



CPT

Comissió de Política Territorial

Dossier per a la sessió núm. 35 | 25 de febrer de 2009, a les 10.00

Ordre del dia

1. Proposta de resolució sobre l'actualització i la publicació del Catàleg de carreteres de Catalunya. Tram. 250-01291/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 333, 39).
2. Proposta de resolució sobre la modificació del Pla general d'ordenació urbanística de Ripoll. Tram. 250-01311/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 333, 52).
3. Proposta de resolució sobre la reducció i la racionalització de les restriccions al transport de mercaderies per la xarxa viària. Tram. 250-01329/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 337, 27).
4. Proposta de resolució sobre el reallotjament dels veïns del carrer del Besòs, de Barcelona, durant les obres de rehabilitació de llurs habitatges i sobre les indemnitzacions pels perjudicis causats per les obres de la línia 5 del metro. Tram. 250-01361/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 343, 34).
5. Proposta de resolució sobre la indicació d'alguns topònims del Camp de Tarragona en les vies de comunicació. Tram. 250-01363/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 343, 35).
6. Proposta de resolució sobre la construcció d'un nou pont a Sant Pere Pescador (Alt Empordà). Tram. 250-01364/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 3 altres diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 343, 36).
7. Proposta de resolució sobre el millorament de la carretera C-244. Tram. 250-01373/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 347, 41).
8. Proposta de resolució sobre l'acceleració dels treballs d'interconnexió pendents de la línia del tren d'alta velocitat Barcelona - Nîmes. Tram. 250-01375/08. Grup Mixt, juntament amb 1 altre diputat del Grup Mixt. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 347, 43).
9. Proposta de resolució sobre la creació de nous tipus de títols de transport públic de tarifa integrada. Tram. 250-01376/08. Grup Mixt, juntament amb 1 altre diputat del Grup Mixt. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 347, 43; esmenes: BOPC 381, 20).
10. Proposta de resolució sobre l'increment de la freqüència de pas del servei ferroviari entre Barcelona i l'aeroport del Prat. Tram. 250-01378/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 347, 45; esmenes: BOPC 381, 20).
11. Proposta de resolució sobre l'aglomeració de passatgers a les andanes i els accessos de l'estació de tren de l'aeroport de Barcelona. Tram. 250-01379/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 347, 46).

12. Proposta de resolució sobre la gratuïtat del transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual al Montsià. Tram. 250-01394/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 3 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 353, 33).

13. Proposta de resolució sobre la gratuïtat del transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual a la Val d'Aran. Tram. 250-01395/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 3 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 353, 33).

14. Proposta de resolució sobre el manteniment de l'estació de tren de Figaró-Montmany (Vallès Oriental). Tram. 250-01397/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 353, 34; esmenes: BOPC 381, 21).

15. Proposta de resolució sobre el millorament i la posada en funcionament del baixador de Renfe de Llerona, a les Franqueses del Vallès (Vallès Oriental). Tram. 250-01400/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 353, 36; esmenes: BOPC 381, 22).

16. Proposta de resolució sobre la neteja de senyals, cruïlles i rotondes de la xarxa viària. Tram. 250-01407/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 353, 41).

17. Proposta de resolució sobre l'impuls del projecte de rehabilitació de la carretera BP-2151. Tram. 250-01409/08. Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 353, 42; esmenes: BOPC 381, 22).

18. Proposta de resolució sobre la gratuïtat del transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual a la Terra Alta. Tram. 250-01412/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 3 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 357, 25).

19. Proposta de resolució sobre l'elaboració d'un informe relatiu al rendiment mensual de les tuneladores de la línia 9 del metro. Tram. 250-01414/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació. (Text presentat: BOPC 357, 26).

20. Proposta de resolució sobre la reincorporació dels trens semidirectes a la línia Llobregat - Anoia de Ferrocarrils de la Generalitat. Tram. 250-01415/08. Grup Parlamentari de Convergència i Unió, juntament amb 1 altre diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades. (Text presentat: BOPC 357, 27; esmenes: BOPC 393, 43).

21. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Política Territorial amb el conseller de Política Territorial i Obres Públiques sobre els esvorancs apareguts a l'entorn de la línia del tren d'alta velocitat a l'Hospitalet de Llobregat (Barcelonès). Tram. 354-00240/08. Josep Rull i Andreu, del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

22. Sol·licitud de compareixença del delegat del Ministeri de Foment a Catalunya davant la Comissió de Política Territorial perquè informi sobre els esvorancs apareguts a la línia del tren d'alta velocitat a l'Hospitalet de Llobregat (Barcelonès). Tram. 356-00431/08. Josep Rull i Andreu, del Grup Parlamentari de Convergència i Unió. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

23. Projecte de llei de la millora d'urbanitzacions amb dèficits urbanístics. Tram. 200-00042/08. Govern de la Generalitat. Elaboració del Dictamen. (Text presentat: BOPC 303, 46).

PUNT 1 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre l'actualització i la publicació del Catàleg de carreteres de Catalunya

Tram. 250-01291/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 33562 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 14.10.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Josep Llobet i Navarro, Portaveu adjunt del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, Dolors Montserrat i Culleré, diputada, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenta la següent Proposta de resolució:

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La recent aprovació de la llei 11/2008, del 31 de juliol de modificació de la Llei 7/1993, del 30 de setembre, de carreteres, així com els convenis signats entre la Generalitat i les Diputacions Catalanes han fet variar la titularitat de gran nombre de trams de carreteres a Catalunya.

En els darrers anys la Generalitat ha assumit la titularitat de carreteres de les Diputacions, com en el cas de les

carreteres de la Diputació de Tarragona traspasades pel Decret 424/2006, de 31 d'octubre, de traspàs de carreteres de la Diputació de Tarragona per a la seva integració a la xarxa de carreteres de la Generalitat. Igualment el Govern signà un conveni amb la Diputació de Lleida pel traspàs de carreteres a la Generalitat i perquè aquesta assumís la gestió de les carreteres comarcals i també es van aprovar el 2006 els acords del grup de treball entre la Generalitat i la Diputació de Barcelona per traspàs de carreteres.

Alhora, la Generalitat ha signat convenis amb l'administració de l'Estat que impliquen canvis en la titularitat de determinades carreteres que fins ara havien estat titularitat de l'Estat i a l'inrevés. Són casos significatius el traspàs de la Nacional II al seu pas pel Maresme o de la N-260 entre Olot i Ripoll en favor de la Generalitat o el traspàs de la C26 en favor de l'Estat.

Aquests acords han variat substancialment el Catàleg de Carreteres de Catalunya, la darrera edició del qual data de 31 de desembre de 2005.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a actualitzar i fer públic, en el termini màxim de tres mesos, el catàleg de carreteres de Catalunya.

Palau del Parlament, 6 d'octubre de 2008

Josep Llobet i Navarro M. Dolors Montserrat i Culleré

PUNT 2 | DEBAT I VOTACIÓ**Proposta de resolució sobre la modificació del Pla general d'ordenació urbanística de Ripoll**

Tram. 250-01311/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 33595 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 14.10.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, Eudald Casadesús i Barceló, diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que s'estableix als articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenten la següent proposta de resolució.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

En la proposta del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Ripoll aprovada pel consistori en data 18 de setembre del 2006 es qualifica al barri de Sant Pere de Ripoll com una nova zona urbanitzable, al mateix temps que s'hi projecta el tram d'una anella de circumval·lació urbana que envolta el barri. Aquesta, que es contempla de dos sentits, suposarà una via ràpida de connexió entre les poblacions de la Vall de Ribes i les de la Vall de Camprodon i Olot.

Aquesta proposta comportarà una elevada intensitat de circulació que afectarà directament la tranquil·litat del barri, alhora que ocasionarà un increment de la contaminació acústica i ambiental. Al barri de Sant Pere s'hi ubiquen el Centre d'Educació Infantil i Primària (CEIP) Tomàs Raguer, el Centre d'Educació Especial (CEE) Ramon Suriñach i el Centre de Recursos Pedagògics (CRP), en una mateixa zona, la qual està afectada directament per l'anella de circumval·lació urbana projectada en la proposta del POUM.

A més, els tres centres esmentats no disposen d'accessos per a persones amb mobilitat reduïda ni per a cotxets. Si bé, aquesta situació suposa un gran problema per a tots, aquest és molt més greu en el cas del CEE Ramon Suriñach, pel fet que atenen nens de tota la comarca amb greus afectacions psíquiques i físiques que els impedeixen una mobilitat autònoma, la qual cosa fa que s'hagin de desplaçar amb transport especial, aparells d'ortopèdia, cadires de rodes,...

Per tal de resoldre el problema de les barreres arquitectòniques els CEIP Tomàs Raguer i CEE Ramon Suriñach junt amb les associacions de mares i pares (AMPA) d'ambdós centres proposen la contrucció d'un vial paral·lel a les façanes posteriors dels centres escolars i del CRP, d'una sola direcció, per a ús exclusiu del transport escolar, de persones amb mobilitat reduïda i de cotxets per a infants. Aquest vial seria la continuació del que ja existeix darrera del CRP i el CEE Ramon Suriñach, i seguiria fins arribar a un carrer que connectés amb qualsevol altra via que accedeixi al barri.

