

El pla de mobilitat urbana i l'avaluació ambiental estratègica



Rufí Cerdan 29-09-06

ÍNDEX

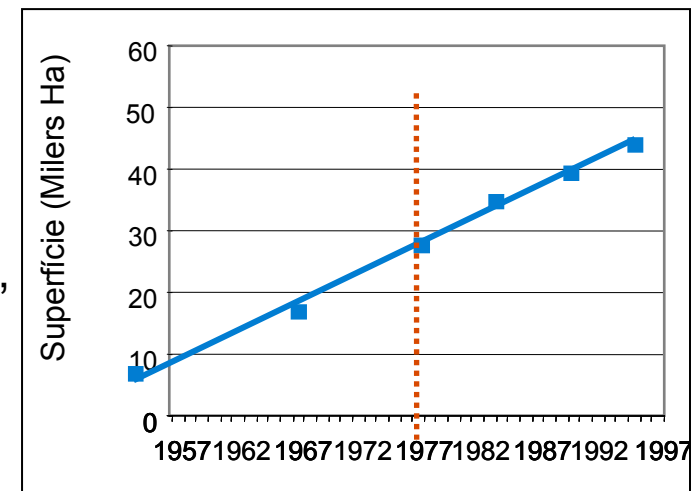
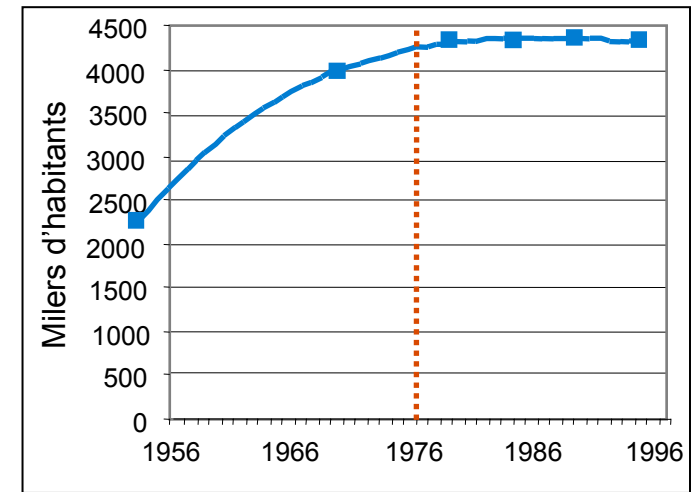
- Nova dimensió de la problemàtica ambiental
- Avaluació Ambiental Estratègica de la mobilitat: diagnosi, marc legal, objectius, criteris

Nova dimensió de la problemàtica ambiental

- Integració de les polítiques ambientals
 - Tradicionalment s'ha entès la protecció del medi ambient des d'un punt de vista molt sectorial (protecció d'àrees d'interès natural, protecció de la biodiversitat, residus, aigua...)
 - El canvi climàtic i les seves implicacions territorials han actualitzat els objectius que ja s'iniciaven l'any 1988 amb el procés de Cardiff
- La protecció del medi ambient requereix d'una visió global, d'una integració de les polítiques ambientals a tots els sectors, entre els quals la planificació territorial i l'urbanisme juguen un paper clau

Nova dimensió de la problemàtica ambiental

- Model territorial insostenible
- Indicador: Creixement exponencial de l'ocupació urbana del sòl
- Model territorial ineficient: l'ocupació de sòl és molt superior al creixement de la població
- Un cas emblemàtic: la RMB
 - El ritme d'ocupació és de 1000 ha/any
 - El 60% de sòl residencial és "ciutat difusa" on viu el 10% de la població



Nova dimensió de la problemàtica ambiental

- Model territorial insostenible
 - Model d'implantació urbana
 - de baixa densitat
 - territorialment desequilibrat
 - Tendeix a vertebrar-se:
 - A la línia costanera
 - Al voltant de les infraestructures viàries
 - Genera disfuncionalitats importants:
 - Fragmentació
 - Δ Consum de sòl
 - Δ Mobilitat
 - Δ Emissions de CO₂

