

Dictamen 11.2006

sobre el Projecte de decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Índex

DICTAMEN 11/2006 sobre el Projecte de decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada	2
--	---

DICTAMEN 11/2006 sobre el Projecte de decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per la Llei 7/2005, de 8 de juny, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya, en la sessió extraordinària del dia 6 de juny del 2006 aprova el següent

DICTAMEN

I. ANTECEDENTS

En data 19 de maig del 2006 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en què sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Projecte de decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La sol·licitud de dictamen va ser traslladada als membres del Ple. La Comissió de treball de Desenvolupament territorial i medi ambient es va reunir el dia 1 de juny i va elaborar la proposta de dictamen.

Context normatiu

L'Estatut d'autonomia de Catalunya, en l'article 8.2, encomana a la Generalitat, entre altres funcions, la de facilitar la participació de tots els ciutadans i les ciutadanes en la vida política, econòmica, cultural i social. D'altra banda, l'article 52 de l'Estatut d'autonomia faculta la Generalitat per constituir institucions que fomentin la plena ocupació i el desenvolupament econòmic i social en el marc de les seves competències.

II. CONTINGUT

El Projecte de decret consta d'una exposició de motius, setze articles agrupats en quatre capítols, quatre disposicions addicionals, una disposició final i quatre annexos.

L'**exposició de motius** posa de manifest que el Decret desenvolupa els estudis d'avaluació de la mobilitat generada previstos per la Llei 9/2003 de la mobilitat amb l'objectiu de donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat en la qual s'incrementa el protagonisme de les xarxes de vianants, bicicletes i transport col·lectiu en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania i en la qual han d'estar presents els valors de qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat.

El **Capítol I**, articles 1 a 4, regula l'objecte del Decret i dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, l'àmbit d'aplicació i els paràmetres que s'ha de respectar en l'elaboració d'aquests.

El **Capítol II**, que inclou els articles 5 a 12, determina el sistema a seguir per avaluar la mobilitat generada i el contingut que han de tenir els estudis d'avaluació. Així mateix, regula les característiques de les xarxes d'itineraris per a vianants, per transports públics i col·lectiu de superfície, per a bicicletes i per a vehicles que s'han d'incloure als estudis d'avaluació de la mobilitat generada. També regula les característiques que han de complir-se en preveure les estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans així

com les particularitats que han de tenir-se en compte per a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

El **Capítol III**, que inclou l'article 13, regula els supòsits de contribució al finançament dels costos generats per l'increment de la mobilitat de les persones propietàries i de les persones promotores d'una implantació singular.

El **Capítol IV** estableix, als articles 14 a 16, el procediment de tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La **disposició addicional primera** posa de manifest l'aplicabilitat de la normativa sectorial, especialment en matèria urbanística o de trànsit, que contingui requisits més estrictes.

La **disposició addicional segona** obliga a respectar els paràmetres de planificació previstos per l'article 4 en el cas d'actuacions en sòl urbà no consolidat que suposin la transformació global d'un àmbit i la creació de nou teixit residencial superior a 250 habitatges.

La **disposició addicional tercera** preveu l'aplicació supletòria del Decret 135/95 i del Decret 241/1994.

La **disposició addicional quarta** preveu l'aplicació del Decret als instruments de planejament i als projectes d'implantació singular que, en el moment de la seva entrada en vigor, no hagin estat aprovats inicialment o no disposin de projecte visat, respectivament.

La **disposició final primera** estableix l'entrada en vigor del Decret.

L'**annex I** estableix els ràtios mínims de viatges generats per dia per determinar el nombre de desplaçaments generats per les diferents activitats i usos del sòl.

L'**annex II** estableix les reserves mínimes d'aparcaments de bicicletes situats fora de la via pública.

L'**annex III** estableix les reserves mínimes d'aparcaments de vehicles situats fora de la via pública.

L'**annex IV** estableix la fórmula per a determinar el dèficit anual del transport públic de superfície.