Aquest projecte solucionaria els altres dos temes que preocupen tan als professionals dels centres com als pares: la seguretat viària dels nens a les hores d'entrada i sortida dels centres escolars, i com evitar que es mullin durant el llarg trajecte pel pati fins a la porta de sortida al carrer, quan plou.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari de Convergència i Unió, presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de Catalunya a:

1. Fer les gestions necessàries amb l'Ajuntament de Ripoll per tal que:

– Es modifiqui la proposta del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Ripoll on es projecte en el barri de Sant Pere una anella de circumval·lació urbana que envolta el barri i així es preservin les condicions ambientals que afavoreixen la qualitat i rendiment dels alumnes i professionals de l'ensenyament.

– S'inclogui en el pla parcial del sector de sòl urbanitzable delimitat de Sant Pere i el Sant o en el seu cas el pla especial per a l'execució de la vialitat la proposta presentada pel Centre d'Educació Infantil i Primària (CEIP) Tomàs Raguer i el Centre d'Educació Especial (CEE) Ramon Suriñach de construcció d'un vial paral·lel a les façanes posteriors dels centres escolars i del Centre de Recursos Pedagògics, d'una sola direcció, per a ús exclusiu del transport escolar, de persones amb mobilitat reduïda i de cotxets per a infants.

2. Col·laborar econòmicament en l'execució de les obres d'acondicionament del CEIP Tomàs Raguer i el CEE Ramon Suriñach objecte d'aquesta proposta de resolució.

Palau del Parlament, 25 de setembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola Eudald Casadesús i Barceló
Portaveu del G. P. de CiU Diputat del G. P. de CiU

PUNT 3 | DEBAT I VOTACIÓ**Proposta de resolució sobre la reducció i la racionalització de les restriccions al transport de mercaderies per la xarxa viària**

Tram. 250-01329/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 33825 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 21.10.08

A LA MESA DEL PARLAMENT

Josep Llobet Navarro, Portaveu adjunt del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, Dolors Montserrat i Culleré, diputada, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenta la següent Proposta de resolució per tal de ser substanciada a la Comissió de Política Territorial:

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Catalunya aspira a ser un gran pol logístic internacional. A aquest efecte es venen realitzant grans inversions en la xarxa viària, ferroviària, els ports i els aeroports amb l'objectiu de fer de Catalunya la porta d'entrada a les mercaderies que amb origen a altres continents tenen com a destí els mercats europeus. Alhora aquestes infraestructures han de servir de punt de partida per a les exportacions de bens fabricats a tota Espanya.

Gran part d'aquestes mercaderies es transporten per carretera. Les darreres dades corresponents al 2006 indiquen que 337 milions de tones es van transportar per carretera, enfront a les 77 per via marítima, els 9 milions de tones per ferrocarril i les escasses 100.000 tones per via aèria.

Per tant, ara per ara, mentre les inversions per dotar-nos d'una xarxa ferroviària exclusiva per a mercaderies no arribin, la capacitat de Catalunya per esdevenir un pol logístic de referència depèn de la capacitat i la fluïdesa de la xarxa viària.

El sector logístic però, és un sector en activitat constant. Les mercaderies no es poden aturar els caps de setmana

ni els festius, ja que la competitivitat de les empreses ve determinada en molts casos per l'arribada de les mercaderies en un moment determinat, en el marc de processos productius *just in time*.

Catalunya té una de les normatives més restrictives pel que fa a la circulació de mercaderies per la xarxa viària. El Servei Català de Trànsit per mitjà de la *Resolució IRP/1349/2008, de 29 d'abril per la qual s'estableixen mesures de regulació de la circulació i el transport de mercaderies per les carreteres de Catalunya per al 2008*, estableix tota una sèrie de mesures genèriques per a caps de setmana i festius de tot l'any i altres d'específiques per ponts i festius concrets.

Gran part d'aquestes restriccions afecten a les principals vies de comunicació per les quals circulen habitualment els camions que transporten mercaderies, fins el punt que l'operativa dels dos grans ports de Catalunya es veu ressentida. En altres casos, al no existir vies alternatives de circulació, els polígons industrials, grans fàbriques o centres logístics queden bloquejats sense possibilitat de expedir o rebre mercaderies.

El sector logístic català també es veu afectat per les restriccions que imposa França a la circulació de mercaderies i que representen un obstacle a la lliure circulació, un greu perjudici a la competitivitat i un desavantatge per a les nostres empreses que tenen barrat el pas en el seu camí cap a centre Europa. Si a això afegim les nostres pròpies restriccions, la competitivitat del sector queda molt limitada i per aquest motiu cal que les restriccions estiguin plenament justificades i sempre existeixin itineraris alternatius.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a racionalitzar i reduir, pel proper any 2009, les restriccions per al transport de mercaderies per la xarxa viària catalana que operen especialment els festius i caps de setmana.

Palau del Parlament, 8 d'octubre de 2008

Josep Llobet

Dolors Montserrat

PUNT 4 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre el real·lotjament dels veïns del carrer del Besòs, de Barcelona, durant les obres de rehabilitació de llurs habitatges i sobre les indemnitzacions pels perjudicis causats per les obres de la línia 5 del metro

Tram. 250-01361/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió
Reg. 34484 / Admissió a tràmit:
Mesa del Parlament, 28.10.08

A LA MESA DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, i M. Rosa Fortuny i Torroella, diputada del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El maig de l'any 2004, sis mesos abans de l'esfondrament del barri del Carmel, de Barcelona, es van produir, com a conseqüència de les obres de la línia 5 del metro, uns moviments a la finca núm. 27 del carrer Besòs, del Barri de la Teixonera, amb afectacions també a la finca núm. 25.

Els veïns de la finca núm. 27 van veure com se'ls esquerdaven les parets dels seus habitatges, fins i tot les parets mestres i com aquestes esquerdes que s'anaven multiplicant i els forats esdevenien protagonistes de la seva quotidianitat i dels seus malsons.

Així han viscut quatre anys, amb esquerdes plenes d'amidaments que han anat marcant els diferents moviments que ha sofert la finca, amb forats tapats amb plàstics, perquè havien de ser accessibles, amb els mobles separats de les parets per recomanació tècnica, amb bigues de ferro travessant els pisos, com a mesura provisional, i amb muntanyes de caixes plenes de roba i altres objectes perquè se'ls va dir que la rehabilitació seria imminent. Han viscut quatre anys en unes condicions difícils de definir i han conviscut amb la por permanent pel què podia passar.

Fa quatre setmanes es van començar les obres a l'interior dels habitatges, amb les famílies a dins. Després d'haver conviscut amb les esquerdes, els pisos apuntalats i la por, ara ho han de fer amb els operaris, les obres, la pols, el soroll i la sensació de risc, sense que se'ls hagi donat cap alternativa.

Des d'aquesta amistat, el Grup Parlamentari de Convergència i Unió presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a:

1. Reallotjar els veïns del carrer Besòs, del barri de la Teixonera de Barcelona, afectats per les obres de la línia 5 de metro, en hotels o pisos perquè puguin viure en condicions dignes mentre durin les obres.
2. Establir una línia d'indemnitzacions que pugui compensar als afectats per totes les molèsties, les incomoditats i les difícils condicions de vida el que han hagut de patir durant aquests darrers quatre anys.

Palau del Parlament, 16 d'octubre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola Maria Rosa Fortuny i Torroella
Portaveu del G. P. de CiU Diputada del G. P. de CiU

PUNT 5 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la indicació d'alguns topònims del Camp de Tarragona en les vies de comunicació

Tram. 250-01363/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió
Reg. 34486 / Admissió a tràmit:
Mesa del Parlament, 28.10.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, i Carles Pellicer i Punyed, diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent Proposta de resolució:

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El algunes carreteres de les comarques de la demarcació del Camp de Tarragona, com en moltes comarques de Catalunya, els cartells indicadors de les poblacions, la

seva toponímia, apareix sovint incompleta, retallada o excessivament abreujada, com és el cas de la carretera T-710 al Priorat, on en lloc de Vilella Baixa, Bellmunt del Priorat, la Morera de Montsant, Cornudella del Montsant o la Torre de l'Espanyol, apareixen Vilella B, Bellmunt P, Morera M, Cornudella M o Torre E; així mateix, també en la carretera T-310, en lloc de Les Borges del Camp, Mont-roig del Camp, Montbrió del Camp, hi figuren Les Borges del C, Mont-roig C o Montbrió C.

Aquest fet, a banda de ser una desconsideració cap els municipis afectats i que es vagi perdent el topònim complert, pot comportar problemes d'orientació a qui circuli per aquests vials i no conegui correctament els topònims abreujats.

Per tot això, el grup parlamentari de Convergència i Unió presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a indicar de manera completa la toponímia dels municipis de les comarques del Camp de Tarragona en les vies de comunicació de la seva competència.

Palau del Parlament, 22 d'octubre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola Portaveu del G. P. de CiU	Carles Pellicer i Punyed Diputat del G. P. de CiU
--	--

PUNT 6 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la construcció d'un nou pont a Sant Pere Pescador (Alt Empordà)

Tram. 250-01364/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 34487 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 28.10.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, Eudald Casadesús i Barceló, Santi Vila i Vicente, i Josep Rull i Andreu, diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que s'estableix als articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenten la següent proposta de resolució.

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ SOBRE LA CONSTRUCCIÓ D'UN NOU PONT AL MUNICIPI DE SANT PERE PESCADOR (ALT EMPORDÀ)

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El pont de Sant Pere Pescador fou construït als anys 40 i és l'últim pont del riu Fluvià. En quatre quilòmetres a la rodona no existeix cap altra connexió amb l'altre marge del riu. El pont connecta el nucli antic de la població amb la zona de les platges i amb la població veïna de l'Armentera. Aquest accés ens porta a passar per dins del poble de Sant Pere Pescador, per uns carrers que no reuneixen les condicions suficients per aguantar una circulació tan densa especialment a l'estiu i a més s'ha de creuar el riu Fluvià per el pont que és molt estret i molt perillós per als vianants que hi circulen degut a les estretes voreres.

