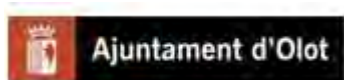


**Document Resum PMUS Olot**



**Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)  
del municipi d'Olot**

Per a:



## **Identificació del document**

---

**Resum del Pla de mobilitat urbana sostenible d'Olot** , per tal de donar compliment a l'article 28 de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, sobre la publicitat dels plans i programes que han seguit una avaluació ambiental.

## **Antecedents**

---

1. En data 10 d'abril de 2014 la Junta de Govern Local va acordar, adjudicar a l'empresa **INTRA, S.L.** el contracte administratiu de serveis consistent en l'assistència tècnica de redacció del Pla de Mobilitat Urbana d'Olot.
2. En data 19 de març de 2015 el Ple va aprovar inicialment el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi d'Olot i va acordar sotmetre'l al tràmit d'informació pública procedent.
3. El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) d'Olot està format pel següents documents:
  - Document I: Anàlisi i diagnosi
  - Document II: **Pla d'Acció**
  - Document III: Estudi Ambiental Estratègic
  - Document IV: Resum del PMU

## **Procés d'Integració en el pla dels aspectes ambientals**

---

Al llarg de la redacció del PMUS s'han dut a terme les actuacions previstes a la Llei 9/2006 , de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes següents:

1. Durant la redacció del PMUS (2013 al desembre 2015) es va iniciar els treballs **d'avaluació ambiental amb la redacció del ISA** preliminar el 28 de juliol de 2014. L'òrgan ambiental (Direcció General de Polítiques Ambientals) va emetre el Document de referència el 25 de novembre de 2014. Les indicacions del document de referència van ser incorporades en la redacció del Pla de Mobilitat i l'ISA.
2. **En data 9 d'abril de 2013 es va realitzar la sessió** de Participació ciutadana de la diagnosi (incorporada al document de diagnosi del PMUS).
3. En data 8 de juliol i 10 de novembre del 2014 es va realitzar les sessions de participació del Pla **d'Acció del PMUS (incorporades al document del pla d'acció del PMUS)**.

4. En data 19 de març de 2015 el Ple de l'Ajuntament d'Olot va aprovar inicialment el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi d'Olot i va acordar sotmetre'l al tràmit d'informació pública procedent. El període va finalitzar el 25 de maig de 2015. Es varen rebre 3 al·legacions (Direcció general de Qualitat Ambiental, Enginyers Industrials de Catalunya i particular). El juliol del 2015 es varen exposar i acordar la seva resolució.
5. Amb data d'entrada al registre del Departament de Territori i Sostenibilitat de 2 d'abril de 2015, l'Ajuntament d'Olot envia la documentació corresponent al PMU d'Olot i ISA en la seva versió aprovada inicialment.
6. La Direcció de Polítiques Ambientals emet l'Informe d'Aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana d'Olot en data 12 de juny del 2015. El document especifica que l'ISA queda substituïda per l'estudi ambiental estratègic (EAE), i la memòria ambiental que era objecte de resolució d'acord de l'òrgan ambiental i que finalitzava el procediment d'avaluació ambiental estratègica, se substitueix pel document resum inclòs en l'expedient d'avaluació ambiental complet, el qual serà objecte de la declaració ambiental estratègica (DAE) per part de l'òrgan ambiental. D'acord amb la disposició final onzena de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, aplicable des del 12 de desembre de 2014. Els promotors del pla incorporen les indicacions de la Direcció General de Polítiques Ambientals en la redacció del PMUS i de l'EAE d'acord amb l'equip tècnic de l'Ajuntament d'Olot. Aquest és doncs el darrer tràmit abans de poder aprovar definitivament el Pla.

### **Presca en consideració de les determinacions del document de referència i l'informe d'aprovació inicial**

El PMUS, l'ISA i l'EAE han adequat el seu contingut als aspectes que en el document de referència i l'informe d'aprovació inicial es van indicar que calia reforçar per maximitzar els beneficis ambientals:

- a. Aspectes de context supramunicipal. Estendre els plantejaments del PMU d'Olot més enllà de l'àmbit estRICTE del municipi i abordar el tractament dels principals fluxos de mobilitat intermunicipals. S'han definit propostes d'actuació del Pla que aborden els principals fluxos de la mobilitat intermunicipal.
- b. Explicitació dels principals fluxos de mobilitat (intramunicipals i intermunicipals) i establiment d'objectius a assolir per a cadascun d'ells. S'han identificat i analitzat els fluxos de mobilitat d'acord amb les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006. Així com l'anàlisi dels diferents centres atractors i desenvolupaments urbans futurs.
- c. Enfocament Push&Pull de les propostes del Pla. El PMU recull mesures de foment dels transport sostenible (millora xarxa vianants i xarxa ciclista) i altres de dissuasió de l'ús del vehicle privat a motor (gestió de l'aparcament i transport públic).

