

ANNEXES

“Estudi de la mobilitat a Roses”

Cristina Sendra Massó

Meritxell Frigola Puigmal

Vera Torres Farrés

ANNEX 1**LLEI 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.****Preàmbul**

La mobilitat va esclatar com una de les característiques de les societats avançades durant els darrers anys del segle passat i tot apunta que serà un dels elements clau al segle que acabem de començar. Els índexs de motorització creixents, l'increment del tràfic de mercaderies i els primers senyals de saturació de l'espai aeri no són més que algunes mostres de com la nova societat que es configura basa bona part de l'activitat i el dinamisme en el moviment de persones i mercaderies en uns mercats cada vegada més globals i en un món més obert on tot és més proper.

La llibertat de moviment de persones i béns és també un dels fonaments en què es basa la creació de la Unió Europea i l'exercici d'aquest dret és un dels principals elements que dóna sentit a la creació d'aquest àmbit comú d'intercanvi. En aquesta línia, la Comissió Europea, en el llibre blanc sobre la política de transports amb vista al 2010, posa damunt de la taula les oportunitats i, també, les amenaces que aquest nou fenomen planteja a les administracions, en tots els nivells, i anuncia que ha arribat el moment de prendre decisions per afrontar els reptes que suscita.

Uns reptes plens de vessants positius, com les possibilitats de desenvolupament i creixement econòmic que el nou escenari global afavoreix o els beneficis que representa per a les persones la facilitat d'accedir a una oferta de mobilitat amplíssima, tant en el camp del lleure i el turisme com en el de la mobilitat obligada per causes laborals. Uns nous avantatges que, al capdavall, fan possible el dret a moure's en llibertat, amb seguretat i amb uns costos acceptables, d'acord amb les necessitats de la societat.

Però aquest esclat de la mobilitat, si no és objecte d'una planificació acurada, amb visió tant global com local, i si no gaudeix del consens dels diferents agents que hi participen, pot esdevenir un factor amb efectes negatius en diversos àmbits. L'impacte sobre el medi natural produït per les emissions dels vehicles, la contaminació acústica als nuclis urbans, l'ocupació indiscriminada del territori i dels espais ciutadans, o l'impacte d'infraestructures obsoletes poden afectar el benestar dels ciutadans. Tampoc no s'han d'oblidar la relació de la mobilitat

amb el canvi climàtic ni l'impacte indirecte sobre el territori de les decisions relatives a les infraestructures de mobilitat.

A aquests factors caldria sumar els efectes negatius d'un consum energètic no sostenible; els riscos provinents dels accidents, tant en el transport de persones, que ha esdevingut un dels principals factors de mortalitat als països desenvolupats, com en el de mercaderies, que pot afectar medis sensibles, o els problemes provinents del col·lapse d'infraestructures i serveis no prou ben dimensionats, que poden arribar a fer perillar els beneficis socials i econòmics que una mobilitat ben planificada i ben gestionada podria produir en una societat com la nostra.

En conseqüència, cal un procés de planificació acurat, que ha de tenir en compte totes les variables que afectin d'una manera o altra la mobilitat de l'àmbit territorial que s'estigui analitzant. Aquesta planificació ha de passar necessàriament per una diagnosi de la mobilitat que -prenent en consideració les característiques demogràfiques, socioeconòmiques i ambientals de l'àmbit d'estudi, l'anàlisi de la mobilitat present i les previsions demogràfiques i d'activitats- determini les mancances del model de mobilitat des dels punts de vista, entre d'altres, de la insuficiència de l'oferta, la baixa participació dels sistemes de transport públic i l'adequació de cada mitjà de transport als intervals de demanda que el fan rendible socialment i econòmic. En definitiva, aquesta diagnosi ha de preveure les modificacions que cal fer en el model de mobilitat existent per a evolucionar cap a un model de mobilitat que minimitzi els costos socials i ambientals i maximitzi els beneficis globals per a la societat.

Tots aquests factors inspiren els principis bàsics d'aquesta Llei. La recerca d'un model de desenvolupament sostenible que permeti als ciutadans un alt nivell de qualitat de vida sense comprometre els recursos de les generacions futures; la visió global de la mobilitat com un sistema que prioritza els sistemes de transport més sostenibles, com ara el transport públic o anar a peu o amb bicicleta, sense renunciar a la complementarietat del transport privat; la intermodalitat com a principi per a cercar la màxima eficiència en l'aprofitament dels recursos de transport; la seguretat integral de les persones; el respecte al medi i als seus valors; la minimització del consum de recursos energètics i de sòl; la incorporació de sistemes de transport intel·ligents, més eficients i segurs, o la voluntat d'aprofitar les oportunitats de generació d'activitat econòmica a tots els racons del país són alguns dels objectius bàsics d'aquesta Llei. Per assolir-los, articula un sistema de planificació que engloba tots els mitjans de transport, públics i privats, el qual ha d'establir mecanismes que garanteixin una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible i ha d'oferir als ciutadans i a les empreses una qualitat de servei d'acord amb els estàndards del país.

Així mateix, aquesta Llei defineix els mecanismes adequats de participació i concertació de les administracions, els organismes i, en general, les entitats cíviques i socials que poden aportar solucions adequades per a la formulació de les polítiques de mobilitat.

Cal destacar també que aquesta Llei disposa un seguit de mecanismes per a l'avaluació prèvia i el control dels efectes que l'aplicació dels instruments que estableix pugui provocar en les polítiques de mobilitat i, en aquest sentit, introdueix com a novetats les figures de l'avaluació de la mobilitat generada i l'avaluació ambiental estratègica, d'acord amb les directrius comunitàries.

Finalment, cal tenir en compte que les disposicions i els instruments que estableix s'han d'emmarcar en el context de l'Agenda 21 de Catalunya, pla estratègic que ha de permetre assolir un desenvolupament cada vegada més sostenible.

No podem oblidar que, a més, existeix la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, que ha de garantir que les persones amb mobilitat reduïda o amb qualsevol altra limitació tinguin les mateixes oportunitats que la resta de ciutadans per a accedir al transport públic i col·lectiu, i tinguin facilitats de mobilitat en els desplaçaments a peu, amb bicicleta, amb cadira de rodes o en altres sistemes.