Actualment el pont pertany a la Diputació de Girona que tenia la intenció de modificar la distribució d'usos del pont desplaçant la calçada cap a una de les voreres. A instàncies de l'Ajuntament de Sant Pere Pescador la Diputació va demanar un informe de la situació estructural del pont a una empresa d'enginyeria.

Les conclusions a les que ha arribat l'empresa d'enginyeria en el seu informe són les següents:

«L'estat actual del pont no compleix les especificacions actuals de càrregues màximes a suportar segons la normativa IAP. Evidentment des de la seva construcció, les normatives han sofert canvis importants i l'aspecte que ha canviat en major mesura i que afecta a la situació

estructural del pont són les càrregues de projecte (de càlcul) i la seguretat enfront a caigudes, és a dir, les proteccions o pretils.

La situació no és crítica degut a la geometria del pont. Tal com indica el plànol adjunt, les càrregues del carro (vehicle de 60T que marca l'IAP) en la situació actual no generen moment als voladius del pont ja que s'ubiquen sobre els nervis de les bigues, per tant, les magnituds dels esforços es redueixen. No obstant això, l'actual disposició de l'armadura a negatiu (superior) de la llosa no és suficient com per suportar els esforços generats per les altres càrregues (permanents i sobrecàrregues d'ús marcades per la normativa vigent).

Tot i no complir amb els mínims establerts els resultats obtinguts no impliquen un ineficaz comportament estructural, així ho demostra el seu correcte funcionament durant més de 60 anys.

La situació esdevé crítica quan es pretén modificar la distribució d'usos, situació futura, llavors la nova distribució de càrregues sí comporta una magnituds d'esforços gens menyspreable respecte la capacitat portant màxima dels voladius.

La solució passa inevitablement per no variar la distribució de càrregues del carro, mantenint-la sobre els nervis de les bigues.»

Per tant, queda clar que la intenció de la Diputació de Girona de modificar la distribució d'usos del pont desplaçant la calçada cap a una de les voreres no és viable.

Atès que el pont actual no es pot modificar, que representa un perill per als vianants i que provoca problemes de circulació al municipi de Sant Pere Pescador, es fa necessari i urgent la construcció d'un nou pont per al municipi abans que hi hagi cap incident greu que tot-hom lamenti.

És per aquests motius el Grup Parlamentari de Convergència i Unió, presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a fer les gestions necessàries amb el Ministeri de Foment per tal que s'iniciïn les obres de construcció d'un nou pont sobre el riu Fluvià en el municipi de Sant Pere Pescador (Alt Empordà).

Palau del Parlament, 25 de setembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu del G. P. de CiU; Eudald Casadesús i Barceló, diputat del G. P. de CiU; Santi Vila i Vicente, diputat del G. P. de CiU; Josep Rull i Andreu, diputat del G. P. de CiU

PUNT 7 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre el millorament de la carretera C-244

Tram. 250-01373/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 34628 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 05.11.08

A LA MESA DEL PARLAMENT

Carina Mejías Sánchez, Portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya al Parlament, i Dolors Montserrat i Culleré diputada, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra, presenten la següent proposta de resolució, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Política Territorial.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La seguretat a les carreteres de Catalunya ha d'ésser una de les prioritats en la política vial del Govern de la Generalitat. Existeixen moltes carreteres al nostre territori que necessiten millorar-se i actualitzar-se per continuar donant servei a la població amb unes condicions de seguretat pròpies d'un país modern.

Un exemple d'aquest tipus de vies és la carretera C-244. Aquesta carretera, en bona part del seu recorregut, està plena de corbes perilloses, que han provocat nombrosos accidents. És per tant, un punt amb un alt índex d'accidentalitat, o com més conegudament es coneix, un punt negre de la xarxa viària catalana.

Des de les Administracions Locals s'ha demanat en diverses ocasions actuar en aquesta via amb l'objectiu de reduir el nombre de corbes perilloses, per tal de reduir, així també el nombre d'accidents que es produeixen al llarg d'aquesta via. Un dels punts que més perill repre-

senta és, concretament, les corbes de la Passada. Davant aquesta situació la Generalitat només ha presentat un projecte que finalment mai ha contingut la partida pressupostària, el que ha provocat l'impossibilitat de posar-ho en execució.

Per altra banda, en els últims dies s'ha anunciat l'instal·lació d'un radar, el qual no reduiria el nombre d'accidents, ja que el punt més previsible per a la seva col·locació, no és un punt conflictiu, per la qual cosa, l'objectiu d'aquest radar és sens dubte més recaptatiu, que no pas, preventiu. És per això que diverses Ens Locals de la zona han manifestat el seu rebuig a aquesta iniciativa.

Per tal de eradicar l'accidentalitat d'aquesta via, només cal posar en marxa el projecte ja elaborat per la Generalitat, i dotar-lo al mateix temps dels recursos necessaris per a la seva execució, així com també preveure de les corbes perilloses que al llarg dels quilòmetres es poden trobar.

Per tots aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent,

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a:

1. Dotar dels recursos pressupostaris necessaris per a l'execució del projecte que té per objectiu l'arranjament de les corbes de la Passada a la C-244, per tal de reduir el número d'accidents que en aquest pla es produeixen.
2. Elaborar un pla de millora i arranjament de la carretera C-244 en tot el seu recorregut, en el que de forma principal es prevegi l'eliminació de les corbes més perilloses d'aquesta via, amb l'objectiu de reduir el seu alt índex d'accidentalitat, tot millorant la circulació per aquesta via.

Palau del Parlament, 27 d'octubre de 2008

Carina Mejías Sánchez Dolors Montserrat i Culleré

PUNT 8 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre l'acceleració dels treballs d'interconnexió pendents de la línia del tren d'alta velocitat Barcelona - Nimes

Tram. 250-01375/08

Presentació

Grup Mixt

Reg. 34690 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 05.11.08

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE CATALUÑA

Albert Rivera Diaz, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto y José Domingo Domingo, Diputado del Grupo Parlamentario Mixto perteneciente a Ciudadans - Partido de la Ciudadanía, de acuerdo con lo previsto por los artículos 145 y 146 del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente Propuesta de resolución para que sea substanciada en la Comisión de Política Territorial

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado 16 de octubre de 2008 se celebró en la ciudad de Barcelona la Cumbre de ciudades por el AVE en la que las ciudades españolas de Barcelona y Gerona firmaron una declaración conjunta con las ciudades francesas de Beziers, Figueres, Montpellier, Narbona, Perpiñán y Toulouse en la que reclamaban a los Gobi-

ernos español y francés la aceleración de los trabajos pendientes de la línea Barcelona-Nimes.

En concreto, las ciudades firmantes de la declaración reclaman de estas administraciones la finalización de la variante Montpellier-Nimes, la estación de Sagrera en Barcelona, la nueva estación de Figueres y el trazado de Gerona. Igualmente, se pide la aceleración de las obras de modernización del tramo Perpiñán-Montpellier y la construcción de una nueva línea mixta de viajeros y mercancías entre estas dos ciudades.

La puesta en funcionamiento de la futura línea de AVE favorecería de manera determinante la creación de un espacio económico y competitivo en esta área, por lo que esta línea ha de convertirse en un objetivo prioritario de este Gobierno.

Por todo lo anterior, los miembros de Ciudadans-Partido de la Ciudadanía, pertenecientes al Grupo Parlamentario Mixto, presentan la siguiente,

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

El Parlamento de Cataluña insta al Gobierno de la Generalitat a realizar las gestiones necesarias ante el Gobierno de España para que éste impulse el compromiso de las Administraciones española, francesa y comunitaria para acelerar de manera decidida las obras de los trabajos de interconexión pendientes de la línea del AVE Barcelona-Nimes.

Palau del Parlament, 27 de octubre de 2008

El Portavoz
Albert Rivera Diaz

El Diputado de Ciudadans-
Partido de la Ciudadanía
José Domingo Domingo

PUNT 9 | DEBAT I VOTACIÓ**Proposta de resolució sobre la creació de nous tipus de títols de transport públic de tarifa integrada**

Tram. 250-01376/08

Presentació

Grup Mixt

Reg. 34691 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 05.11.08

A LA MESA DEL PARLAMENTO DE CATALUÑA

Albert Rivera Diaz, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto y José Domingo Domingo, Diputado del Grupo Parlamentario Mixto perteneciente a Ciudadans - Partido de la Ciudadanía, de acuerdo con lo previsto por los artículos 145 y 146 del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente Propuesta de resolución para que sea substanciada en la Comisión de Política Territorial

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el actual contexto de crisis económica, el debate sobre la necesidad de actualizar el sistema tarifario del transporte público integrado para favorecer a aquellos colectivos más necesitados que se ven obligados a utilizar asiduamente los distintos medios de transporte público, cobra una especial actualidad.

Hasta el momento, las reformas del Gobierno en esta materia han sido siempre puntuales y localizadas, como en el caso de la entrada en servicio de la tarifa integrada de transporte público en 46 municipios del área de Gerona desde el 12 de junio de 2008, sin abordar este tema desde una perspectiva global (extensible a toda Cataluña) y en profundidad (alterando el actual sistema de subvención de los billetes por las Administraciones) que plantee un cambio radical del actual modelo de movilidad. Por otra parte, la necesidad de un modelo integral de aplicación en todo el territorio de Cataluña se ha convertido en una cuestión urgente, dado que ciudades como Tarragona, Lérida o Gerona han empezado a aplicar sus propios sistemas de bonificaciones propios.