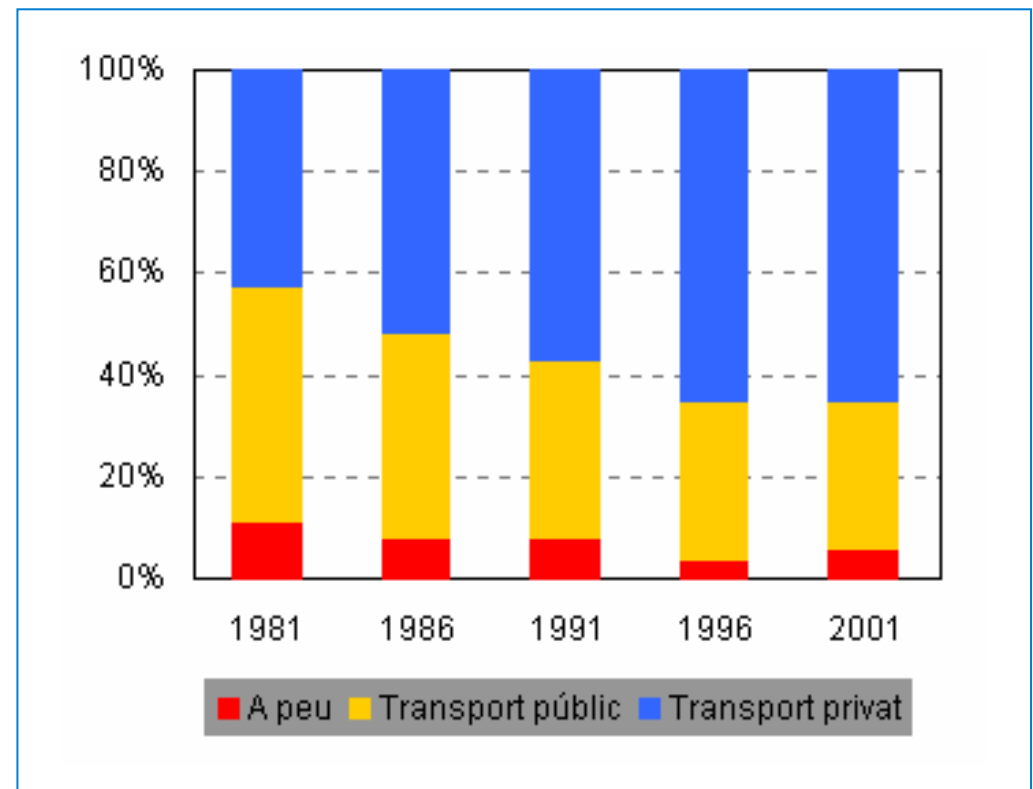


Superfície urbanitzada a Catalunya, any 2001

Nova dimensió de la problemàtica ambiental

- Model de mobilitat insostenible
 - El gran retrocés de l'ús dels transports col·lectius

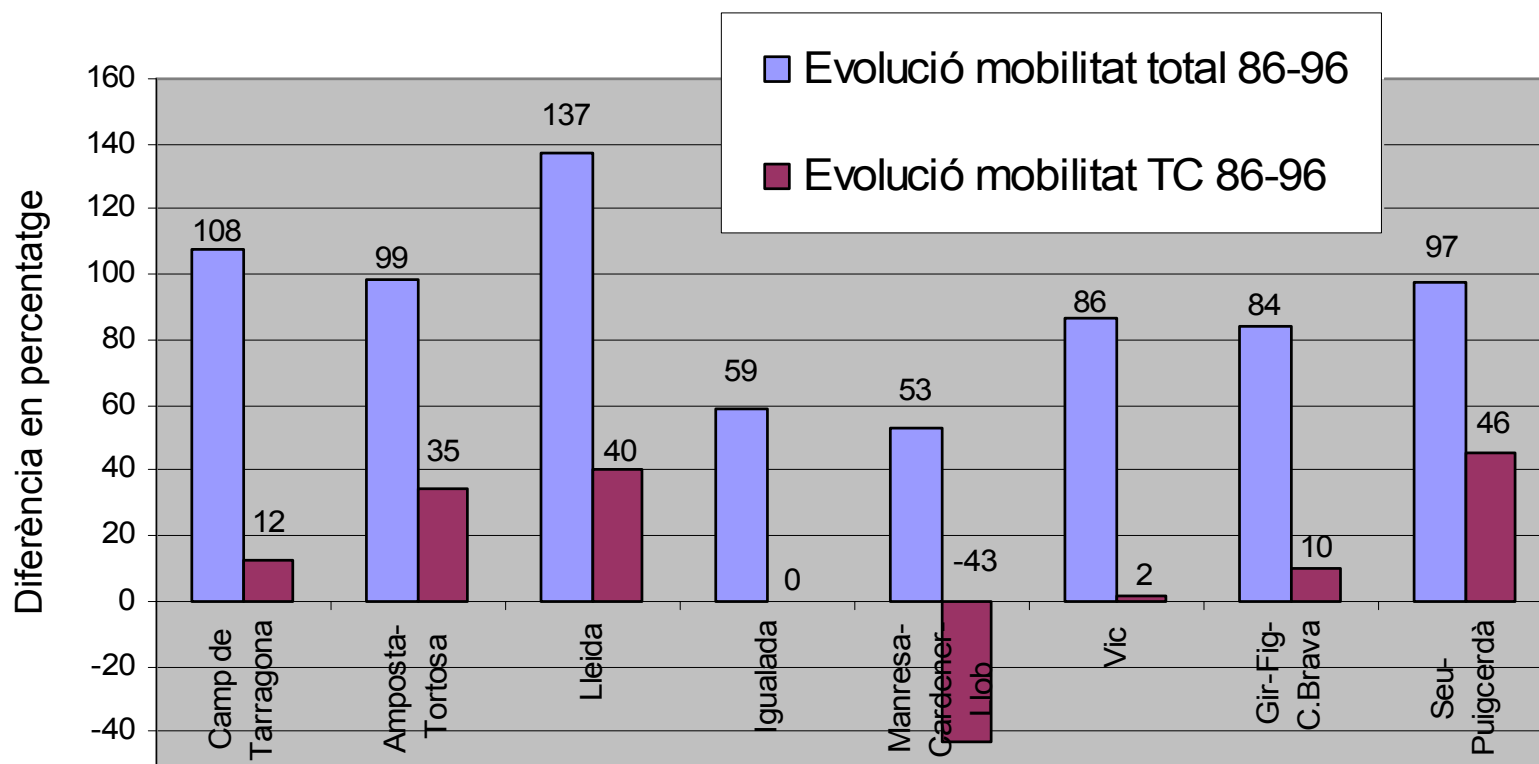
Repartiment modal.
Mobilitat obligada
intermunicipal



