

ALBERT MASSANA I GRÀCIA, portaveu del Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya a l'Ajuntament de Gavà, en nom d'aquest grup i de la secció local d'ERC de Gavà

07 JUL. 2015

EXPOSO

ENTRADA
SORTIDA

11667

Que mitjançant edicte de 6 de maig de 2015 [BOPB de 18 de maig de 2015, CVE-Núm. de registre: 022015013326] es va fer públic per acord de Ple de data 30 d'abril de 2015, l'Ajuntament de Gavà havia aprovat inicialment el Pla de Mobilitat Urbana de Gavà, que incorpora l'Informe de Sostenibilitat Ambiental -ISA-, anteriorment Estudi ambiental Estratègic -EAE- que ha estat redactat segons el previst a l'article 17 de la Llei 9/2003.

Que així mateix l'esmentat Pla se sotmet a informació pública per termini de quaranta-cinc dies, comptats a partir del següent a la publicació de l'anunci al BOPB, a l'objecte que es puguin formular, pels interessats, reclamacions i al·legacions.

Estem interessats en participar en el procés d'informació pública, i per tant ens personem en el tràmit formulant una sèrie d'al·legacions, que s'especifiquen en document annex.

En conseqüència,

SOL·LICITEM

1. Que s'admeti aquest escrit, i es tinguin en compte les al·legacions presentades.
2. Que es doni als sotassignats per compareguts i interessats en nom propi i en la representació que exerceixen, en l'expedient administratiu al qual s'ha fet referència, i que se'ls notifiqui amb l'antelació requerida qualsevol informació sobre aquest expedient o les resolucions que es prenguin, tot mantenint-nos al corrent del procediment administratiu que se'n derivi.
3. Que, d'acord amb els articles 54.1 i 86.3 de la Llei 30/92 de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, segons els quals la decisió d'acceptar o denegar aquestes al·legacions ha d'estar motivada, i els al·legants tenim dret a obtenir una resposta raonada, s'adjunti a la comunicació de l'acceptació o refús, total o parcial, d'aquestes al·legacions, l'informe jurídic - tècnic preceptiu.

Gavà, 6 de juliol de 2015,



Albert Massana i Gràcia

SRA. ALCALDESSA DE L'AJUNTAMENT DE GAVÀ

AL·LEGACIONS AL PLA DE MOBILITAT URBANA DE GAVÀ

Fem notar l'extens treball de documentació i anàlisi realitzat per elaborar el Pla de Mobilitat Urbana. Creiem que la diagnosi i les principals línies d'actuació han estat correctament formulades, i són coherents amb els plans de mobilitat supramunicipal vigents.

Tot i això, discrepem en alguns aspectes tant del procés d'elaboració seguit per concretar les propostes d'actuació, com en algunes d'aquestes. És doncs en aquest darrer aspecte, i en aquest nivell de concreció, on presentem les nostres objeccions.

1) Sobre la manca d'un procés real de participació ciutadana

Volem fer notar que si bé la documentació inclosa al Pla de Mobilitat incorpora un apartat dedicat a la participació ciutadana (pàgines 242-259), aquesta es va fer sense la necessària profunditat, reflexió, debat i amplitud necessària que una planificació a mig i llarg terme requereixen.

Estem davant d'un pla que hauria de servir de full de ruta per a les properes dècades, i per tant hauria de ser gestat, elaborat i assumit amb el màxim consens i participació, per tal que esdevingui una eina de ciutat de debò, i no quedi en un conjunt de propòsits que a l'hora de posar-los en pràctica provoquin malestar o protestes ciutadanes. En aquest sentit, fem notar que únicament es va realitzar una sessió de dues hores de presentació, a la que hi va assistir una vintena de persones representant només una desena d'entitats, i una altra també d'una durada similar, en què només es van recollir 66 propostes, a la major part de les quals se'ls va donar allargues (només 19 es consideren coherents amb el Pla que es proposa).

Altrament, el mateix resultat del resultat participatiu es valora en funció del Pla de Mobilitat que precisament s'hauria de debatre i modificar, si calgués, en funció de les opinions ciutadanes. En canvi, simplement es classifiquen les aportacions ciutadanes amb un "és coherent", "no es recull però s'estudiarà" i "no es recull i no forma part del Pla".