En estas circunstancias y desde esta perspectiva, el sindicato CCOO ha hecho pública una propuesta que debe ser considerada ya que, por una lado, aborda el aspecto económico, buscando el beneficio de los usuarios, especialmente de aquellos colectivos más desfavorecidos, y solventando el agravio comparativo de los usuarios barceloneses, los más perjudicados por el actual sistema tarifario, y, por otro lado, plantea un modelo a escala autonómica que potencia radicalmente el uso del transporte público y la fidelización de los usuarios y tiene, a la vez, evidentes beneficios medioambientales, sociales y de ahorro.

Así, el nuevo sistema tarifario de transporte público integrado de ámbito autonómico propuesto contaría con cuatro nuevos tipos de abonos específicos para niños

(hasta los 16 años), estudiantes (hasta los 25), usuarios habituales por motivo laboral y colectivos con rentas bajas (jubilados, discapacitados, desempleados, viudos, etc.), con diferentes tipos de gratuidades y bonificaciones y, en los dos primeros colectivos, con carácter estacional equivalente al año lectivo. Estos abonos serían válidos para todos los tipos de transporte público colectivo y todos los operadores, excepto aquellos de ocio o turístico.

Igualmente, una reforma integral del actual sistema requiere una adecuada financiación y reparto de responsabilidades en esta materia entre las distintas Administraciones, tanto autonómica, como municipales.

Por todo lo anterior, los miembros de Ciudadans-Partido de la Ciudadanía, pertenecientes al Grupo Parlamentario Mixto, presentan la siguiente,

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

El Parlamento de Cataluña insta al Gobierno de la Generalitat a

1. Crear los siguientes cuatro nuevos tipos de títulos de transporte público de tarifa integrada:

a. Título anual de transporte unipersonal por motivos laborales, con un precio inferior a un 40% del resultante de la suma del coste de cuatro tarjetas T-Trimestre de la ATM de la Región Metropolitana de Barcelona.

b. Título escolar, consistente en tarjetas unipersonales gratuitas hasta los 16 años con validez temporal equivalente al curso escolar.

c. Título unipersonal para estudiantes de 16 a 25 años con validez temporal equivalente al año lectivo, con un precio del 50% de un título temporal tipo T-trimestre.

d. Título social, con tarifa gratuita o reducida para mayores de 60 años, discapacitados, desempleados, viudos y colectivos con rentas bajas. Las reducciones equivaldrán a un 60% en cualquier tipo de título multiviaje o temporal.

2. Impulsar la elaboración del anteproyecto de Ley de Financiación del transporte público para que sea aprobada en esta legislatura.

Palau del Parlament, 24 de octubre de 2008

Albert Rivera Diaz
Portavoz GP Mixto (C's)

José Domingo Domingo
Portavoz adjunto
GP Mixto (C's)

Esmenes presentades

Admissió a tràmit: Mesa de la CPT, 18.12.08

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciudadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa

per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 36635)

1 ESMENA NÚM. 1

De modificació

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi, G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament insta al Govern a acordar dins el nou Contracte-Programa de l'ATM una reforma dels títols de transport que, tot mantenint l'actual equilibri tarifari global, 60% del bitllet subvencionat i 40% a càrrec de tarifa, permeti millorar el tractament de tarifació social als menors de 12 anys, joves i famílies nombroses.»

PUNT 10 | DEBAT I VOTACIÓ**Proposta de resolució sobre l'increment de la freqüència de pas del servei ferroviari entre Barcelona i l'aeroport del Prat**

Tram. 250-01378/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 34814 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 05.11.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Josep Llobet Navarro, Portaveu adjunt del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenta la següent Proposta de resolució:

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El transport públic que uneix la ciutat de Barcelona i l'aeroport del Prat és força deficient. En absència de metro que no està previst que arribi a l'aeroport fins d'aquí uns anys, les alternatives són l'autobús i el servei de rodalies de RENFE a través de la línia C10.

El servei de rodalies a l'aeroport ha estat en el passat un dels més afectats per les incidències causades per les obres de l'AVE i malauradament un cop acabades, la línia de l'aeroport és sempre la primera en resultar afectada o suprimida quan hi ha incidències que afecten a la circulació de trens.

Però el problema del que més es queixen els usuaris de la línia de l'aeroport és la baixa freqüència de pas. Únicament circula un tren cada trenta minuts entre les 5.33 del matí i la mitjanit. Com a conseqüència d'això els trens a l'aeroport van sovint completament plens amb molta incomoditat a causa del gran nombre d'equipatges.

Els 32,8 milions de passatgers que van passar per l'aeroport de Barcelona durant l'any 2007 és un motiu més que suficient per millorar els serveis de rodalies a l'aeroport. A més d'aquest nombre de passatgers a l'aeroport del Prat hi treballen o tenen la seva base d'operacions prop de 15.000 treballadors.

En aeroports del nostre entorn que sovint ens serveixen de referència, al marge del transport públic en autobús o taxi, el tren te una oferta substancialment millor per unir la ciutat amb l'aeroport. En el cas de París l'aeroport Charles De Gaulle te servei de tren cada 10-15 minuts i Orly cada 4-7 minuts amb el tren regional ràpid de París (RER). En el cas de Londres, l'aeroport de He-

athrow disposa del Heathrow Express que circula cada quart d'hora i el Heathrow Connect cada trenta minuts, al marge del metro i altres sistemes de transport públic. En el cas de Madrid, el metro circula cada 4-7 minuts per unir l'aeroport amb el centre de la ciutat.

Per convertir l'aeroport de Barcelona en un gran aeroport intercontinental cal també que els serveis de transport públic que han d'unir la ciutat amb l'aeroport tinguin una freqüència adequada. Això fa necessari incrementar l'oferta de l'únic mitjà fins ara de transport ferroviari que uneix l'aeroport amb Barcelona que és el servei de rodalies de RENFE amb un mínim d'una circulació més per hora per aconseguir que cada vint minuts hi hagi un tren a l'aeroport.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a reclamar al Govern de l'Estat l'increment com a mínim en una circulació per hora i sentit dels trens de la línia C10 de Rodalies que uneixen la ciutat de Barcelona i l'aeroport del Prat per tal que hi hagin sortides de trens com a mínim cada vint minuts.

Palau del Parlament, 30 d'octubre de 2008

Josep Llobet i Navarro

Esmenes presentades

Admissió a tràmit: Mesa de la CPT, 18.12.08

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 36634)

1 ESMENA NÚM. 1**De modificació**

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi, G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament insta al Govern a negociar amb el Govern de l'Estat una freqüència d'un tren cada 20 minuts a l'accés a l'aeroport, un cop s'hagin fet les actuacions que facin possible aquesta freqüència.»

PUNT 11 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre l'aglomeració de passatgers a les andanes i els accessos de l'estació de tren de l'aeroport de Barcelona

Tram. 250-01379/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 34815 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 05.11.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Josep Llobet Navarro, Portaveu adjunt del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenta la següent Proposta de resolució:

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El transport públic que uneix la ciutat de Barcelona i l'aeroport del Prat és força deficient. En absència de metro que no està previst que arribi a l'aeroport fins d'aquí uns anys, les alternatives són l'autobús i el servei de rodalies de RENFE a través de la línia C10.

Els usuaris de la línia de l'aeroport han de patir sovint els talls del servei i sobretot les aglomeracions fruit de l'escassetat de circulacions de la línia que són dues a l'hora. Per aquests motius, els trens van sovint plens.

Però al marge de la capacitat i la freqüència de la línia, a l'arribar a l'estació de l'aeroport els viatgers han de sortir de l'estació per la mateixa andana i portes per on entren els passatgers que volen agafar el tren cap a Barcelona. Aquest fet provoca perilloses aglomeracions de passatgers que al desplaçar-se per una andana estreta i majoritàriament amb maletes tenen greus problemes de mobilitat i sovint hi ha incidents entre passatgers per topades i per les presses. Finalment els passatgers entren i surten pels mateixos accessos de control a l'estació.

Aquesta situació dona una molt mala imatge de Barcelona només arribar. Les aglomeracions a l'estació de l'aeroport del Prat no només representen un perill per les persones sinó que donen la imatge d'una estació ferroviària d'un país del tercer món.

Les obres que s'estan fent en els voltants de l'estació també afecten a la mobilitat dels passatgers.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a reclamar el Govern de l'Estat l'adopció de mesures urgents per tal d'evitar les aglomeracions de passatgers en les andanes i accessos de l'estació de tren de l'Aeroport del Prat habilitant espais i accessos diferenciats pels passatgers que van en sentit Barcelona dels que arriben a l'aeroport.

Palau del Parlament, 30 d'octubre de 2008

Josep Llobet i Navarro

PUNT 12 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la gratuïtat del transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual al Montsià

Tram. 250-01394/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 35034 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 11.11.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, Elena Ribera i Garijo, Francesc Sancho i Serena, i Josep Rull i Andreu, diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ SOBRE LA GRATUÏTAT DEL TRANSPORT PÚBLIC PER A LES PERSONES AMB DISCAPACITAT INTEL·LECTUAL A LA COMARCA DEL MONTSIÀ

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La gratuïtat en el transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual és una mesura que ja

s'aplica des de fa uns anys a la comarca del Barcelonès i que ara es reclama s'ampliï també per a la comarca del Montsià.