III. OBSERVACIONS GENERALS

Primera. La llei 9/2003 de mobilitat estableix els mecanismes per a l'avaluació prèvia i el control dels efectes de l'increment potencial de mobilitat que es derivi de la planificació o implantació de noves activitats. Aquesta avaluació s'ha de plantejar a partir d'una concepció molt més àmplia dels sistemes de transport derivada de les noves tendències on l'ús dels transports alternatius guanyen cada cop més força entre la ciutadania. Aquest projecte de decret desenvolupa normativament un d'aquests instruments d'avaluació i seguiment, concretament, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Segona. Aquest Consell comparteix la necessitat d'avaluar l'impacte de la mobilitat pel desenvolupament urbanístic des de les fases inicials del seu planejament i preveure amb anticipació els seus efectes dins d'una concepció sostenible que minimitzi els costos socials i ambientals sens

perjudici dels seus beneficis potencials. Es tracta de planificar tenint present els criteris de sostenibilitat i d'accessibilitat per a les persones a partir de l'ús dels transports col·lectius o alternatius al vehicle privat. El CTEESC considera que aquest decret apunta favorablement en aquest sentit.

Tercera. El CTEESC també comparteix la necessitat de preveure en la planificació urbanística les noves necessitats derivades de les noves tipologies de distribució urbana de mercaderies per tal que la mobilitat generada en aquest sentit s'integri de manera efectiva, amb el mínim impacte i sense generar perjudicis a tercers. Per la mateixa raó que cal preveure en les noves construccions d'habitatges, com encertadament fa el decret, uns percentatges mínims d'aparcaments de vehicles, mentre que en el cas de les zones d'atracció comercial i de serveis es prioritza l'accés mitjançant transports alternatius.

Quarta. El CTEESC vol deixar constància de l'existència d'una possible concurrència normativa en la matèria, per la qual cosa sembla adient la coordinació efectiva entre els diferents departaments i administracions competents, i evitar la duplicació de les exigències d'informació i estudis dels projectes afectats.

Cinquena. Aquest decret que desenvolupa la Llei 9/2003, de 13 de Juny de mobilitat esdevindrà una eina bàsica en la futura planificació del territori i aportarà una sensible millora a la mobilitat sostenible i a la qualitat de vida dels ciutadans de Catalunya, al haver d'incorporar les futures planificacions urbanístiques els criteris i pautes contemplades en el present decret.

No obstant, el CTEESC entén que la formulació d'aquest decret ha de ser també el moment per a donar un pas important en la mobilitat sostenible de moltes instal·lacions singulars de titularitat pública o privada de caràcter públic, que avui presenten uns dèficits de mobilitat i d'accessibilitat, en alguns casos de molta gravetat.

Per aquesta raó el CTEESC entén que atès que aquest decret determina les condicions i continguts dels estudis de mobilitat generada, obligant a les futures planificacions i als promotors al seu compliment, seria del tot necessari que es contemplés, amb un període de temps raonable per fer-ho possible, l'obligació de les administracions i dels serveis públics de diferents titularitats d'efectuar també aquests estudis en les instal·lacions actuals, per tal d'assolir finalment la realització d'un Programa d'actuacions urgents de millora de la mobilitat sostenible, per tal de corregir les mancances detectades i adaptar aquestes instal·lacions en la major brevetat possible a les determinacions d'aquest decret i de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat de Catalunya.

El CTEESC considera que és del tot necessari regular i ordenar la mobilitat de les instal·lacions singulars del futur, però entén que l'administració, en la mesura del possible, ha de fer l'esforç per adequar i millorar ostensiblement les instal·lacions del present.

En el cas de les instal·lacions de titularitat privada, el Consell entén que caldria considerar-ho a l'hora de renovació del règim de concerts.

Sisena. El CTEESC considera que el preàmbul del Projecte de decret que es dictamina hauria de fer esment al present dictamen, atès que aquest és preceptiu d'acord amb l'article 2.1 a) primer de la Llei 7/2005, de 8 de juny, del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya.

Setena. El CTEESC posa de manifest que per dictaminar el present Projecte de decret no se li ha posat a disposició la documentació que, d'acord amb la

regulació de l'article 19.3 del Decret 336/2002, li ha de ser remesa juntament amb la norma sobre la qual se sol·licita el dictamen.

IV. OBSERVACIONS A L'ARTICULAT

1. Pel que fa a l'ús de l'expressió "repercussió significativa" a la lletra c) de l'article 3.1, el CTESC constata que és excessivament genèrica i que per tant, fóra bo una major concreció de la mateixa.
2. En l'article 3.2 el CTESC considera que l'obligació de fer estudis de mobilitat generada, prevista en la redacció actual pel que fa als centres educatius, és del tot insuficient, doncs entén que tots els centres escolars de nova construcció han de tenir el seu corresponent estudi de mobilitat generada (actualment en molts municipis s'estan desenvolupant estudis d'itineraris escolars a causa de la mancança de criteris de mobilitat anteriors). Per aquest motiu, en la lletra e) d'aquest article es proposa la reducció del mínim de la capacitat d'alumnes a 500, per tal de que el decret s'adapti a la realitat dels nostres centres educatius.
3. A la lletra f) de l'article 3.2, el CTESC considera necessària la reducció de la xifra en quant a nombre de treballadors a 300, sumant en tots els casos els treballadors contractats per les empreses ubicades als centres de treball en qüestió, i aquelles que accedeixen per donar serveis a les empreses ubicades.