Font: DPTOP, Observatori de la Mobilitat

Nova dimensió de la problemàtica ambiental

- Model de mobilitat insostenible
 - El gran retrocés de l'ús dels transports col·lectius



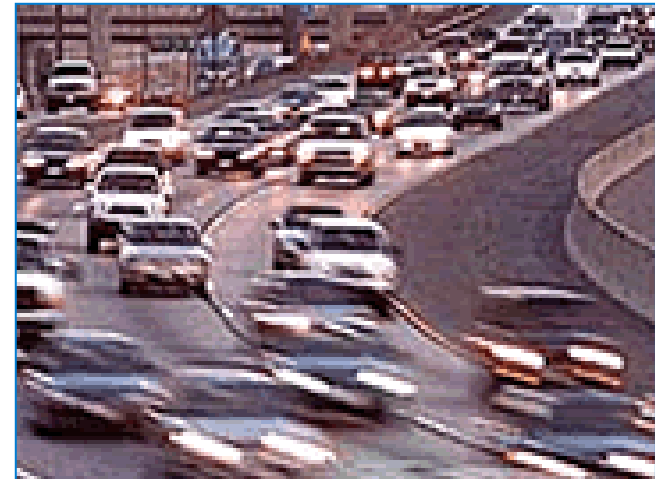
Avaluació ambiental de la mobilitat: diagnosi

- Model de mobilitat insostenible

- El gran retrocés de l'ús dels transports col·lectius



- L'increment continu de la mobilitat basada en transport privat per carretera



- Fragmentació del territori,
- Pèrdua de biodiversitat, paisatge i recursos naturals
- Risc de dispersió urbana generat per les infraestructures viàries
- Augment d'emissions de CO₂