Actualment, una gran part dels ingressos del col·lectiu de persones amb discapacitat intel·lectual es destina al pagament del transport públic. Aquest fet comporta que disminueixi considerablement el nivell d'ingressos d'aquests ciutadans, que no hem d'oblidar depenen totalment del transport públic.

El fet de poder desplaçar-se de manera autònoma és per aquestes persones una eina de gran valor ja que els ajuda en l'augment de la seva autoestima, i els dona una autonomia totalment necessària per a ells i de gran importància per a les seves famílies.

És per totes aquestes raons que el Grup Parlamentari de CiU presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a garantir la gratuïtat del transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual a la comarca del Montsià.

Palau de Parlament, 27 d'octubre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu del G. P. de CiU; Elena Ribera i Garijo, diputada del G. P. de CiU; Francesc Sancho i Serena, diputat del G. P. de CiU; Josep Rull i Andreu; diputat del G. P. de CiU

PUNT 13 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la gratuïtat del transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual a la Val d'Aran

Tram. 250-01395/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 35035 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 11.11.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, Elena Ribera i Garijo, Agustí López i Pla, i Josep Rull i Andreu, diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ SOBRE LA GRATUÏTAT DEL TRANSPORT PÚBLIC PER A LES PERSONES AMB DISCAPACITAT INTEL·LECTUAL A LA COMARCA DE LA VAL D'ARAN

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La gratuïtat en el transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual és una mesura que ja

s'aplica des de fa uns anys a la comarca del Barcelonès i que ara es reclama s'ampliï també per a la comarca de la Val d'Aran.

Actualment, una gran part dels ingressos del col·lectiu de persones amb discapacitat intel·lectual es destina al pagament del transport públic. Aquest fet comporta que disminueixi considerablement el nivell d'ingressos d'aquests ciutadans, que no hem d'oblidar depenen totalment del transport públic.

El fet de poder desplaçar-se de manera autònoma és per aquestes persones una eina de gran valor ja que els ajuda en l'augment de la seva autoestima, i els dona una autonomia totalment necessària per a ells i de gran importància per a les seves famílies.

És per totes aquestes raons que el Grup Parlamentari de CiU presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a garantir la gratuïtat del transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual a la comarca de la Val d'Aran.

Palau de Parlament, 27 d'octubre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu del G. P. de CiU; Elena Ribera i Garijo, diputada del G. P. de CiU; Agustí López i Pla, diputat del G. P. de CiU; Josep Rull i Andreu, diputat del G. P. de CiU

PUNT 14 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre el manteniment de l'estació de tren de Figaró-Montmany (Vallès Oriental)

Tram. 250-01397/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 35037 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 11.11.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, i Jordi Turull i Negre, diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent proposta de resolució

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La millora de les grans infraestructures del nostre país ha de ser compatible i sensibilitat a les necessitats dels municipis i les comarques per on travessen aquestes. Això ha de ser així tant pel que fa a les grans infraestructures viàries com a les ferroviàries.

En aquest sentit el municipi del Figaró - Montmany (Vallès Oriental) és veurà afectat per les obres de dues grans infraestructures del tot necessàries com són el desdoblament de la línia 3 de Renfe entre Montcada i Vic i pel nou traçat de la carretera C-17 entre La Garriga i Sant Martí de Centelles.

Segons els primers estudis informatius del Ministeri de Foment en relació a l'obra ferroviària de referència, el municipi del Figaró - Montmany podria perdre la seva pròpia estació fet que suposaria un greu inconvenient pels veïns d'aquest municipi i per moltes persones que per diferents finalitats n'esdevé o en pot esdevenir usuària. Alhora diferents tècnics han manifestat la possible incompatibilitat d'aquesta obra amb el nou traçat previst de la carretera C 17 també en el tram d'aquest municipi.

Institucions i veïns d'aquest municipi així com de municipis de l'entorn ja han fet arribar al Ministeri de Foment les seves alegacions a aquest estudi informatiu i han reclamat al Ministeri de Foment i al Govern de la Generalitat que aquests projectes s'elaborin de manera coordinada i sobretot que sigui possible aquesta petició de mantenir la estació de tren al municipi.

Per aquests motius, el Grup parlamentari de Convergència i Unió, presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a negociar i a coordinar-se amb el Ministeri de Foment per tal que el projecte definitiu de desdoblament de la línia 3 de Renfe del tram Montcada - Vic i la nova variant de la carretera C-17 al seu pas pel municipi del Figaró - Montmany (Vallès Oriental) faci possible el manteniment de l'estació de tren en aquest municipi.

Palau del Parlament, 29 d'octubre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola

Portaveu del G. P. de CiU

Jordi Turull i Negre

Diputat del G. P. de CiU

Esmenes presentades

Admissió a tràmit: Mesa de la CPT, 18.12.08

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 36600)

1 ESMENA NÚM. 1 De modificació

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi, G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a negociar i a coordinar-se amb el Ministeri de Foment per tal que el projecte definitiu de desdoblament de la línia 3 de Renfe del tram Montcada-Vic i les alternatives de la carretera C-17 al seu pas pel municipi del Figaró-Montmany (Vallès Oriental) faci tot el tècnicament possible per mantenir una estació de tren en aquest municipi, en el marc de l'alternativa que resulti definitivament escollida, i un cop estudiades les propostes que es consensuin entre el Departament de Política Territorial i Obres públiques i Ajuntaments de la Comunitat de Municipis dels costers del Bertí i Montseny.»

PUNT 15 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre el millorament i la posada en funcionament del baixador de Renfe de Llerona, a les Franqueses del Vallès (Vallès Oriental)

Tram. 250-01400/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 35040 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 11.11.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, i Jordi Turull i Negre, diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent proposta de resolució

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La comarca del Vallès Oriental és una comarca en ple creixement demogràfic i una comarca on l'activitat industrial i econòmica és progressivament cada cop més important. Aquest fet comporta que molts municipis de la comarca vulguin aprofitar el pas i l'execució d'infraestructures importants per ser-ne beneficiaris i garantir condicions més òptimes per la seu desenvolupament econòmic i social.

Un dels municipis que més ha crescut tant en població com en dinamisme econòmic i industrial és Les Franqueses del Vallès. Fa temps que institucions i veïns d'aquest municipi demanen que es torni a posar en funcionament del Baixador de Llerona el qual facilitaria el desplaçament en transport públic a molts veïns i treballadors propers aquest indret. En aquest sentit el desdoblament de la línia 3 de Renfe entre Montcada i Vic no preveu recuperar dit baixador ni convertir-lo en una nova estació.

Per aquests motius, el Grup parlamentari de Convergència i Unió, presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a negociar amb el Ministeri de Foment per tal que en el projecte executiu de l'obra de desdoblament de la línia 3 de Renfe entre Montcada i Vic és prevegi l'arranjament i posada en funcionament del baixador de Llerona al municipi de Les Franqueses del Vallès (Vallès Oriental).

Palau del Parlament, 29 d'octubre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola

Portaveu del G. P. de CiU

Jordi Turull i Negre

Diputat del G. P. de CiU

Esmenes presentades

Admissió a tràmit: Mesa de la CPT, 18.12.08

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 36599)

1 ESMENA NÚM. 1

De modificació

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi, G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

«Demana al Ministeri de Foment que el marc de la redacció dels projectes constructius de desdoblament de la línia R3, entre Montcada i Vic, analitzi la viabilitat de recuperació del baixador de Llerona.»

PUNT 16 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la neteja de senyals, cruïlles i rotondes de la xarxa viària

Tram. 250-01407/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 35101 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 11.11.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Carina Mejías Sánchez, Portaveu del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, Dolors Montserrat i Culleré diputada del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra presenten la següent Proposta de resolució:

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

En els darrers anys està creixent el costum de molts ciutadans de penjar anuncis i avisos en els senyals de trànsit de les carreteres per tal d'anunciar festes particulars, casaments, curses esportives, o tot tipus de celebracions. Aquests cartells no són retirats mai per ningú fins que amb el temps cauen.

Aquests cartells, en alguns casos, arriben a tapar part del senyal de trànsit i també poden induir a confusió o distracció del conductor.

Per altre banda, molts senyals de trànsit són objecte d'accions vandàliques en que arranquen, dobleguen o es pinten els senyals deixant-les inservibles i perdent tota la funció d'orientació o de seguretat viària que tenen.

Finalment, molts senyals serveixen també de punt d'amarrament per a bicicletes i tot tipus d'utensilis que sovint resten abandonats sense que ningú els reculli. Les rotondes i encreuaments de les nostres carreteres acostumen a ser un punt on molta gent abandona els trastos vells i inservibles. Recentment, l'Ajuntament de Barcelona ha iniciat una campanya de retirada d'objectes lligats al mobiliari urbà que estan abandonats.

En canvi a les carreteres catalanes, des de que un senyal resulta danyat o s'abandonen objectes en la xarxa viària, passa un temps molt ampli fins que això es soluciona, si és que es fa. Per aquests motius cal que el Govern adopti mesures per tal de mantenir en bon estat de conservació i neteja la xarxa viària de la seva titularitat.

Per aquets motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a retirar els objectes abandonats, cartells i anuncis que sovint els particulars pengen dels senyals de la xarxa viària catalana, així com a retirar els objectes abandonats, especialment en cruïlles i rotondes i renovar immediatament els senyals afectats per actes de vandalisme.