## **Resum del Pla de mobilitat urbana sostenible d'Olot**

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) del municipi d'Olot

---

- d. Priorització temporal de les actuacions en relació amb els principals fluxos de mobilitat. **Establir una priorització d'acord amb criteris exclusivament ambientals.** El Pla disposa **d'un calendari de les actuacions per anys basada amb el grau de contribució dels objectius ambientals** i un pressupost de cadascuna.
- e. Integració de criteris de mobilitat sostenible en el planejament urbanístic del municipi. El PMU incorpora criteris i actuacions pels futurs creixements urbanístics.
- f. Incorporar la contribució dels objectius ambientals de cada mesura. Una matriu analitza **la contribució de cada mesura en l'assoliment dels objectius ambientals.**
- g. **Incorporació d'objectius** en un horitzó temporal més ampli per tal de permetre consolidar un model de mobilitat sostenible en el municipi. **El Pla disposa d'un calendari de les actuacions per anys i triennis amb horitzó a +6 i +12 anys.**
- h. Desenvolupar mesures complementàries per minimitzar el nombre excessiu **d'aparcaments.** El PMUS contempla l'estudi i execució de la **gestió integral de l'aparcament en tot l'àmbit del centre urbà.**
- i. Identificar els veh-km **segons la trama on es produeixen.** El PMUS i l'EAE identifica els veh-km segons tipologia de mobilitat per cada un dels escenaris descrits.
- j. Compromisos fermes i detallats de les mesures i terminis que permeten consolidar un **enfocament de tipus push&pull.** El PMUS i l'EAE incorporen la **descripció i matrius on s'especifica el termini d'execució** i la prioritat per a cada una de les actuacions recollides al Pla.
- k. **Relació de punts clau en que el PMU hauria d'incidir per tal d'obtenir el millor resultat ambiental possible, tant en l'àmbit municipal com interurbà amb incidència directe sobre el municipi.** S'ha incorporat un capítol a l'EAE de *Relació de punts clau d'Oportunitat de millora ambiental i de canvi modal del PMUS.*
- l. Incorporar el compromís municipal de l'assignatura del Pacte d'Alcaldes. S'incorpora.
- m. A l'avaluació d'alternatives i valoració de les propostes de l'EAE es justifica el creixement diferencial entre població i mobilitat.
- n. L'EAE identifica les actuacions amb major rellevància en la reducció dels veh-km.

### **Avaluació d'alternatives**

---

L'EAE avalua tres alternatives:

1. **Alternativa Zero o escenari tendencial:** equival a l'opció de no realitzar cap actuació addicional de millora i promoció de la mobilitat sostenible al municipi d'Olot. Aquest escenari és el resultat del manteniment de les tendències demogràfiques i de mobilitat que han portat a la situació actual.

2. **Alternativa 1: Escenari Pla de mobilitat comarques Gironines.** En aquest escenari de futur es planteja assolir els objectius previstos al PdM de les comarques Gironines (any objectiu escenari sostenible del PdM és el 2016). Aquest Pla és el referent del PMUS a nivell supramunicipal. **Actualment es troba en fase d'aprovació.**
3. **Alternativa 2: Escenari Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Olot.** Aquest escenari correspon a la situació del municipi d'Olot tenint en compte les actuacions recollides al Pla d'acció del Pla de Mobilitat Sostenible. **Aquest escenari es desenvolupa amb la intenció de corregir les dinàmiques poc sostenibles de l'escenari tendencial. Les tendències de repartiment modal es prenen de les previsions del PdM de les CCGG. No obstant, pel que fa l'increment en el nombre de desplaçaments, s'ha considerat els calculats a l'escenari tendencial. Al tractar-se d'una situació en un àmbit més local que no pas regional (com està enfocat el PdM de les CCGG).**

L'alternativa 2 ha estat l'escollida perquè és la única que compleix amb els objectius del PMU.