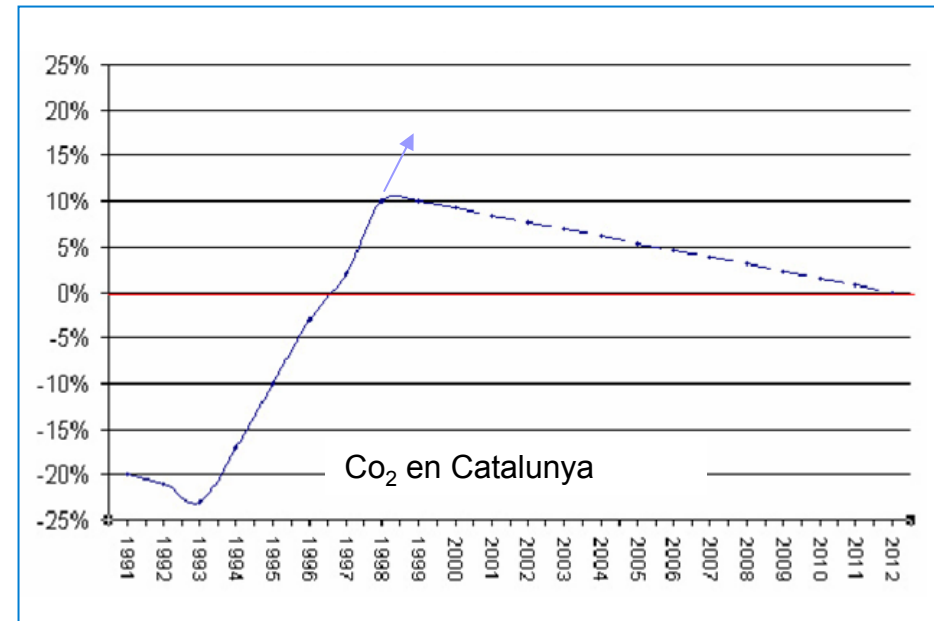
A. A. del transport: canvi climàtic

- El canvi climàtic
 - Sectors energètics i industrials
 - Les emissions d'altres sectors
 - Transport
 - Habitatge
 - Activitats urbanes, etc.
 - Catalunya 2004: un **38,43%** per damunt de Kyoto
 - 95 M€/any**
 - Drets d'emissió de CO₂ = 19 €/Tn (maig-2005) Excés de 5 MTn (2012) = 95 M€/any