Palau del Parlament, 3 de novembre de 2008

Carina Mejías Sánchez Dolors Montserrat i Culleré

PUNT 17 | DEBAT I VOTACIÓ**Proposta de resolució sobre l'impuls del projecte de rehabilitació de la carretera BP-2151**

Tram. 250-01409/08

Presentació

Grup Parlamentari del Partit

Popular de Catalunya

Reg. 35257 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 11.11.08

A LA MESA DEL PARLAMENT

Josep Llobet Navarro, Portaveu Adjunt del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya al Parlament, Dolors Montserrat i Culleré, Diputada, d'acord amb allò que preveuen els articles 145 i 146 del Reglament de la Cambra, presenten la següent proposta de resolució, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Política Territorial.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La carretera comarcal BP-2151 es troba en unes condicions que no són adequades en atenció al volum de trànsit que per aquesta via hi circula. Concretament, les condicions de la via empitjoren en el tram comprés entre Sant Pere de Riudebitlles i Sant Sadurní d'Anoia.

Aquesta carretera és també una de les principals vies de connexions amb els eixos viaris del seu entorn, ja que és eix entre la AP-7 i Sant Sadurní d'Anoia fins a la intersecció amb la C-15 entre Igualada i Vilanova i la Geltrú. Aquest caràcter d'eix de connexió és una de les causes del seu elevat trànsit, el que sens dubte ha contribuït al desenvolupament econòmic que aquesta zona està patint en els últims anys.

Els nous polígons industrials de Sant Quintí de Mediona, Sant Pere de Riudebitlles, Torrelavit i Sant Sadurní d'Anoia, així com el sector vitivinícola, necessita per el seu desenvolupament unes infraestructures de qualitat. Donat que una part important del trànsit que suporta aquesta via es correspon a transport pesat i que les con-

dicions de la carretera comarcal BP-2151 no són adequades per al aquest trànsit, ni contribueixen a la forta i implantada activitat econòmica de la zona, cal que les Administracions Públiques actuïn amb l'objectiu de millorar l'actual situació d'aquesta via comarcal.

Per tots aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent,

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern de la Generalitat a, que d'acord amb la Diputació de Barcelona, s'impulsin el projecte de rehabilitació de la carretera BP-2151, per tal que abans de la pròxima campanya de la verema, es realitzin com a accions prioritàries en aquesta via la millora del ferm, el seu eixamplament, així com la supressió de les corbes més pronunciades.

Palau del Parlament, 7 de novembre de 2008

Josep Llobet i Navarro Dolors Montserrat i Culleré

Esmenes presentades

Admissió a tràmit: Mesa de la CPT, 18.12.08

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 36636)

1 ESMENA NÚM. 1***De modificació***

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi, G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament de Catalunya insta el Govern a continuar amb les obres de millora de la BP 2151 iniciades enguany i a completar les corresponents a la millora del ferm durant l'any 2009.»

PUNT 18 | DEBAT I VOTACIÓ

Proposta de resolució sobre la gratuïtat del transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual a la Terra Alta

Tram. 250-01412/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 35350 /Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 18.11.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, Elena Ribera i Garijo, Xavier Pallarès i Povill, i Josep Rull i Andreu, diputats del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 del Reglament del Parlament, presenten la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ SOBRE LA GRATUÏTAT DEL TRANSPORT PÚBLIC PER A LES PERSONES AMB DISCAPACITAT INTEL·LECTUAL A LA COMARCA DE LA TERRA ALTA

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La gratuïtat en el transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual és una mesura que ja

s'aplica des de fa uns anys a la comarca del Barcelonès i que ara es reclama s'ampliï també per a la comarca de la Terra Alta.

Actualment, una gran part dels ingressos del col·lectiu de persones amb discapacitat intel·lectual es destina al pagament del transport públic. Aquest fet comporta que disminueixi considerablement el nivell d'ingressos d'aquests ciutadans, que no hem d'oblidar depenen totalment del transport públic.

El fet de poder desplaçar-se de manera autònoma és per aquestes persones una eina de gran valor ja que els ajuda en l'augment de la seva autoestima, i els dona una autonomia totalment necessària per a ells i de gran importància per a les seves famílies.

És per totes aquestes raons que el Grup Parlamentari de CiU presenta la següent:

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ

El Parlament de Catalunya insta el Govern a garantir la gratuïtat del transport públic per a les persones amb discapacitat intel·lectual a la comarca de la Terra Alta.

Palau de Parlament, 27 d'octubre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola, portaveu del G. P. de CiU; Elena Ribera i Garijo, diputada del G. P. de CiU; Xavier Pallarès i Povill, diputat del G. P. de CiU; Josep Rull i Andreu, diputat del G. P. de CiU

PUNT 19 | DEBAT I VOTACIÓ**Proposta de resolució sobre l'elaboració d'un informe relatiu al rendiment mensual de les tuneladores de la línia 9 del metro**

Tram. 250-01414/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 35352 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 18.11.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, i Josep Rull i Andreu, diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 presenten la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ SOBRE L'ELABORACIÓ D'UN INFORME SOBRE EL RENDIMENT MENSUAL DE LES TUNELADORES DE LA LÍNIA 9 DEL METRO

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

La Línia 9 del Ferrocarril Metropolità de Barcelona, quan estigui finalitzada, ha de ser la línia de metro més llarga de tot Europa, amb 46,6 quilòmetres de recorregut. Es tracta de la infraestructura més important inclosa al Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI), aprovat per l'Autoritat del Transport Metropolità el 25 d'abril de 2002.

La nova línia ha de creuar Barcelona amb la finalitat de connectar barris de la ciutat amb una gran demanda de transport públic, com ara l'eix Carles III - Ronda del Mig - Travessera de Dalt - Sagrera, i unirà Badalona i Santa Coloma de Gramenet amb la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del port, la Zona Franca i l'Aeroport del Prat. L'L9 tindrà dues línies de servei bàsiques que aniran de l'aeroport a Can Zam i del polígon Pratenc al Gorg. A més, per a cobrir la demanda de la zona central hi haurà una tercera línia de servei entre les estacions de Sagrera/Meridiana i La Torrassa.

Hom preveu que la nova línia tingui una demanda de 90 milions de viatgers a l'any durant els primers 12 mesos de funcionament.

De fet, és la inversió més gran que el Govern català ha fet fins ara, oi més en la mesura que el cost de l'obra s'ha disparat, des dels 2.464 de les obres contractades inicialment (2001-2003) fins als 6.507 MEUR actuals. Per fer front als nous costos el Govern ha hagut de recórrer al finançament privat

Una de les raons que poden explicar aquest increment de cost absolutament desorbitat és el ritme lent de l'execució de l'obra, imputable a diverses possibles causes:

– Errors en la execució de l'obra. Retards en la redacció i aprovació de projectes d'obres necessàries per la seva execució.

– Retards en l'execució de les estacions. El mètode constructiu amb tuneladora utilitzat preveu la construcció de les estacions abans que arribi la tuneladora. Si no està construïda la caixa de l'estació, el túnel construït per la tuneladora en el lloc on ha d'anar-hi l'estació haurà de ser enderrocat quan es construeixi l'estació.

– Retards i aturades per la manca de capacitat de gestió ràpida i àgil de la tramitació administrativa dels projectes d'execució de l'obra. Es tracta retards a tramitacions de modificats a projectes ja modificats per l'actual govern respecte el projecte original.

El rendiment de les tuneladores és, per tant, extraordinàriament lent. Les dades que reconeix el mateix Govern relatives al rendiment de tres de les quatre tuneladores, des de setembre de 2007 a maig de 2008 són ben eloqüents:

– Tuneladora Sagrera - Macropou: rendiment mitjà 4 m/dia, rendiment màxim 39,6 m/dia.

– Tuneladora Macropou - Havaneres: rendiment mitjà 5,6 m/dia, rendiment màxim 36 m/dia

– Tuneladora Mas Blau - Variant Prat: rendiment mitjà 11,2 m/dia, rendiment màxim 60 m/dia.

L'òptim fóra que el rendiment mitjà no quedés per sota d'un terç del rendiment màxim.

Atès el sobrecost evident que suposa una mala execució de l'obra, i atès el caràcter d'obra excepcional que té la Línia 9 és pertinent que el Govern informi de manera puntual el Parlament del rendiment mensual de les cinc tuneladores i els eventuais incidents que s'esdevinguin

Per tots aquests motius el Grup Parlamentari de Convergència i Unió presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ:

«El Parlament de Catalunya insta el Govern a presentar mensualment un informe relatiu al rendiment de les cinc tuneladores que estan perforant la Línia 9 del Ferrocarril Metropolità, amb detall de tots els incidents que es puguin esdevenir i que tinguin impacte en el ritme de les obres i a un eventual increment de llur cost.»

Palau del Parlament, 4 de novembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola

Josep Rull i Andreu

Portaveu del G. P. de CiU

Diputat del G. P. de CiU

PUNT 20 | DEBAT I VOTACIÓ**Proposta de resolució sobre la reincorporació dels trens semidirectes a la línia Llobregat - Anoia de Ferrocarrils de la Generalitat**

Tram. 250-01415/08

Presentació

Grup Parlamentari de Convergència i Unió

Reg. 35353 / Admissió a tràmit:

Mesa del Parlament, 18.11.08

A LA MESA DE LA COMISSIÓ DE POLÍTICA TERRITORIAL

Oriol Pujol i Ferrusola, Portaveu, i Josep Rull i Andreu, diputat del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, d'acord amb el que estableixen els articles 145 i 146 presenten la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ SOBRE LA REINCORPORACIÓ DELS TRENS SEMIDIRECTES A LA LÍNIA LLOBREGAT ANOIA DE FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA**EXPOSICIÓ DE MOTIUS:**

El 9 de febrer d'enguany, amb un retard aproximat de tres anys, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) va posar en marxa els metros comarcals de la línia Llobregat - Anoia.