Capítol **1**

Aspectes generals

Article **1**

Objecte i àmbit d'aplicació

1. Aquesta Llei té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

2. Aquesta Llei és aplicable a la mobilitat que s'efectua amb els sistemes de transport terrestre, en qualsevol dels seus mitjans, en l'àmbit territorial de Catalunya.

Article

2

Principis

Aquesta Llei té com a principis inspiradors:

- a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.
- b) L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible.
- c) La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- d) El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
- e) La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.
- f) La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.
- g) L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.
- h) L'impuls d'una mobilitat sostenible.
- i) El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.
- j) El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.

Article

3

Objectius

Els objectius que han de satisfer les polítiques de mobilitat que s'apliquin a Catalunya són:

- a) Integar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.

b) Adequar progressivament el sistema de càrregues i tarifes directes sobre la mobilitat a un esquema que integri les externalitats, que equipari transport públic i privat pel que fa als costos de producció i utilització dels sistemes, i que reguli l'accessibilitat ordenada al nucli urbà i al centre de les ciutats i dissuadeixi de fer un ús poc racional del vehicle privat, especialment a les localitats amb una població de dret superior a vint mil habitants.

c) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.

d) Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.

e) Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.

f) Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari o el cotxe compartit.

g) Estudiar fórmules d'integració tarifària del transport públic en el conjunt de Catalunya.

h) Ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, especialment als nuclis rurals i als allunyats dels centres i els nuclis urbans, i garantir la intercomunicació d'aquests amb els centres urbans.

i) Afavorir els sistemes de transport a la demanda als polígons industrials.

j) Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.

k) Millorar la velocitat comercial del transport públic de viatgers.

l) Disciplinar el trànsit i exigir el compliment de les normatives europea, estatal i catalana sobre prevenció de la contaminació atmosfèrica i acústica, especialment als municipis amb una població de dret superior a vint mil habitants.

- m) Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.
- n) Fomentar la reducció de l'accidentalitat.
- o) Analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis d'aquesta Llei.
- p) Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats dels ciutadans.
- q) Promoure la construcció d'aparcaments dissuasius per a automòbils, motocicletes i bicicletes a les estacions de tren i autobús i a les parades principals d'autobús per tal d'afavorir l'intercanvi modal, i als accessos a les ciutats, amb capacitat suficient, en ambdós casos, per a atendre la demanda dels usuaris i amb un preu d'aparcament, si n'hi ha, adequat a llur finalitat.
- r) Avançar en la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies, de manera que, sense deixar d'atendre'n la demanda, se'n minimitzi l'impacte, especialment mitjançant el foment de la intermodalitat amb altres mitjans, com el ferroviari i el marítim.
- s) Promoure la intermodalitat del transport de mercaderies, dotant les diferents regions i els eixos bàsics de connectivitat de les infraestructures necessàries.
- t) Impulsar l'ús eficient dels recursos energètics per tal de disminuir les emissions que provoquen l'efecte hivernacle i lluitar contra el canvi climàtic d'acord amb els tractats internacionals vigents sobre la matèria.
- u) Promoure una política intensa d'educació ambiental en matèria de mobilitat sostenible en coordinació amb el Departament de Medi Ambient.
- v) Promoure i incentivar l'ús de combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col·lectiu i en l'àmbit urbà.
- x) Relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic.

Article **4**

Definicions

Mobilitat sostenible: Mobilitat que se satisfà en un temps i amb un cost raonables i que minimitza els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones.

Capítol **II**

Instruments de planificació

Article **5**

Instruments de planificació

1. Els instruments de planificació han de concretar, per a l'àmbit territorial que en cada cas els correspongui, l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta Llei mitjançant l'establiment de directrius, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control.

2. S'estableixen els instruments de planificació següents:

- a) Les Directrius nacionals de mobilitat.
- b) Els plans directors de mobilitat.
- c) Els plans específics.
- d) Els plans de mobilitat urbana.

3. En les determinacions dels diversos instruments de planificació, s'ha de tenir present el transport adaptat a persones amb mobilitat reduïda i, en concret, s'ha de vetllar pel compliment de la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques.

4. Tenen una consideració especial i específica els instruments de planificació que permeten l'aproximació entre l'habitatge, la feina i els serveis complementaris, com ara els equipaments educatius, sanitaris o culturals, i que eviten i redueixen els costos socials vinculats a la mobilitat obligatòria.

Article **6**

Les Directrius nacionals de mobilitat (DNM)

1. Les Directrius nacionals de mobilitat constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat d'aquesta Llei mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius

temporals, propostes operatives i indicadors de control. Aquestes Directrius han d'establir la relació entre la mobilitat terrestre i la resta de mitjans, marítims i aeris, i els serveis necessaris perquè funcionin. També han d'establir la relació entre l'ús del sòl i l'oferta de transport públic i col·lectiu.

2. Les Directrius nacionals de mobilitat s'apliquen a tot el territori de Catalunya i tenen la naturalesa de pla territorial sectorial.

3. Les Directrius nacionals de mobilitat s'han d'adequar a les directrius establertes pel Pla territorial general.

4. El departament competent en matèria d'infraestructures de mobilitat i serveis de transport ha d'elaborar les Directrius nacionals de mobilitat, amb la col·laboració dels altres departaments de la Generalitat les competències dels quals puguin quedar afectades i de les organitzacions associatives d'ens locals, d'acord amb el que es determini per reglament. Correspon al Govern, un cop vistos els informes del Consell Català de la Mobilitat, del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i de la Comissió Catalana de Seguretat Viària, donar compte al Parlament de l'aprovació de les Directrius.

5. Les Directrius nacionals de mobilitat s'han de revisar, com a mínim, cada sis anys.

Article

7

Els plans directors de mobilitat (PDM)

1. Els plans directors de mobilitat tenen per objecte el desenvolupament territorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat.

2. L'àmbit territorial dels plans directors de mobilitat és el que determinen les Directrius nacionals de mobilitat.

3. El contingut mínim dels plans directors de mobilitat és el següent:

- a) Seguiment i gestió de la mobilitat de la zona.
- b) Ordenació del trànsit interurbà d'automòbils.
- c) Promoció dels transports públics col·lectius.
- d) Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu.
- e) Ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona.

f) Organització de l'aparcament intrazonal.

g) Transport i distribució de mercaderies.