▪ Emissions de CO₂

→ ▪ 36% del total d'emissions

→ ▪ **64%** de les emissions



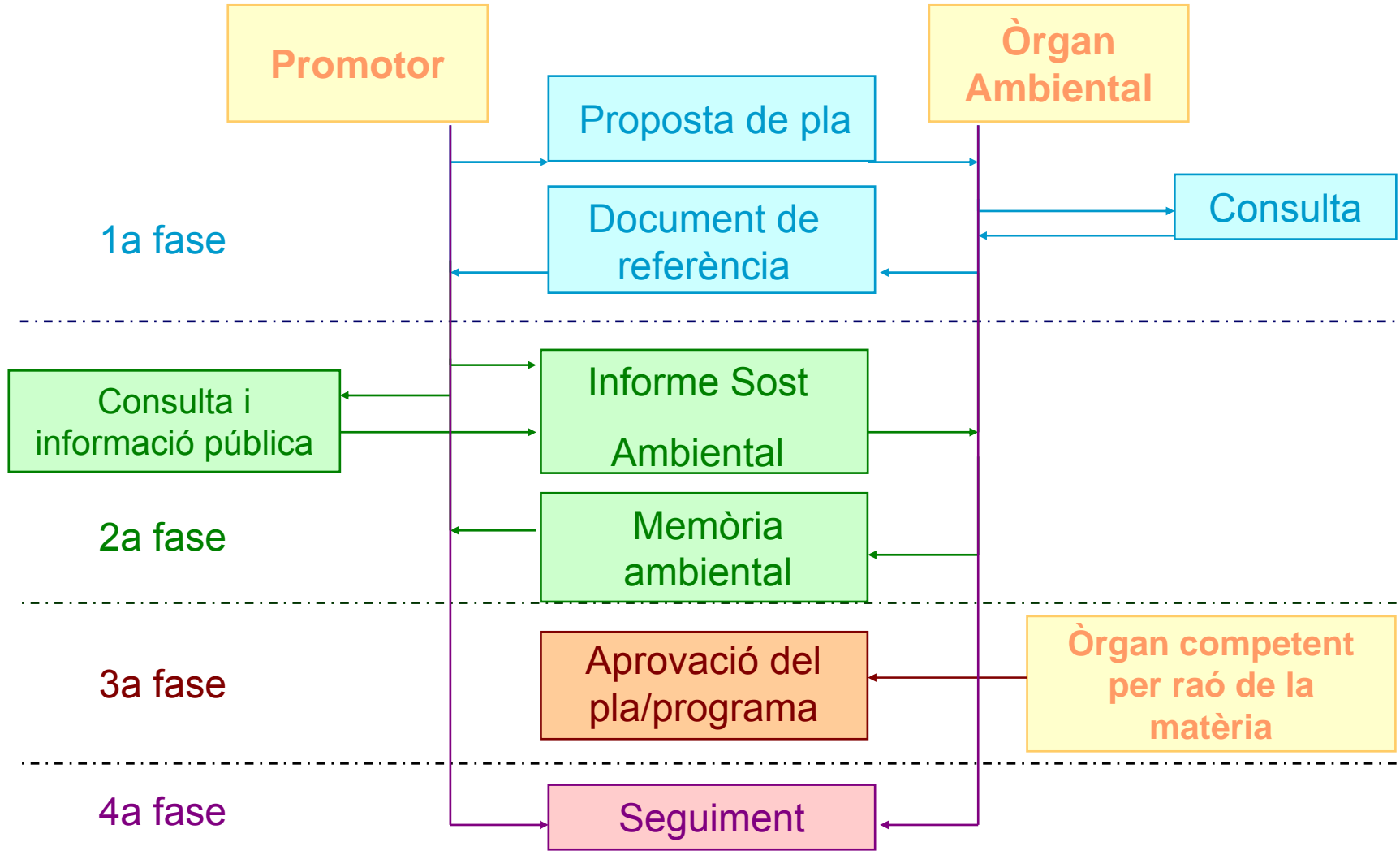
Marc legal de l'Avaluació Ambiental

- Llei 9/2003 de la Mobilitat
- Directrius Nacionals de Mobilitat
- Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya

- Protocol de Kioto
- Decret 226/2006 (zones especial protecció ambient atmosfèric)
- Pla de l'Energia
- PEIN's, Xarxa Natura 2000
- Plans Territorials Parcials i Plans Directors Territorials
- Directives europees sectorials (soroll, residus, etc.)

- Directiva 2001/42 D'avaluació ambiental estratègica
- Llei estatal 9/2006 d'avaluació ambiental de plans i programes

ESQUEMA SIMPLE DE PROCEDIMENT



2. La planificació territorial

- Absència de mecanismes de control ambiental efectius
 - L'avaluació ambiental de projectes (EIA) que s'ha realitzat fins ara (Directiva 85/337/CEE) és insuficient: no s'inclouen factors ambientals en les decisions estratègiques
 - ¿Existeix la necessitat real de realitzar el projecte?
 - Si és necessari, ¿s'han valorat diferents alternatives per cobrir aquestes necessitats? (Ex. ¿tren o carretera?, ¿transvasament, embassament, dessalació...?)
 - Sovint només s'avalua l'alternativa que desenvolupa el projecte entre totes les alternatives possibles :
 - Només es poden introduir mesures correctores i/o compensatòries
 - Econòmicament costoses,
 - no sempre s'executen i costa el seguiment

A. A. De la mobilitat: Objectius

- Frenar l'efecte hivernacle i, en concret, assegurar l'acompliment del Protocol de Kioto.
- Millorar les afeccions de l'actual model de mobilitat en la salut humana, especialment en termes de contaminació acústica i emissions de contaminants nocius.
- Estendre el dret a l'accessibilitat, implicant la millora per a totes les persones de la garantia d'accedir als diferents punts del territori amb presència d'activitat.
- Donar suport al desenvolupament econòmic del país, afavorint un model de mobilitat que redueixi els costos per les emissions de CO₂, els costos relacionats amb la dependència del petroli i els costos relacionats amb el consum energètic.
- Consolidar un model que minimitzi els impactes en la fragmentació del territori, la biodiversitat, el paisatge i els recursos naturals.
- Promoure un model d'infraestructures de mobilitat que freni el risc de dispersió urbana.
- Millorar la seguretat en el transport de viatgers i mercaderies.

criteris de l'AA de la mobilitat sostenible

- Considerar tant estratègies de captació d'usuaris per als transports més sostenibles com estratègies per racionalitzar l'ús del vehicle privat.
- Prioritzar les mesures de gestió i optimització de les infraestructures existents davant la construcció de noves infraestructures.
- Reconèixer la interdependència de les xarxes dels diferents mitjans de transport (xarxa viària, ferroviària, tramvies, bus, carrils bici i voreres) com un únic sistema, el qual ha de servir a les necessitats de mobilitat de la nostra societat.

Jerarquització d'objectius de l'A.A

- A cada pla cal identificar les problemàtiques ambientals més rellevants, distingint-les d'aquelles secundàries.
 - Per exemple, mentre al PITC el soroll pot ser un aspecte secundari, en els plans de mobilitat urbana (PMU) resulta d'atenció prioritària.
- L'AAE del PITC ha introduït un element molt important per l'avaluació estratègica de les infraestructures: L'anàlisi dels corredors amb propostes de grans infraestructures proposades per a la 2^a fase 2016-2026.
 - Fixa objectius del repartiment modal per corredor
 - Valora alternatives de gestió del transport per aconseguir el canvi modal
 - Avalua els efectes ambientals a la seva escala
 - Determina la conveniència o no de realitzar determinada infraestructura viària i tria entre les alternatives
 - En aquesta escala la connectivitat ecològica i la fragmentació territorial són un dels vectors ambientals més importants a considerar

Objectiu rector de l'A. A.

- Promoure el canvi modal
- Inserció adequada de les noves infraestructures en el territori
- Promoure la cohesió social
- Afavorir la competitivitat del sector productiu

