que estiguin al costat de vies que presentin intensitats de trànsit superiors als 5.000 vehicles/dia.

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

En base als mateixos arguments que en les al·legacions SISENA I SETENA, ja que entenem que és el Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire de L'Hospitalet (PMQA), actualment en redacció, el que ha de recollir aquestes mesures, en resposta a tota la normativa legal al que estem obligats, d'àmbit autonòmic, estatal europeu o a través els tractats internacionals.

k) Es desestima l'al·legació Tretzena que proposa elaborar un manual de senyalització urbana que serveixi de guia per a les actuacions urbanístiques de la ciutat i unifiqui criteris de disseny, en especial, pel que fa a infraestructures ciclistes que no tenen una regulació legal adequada.

Dilluns, 8 d'agost de 2016

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

Donat que ja hi ha manuals de disseny viari i de senyalització que venen a resoldre aquesta suposada carència. El disseny viari no es pot regular a través de manuals, donat que aquests no són mai d'obligat compliment, sinó eines de referència. Pel que fa a la senyalització, tant la Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, como el Reglamento General de Circulación, ja estableixen la senyalització i les marques vials reglamentàries.

l) Es desestima l'al·legació Catorzena que proposa afegir una actuació d'ampliació de voreres a tots els carrers de la ciutat on no s'arribi al nivell accessible d'1,8 metres:

L'al·legació es desestima pels motius que consten a continuació:

El PMUS pretén ser un document ambiciós, però realista. En aquest sentit, en un horitzó temporal de 6 anys sembla inabastable una actuació urbanística del calibre al·legat. És per aquest motiu que el PMUS projecta com a objectiu principal definir una xarxa bàsica de vianants i actuacions puntuals de millora de l'accessibilitat en aquells punts febles de dita xarxa, tal com es descriu a l'Objectiu 1 i a l'actuació P-2: "Es proposa ampliar voreres a la xarxa bàsica definida, assegurant condicions de mobilitat de vianants en confort. Aquesta proposta es desenvoluparà mitjançant actuacions puntuals en els punts que han estat sol·licitats en el procés de participació, o bé on coincideix una elevada circulació de vianants i s'han detectat problemes específics en el desenvolupament de la diagnosi".

A banda d'això, al mateix Objectiu 1 s'introdueixen criteris que matisen aquestes actuacions: "En aquells trams on l'espai no permeti instal·lar voreres de l'amplada fixada s'instal·laran mesures de pacificació del trànsit per assegurar el confort i la seguretat dels vianants. En tot cas l'amplada es determinarà en funció del volum de vianants".

SEGON.- APROVAR definitivament el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet de Llobregat, pels anys 2015-2020, i la Memòria Ambiental del Pla, integrat pels següents documents que figuren a continuació:

- Document I: Memòria.
- Document II: Programa d'actuacions.
- Document III: Annexos Volum I (Plànols fitxes propostes).
- Document III: Informe de resultats del procés de participació ciutadana (Fase de diagnòstic).
- Informe de sostenibilitat ambiental.
- Síntesi.
- Memòria Ambiental.

TERCER.- POSAR A DISPOSICIÓ de les administracions públiques afectades i de les persones físiques i jurídiques que hagin participat en els tràmits de consulta i participació pública la documentació complerta del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet de Llobregat, pels anys 2015-2020, d'acord amb el estableix l'article 28 de la Llei 6/2009, d'Avaluació Ambiental de Plans i Programes.

QUART.- ENCOMANAR l'avaluació i el seguiment dels objectius del Pla de Mobilitat Urbana de L'Hospitalet a la Secció de Mobilitat i Via Pública del Àrea de Seguretat, Convivència i Civisme de l'Ajuntament de l'Hospitalet amb coordinació amb la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i a l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona.

CINQUÈ.- PRENDRE en consideració, d'acord amb el Art. 25.7 de Llei 6/2009, d'Avaluació Ambiental de Plans i Programes, l'Informe de Sostenibilitat Ambiental, la Memòria Ambiental i la Resolució de 16 de març de 2016 de la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya que expressen la seva conformitat a la memòria ambiental del PMUS.

SISÈ.- NOTIFICAR a la Direcció General de Polítiques Ambientals del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, a l'Agència de Residus de Catalunya, al Sr. Marc Folch Manzaneres, en nom i representació de "La Saboga, Medi Ambient, Societat i Cultura", a l'Oficina del Canvi Climàtic i a l'Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona l'aprovació definitiva del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet de Llobregat, pels anys 2015-2020 així com a la resta d'interessats.

SETÈ.- Donar compte del present acord a la Subdelegació del Govern a Barcelona i a la Direcció General d'Administració Local del Departament de Governació de la Generalitat de Catalunya, als efectes previstos a l'art. 65.2 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local.

Butlletí Oficial de la Província de Barcelona

Dilluns, 8 d'agost de 2016

VUITÈ.- Transcorregut el termini de 15 dies hàbils des de la comunicació prevista a l'apartat anterior, es procedirà, de conformitat amb el que determina l'art. 70.2 de la Llei 7/1985, a la publicació del text íntegre de l'acord al Butlletí Oficial de la Província i al tauler d'anuncis de la Corporació, i es trametrà ressenya al Diari Oficial de la Generalitat que faci referència al BOP en el qual hagi estat publicat el text íntegre, als efectes d'iniciar la seva vigència.

NOVÈ.- Trasladar aquest acord a l'Alcaldia, a la Intervenció General Municipal, a la Tresoreria, a la Gerència, a l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona, a la Direcció de Serveis de Mobilitat Sostenible de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i a totes les àrees de l'Ajuntament mitjançant "Intranet", als efectes legals oportuns."

L'Hospitalet de Llobregat, 21 de juliol de 2016

El tinent d'Alcaldia de Seguretat, Convivència i Civisme, José Maria García Mompel