4. El procés d'elaboració i tramitació dels plans directors de mobilitat s'ha d'establir per reglament, el qual ha de garantir la participació dels ens locals afectats, dels organismes i les entitats representatives en l'àmbit de la mobilitat, i dels departaments de la Generalitat les competències dels quals en poden quedar afectades. La iniciativa correspon a l'autoritat territorial de la mobilitat de l'àmbit corresponent o, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, al consell comarcal, si l'àmbit coincideix amb el de la comarca, o al departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures de mobilitat i transports en els altres casos.

5. L'aprovació definitiva dels plans directors de mobilitat correspon al Govern, a proposta del departament competent en matèria d'infraestructures de mobilitat, un cop vistos els informes del Consell Català de la Mobilitat, el Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible i la Comissió Catalana de Seguretat Viària.

6. Els plans directors de mobilitat han d'ésser revisats sempre que es modifiquin les Directrius nacionals de mobilitat i, en tot cas, cada sis anys.

7. Les determinacions dels plans directors de mobilitat han de ser incorporades pels instruments i els documents de planificació de rang inferior i, en general, pels instruments de planejament urbanístic o sectorial.

Article

8

Els plans específics

1. Els plans específics tenen per objecte el desenvolupament sectorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat, per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el cas de transport de mercaderies.

2. Els plans específics i llurs modificacions i revisions s'han d'elaborar i aprovar de conformitat amb el que s'estableixi per reglament, sens perjudici de la necessària aplicació de la normativa sectorial que els estableixi. En aquest procés hi han de participar els ens locals afectats i els organismes i les entitats representatius en l'àmbit de la mobilitat.

3. El departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures de mobilitat i serveis de transport ha de vetllar per la coherència de les determinacions que els plans directors de mobilitat i els plans específics estableixin.

4. Els plans específics que comprenen el conjunt de Catalunya tenen la consideració de plans territorials sectorials.

Article**9**

Els plans de mobilitat urbana (PMU)

1. Els plans de mobilitat urbana són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

2. L'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el del municipi o, amb l'acord corresponent dels ajuntaments afectats, el de diversos municipis amb un esquema de mobilitat interdependent, tant si integren una àrea urbana contínua com si no n'integren cap.

3. El contingut dels plans de mobilitat urbana s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels plans directors de mobilitat de llur àmbit i, si escau, als plans específics, i ha d'incloure un pla d'accés als sectors industrials de llur àmbit territorial.

4. La iniciativa per a elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana correspon als ajuntaments.

5. En el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana ha de restar garantida la participació del consell territorial de la mobilitat o bé, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, la consulta al consell comarcal corresponent i als organismes, les entitats i els sectors socials vinculats a la mobilitat. Abans d'aprovar-los, cal l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat de llur àmbit territorial o, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, del departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport. En aquest informe, l'ens corresponent s'ha de pronunciar sobre la coherència del pla amb els criteris i les orientacions establerts pel corresponent pla director de mobilitat i hi ha de vetllar.

6. L'elaboració i l'aprovació dels plans de mobilitat urbana són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

7. Els plans de mobilitat urbana s'han de revisar cada sis anys.

Capítol **III**

Instruments de programació

Article **10**

Instruments de programació.

mobilitat pel que fa al finançament

Capítol **IV**

Instruments d'avaluació i seguiment

Article **13**

Instruments d'avaluació i seguiment

1. Per a l'avaluació dels instruments de planificació i per a l'anàlisi dels efectes que aquests poden produir quan s'apliquin, s'estableixen els instruments d'avaluació i seguiment següents:

- a) L'Observatori Català de la Mobilitat.
- b) Els indicadors establerts pels mateixos instruments de planificació.
- c) L'estudi de viabilitat.
- d) L'estudi d'avaluació estratègica ambiental.
- e) L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada i de les condicions de seguretat.

2. El departament competent en matèria de transports i mobilitat ha d'elaborar, amb les dades facilitades per l'Observatori Català de la Mobilitat i els indicadors establerts per l'article 15, un informe, que s'ha de presentar cada dos anys al Parlament i al Consell Català de la Mobilitat.

Article **14**

L'Observatori Català de la Mobilitat

1. L'Observatori Català de la Mobilitat, inscrit en l'àmbit d'actuació del departament competent en matèria de transports i mobilitat, es configura com un instrument de recollida i difusió de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i del seu grau de sostenibilitat.

2. Les dades que recull l'Observatori Català de la Mobilitat són públiques i han de figurar agregades per a Catalunya i territorialitzades pels àmbits definits en les Directrius nacionals de

mobilitat, sens perjudici que es concretin, progressivament, tant com sigui possible, per a l'àmbit del municipi.

3. Les dades recollides per l'Observatori Català de la Mobilitat s'han de referir, com a mínim, als objectius quantitatius i qualitatius, als indicadors de mobilitat, als serveis públics de transport, als comptes del transport i a les informacions ja disponibles en altres observatoris o organismes integrants del Sistema Estadístic de Catalunya.

Article **15**

Indicadors de mobilitat

1. Els instruments de planificació han d'establir els indicadors de mobilitat, els quals han de cobrir les categories següents:

- a) Accessibilitat.
- b) Impacte ambiental i territorial.
- c) Emissions de gasos d'efecte d'hivernacle.
- d) Impacte sonor.
- e) Seguretat.
- f) Costos socials i eficiència dels sistemes.
- g) Capacitat, oferta i demanda.
- h) Qualitat del servei.
- i) Consum energètic.
- j) Intermodalitat.

2. Els indicadors de mobilitat s'han d'adaptar als estàndards internacionals acordats per la Unió Europea, especialment en les polítiques d'integració ambiental.

Article **16**

Estudi de viabilitat

1. L'estudi de viabilitat té per objecte avaluar l'impacte que comporta la creació, la modificació o l'adaptació d'una infraestructura o un servei de transport, tant des del punt de vista de l'oferta i la demanda com des de les perspectives economicofinancera, ambiental, de seguretat i funcional. L'avaluació de cada estudi ha de tenir present la realitat poblacional, social i laboral de les diferents comarques i regions de Catalunya i ha d'aplicar els criteris corresponents a aquestes diferències.

2. Els plans directores de mobilitat i els plans de mobilitat urbana han de disposar d'un estudi de viabilitat que contingui, per a cada nova infraestructura de transport prevista, l'avaluació de la demanda; l'anàlisi dels costos d'implantació i amortització, i dels costos i els ingressos d'operació i manteniment; la valoració de les possibles afectacions mediambientals i dels costos socials, i una anàlisi de funcionalitat que garanteixi l'eficàcia, l'ergonomia i la seguretat del sistema.