Creiem que per formular les propostes concretes que implementen un Pla de Mobilitat hauria calgut realitzar un seguit de reunions prèvies amb les associacions veïnals de la ciutat. Aquest tipus d'entitats cíviques, per bé que no tenen cap representativitat des del punt de vista legal, sí que apleguen les persones més actives i sensibilitzades en favor de l'estat dels seus barris respectius. Són, per tants, ciutadania activa implicada en el bé comú i la qualitat de l'espai públic, que coneixen els barris a través del seu tracte directe i continuat amb el veïnat, i per tant creiem que a l'hora de redactar un Pla de Mobilitat se'ls hauria d'atorgar un paper central, tant en la recollida d'informació, per conèixer realment les preocupacions del veïnat, com, sobretot, en l'elaboració de propostes concretes d'actuació.

És per això que demanem que es deixi en suspens l'aprovació definitiva del Pla de Mobilitat i que s'organitzin reunions per barris amb les entitats veïnals de la ciutat, en què es discuteixin una per una les propostes previstes per a cada barri, s'escoltin les que puguin formular les mateixes entitats –que sovint compten entre els seus associats arquitectes o urbanistes que poden formular propostes viables i oportunes–. Un cop realitzades aquestes trobades, i consensuades les propostes concretes a portar a terme, aleshores sí que creiem que es podria procedir a aprovar definitivament el Pla de Mobilitat de Gavà.

2) Sobre les actuacions previstes per afavorir les condicions per a la mobilitat a peu

- A la proposta P4, sobre l'ampliació de voreres amb deficiències, fem notar que caldría incloure-hi la vorera del carrer de la Mare de Deu de Bruguers, banda nord, i especialment adequar la vorera de la cantonada nord-est d'aquest carrer amb el carrer de Sant Isidre.
- Pel que fa a la proposta P7, sobre l'accés a peu al barri de ca n'Espinós, creiem que caldría prioritzar-lo i incloure-ho a la fase 1. En aquest sentit, i donat que l'obra prevista pel consistori i inclosa al Pla de Barris té un finançament incert, suggerim aprofitar el sender-bici indicat a la figura 3.2.3. del volum 2 de la memòria.

En aquest sentit, indiquem que fa anys es va redactar un projecte executiu de camí verd entre el parc del Mil·lenni i ca n'Espinós a través dels terrenys de l'antiga bòbila que hi ha sota l'actual carretera d'accés al barri. Per tant, es podria aprofitar aquest projecte i realitzar les obres d'adequació del camí en una primera fase.

- Pel que fa a la mateixa proposta P7, en referència a la Sentiu, assenyalem que de fet el camí paral·lel a la carretera d'accés al barri ja existeix, i que per tant només caldría redactar un projecte d'arranjament d'alguns punts concrets i d'il·luminació. La queixa principal dels veïns quant a l'accessibilitat del barri és precisament que, a l'hivern, quan es fa fosc més d'hora, no existeix cap accés il·luminat al barri, que permeti accedir-lo a peu a amb la relativa seguretat que proporciona un accés ben il·luminat. Per tant, demanem també que s'avanci la realització d'aquesta proposta a la fase 1.

3) Sobre les actuacions previstes per augmentar l'ús de la bicicleta

Volem fer notar que si bé el pla proposa la unió entre tots els carrils-bicis existents, no es parla d'unir-los als senders i vies de muntanya usades pels ciclistes que van en BTT.

En aquest sentit, cal remarcar que les excursions en BTT s'han popularitzat enormement els darrers anys, i que les nostres muntanyes estan freqüentades per practicants d'aquesta modalitat excursionista.

Trobem pertinent, per tant, i proposem, que entre les actuacions a realitzar es contempli explícitament la continuïtat dels carrils-bici urbans amb les pistes i senders de muntanya.

4) Sobre les actuacions previstes per promoure el transport col·lectiu de qualitat

- Una de les queixes dels veïns del barri de Gavà Mar que ens han arribat com a Grup Municipal fa referència a la freqüència de pas dels autobusos de comunicació amb Barcelona que passen pel barri. En aquests moments, hi passen dues línies, la L94 i la L95. La primera té parades als laterals de l'autovia de Castelldefels C31, mentre que la segona es desvia de l'autovia i penetra al barri per l'Avinguda d'Europa.

Sense augmentar la freqüència de pas, i només fent passar la L94 per l'Avinguda d'Europa, i alhora sincronitzant l'horari de pas de manera que els dos serveis s'intercal·lessin, seria possible assolir un període de pas cada 10 minuts en les hores punta, de forma que es duplicaria el servei sense un increment de cost apreciable.

Creiem que aquesta proposta, que ens ha fet arribar l'associació veïnal del barri, s'hauria d'incorporar entre les actuacions a fer a curt terme al Pla de Mobilitat de Gavà.