### **Resultat de les consultes realitzades**

---

Durant l'elaboració del PMU s'han realitzat diferents sessions de participació i consultes amb els ciutadans amb l'objectiu de fomentar la implicació, coneixement i aportacions de la ciutadania d'Olot al Pla.

#### **Sessió de participació de la diagnosi 9 d'abril del 2013:**

Als participants els va semblar que la diagnosi presentada era completa i ben enfocada per tal d'assenyalar possibles línies estratègiques futures. Un dels aspectes més comentats va ser remarcar que el TPO està molt lligat al transport escolar i que algunes de les places per a PMR estan ubicades al costat dret del sentit de circulació, fet que dificulta l'accés a la vorera del conductor.

Als participants valoraven positivament la necessitat de potenciar els modes més sostenibles per fer una ciutat més sana i agradable. En aquest sentit s'apuntava que en alguns casos la senyalització ubicada a la vorera impedeix l'amplada lliure de pas de 0,9 metres establert pel Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Tenint en compte el potencial econòmic que suposa el turisme ciclista per la ciutat d'Olot, es va dir que actualment la ciutat no estava suficientment adaptada per la bicicleta i que les vies ciclistes estaven allunyades del centre urbà.

El debat sobre si s'havia d'incloure o no la variant d'Olot al PMU també va ser present al procés de participació ciutadana.

Es va acabar fent entendre als tècnics que calia actualitzar alguns plànols de la diagnosi

## **Sessió de participació del pla d'acció**

*Sessió 1. 8 de juliol de 2014. 9 participants*

### **MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT**

1. Augmentar el pàrquing gratuït a la perifèria.
2. Establir una tarifa escalonada de l'aparcament segons el temps d'estada.
3. Augmentar el preu de la zona blava i rebaixar la tarifa dels aparcaments soterranis.
4. Fomentar l'educació viària, realitzar campanyes a la via pública enfocades als vianants i aplicar mesures coercitives per tal de fomentar la seguretat i reduir els accidents i atropellaments.

### **MOBILITAT EN BICICLETA**

1. Crear una xarxa bàsica de carrils bicicleta, amb rutes alternatives i zones lentes.
2. Ampliar la xarxa de zones 20/30 ja que es considera que no hi ha prou seguretat en els desplaçaments en bici.
3. Modificar la normativa amb la finalitat d'equiparar els usuaris de la bicicleta amb els vianants.
4. Realitzar campanyes educatives que serveixen per impulsar l'ús de la bicicleta a la ciutat.

### **MOBILITAT A PEU**

1. Augmentar els espais de convivència de la ciutat.
2. Restringir el pas de vehicles al Nucli Antic.
3. Millorar els passos de vianants i voreres deficientes i il·luminar aquells carrers dels barris perimetrals que ho requereixin.
4. Fer campanyes que vinculin la salut i els desplaçaments a peu i una aplicació per marcar itineraris més curts, amb l'objectiu de fer complir la normativa i millorar la seguretat dels desplaçaments a peu.

### **MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC**

1. Connectar els aparcaments públics dels afores amb el centre amb transport públic.
2. Reordenar el Transport Públic.
3. Intentar adaptar la dimensió dels autobusos a la demanda.
4. Fomentar el transport públic cap a les escoles i instituts.
5. Implementar un Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE) per a controlar el compliment dels horaris dels autobusos.

6. Construir un carril bus en llocs concrets, com a l'actual Hospital.
7. Estudiar alguna prioritats semafòrica per a millorar la velocitat comercial.
8. Integrar la tarifa del TPO en la mobilitat intercomarcal.

*Sessió 2. 10 de novembre. 60 participants*

## GENERAL

1. Fer seguiment del pla de mobilitat.
2. Fer servir les escoles i associacions per conscienciar dels diferents aspectes del pla de mobilitat.
3. Obrir els centres educatius a tres quarts de nou amb la finalitat de poder deixar els nens a temps.

## MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

1. Fer un aparcament per autocaravanes.
2. Tancar l'accés pels cotxes al barri vell a mig matí i potenciar nous espais peatonals. Es considera que hi ha massa trànsit i circulació de cotxes i camions i que tenen un horari molt llarg per a fer-lo servir. Es proposa reduir l'horari d'accés de vehicles.
3. Informar al veïns de les activitats mensuals que es realitzen al centre amb l'objectiu que els veïns no es trobin bloquejades les pilones quan no ho haurien d'estar.
4. Protegir les zones escolars dels vehicles mitjançant un agent cívica que reguli l'ús del cotxe i amb elements reductors de velocitat.
5. Millorar la senyalització informativa a la ciutat augmentant el nombre de cartells i indicadors.
6. Augmentar el nombre de semàfors, elements reductors de velocitat i radars per a millorar la seguretat dels vianants, sobretot a la carretera La Canya i carretera Les Tries.
7. Crear un aparcament gratuït a sota de Montolivet i prohibir aparcar als carrers.
8. Crear zones verdes per a residents.
9. Pintar les línies dels aparcaments perquè els cotxes aparquin de forma correcta.
10. Adaptar les tarifes d'aparcament i crear-ne de diferents opcions per a fomentar un bon ús de la zona blava, complementat amb un augment de l'oferta d'aparcament al centre de la ciutat. Es proposa fer una oferta cada 10 tiquets i fer més fàcil l'ús de la zona blava.



## MOBILITAT EN BICICLETA

1. Crear una xarxa de carrils bici per als desplaçaments diaris. Es proposa un eix troncal per comunicar el carril bici amb els barris de la ciutat.
2. Realitzar campanyes de sensibilització per a fomentar els desplaçaments en bici en les gestions diàries i enfocada a que les bicis respectin les zones peatonals.
3. Millorar els aparcaments per a bicicleta a la ciutat.
4. Canviar la normativa municipal amb l'objectiu de no considerar la bicicleta com un vehicle a motor.

## MOBILITAT A PEU

1. Impulsar campanyes de sensibilització a conductors i ciutadans.
2. Posar escales mecàniques al barri de Montolivet (no a totes les escales actuals).
3. Incidir en el transvasament modal del vehicle privat als desplaçaments a peu amb una campanya que doni dades sobre l'estalvi de desplaçar-se a peu (en temps i diners) i combinar-ho amb una campanya potent que fomenti l'ús del transport públic.
4. Posar més il·luminació als passos de vianants.
5. Tenir més cura de la conservació de la pintura als passos de vianants i als senyals.
6. Evitar passos de vianants sense semàfors als carrers de doble carril i que van en un mateix sentit.
7. Posar polsadors als semàfors que funcionin i no facin esperar eternament als vianants.
8. Ampliar els temps de regulació dels semàfors que prioritzin al vianant i no als conductors.
9. Revisar les voreres perquè siguin més accessibles (controlar les cotxes que aparquen malament i fan ús de les voreres i evitar posar pals elèctrics que no deixen passar a les persones amb mobilitat reduïda).
10. Impulsar campanyes de sensibilització a conductors i ciutadans.
11. Reordenar els entorns escolars per tal de fomentar que els infants vagin a peu a l'escola mitjançant una campanya de conscienciació per a les famílies i creant espais verds als entorns escolars.

## MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

1. Crear una tarifa assequible que permeti a la ciutadania moure's els caps de setmana en bus o taxi.
2. Fer reunions amb associacions per posar en comú idees que puguin fer més atractiu



l'ús del transport públic.

3. Revisar i millorar la freqüència de pas del transport públic i la informació que té la ciutadania dels horaris i línies.
4. Crear una aplicació mòbil per informar sobre la localització real i els horaris dels autobusos

### **Període d'informació pública del Pla de 45 dies d'exposició al BOP del 30 de març al 25 de maig.**

#### *1. DIRECCIÓ GENERAL DE QUALITAT AMBIENTAL*

En data 01/06/2015 La direcció General de Qualitat Ambiental ha remés 3 informes relatius el vector aire, el vector llum i l'informe de l'aprovació inicial del PMU d'Olot.

*Aportació en relació amb la contaminació atmosfèrica (mitjançant informe tipus)*

- *Es recomana incloure la valoració de la qualitat de l'aire de l'apartat 4.4.3 de l'ISA la valoració dels darrers 5 anys de la ZQA8.*
  - o *S'incorpora a l'apartat 4.4.3 de l'ISA.*
- *Informació que ha de contenir l'ISA pel que fa a l'avaluació de la qualitat de l'aire.*
  - o *S'incorpora a l'apartat 4.4.3 de l'ISA.*
- *Es recomana analitzar els cinc grups de mesures amb una nova eina per a l'avaluació ambiental de les mesures del PMU.*
  - o *Amb converses amb la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat s'informa que l'eina està en fase de proves, al moment en que es redacta l'ISA del PMU d'Olot no estava desenvolupada la nova eina i per tant no es considera avaluar les mesures amb la nova eina ja que aquest fet significaria retardar el tràmit per l'aprovació definitiva del PMU.*