Article **17**

Estudi d'avaluació estratègica ambiental

Els instruments de planificació establerts per aquesta Llei s'han de sotmetre a una avaluació estratègica ambiental, d'acord amb el Departament de Medi Ambient i amb el que estableix la legislació comunitària.

Article **18**

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

1. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

2. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o de serveis, en els plans directores, en els plans d'ordenació municipal o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.

3. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de sotmetre a informació pública, conjuntament amb el pla o el projecte de què es tracti, i ha d'ésser sotmès a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat.

4. Per a l'aprovació definitiva dels plans o els projectes que han motivat l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, se n'han de prendre en consideració i se n'han de valorar

les conclusions. Si els plans o projectes no segueixen les determinacions de l'estudi ho han de justificar.

5. En l'estudi de la mobilitat generada s'ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de l'activitat de què es tracti participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic que resultin pertinents, d'acord amb el que s'estableixi per reglament.

Capítol	V
Òrgans de gestió i de participació	
Article	19
Òrgans de gestió i de participació	

S'estableixen els òrgans de gestió i de participació següents:

- a) Les autoritats territorials de la mobilitat.
- b) El Consell Català de la Mobilitat.
- c) Els consells territorials de la mobilitat.

Disposicions addicionals:

Primera

El Pla de transports de viatgers que estableix la Llei 12/1987, del 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, i el Pla de carreteres de Catalunya que estableix la Llei 7/1993, del 30 de setembre, de carreteres, tenen el caràcter de pla específic establert per l'article 8.

Segona

1. Correspon al consorci per a la coordinació del sistema metropolità de transport públic de l'àrea de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità, creat pel Decret 48/1997, del 18 de febrer, l'exercici de les funcions encomanades per aquesta Llei a les autoritats territorials de la mobilitat en el seu àmbit territorial.

2. Les administracions que integren l'Autoritat del Transport Metropolità han d'adequar, si escau, en el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, els estatuts de la dita Autoritat del Transport Metropolità al que aquesta Llei estableix.

Tercera

En el termini de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern, en col·laboració amb els ajuntaments afectats, ha d'elaborar un pla de mobilitat específic per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques que compleixin les condicions, quant a superfície i nombre d'empreses i de treballadors, que es determinin per reglament. Aquest pla ha de crear la figura del gestor o gestora de la mobilitat en cadascuna d'aquestes àrees i ha d'establir-ne el règim d'implantació i el finançament a càrrec de les empreses que hi operen.

Quarta

Quan revisi el Pla català de seguretat viària, el Govern ha de tenir en compte l'objectiu de fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària a què es refereix l'article 3.

Cinquena

El Govern ha d'aprovar un programa específic per a introduir progressivament els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de complir el que estableix l'article 3.p.

Sisena

El conseller o consellera del departament competent en matèria de transports i mobilitat ha d'adoptar, en el termini de tres mesos, les mesures necessàries per a posar en funcionament l'Observatori Català de la Mobilitat a què es refereix l'article 14.

Setena

El Govern, en el desplegament reglamentari d'aquesta Llei, ha de determinar els paràmetres de l'oferta de serveis de transport públic que ha de cobrir les necessitats de cada municipi en funció de les característiques de la demanda.

Vuitena

En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta Llei, el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius que en reguli el marc organitzatiu.

Novena

Les agrupacions, les associacions i les entitats d'usuaris del transport públic legalment constituïdes tenen la consideració d'interlocutors davant els òrgans competents de les diferents administracions públiques de Catalunya i les empreses concessionàries i han d'ésser escoltats pel que fa a les qüestions que afectin la prestació dels serveis públics de transport i llur finançament.

Desena

En el termini d'un any a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha de presentar un pla de mesures de foment de la mobilitat sostenible del transport de mercaderies per a assolir a Catalunya les fites de la política comuna de transports de la Unió Europea.

Onzena

En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta Llei, el Govern, consultant prèviament el Consell Català de la Mobilitat, ha de presentar un pla d'ordenació del sistema de peatges a les infraestructures viàries, perquè aquests esdevinguin, progressivament, instruments reguladors i de gestió de la mobilitat, especialment a les àrees de congestió, i complementaris del transport públic. Aquest pla ha d'establir els mecanismes necessaris perquè el transport públic col·lectiu de superfície, tant si és de gestió pública com de gestió privada, estigui exempt de peatges.

Disposicions transitòries:**Primera**

Mentre no s'aprovin les Directrius nacionals de mobilitat, correspon al Govern determinar els àmbits territorials per als quals cal elaborar un pla director de mobilitat, amb l'acord previ de les administracions locals afectades.

Segona

Mentre no s'aprovin els plans de mobilitat urbana a què es refereix aquesta Llei, no es pot aprovar cap nou projecte urbanístic que comporti una inversió superior a 25 milions d'euros, llevat dels projectes que tinguin un estudi d'avaluació de la mobilitat generada que els avaluï.

Disposicions finals:

Primera

Es faculden el Govern i el conseller o consellera del departament competent en la matèria per a adoptar les disposicions necessàries per a desplegar i aplicar aquesta Llei, la qual cosa han de fer en el termini de sis mesos a partir de quan entri en vigor.

Segona

Les Directrius nacionals de mobilitat han d'ésser aprovades inicialment en el termini de divuit mesos a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Llei.

Tercera

El Govern ha de promoure la creació d'agrupacions d'usuaris de transport públic en els àmbits que s'estableixin per reglament. Les agrupacions d'usuaris de transport actuen com a interlocutores davant les administracions i les empreses operadores.

Quarta

En el termini d'un any comptador des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, el Govern ha de presentar l'estudi dels costos socials del transport en l'àmbit de Catalunya, desagregant les magnituds pels àmbits territorials inferiors.

Cinquena

El Govern ha de presentar al Parlament un estudi -i, si escau, el projecte corresponent- sobre l'establiment d'un tribut que gravi l'impacte sobre la mobilitat dels actes i espectacles de masses, periòdics o puntuals, de la manera que resulti més adequada en funció dels costos de les externalitats generats i de l'objectiu de promoció d'una mobilitat sostenible.