- Al volum 2, punt 3.3.1.1. de la memòria, s'indica que l'estació d'ADIF-RENFE disposa de panells informatius. Si bé certament l'estació disposa d'uns panells on hi ha penjats els horaris de la línia, no hi ha panells electrònics informatius que informin en temps real als usuaris dels retards, incidències de la línia i/o serveis de tren propers previstos, complementant la megafonia. Creiem que entre les propostes d'actuació del Pla caldria incloure la sol·licitud formal a RENFE o ADIF perquè instal·li a l'estació de Gavà panells electrònics informatius.

5) Sobre les actuacions previstes per fomentar l'ús racional del vehicle privat

Ens sembla molt oportuna i interessant la proposta de compartimentar el nucli urbà de la ciutat en zones 30 separades per eixos de vialitat orientada al vehicle privat. Tot i això, trobem que la definició, proposta i concreció d'aquestes zones 30 té alguns inconvenients, que fem notar i proposem solucionar.

- La delimitació de la zona 30 numero 5 (proposta P26) presenta un problema. Segons la proposta, està delimitada a ponent pel carrer de Sant Joan i part del carrer de Begues. Fem notar que no hi ha connexió entre aquests dos carrers, i que precisament la zona alta del carrer de Sant Joan hauria de ser tota ella o de vianants, o prioritat invertida, ja que s'hi accedeix per la vorera del carrer de Sant Lluís. Per tant, la delimitació efectiva d'aquesta zona hauria de ser carrer de Begues fins al carrer de Santa Teresa, aquest carrer de Santa Teresa, i Sant Joan. Proposem modificar aquesta delimitació.
- Així mateix, tal com es configura la zona 30 (proposta P26), deixa sense efecte l'eix conformat pels carrers de Gaudí i Santa Teresa. Fem notar que aquest eix connecta dues portes principals d'accés a la ciutat: la rotonda de l'Avinguda de la Riera de Sant Llorenç davant dels jutjats i la SAFA, i l'Avinguda de Joan Carles I. Fem notar també que aquest eix és l'única via transversal en sentit llevant-ponent que travessa el nucli urbà, i com a tal està marcada com a eix prioritari a la pàgina 54-44 del volum 2 de la memòria, mapa de la pàgina 55 del mateix volum de la memòria, i figures 3.4.7. i 3.4.8. Per tant proposem subdividir la zona 5 en dues subzones, al nord i al sud de l'eix Gaudí-Santa Teresa, i preservar el caràcter d'eix prioritari per a aquesta via.
- En general, trobem que les zones 30 tal com estan plantejades (proposta 25) són massa grans en general: cal fer-ne més (subdividir) per mantenir eixos prioritaris o xarxa bàsica. Hi ha una disfunció entre les vies relacionades a la pàgina 54-55 del volum 2 de la memòria, mapa de la pàgina 55, i figures 3.4.7. i 3.4.8 i la sectorització realitzada a la Proposta 25. Falta contemplar eixos que constitueixen portes d'entrada com ara el carrer de Fortià Casanovas, el carrer de Santa Teresa (com ja hem dit abans) i el carrer de les Colomeres entre l'Avinguda d'Eramprunyà i el carrer de Sant Pere, el mateix carrer de Sant Pere entre Sant Joan i Montserrat, i el mateix Passeig de Maragall i carrer de Joanot Martorell. Així doncs, proposem modificar la sectorització de zones 30 del nucli urbà per tal que es respectin els eixos prioritaris que correctament identifica la diagnosi del Pla.
- Proposem que el Pla inclogui entre les seves propostes l'habilitació d'un accés directe des de la C32 al polígon del Camí Ral, aprofitant l'existència de l'àrea de servei que hi ha al nord de la mateixa autopista. Actualment, els camions que volen accedir al polígon del Camí Ral han de fer-ho des de Castelldefels, o bé accedir a la C-245 i passar sota la via, o

bé passar per sobre la C32 des del camí ral de València. Una obra d'aquestes característiques seria relativament senzilla de fer, poc costosa i no malmetria els valors natural del sector dels Joncs.

- Finalment, proposem realitzar un estudi de reordenament del trànsit interior al sector delimitat pels carrers de la Mercè, Rambla, Carretera Santa Creu de Calafell i Fortià Casanovas – carrer Major. Amb determinats canvis de sentit de circulació es poden optimitzar trajectes i per tant reduir distàncies de conducció, amb la repercussió positiva que això tindria sobre l'emissió de gasos contaminants i la contaminació sònica.
- En aquest sentit, ens fem ressò d'una proposta que ens ha traslladat l'Associació Veïnal del Barri del Centre, consistent en què el tram del carrer de Vila i Vilà que hi ha entre els carrers de la Mercè i Artur Costa sigui de doble direcció, o bé tingui un sentit contrari a l'actual. D'aquesta forma, es possibilitaria que tots els vehicles que surten dels aparcaments del carrer Major i Mercè no es vegin obligats a travessar la Rambla –zona de vianants–, i així podrien accedir als eixos prioritaris de circulació que convergeixen a la plaça de l'Església a través dels carrers d'Artur Costa i Generalitat.