*Aportació en relació amb la contaminació acústica (mitjançant informe tipus)*

- *Es demana actualitzar correctament la normativa*
  - o *S'incorpora la informació com es demana a l'informe.*
- *Es demana que el PMUS tingui en compte els objectius de qualitat acústica d'acord amb les zones de sensibilitat i usos del sòl segons criteris exposats*
  - o *El PMUS descriu la situació en que es troba la realització del mapa de desviacions diürnes i nocturnes que ha de ser l'eina municipal en aquest àmbit. S'incorpora la valoració acústica de l'Agenda 21 del municipi.*

*Aportació en relació amb la contaminació lluminosa (mitjançant informe tipus)*

- Es demana que el PMUS reculli com a objectius ambientals la protecció del medi nocturn i la prevenció de la contaminació lluminica.
  - o El PMUS desestima incorporar aquesta mesura per manca de dades del municipi referents al vector llum. També es considera que aquest no és un factor a tenir en compte des del PMUS.

### *2. ENGINYERS INDUSTRIALS DE CATALUNYA*

En data 19/05/15 *ENGINYERS INDUSTRIALS DE CATALUNYA*, va presentar escrit al·legacions amb registre d'entrada 0301E/5354/2015, a través del seu representant Jordi Guix Armengou.

- En el seu escrit exposen "la manca de segregació de ciclomotors i motocicletes en el pla" i "la previsió d'infraestructures de subministrament elèctric per a vehicles de tracció elèctrica i mixtes". Així com també "considerar l'ús privat del ciclomotor i la motocicleta com una realitat i una alternativa als automòbils".
  - o Les dades facilitades per l'ajuntament no s'especifica aquesta segregació. Segueix el criteri de l'índex. De totes maneres aquest diferenciació, en el cas d'Olot, és poc rellevant per a càlculs de contaminants i/o elaboració de propostes. Ja que no es detecta una problemàtica específica d'aquest mode de transport que requereixi la seva segregació entre ciclomotors i motocicletes. La prioritat del PMUS d'Olot serà dels modes més sostenibles als menys (a peu i bicicleta, transport públic i vehicle privat motoritzat)
  - o L'actuació 6.3 del pla d'acció preveu establir dues places d'aparcament pels vehicles elèctrics, en un aparcament públic cèntric del municipi (...)En funció dels resultats obtinguts aquests tipus de punts s'ampliaran a diverses zones de la ciutat.
  - o L'actuació 4.7 del pla d'acció preveu incrementar l'oferta d'aparcament per a motos.

### *3. Josefa Vallès i Gorgé*

En data 16/04/2015 *SRA. JOSEFA VALLÈS GORGÉ*, va presentar escrit al·legacions amb registre d'entrada E2015003571.

- En el seu escrit exposa "Punt negre 1: vorera de l'edifici situat a l'Av. 11 de setembre, núm. 10 no disposa d'amplada suficient (vorera inferior a 0,9m) per la correcte circulació de les persones.
  - o L'actuació de millora de superfície de vianants (grafiada al plànol 2 del Pla d'Acció) preveu l'ampliació de la vorera del Punt negre 1.

## Resum del Pla de mobilitat urbana sostenible d'Olot

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) del municipi d'Olot

---

- En el seu escrit exposa "Punt negre 2: vorera de l'edifici de la Plaça del Palau, núm. 11 té una amplada de 0,91m, és irregular, perquè té inclinació, i té un pal de semàfor al seu bell mig". Afegeix que "cal col·locar barreres de protecció per als vianants per protegir als vianants i impedir l'estacionament de vehicles sobre la vorera"
  - o L'actuació de millora de superfície de vianants (grafiada al plànol 2 del Pla d'Acció) preveu l'ampliació de la vorera del Punt negre 2. Pel que fa a la col·locació de barreres de protecció, es tracta d'una mesura complementària concreta. No correspon al pla de mobilitat detallar aquestes actuacions.
  
- En el seu escrit exposa "Punt negre 3: les voreres del Pont Nou no gaudeix de voreres amples i segures per als vianants".
  - o L'actuació de millora de superfície de vianants (grafiada al plànol 2 del Pla d'Acció) preveu l'ampliació de la vorera del Punt negre 3.

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JPE
Data	Desembre 2015