Els metros comarcals, tal i com han estat concretats pel Govern han incrementat la freqüència de pas de trens del servei suburbà Barcelona - Martorell i han homogeneïtzat l'interval de pas dels trens que a partir de la seva entrada en funcionament és, de mitjana, de 5 minuts en hora punta. També s'ha incrementat la freqüència a les línies R5 (Barcelona - Manresa) i R6 (Barcelona - Igualada), que han passat, en hora punta, dels 60 minuts anteriors als 20. La inversió total ha estat de 264,7 MEUR.

Tanmateix, l'increment de freqüència ha afectat el temps final de viatge, atès que s'han incorporat noves parades i s'han eliminat els trens semi-directes que hi havia entre Manresa i Igualada i Barcelona. Després de la introducció dels metros comarcals els temps de trajecte presenten els següents balanços quant a durada final:

	Abans	Ara	
Igualada - Pl. Espanya	82'	93'	+ 11 minuts
Manresa - Pl. Espanya	81'	89'	+ 8 minuts
Pl. Espanya - Igualada	82'	98'	+ 16 minuts
Pl. Espanya - Manresa	81'	88'	+ 9 minuts

A més, al matí, al ramal de l'Anoia, hi havia un tren súper-directe que efectuava parada a Igualada, Piera, Masquefa St. Esteve, Martorell-enllaç, St. Andreu, St. Boi, Almeda Hospitalet, Ildefons Cerdà i Pl. Espanya i feia el recorregut en poc més d'una hora. També ha estat eliminat.

La idea inicial de metros comarcals, en els termes amb què ha estat implementada pel Govern autoanomenat d'Entesa, ha quedat total perversa i ha forçat una part molt important dels usuaris dels ramals a desertar del ferrocarril per accedir a Barcelona.

Cal poder fer compatible més freqüència amb més accessibilitat i més velocitat comercial.

Hi ha algunes mesures que poden ajudar a assolir aquest objectiu. En efecte, amb caràcter immediat es poden reduir algunes de les freqüències i compensar-ho amb la incorporació de composicions dobles. Amb caràcter estructural, es poden posar en valor les terceres vies de les estacions i procedir a la construcció d'altres apartadors que permetrien compatibilitzar freqüència i velocitat comercial o incorporar un mínim de set noves unitats de tren o canviar els sistemes de seguretat actuals a la línia, FAP (acrònim de Frenat Automàtic Puntual) i Bloqueig manual Local en estacions, per un sistema ATP (acrònim d'Automàtic Train Protection) o de control continu.

Per tots aquests motius, el Grup Parlamentari de Convergència i Unió presenta la següent

PROPOSTA DE RESOLUCIÓ:

«El Parlament de Catalunya insta el Govern a dur a terme, de manera immediata, les millores necessàries a la línia Llobregat - Anoia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per tal de reincorporar els trens semi-directes des d'Igualada i Manresa i, així, reduir el temps final dels viatges.»

Palau del Parlament, 4 de novembre de 2008

Oriol Pujol i Ferrusola

Portaveu del G. P. de CiU

Josep Rull i Andreu

Diputat del G. P. de CiU

Esmenes presentades

Admissió a tràmit: Mesa de la CPT, 28.01.2009

Esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i Grup Parlamentari d'Iniciativa

per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa (reg. 41350)

1 ESMENA NÚM. 1

De modificació

G. P. Socialistes - Ciutadans pel Canvi, G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya i G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa

«El Parlament insta el Govern a realitzar els estudis de les actuacions necessàries de millora d'infraestructures i de material mòbil que facin possible la reducció del temps de viatge entre Manresa/Igualada i Barcelona.»

PUNT 23 | DEBAT I VOTACIÓ**Projecte de llei de la millora d'urbanitzacions amb dèficits urbanístics**

Tram. 200-00042/08

Text presentat

Reg. 29562 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 08.07.2008

A LA MESA DEL PARLAMENT

Laia Bonet Rull, secretària del Govern de la Generalitat de Catalunya,

CERTIFICO: Que en la sessió del Govern de la Generalitat de Catalunya celebrada el dia 25 de juny de 2008, es va prendre entre d'altres l'acord que es reproduïx a continuació:

«A proposta del conseller de Política Territorial i Obres Públiques s'aprova l'Avantprojecte de Llei de la millora d'urbanitzacions amb dèficits urbanístics i s'autoritza l'esmentat Conseller perquè el presenti al Parlament.»

I perquè consti i als efectes oportuns, lliuro el present certificat a Barcelona, el vint-i-sis de juny de dos mil vuit.

Barcelona, 26 de juny de 2008

Laia Bonet Rull

Secretària del Govern de la Generalitat de Catalunya

PROJECTE DE LLEI DE LA MILLORA D'URBANITZACIONS AMB DÈFICITS URBANÍSTICS**PREÀMBUL**

En els anys seixanta i setanta del segle passat es varen iniciar arreu de Catalunya un gran nombre d'urbanitzacions en sòl rústic destinades inicialment a la segona residència. Aquestes iniciatives responien a la major capacitat adquisitiva de bona part de la població, que permetia l'accés a una segona casa, tot i que en moltes ocasions de característiques modestes, i era possible gràcies a les creixents taxes de motorització dels desplaçaments familiars.

Tanmateix, donades les condicions del moment, una part molt important d'aquestes urbanitzacions es varen promoure i comercialitzar sense l'adequat procés de parcel·lació, planejament urbanístic, previsió de serveis, dotacions de sanejament i cabdals energètics. En no pocs casos, les mancances comportaven, de fet, la il·legalitat de la promoció. D'altra banda, en termes urbanístics, una part molt destacada dels terrenys ocupats no eren aptes per la urbanització, per raons, sobretot, d'accessibilitat i pendent, i responien a un model d'ús del territori, caracteritzat per la baixa densitat i l'ús extensiu, que avui es considera obsolet.

D'ençà de la seva creació, moltes de les urbanitzacions nascudes en els anys seixanta i setanta han anat consolidant-se, millorant la seva situació i adquirint l'estatut legal adequat. Això ha estat possible, en molt bona mesura, mercès a l'esforç de les persones que hi viuen, a les associacions de parcel·listes i la contribució dels ajuntaments. Tanmateix, subsisteixen nombrosos casos en els quals les mancances continuen sent molt importants i els processos de urbanització no s'han acabat. En d'altres, el projecte inicial no s'ha consolidat i resulta encara possible i desitjable procedir a una reversió dels terrenys que s'havia previst d'urbanitzar a la condició de sòl rústic.

En els darrers anys, les mancances de moltes d'aquestes implantacions territorials s'han fet més evidents per raó de la conjuntura del mercat immobiliari, que ha impulsat la tendència de conversió de les urbanitzacions de segona a primera residència. Així, les mancances de serveis que les han caracteritzat s'han fet més patents i han afectat de manera més directa i continuada un nombre més alt de ciutadans i ciutadanes.

Aquesta Llei, en el marc de la competència exclusiva de la Generalitat en matèria d'urbanisme establerta per l'article 149.5 EAC, té per objecte fer front a aquesta problemàtica tot facilitant els processos de consolidació definitiva de les urbanitzacions. La Llei consta de vint-i-dos articles. Els tres primers articles conformen el capítol preliminar, referent a les disposicions generals consistents en l'objecte, l'àmbit i les finalitats de la llei, i els cinc capítols que a continuació es relacionen incorporen les mesures d'ordenació i de gestió urbanística, amb la creació de la Junta avaluadora d'obres d'urbanització (capítol primer), la definició i la regulació dels Programes d'Adequació (capítol segon), les mesures financeres consistents en el Fons per a la regularització d'urbanitzacions (capítol tercer) i les de Finançament de l'execució de la urbanització (capítol quart), i finalment, la possibilitat d'ajuts als/les parcel·listes que reuneixin determinats requisits (capítol cinquè).

Tanquen la Llei dues Disposicions Addicionals la primera de les quals modifica la llei 4/1980, de creació de l'Institut Català del Sòl, i tres Disposicions Finals relatives a la prevenció d'incendis forestals, a l'avaluació del compliment dels objectius de la llei i al desplegament normatiu d'aquesta.

CAPÍTOL PRELIMINAR. DISPOSICIONS GENERALS**ARTICLE 1. OBJECTE**

Aquesta llei té per objecte establir mesures i instruments per fer possible la regularització de les urbanitzacions o àrees residencials que presenten dèficits de serveis i d'urbanització.

ARTICLE 2. FINALITAT I OBJECTIUS

La finalitat principal de la llei és afavorir la finalització efectiva de les obres d'urbanització i la disposició dels corresponents serveis de les urbanitzacions o àrees residencials amb l'objectiu de millorar la qualitat de vida

dels seus residents i assolir la integració d'aquestes en el municipi, en el marc d'un desenvolupament urbanístic sostenible.

ARTICLE 3. ÀMBIT D'APLICACIÓ

3.1. Aquesta llei s'aplica a les urbanitzacions o àrees residencials que reuneixin de forma concorrent les condicions següents:

- a) Estar integrades de forma majoritària per edificacions aïllades destinades a habitatges unifamiliars.
- b) Estar mancades totalment o parcialment d'obres d'urbanització i/o de dotació dels serveis urbanístics previstos a l'article 27 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, o trobar-se en una situació en què l'estat d'aquestes obres i serveis sigui palesament precari i no permeti donar un servei adequat a l'àmbit.
- c) Que les obres d'urbanització de què disposin no hagin estat recepcionades per l'ajuntament.
- d) Que la seva implantació territorial s'hagi produït entre l'entrada en vigor de la Llei del Sol i ordenació urbana de 12 de maig de 1956 i l'entrada en vigor de la Llei 9/1981, de 18 de novembre, de protecció de la legalitat urbanística. A aquests efectes s'entén per implantació el procés principal de transformació física i de parcel·lació del sòl amb l'objecte de crear un àmbit residencial.