6) Sobre les actuacions previstes per optimitzar l'oferta d'aparcament

Volem fer notar que la implantació de noves zones blaves és un tema sensible i que sovint causa polèmica ciutadana. Per tant, d'entrada, creiem que qualsevol modificació que es faci de la situació actual requeriria com a mínim el consens i l'aquiescència de les associacions de veïns dels barris afectats.

- En aquest sentit, l'Associació de veïns de can Tintorer ens ha fet arribar un suggeriment que recollim i traslladem per tal que sigui inclòs al Pla. Fa referència a l'elevada necessitat d'aparcament que hi ha al barri, especialment a la zona dels blocs d'habitatges més alts, que quan es van construir no van incloure aparcaments. Per compaginar la mobilitat viària i la necessitat d'aparcament, proposem que es permeti l'aparcament nocturn sobre vorera al carrer de Roger de Flor, de la mateixa manera que es fa en alguns dels carrers de l'Eixample de Barcelona. Aquesta permissivitat nocturna hauria d'anar acompanyada de mesures de vigilància i sanció durant el dia, per tal que de disciplinar l'ús d'aquesta modalitat.
- El Pla emfasitza la necessitat de sancionar i perseguir l'aparcament sobre vorera. Hi estem plenament d'acord, tot i que, puntualment, creiem que caldria relaxar la persecució d'aquestes infraccions en el cas de les voreres properes als ambulatoris, i també al carrer Montserrat. En el primer dels casos, és evident que si es tracta d'alguna visita a urgències mèdiques, caldria ser tolerants i evitar sancionar vehicles que puntualment i per causes d'urgència mèdica hagin d'aparcar sobre vorera. Així mateix, en el cas del carrer de Montserrat l'aparcament sobre vorera es produeix puntualment a l'hora de recollir els infants de l'escola. Creiem que caldria també ser tolerants –com de fet ja es fa– en aquets casos.
- Quan es parla d'ampliar l'oferta tarifària dels aparcaments municipals, i a la proposta 8.7.E del volum 5 de la memòria, es fa referència al Mercat Sant Michel. Cal fer notar que aquest mercat ja fa més d'un any que està tancat, i per tant potser caldria treure l'esment de la memòria.

- Pel que fa a la proposta 32 (zona regulada a la Platja), fem notar que ni tan sols s'ha consultat amb els veïns de la zona. En aquest sentit, l'Associació de Veïns de Gavà Mar ens ha fet arribar la seva oposició a que es reguli l'aparcament mitjançant zones blaves, verdes o taronges. Ells proposen de fa temps la col·locació de mesures dissuassòries que impedeixin aparcar sobre la vorera o l'aparcament indisciplinat, i la realització d'una vigilància efectiva i l'actuació punitiva que calgui mitjançant la policia municipal.
- És evident que existeix un problema d'aparcament per a cotxe privat a la platja de Gavà. En aquest sentit, ens sobta que a la memòria (pàgina 40 del volum 5) es parli, en fer les propostes, es parla d'uns solars, sense especificar-ne quins, dels quals s'indica que «funcionarien com aparcaments públics en superfície, les tarifes han de ser similars a les de la zona blava, però han de permetre el pagament fraccionat, segons l'esquema proposat per a les zones blaves», però en canvi al document que recull les actuacions concretes, ni se'n parla. Per aquest motiu, suggerim que, d'acord amb el departament de medi ambient de l'Ajuntament, s'estudii la possibilitat de destinar a aparcament puntual els caps de setmana d'estiu de les parcel·les de propietat municipal situades entre l'avinguda d'Europa i l'autovia C31.
- Finalment, també, l'Associació de veïns de Gavà Mar ens ha fet arribar una proposta per tal que, en cas que sí o sí es vulgui implantar l'aparcament regulat a Gavà Mar en contra de l'opinió dels veïns, almenys respecti el fet que les zones blaves –destinades a forasters– siguin les més allunyades de la platja (l'avinguda d'Europa) mentre que les zones reservades per a la ciutadania de Gavà siguin les més properes a la platja, just al contrari de la proposta municipal explicitada al mapa del punt P32.

Gavà, 6 de juliol de 2015