A la lletra g) del mateix article, el CTESC considera convenient reduir la xifra a un nombre de viatgers al dia superior a 3.000, per tal d'aconseguir incloure totes aquelles implantacions singulars que quedin fora de la resta de supòsits previstos.

4. El CTESC considera que a l'apartat 2 de l'article 4 seria convenient especificar en quins supòsits poden modificar-se els paràmetres fixats en l'apartat anterior del mateix article, per tal de garantir una major seguretat jurídica.
5. El CTESC proposa afegir un subapartat entre els punts c) i d) de l'article 6.4 amb la redacció següent: "A les implantacions singulars, edificis, centres de treball i complexos on treballin més de 300 treballadors, han de tenir-se en compte tant els treballadors contractats per les empreses ubicades als centres de treball en qüestió, com aquells que hi accedeixen per donar servei a les empreses ubicades".

Aquest Consell creu també necessari afegir un nou punt a aquest article que permeti considerar els diferents horaris als centres de treball: "descripció dels horaris i torns als centres de treball (incloent els dels treballadors que donen servei a les empreses ubicades), per tal que les propostes de millora a la xarxa i mesures correctores s'ajustin a les necessitats quotidianes de treballadors i treballadores".

6. A l'article 8 el CTESC proposa afegir un nou apartat, 8.6, en la línia de defensar la prioritat de l'autobús front al conjunt del trànsit, establint també clarament la possibilitat de la creació d'un carril bus, quan es prevegi que el trànsit pugui arribar a pertorbar la circulació del transport col·lectiu, sigui quin sigui el nombre de circulacions.
7. El CTESC considera que fixar l'obligatorietat, amb caràcter general, d'un magatzem als locals comercials suposa una càrrega desproporcionada pel comerç respecte els hipotètics beneficis per la

mobilitat. En molts establiments, en l'actual esquema comercial, posen la mercaderia a disposició dels clients, és a dir, que hi ha estoc però no magatzem. Per tant, amb caràcter general, l'establiment comercial no té la necessitat de disposar físicament d'un magatzem.

8. El CTESC considera que a l'article 12.2, a més del criteri dels m² de superfície de venda, s'ha de tenir en compte també el de volum de trànsit de mercaderies.
9. A la lletra a) de l'article 12.3, el CTESC proposa canviar la redacció en el sentit següent: "a) ús comercial: 2 places per cada 1.000 m² de superfície de venda o 2 places per cada 8 establiments".
10. El CTESC considera que caldria incorporar la fixació d'un límit màxim quantitatiu en la participació per part de les persones propietàries en el finançament dels serveis de transport públic que es fixa a l'art 13.2, amb la finalitat de garantir el seu nivell de participació.

Finalment, els ingressos que s'obtinguin només es podran utilitzar quan fefaentment es disposi del servei de transport públic. En aquest sentit, el CTESC considera que aquesta obligació que es conté ha de dirigir els seus rendiments a la consecució del transport públic i no a ampliar els recursos de l'administració.

11. En la línia de possibilitar la millora dels serveis públics pels quals passen milions de ciutadans, i d'acord amb l'exposat a l'observació general cinquena, el CTESC proposa l'addició d'una disposició transitòria que permeti la millora de la mobilitat en un període màxim de 10 anys:

"Disposicions transitòries

Primera

En un termini màxim de 5 anys, des de l'aprovació d'aquest Decret, totes les instal·lacions singulars de caràcter públic (pròpies o consorciades), contingudes a l'article 2. d'aquest Decret hauran d'efectuar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada i elaborar conjuntament amb totes les administracions implicades un programa d'actuacions urgents de millora de la mobilitat sostenible, per tal de corregir les mancances detectades i adaptar aquestes instal·lacions al previst en la Llei 9/2003 de Mobilitat i al present Decret.

V. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat el Projecte de decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

Barcelona, 6 de juny del 2006

La presidenta
Mercè Sala Schnorkowski

La secretària executiva
Teresita Itoiz i Cruells