Sisena

Aquesta Llei entra en vigor al cap d'un mes d'haver estat publicada en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Per tant, ordeno que tots els ciutadans als quals sigui d'aplicació aquesta Llei cooperin al seu compliment i que els tribunals i les autoritats als quals pertoqui la facin complir.

Palau de la Generalitat, 13 de juny de 2003

Jordi Pujol

President de la Generalitat de Catalunya

Felip Puig i Godes

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

ANNEX 2: MAPA ITINERARI DELS AIGUAMOLLS

ANNEX 3: MAPA SENDER GR92

ANNEX 4: HORARIS SARFA

ANNEX 5: HORARIS VIÑOLAS

ANNEX 6

TAXA DE FUNCIONALITAT TURÍSTICA I TAXA DE FUNCIO TURÍSTICA RESIDENCIAL**TFT (Taxa de Funcionalitat Turística):**

Mesura la relació percentual entre el número de llits o places disponibles pels turistes en una localitat i la seva població permanent, és a dir, la potencialitat turística d'un lloc. Es calcula mitjançant la fórmula següent:

$$\text{TFT} = (\text{LI} * 100) / \text{P}$$

LI = Número de llits turístics de la localitat

P = Població permanent de la localitat

Número de llits turístics de Roses:

- Hotels: 6825 llits
- Càmpings: 870 unitats * 2,5 = 2175 llits
- Turisme rural: 0 llits
- Segona residència: 17829 * 4 = 71316 llits

TOTAL de llits: 80316

Població de Roses: 19.505

$$\text{TFT} = (\text{LI} * 100) / \text{P} = (80316 * 100) / 19505 = \mathbf{411,77}$$

Els llindars d'especialització funcional permeten fer una distinció tipològica són:

- TFT = 0; no existeix cap possibilitat de recepció turística
- $1 < \text{TFT} < 10$; mínima funció turística
- $10 < \text{TFT} < 100$; semiespecialització turística
- $100 < \text{TFT} < 1000$; especialització turística, es considera forta a partir de 400 o 500
- $\text{TFT} > 1000$; hipertròfia funcional

Com que el TFT de Roses té un valor de 411,77, segons els llindars d'especialització funcional, té una especialització turística forta. L'especialització turística tant elevada que té aquest

municipi recau sobretot en el turisme de segona residència, ja que Roses és un poble constituït per una vila central envoltada per diferents urbanitzacions.

TFTR (Taxa de Funció Turística Residencial):

Mesura el pes o la importància percentual de la segona residència en relació a l'habitatge principal en un espai determinat. Es calcula amb la fórmula següent:

$$\text{TFTR} = (\text{SR} * 100) / \text{HP}$$

SR = Número de segones residències.

HP = Número d'habitatges principals.

Segones residències: 17829

Habitatges principals: 4830

$$\text{TFTR} = (17829 * 100) / 4830 = \mathbf{369,13}$$

Roses té una taxa de funció turística residencial de 369,13. El càlcul d'aquesta taxa ens confirma, que el municipi està especialitzat en segones residències, ja que el valor obtingut supera el 75%. No obstant, no es troba en una situació d'hipertròfia perquè la taxa no assoleix el valor de 500.

ANNEX 7

Ley 22/1983, de 21 de Noviembre de 1983, de Protección del Ambiente Atmosférico

El Presidente de la Generalidad de Cataluña

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado, y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que se establece en el Artículo 33.2 del Estatuto de Autonomía, promulgo la siguiente Ley de Protección del Ambiente Atmosférico:

El aire, bien común y elemento indispensable para la vida, esta gravemente degradado en su pureza en diversos lugares de Cataluña y sobre otros se cierne la amenaza a corto plazo ello reclama de la Generalidad el ejercicio urgente de las competencias que le otorga el Estatuto de Autonomía de Cataluña a fin de adoptar una posición activa en la prevención, defensa, protección y restauración del ambiente atmosférico.

La presente Ley es respetuosa tanto con los principios y criterios básicos que se deduzcan razonablemente de la legislación del estado como con las competencias que los entes locales tienen en materia. Se limita, pues, a establecer y a regular los instrumentos y el procedimiento que se consideran necesarios para hacer posible y efectiva la participación de la administración de la Generalidad y de la administración local en la lucha contra la contaminación atmosférica

así, la Ley:

a) Por lo que se refiere a la restauración del ambiente atmosférico contempla las situaciones de agravamiento esporádico o accidental y las mas permanentes de la contaminación atmosférica, al igual que lo hace la legislación del estado, y las valora con los mismos parámetros de nivel de emisión y de inmisión.

Prevé la actuación de la Generalidad, con la participación de los municipios afectados, en la declaración de las situaciones de atención o de protección especiales para determinadas zonas y en la formulación y aplicación de los planes de medios de actuación que permitan resolver las situaciones de peligro, insalubridad, nocividad o molestia graves que se creen en estas zonas, velando asimismo por la protección de la naturaleza y por el mantenimiento del equilibrio ecológico.

b) Por lo que se refiere a la prevención de la calidad del medio ambiente, prevé la elaboración de uno o diversos mapas de capacidad y de vulnerabilidad del ambiente atmosférico en Cataluña, que sirvan de referencia para los instrumentos de ordenación del territorio.

c) Por lo que se refiere a la protección del ambiente atmosférico con medidas de disuasión, prevé la posibilidad de imponer sanciones pecuniarias de cuantía suficiente y de suspender actividades y determina cuales son las autoridades y los órganos con capacidad para imponerlas.

Capítulo I

Disposiciones generales

1. 1. La presente Ley tiene por objeto establecer y regular los instrumentos y el procedimiento que se consideran necesarios para una actuación efectiva de las administraciones publicas de Cataluña en el campo de la prevención, vigilancia y corrección de la contaminación atmosférica

2. A los efectos de esta Ley se entiende por "contaminación atmosférica " la presencia en el aire de sustancias o de formas de energía que impliquen riesgo, daño inmediato o diferido o molestia para las personas y para los bienes de cualquier naturaleza.

2. 1. El ejercicio de cualquier actividad potencialmente contaminadora de la atmósfera, tanto si es de titularidad publica como si es de titularidad privada, esta sujeto a las prescripciones de esta Ley.

2. A fin de delimitar el régimen aplicable a estas actividades se distingue, a los efectos de esta Ley, entre:

a) focos fijos de emisión contaminadora, permanentes o esporádicos, procedentes:

- de actividades industriales o de saneamiento, ejercidas en locales cerrados o al aire libre

- de actividades comerciales, de servicios o de viviendas

b) focos móviles de emisión contaminadora

3. Las emisiones de contaminantes a la atmósfera, cualquiera que sea su naturaleza, no podrán rebasar los niveles máximos de emisión establecidos previamente en la normativa vigente. Se entiende por " nivel de emisión " la cantidad de cada contaminante vertida a la atmósfera en un periodo determinado

2. Sin perjuicio de lo que dispone el apartado anterior se podrán establecer límites especiales más rigurosos que los de carácter general, cuando se rebasen en los puntos afectados los niveles de situación admisible de inmisión. La fijación de los citados limite corresponde al gobierno de la Generalidad por si mismo o a propuesta de las corporaciones locales afectadas. Se entiende por " nivel de inmisión " la cantidad de contaminantes existentes por unidad de volumen de aire, cualquiera que sea su naturaleza.

Capítulo II

Ordenación de la actividad

4. Los titulares de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera están obligados a:

a) no ejercer ninguna actividad si no disponen de la licencia municipal.

b) adoptar las medidas correctoras necesarias para garantizar que las emisiones de contaminantes a la atmósfera respetan los niveles máximos de emisión establecidos con carácter general o especial.

c) instalar y mantener en perfecto estado de servicio los aparatos de control o las estaciones de medida, con registro incorporado o con indicador, para vigilar continua o periódicamente la emisión de sustancias contaminantes, siempre que se establezca por reglamento.

d) instalar y mantener en perfecto estado de servicio los sistemas de captación y/o los sensores de contaminación atmosférica, para vigilar continua o periódicamente los niveles de inmisión de contaminantes, siempre que se establezca por reglamento.

e) facilitar en todo momento los actos de inspección y de comprobación que las corporaciones locales o los departamentos de la Generalidad ordenen y adecuar las instalaciones que lo requieran.

5. A fin de facilitar la aplicación de las prescripciones de esta Ley se elaboraran uno o mas mapas, según los casos, que tendrán que actualizarse periódicamente, que reflejen la vulnerabilidad y la capacidad del territorio con relación a la contaminación atmosférica, teniendo en cuenta:

a) los niveles de inmisión medidos en cada zona

b) las condiciones meteorológicas y fisiográficas de cada zona

c) la localización de actividades contaminantes existentes y el volumen y la clase de contaminante que vierten a la atmósfera

d) las circunstancias y características de vivienda, cultivo, aguas, masas forestales, vías de comunicación, actividades e instalaciones industriales, de servicios, ganaderas y de toda clase , así como los espacios naturales protegidos existentes en la zona.

6. 1. De conformidad con el tipo de actividad de que se trate y con la distinción establecida en el Artículo 2.2, se establecerán por reglamento las determinaciones mínimas que han de contener los proyectos técnicos.

2. Todos los proyectos técnicos que se formulen para ejercer actividades potencialmente contaminantes de la atmósfera o para ampliar o modificar las ya existentes han de cumplir las prescripciones de los artículos 4 y 5.

3. Con relación a las actividades que por razón de su localización y de su naturaleza tienen un riesgo elevado de contaminación atmosférica, el proyecto técnico ha de contener una evaluación de la incidencia o impacto que la actividad proyectada tendrá sobre cada uno de los parámetros previstos por el mapa.

Capítulo III

Clasificación de las diversas zonas

7. 1. Si por determinadas situaciones meteorológicas esporádicas o por causas accidentales se rebasan los límites de inmisión fijados con carácter general, la zona afectada será declarada "

zona de atención especial " por el Consejero de Gobernación, el cual actuara a iniciativa propia o a petición de la corporación o de las corporaciones locales correspondientes. Sin necesidad de esperar la declaración del Consejero de Gobernación, el alcalde o los alcaldes de los municipios afectados por la situación de contaminación atmosférica descrita podrán declarar provisionalmente la zona como " zona de urgencia ".

2. Cuando un alcalde declare una zona como podrá aplicar todas o algunas de las medidas contenidas en el plan de medidas previsto para la zona y comunicara inmediatamente esta resolución al Departamento de Gobernación, el cual, en el plazo de setenta y dos horas, declarara la zona, si procede, como

3. Declarada la zona de atención especial , el Consejero de Gobernación ordenará la aplicación del plan de medidas previsto para la zona a que se refiere el Artículo siguiente y lo comunicará a la corporación o corporaciones locales afectadas.

8. 1. Para todas aquellas zonas determinadas del territorio que teniendo en cuenta las circunstancias climatológicas y de concentración de focos contaminantes de la atmósfera, sea previsible que reclamen a corto plazo la declaración de zona de atención especial , se formulara un plan de las medidas que se considere necesario adoptar, de conformidad con los recursos disponibles, a fin de conseguir que los niveles de inmisión de la zona se reduzcan a límites de situación admisible.

2. Estos planes de medidas serán formulados por el departamento de Gobernación, con la participación de los ayuntamientos de los municipios afectados, y aprobados por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad.

9. 1. A falta del plan de medidas a que se refiere el Artículo anterior, el alcalde, en el caso de declaración de zona de urgencia , o el Consejero de Gobernación en el caso de declaración de zona de atención especial , ordenarán la aplicación de las medidas que consideren mas adecuadas entre las siguientes:

a) respecto a los focos fijos de emisión contaminadora a que se refiere el artículo 2.2 a): disminuir el tiempo o modificar el horario de funcionamiento obligar a utilizar las reservas de combustibles poco contaminantes u otras energías alternativas, en su caso excepcionalmente, suspender el proceso que origina la emisión.

b) respecto a los focos móviles de emisión contaminadora: planificar la circulación, o prohibirla, si es necesario para poder adoptar la medida excepcional de suspensión del proceso que origina la emisión será necesario dar audiencia al titular de la actividad, salvo que la declaración fuera provocada por una causa accidental originada en la misma actividad.

2. Desaparecidos los motivos que hayan provocado la declaración de zona de urgencia o de zona de atención especial, la autoridad que la hubiera declarado determinara su revocación, y las medidas adoptadas quedaran sin efecto.

10. 1. El consejo ejecutivo de la Generalidad declarara una zona determinada como "zona de protección especial" en los siguientes casos:

a) si se constata que en este sector del territorio se rebasan los límites de situación admisible y que, para reducirlos no son suficientes las acciones y las medidas que se pueden adoptar en situaciones de declaración de zona de "atención especial".

b) si, alcanzado el 90 por 100 de la cifra de admisibilidad de alguno de los parámetros de alerta, se produce una situación que da lugar a un riesgo potencial muy elevado de rebasar los límites permisibles.

2. La declaración de zona de protección especial será realizada por el consejo ejecutivo de la Generalidad a propuesta del Consejero de Gobernación, el cual actuara por iniciativa propia o a petición de la corporación o de las corporaciones locales correspondientes.

3. Para el sector del territorio declarado zona de protección especial el departamento de Gobernación, con la participación activa de las corporaciones locales afectadas, formulara un plan de actuación, que será aprobado por el Consejo Ejecutivo de la Generalidad, previo trámite de información pública por plazo de un mes.

4. El plan de actuación ha de indicar las medidas a adoptar, los medios económicos o de otro orden a emplear y las entidades y órganos encargados de ejecutarlo.

5. Entre las posibles medidas a adoptar se incluyen:

- a) la suspensión de las licencias de ampliación de actividades que puedan producir efectos aditivos a la contaminación atmosférica de la zona..
- b) el establecimiento de niveles de emisión mas rigurosos que los fijados con carácter general para todas aquellas actividades que contribuyan a la contaminación atmosférica de la zona.
- c) la modificación, mediante el procedimiento legalmente establecido, de los instrumentos de planeamiento urbanístico vigentes en la zona a fin de que no concedan el derecho a establecer usos e instalaciones que puedan agravar la contaminación atmosférica.
- d) la adopción de las medidas necesarias para disminuir dentro del perímetro afectado los efectos contaminantes producidos por el transito urbano e interurbano.

Capítulo IV

Funciones de la administración

11. 1. En aplicación de esta Ley, corresponde a las corporaciones locales en su ámbito territorial y sin perjuicio de las atribuciones que le otorga la legislación sobre industrias y actividades clasificadas:

- a) aprobar las ordenanzas correspondientes, o adaptar las ya existentes, de acuerdo con las finalidades y las medidas previstas en esta Ley, previo informe del Departamento de Gobernación
- b) comprobar y exigir que los proyectos técnicos que acompañen la solicitud de licencia municipal para ejercer actividades clasificadas potencialmente como contaminadoras de la atmósfera contengan las determinaciones mínimas señaladas por reglamento
- c) declarar la "zona de urgencia "
- d) participar con los órganos de la Generalidad: en el control de la emisión o de la inmisión de contaminantes, en la elaboración del mapa o mapas de vulnerabilidad o de capacidad del territorio por lo que respecta a la contaminación atmosférica previstos en el Artículo 5, en la declaración de zona de atención especial que prevén los artículos 7 y 8, en la formulación del plan preventivo de medidas de actuación en la zona declarada como zona de atención especial

, y en la ejecución de las acciones que comporte en la declaración de zona de protección especial que prevé el Artículo 10, en la formulación del plan de medidas que prevé el Artículo 8 y en la ejecución de las acciones que comporte.

e) imponer las sanciones previstas en los Artículo 16 y 17, previa instrucción del correspondiente expediente, en el que se dará trámite de audiencia a los interesados, y comunicarlo a la Generalidad.

f) adaptar los planes de ordenación urbanística del municipio a las prescripciones de esta Ley o a las que resulten del mapa o mapas previstos en el Artículo 5.

2. Los municipios incluidos en un plan de actuación especial establecerán las adecuadas estaciones sensoras para vigilar la contaminación atmosférica siguiendo las directrices establecidas por el Consejo Ejecutivo.

12. Sin perjuicio de las atribuciones que le otorga la legislación sobre industrias y actividades clasificadas, corresponde a la administración de la Generalidad, además de las ya señaladas específicamente en esta Ley:

a) establecer en Cataluña una red de estaciones fijas y móviles para la vigilancia, previsión y medida de la contaminación atmosférica, que dependerá administrativamente del Departamento de Sanidad y Seguridad Social y será coordinada a efectos funcionales en la red nacional de vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica.

Formarán parte de esta red a efectos funcionales todas las estaciones sensoras actuales y las que se creen en el futuro, tanto si son de titularidad pública como si son de titularidad privada. Todas las estaciones sensoras serán debidamente homologadas por el Departamento de Sanidad y Seguridad Social

b) establecer normas técnicas de emisión y de inmisión de contaminantes de la atmósfera

c) reglamentar el sistema de control de los niveles de emisión de las actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera. Este control será realizado por el Departamento de Industria y Energía, de acuerdo con lo que prevé el Artículo 11.1, d)

d) elaborar el mapa o mapas de vulnerabilidad y de capacidad del territorio con relación a la contaminación atmosférica de acuerdo con el Artículo 5.

La elaboración del mapa o mapas corresponde al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, con la participación de los municipios afectados

El mapa o mapas serán aprobados por el Consejo Ejecutivo.

13. Para establecer la red de vigilancia y de previsión de la contaminación atmosférica en Cataluña y para instalar los aparatos y las estaciones de medición de la contaminación atmosférica en los casos previstos en el Artículo 4, se podrán imponer las servidumbres forzosas que en cada caso se consideren necesarias, previa la indemnización que legalmente corresponda.

Capítulo V

Régimen de beneficios

14. 1. En la zona de protección especial, y de conformidad con lo que establezca el plan de actuación, las actividades legalmente instaladas antes de la aprobación de esta Ley, afectadas económicamente por las disposiciones del plan, se podrán beneficiar de las subvenciones y de las ayudas que se fijen con carácter general.

2. Los ayuntamientos que hayan de hacer gastos derivados del plan de actuación especial se podrán beneficiar de las subvenciones y de las ayudas que se fijen con carácter general.

3. Estas subvenciones y ayudas se otorgaran sin perjuicio de los beneficios que el gobierno del estado pueda conceder en aplicación de la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de Protección del Ambiente Atmosférico. En ningún caso la totalidad de las subvenciones, ayudas y beneficios de cualquier clase podrán superar el costo total de las nuevas instalaciones.

15. 1. Se crea el fondo para la protección del ambiente atmosférico

2. El fondo se nutre de los créditos presupuestarios habilitados con esta finalidad y del importe total de los ingresos procedentes de las sanciones impuestas por la administración de la Generalidad en aplicación de esta Ley.

3. La finalidad del fondo es la de subvencionar instalaciones que permitan disminuir los niveles de emisión.

4. Estas subvenciones serán concedidas por acuerdo del consejo ejecutivo a propuesta de la Consejería correspondiente de conformidad con lo establecido en el Artículo 14.

Capítulo VI

Infracciones y sanciones

16. 1. Las infracciones a lo establecido en esta Ley y en las disposiciones de desarrollo, sin perjuicio de exigir, en su caso, las responsabilidades civiles y penales correspondiente, serán sancionadas de la siguiente forma:

a) con multa de hasta 15.000 pesetas si se trata de focos móviles de emisión contaminadora; de hasta 50.000 pesetas, si se trata de focos fijos de emisión contaminadora procedentes de actividades comerciales, de servicios o de viviendas, y de hasta 1.500.000 pesetas si se trata de focos fijos de emisión contaminadora procedentes de actividades industriales o de saneamiento.

Si la infracción tiene lugar en lugares declarados "zona de atención especial" o "zona de protección especial" , las citadas multas se podrán imponer hasta el doble o triple, respectivamente.

b) con el precinto de generadores de calor y de vehículos y con la suspensión o la clausura de las actividades contaminadoras, en los casos de reincidencia en infracciones graves no debidas a un caso fortuito o de fuerza mayor. Estas medidas serán levantadas cuando se hayan corregido las causas que las determinaron.

2. El consejo ejecutivo determinara por reglamento las circunstancias que permitirán graduar la cuantía de las multas y la imposición de las restantes sanciones a que se refieren las letras a) y b) del apartado 1 según la gravedad de las infracciones, la reincidencia la intencionalidad o la repercusión sanitaria, social o material de los hechos que las motivan y la declaración formulada, en su caso, de zona de atención especial.

3. Nadie podrá ser objeto de mas de una sanción por la misma infracción.

17. 1. La competencia para imponer las sanciones previstas en el artículo anterior corresponde:

a) a los alcaldes y a los jefes de los servicios territoriales del Departamento de Gobernación si la cuantía de la multa no excede de 500.000 pesetas

b) al Consejero de Gobernación si la cuantía de la multa supera las 500.000 pesetas y no excede de 1.500.000 pesetas

c) al Consejo Ejecutivo si la cuantía de la multa excede de 1.500.000 pesetas o si la sanción comporta el cese de la actividad.

2. Sin perjuicio de lo que dispone el artículo 7, el precinto de generadores de calor domestico y de vehículos de motor corresponde a los alcaldes, y a la suspensión o clausura de establecimientos industriales o de actividades agrarias corresponde al Consejero de Gobernación.

Capítulo VII

Régimen de recursos

18. Sin perjuicio de un ulterior recurso ante los órganos de la jurisdicción contencioso-administrativa, los actos administrativos sancionadores a que se refiere el artículo anterior serán recurribles, en la forma y plazos previstos por la Ley de procedimiento administrativo, del siguiente modo:

a) las resoluciones de los jefes de los servicios territoriales serán recurribles en alzada ante el Consejero respectivo.

b) las resoluciones del Consejo Ejecutivo, del consejero de Gobernación, de los alcaldes y de los recursos de alzada pondrán fin a la vía administrativa.

19. La determinación de las medidas correctoras que se hayan de imponer a cualquiera de los focos emisores es, en todos los casos, de exclusiva competencia de la administración, sin perjuicio de que sea objeto de revisión ante la jurisdicción contencioso-administrativa.

Disposiciones finales

1ª. En el plazo máximo de dos años el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas elaborará el mapa de vulnerabilidad y de capacidad del territorio de Cataluña, según lo que determina el artículo 5.

2ª. En el plazo máximo de un año el Departamento de Sanidad y Seguridad Social incorporará a la red de vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica todas las estaciones sensoras existentes en la actualidad. En cada servicio territorial de promoción de la salud establecerá un centro de recepción de datos que coordine los centros de análisis instalados en su demarcación.

3ª. En el plazo máximo de un año el Departamento de Sanidad y Seguridad Social dictará las normas necesarias para estructurar y regular el funcionamiento de la red de vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica.

4ª. El Departamento de Sanidad y Seguridad social informará, una vez realizados los estudios epidemiológicos correspondientes, acerca de los niveles máximos aceptables que se han de tener presentes en cada plan de actuación.

5ª. Se autoriza al consejo ejecutivo a dictar las normas necesarias para el desarrollo de esta Ley

Disposición transitoria.

Mientras no se hayan dictado las disposiciones reglamentarias de desarrollo de esta Ley regirán, con carácter complementario y supletorio y en todo lo que no las contradiga, la legislación estatal sobre esta materia, y específicamente la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, y las normas que la desarrollan por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen a su cumplimiento y que los tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 21 de Noviembre de 1983.

El Presidente de la Generalidad

Jordi Pujol Solei.

El Consejero de Gobernación,

Macià Alavedra i Moner

ANNEX 8

L'ORDENANÇA MUNICIPAL DEL SOROLL I LES VIBRACIONS DE ROSES

MAPES DE CAPACITAT ACÚSTICA DE ROSES

ANNEX 10

DADES D'AIGUA

ZONA	4RT TRIM. 2007	1ER TRIM. 2008	2ON TRIM. 2008	3ER TRIM. 2008
Roses casc, Les Garrigues, Mas Matas, La Llosa	245.833,00	277.212,00	308.318,00	452.047,00
Sta.Margarida i Salatar	77.828,00	57.562,00	115.375,00	244.874,00
La Muntanyeta, La Cuana, La Sureda, Els Grecs,Canyetles i Almadraba	30.432,00	21.633,00	34.191,00	96.230,00
Mas Buscà, Mas Fumats i El Cardo	22.563,00	17.675,00	24.209,00	53.923,00
Mas Oliva	13.953,00	12.846,00	14.812,00	29.998,00
Puig Rom i Ctra. De Canyetles	21.148,00	25.180,00	55.530,00	55.074,00
TOTAL m³ REGISTRATS	411.757,00	412.108,00	552.435,00	932.146,00

Font: Sorea, empresa subministradora d'aigua potable del municipi

Aquesta taula ens mostra els m³ enregistrats entre el quart trimestre del 2007 i el tercer trimestre del 2008.

DADES DE RESIDUS

ANNEX 12

IMD de Roses