3.2. Les urbanitzacions o àrees residencials situades en sòl classificat com a no urbanitzable a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, només poden ser objecte de regularització si s'altera la seva classificació urbanística per un Pla d'ordenació urbanística municipal.

3.3. En cap cas poden ser objecte de regularització:

- a) Les urbanitzacions o àrees residencials situades en sòl no urbanitzable d'especial protecció d'acord amb el planejament territorial o urbanístic o amb la legislació sectorial, sense perjudici del que disposa l'article 5.3.
- b) Les urbanitzacions o àrees residencials situades en altres tipus o classes de sòl si el planejament territorial o un pla director urbanístic ho impedeixen.

CAPÍTOL PRIMER. MESURES D'ORDENACIÓ I DE GESTIÓ URBANÍSTICA

ARTICLE 4. DISPOSICIONS GENERALS

La regularització de les urbanitzacions o àrees residencials ha de complir les determinacions establertes en la legislació urbanística en funció de la classe de sòl en que s'emplantin amb les especificitats que aquesta llei preveu en relació a la classificació del sòl, la gestió del planejament, els estàndards urbanístics i les obligacions de reserves, les obligacions dels propietaris o propietàries i els serveis urbanístics.

ARTICLE 5. MESURES EN RELACIÓ AMB LA CLASSIFICACIÓ I LA QUALIFICACIÓ DEL SÒL

5.1. Els instruments de planejament urbanístic general poden modificar la classificació o la qualificació del sòl en l'àmbit ocupat per les urbanitzacions per excloure de la possibilitat d'edificació àrees no edificades, mitjançant la seva classificació com a sòl no urbanitzable o la seva qualificació com a sistema d'espais lliures públics.

5.2. Els plans directors urbanístics d'abast supramunicipal previstos en l'article 56 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, poden adoptar disposicions que comportin el manteniment o la modificació, total o parcial, de la classificació del sòl ocupat per les urbanitzacions. Aquests plans poden establir també, en el marc de la legislació vigent, altres determinacions vinculants per als instruments de planejament urbanístic general o derivat i, en matèria d'habitatge, determinar que el compliment de les reserves mínimes per a habitatges de protecció pública es pot efectuar en el conjunt de l'àmbit territorial del pla.

5.3. Els instruments de planejament urbanístic que prevegin la regularització urbanística d'urbanitzacions emplaçades parcialment en sòls que hagin estat classificats, amb posterioritat a la seva implantació, com a sòls no urbanitzables d'especial protecció o declarats com espais naturals protegits, poden permetre la concentració en aquests àmbits dels sòls de cessió, amb destí a espais lliures i zones verdes, d'acord amb la normativa vigent en matèria d'espais naturals protegits.

ARTICLE 6. ESTÀNDARDS URBANÍSTICS I RESERVES PER A HABITATGES DE PROTECCIÓ PÚBLICA

6.1. Els instruments de planejament urbanístic que s'elaborin per a la regularització de l'ordenació urbanística d'una urbanització han d'establir les reserves per als sistemes de comunicacions, d'equipaments comunitaris, i d'espais lliures públics d'acord amb el que preveu la legislació urbanística.

6.2. Les reserves mínimes obligatòries per a habitatge de protecció pública que estableix la legislació urbanística només s'han de preveure en l'eventual supòsit que els instruments de planejament urbanístic que s'elaborin per regularitzar la urbanització admetin un increment de sostre o de densitat residencial respecte l'establert pel planejament urbanístic en base al que es va produir la transformació urbanística de l'àmbit o, en defecte d'aquest, respecte de les condicions de densitat i de sostre mitjanes de les parcel·les i de les edificacions existents en l'àmbit.

En aquest cas, els percentatges de reserves s'apliquen sobre l'increment de sostre residencial o sobre el sostre corresponent a l'increment de densitat.

ARTICLE 7. DEURES DE CESSIÓ

7.1. Els propietaris o propietàries dels sòls integrats en les urbanitzacions objecte de regularització, classificats de sòl urbà no consolidat o de sòl urbanitzable delimitat, tenen el deure de cedir a l'ajuntament, de manera

obligatòria i gratuïta, el sòl reservat pel planejament urbanístic per als sistemes urbanístics, d'acord amb el que estableix l'article 44 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol.

7.2. Les urbanitzacions en les que existeixin cessions pendents de sistemes urbanístics, previstes en l'instrument de planejament a l'empara del qual es dugué a terme l'operació de transformació del sòl, o en el planejament aprovat per a regularitzar àmbits urbanitzats que no en disposessin, la cessió dels sistemes s'efectua sense dret a rebre cap tipus de contraprestació urbanística o d'indemnització, excepte que no s'haguessin obtingut els beneficis urbanístics. S'entén que la transmissió de les parcel·les i immobles de les urbanitzacions objecte de regularització s'ha efectuat lliure de les càrregues urbanístiques de cessió de sistemes i que s'han obtingut els beneficis urbanístics derivats de l'execució del planejament, si no s'ha estipulat el contrari en el contracte o acte de transmissió.

7.3. El deure de cessió a què fa referència l'apartat anterior es materialitza mitjançant el corresponent projecte de reparcel·lació. Aquest projecte és títol suficient per a inscriure el sòl a favor de l'administració actuant en el Registre de la propietat, sense que es requereixi el consentiment del titular registral, mitjançant la documentació determinada per la legislació hipotecària.

7.4. Els propietaris o propietàries de sòls integrats en urbanitzacions objecte de regularització, classificats de sòl urbà no consolidat o de sòl urbanitzable delimitat, tenen el deure de cedir a l'administració actuant, gratuïtament i urbanitzat, el sòl corresponent al percentatge de l'aprofitament urbanístic del sector o del polígon d'actuació que preveu la legislació urbanística.

7.5. En supòsits excepcionals d'àmbits amb edificació consolidada on no sigui possible la redistribució material dels terrenys, el projecte de reparcel·lació pot establir que la cessió de sòl corresponent al percentatge d'aprofitament urbanístic sigui substituïda per l'equivalent del seu valor econòmic.

7.6. L'import obtingut de l'alienació d'aquest sòl de cessió corresponent al percentatge d'aprofitament o l'equivalent econòmic es pot destinar, totalment o parcialment, a costejar la implantació d'infraestructures, serveis i equipaments dins l'àmbit d'actuació o l'ampliació o el reforçament d'aquelles infraestructures, serveis i equipaments externs que han de donar servei al referit àmbit.

ARTICLE 8. SERVEIS URBANÍSTICS BÀSICS

Els instruments de planejament que es redactin com a conseqüència d'aquesta Llei han de precisar les condicions tècnicourbanístiques dels serveis urbanístics de vialitat, abastament d'aigua i de sanejament i subministrament d'energia elèctrica a què fa referència l'article 27 del Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, atenent a les condicions de la urbanització.

ARTICLE 9. SISTEMA D'ACTUACIÓ

Per a l'execució de les actuacions de regularització previstes s'ha d'adoptar, segons convingui, el sistema de reparcel·lació en la modalitat bé de cooperació o bé de compensació bàsica.

ARTICLE 10. ÀMBITS DISCONTINUS

10.1. El planejament urbanístic pot delimitar sectors o polígons discontinus integrats, d'una banda, per àmbits d'urbanitzacions no consolidades i, per altra, per àrees per a les quals el planejament urbanístic preveu desenvolupaments, residencials o d'altres usos, als efectes de permetre una gestió integrada de les cessions de sòl obligatòries i gratuïtes.

10.2. L'àmbit discontinu pot comprendre àrees pertanyents a diversos municipis, quan hi hagi acord entre els municipis afectats o quan així ho disposi un pla director urbanístic.

ARTICLE 11. JUNTA AVALUADORA D'OBRES D'URBANITZACIÓ

11.1. La recepció de les obres d'urbanització s'ha de realitzar en els terminis i d'acord amb les condicions que estableix la legislació urbanística.

11.2. Es crea la Junta avaluadora d'obres d'urbanització amb la finalitat de facilitar la resolució dels supòsits en què en les urbanitzacions objecte d'aquesta Llei, hi hagi discrepàncies respecte la correcció i compleció de les obres d'urbanització efectuades i, per tant, sobre la procedència de la seva recepció per part dels ajuntaments.

11.3. Formen part de la Junta representants del Departament competent en matèria d'urbanisme, de les entitats representatives dels municipis i de les entitats representatives dels i de les parcel·listes, d'acord amb el que es determini per reglament.

11.4. Poden instar la intervenció de la Junta, les juntes de compensació, els ajuntaments afectats i qualsevol entitat representada a la Junta.

11.5. El pronunciament de la Junta té el caràcter d'informe preceptiu, quan actuï a instància de qualsevol de les parts.

11.6. La composició, el règim de reunions i el funcionament de la Junta s'estableixen per reglament.

CAPÍTOL SEGON. PROGRAMES D'ADEQUACIÓ

ARTICLE 12. DEFINICIÓ

12.1. El programa d'adequació és el document que enumera el conjunt d'actuacions administratives que es proposen per tal d'endegar i executar la regularització de la situació urbanística d'una urbanització, així com per a la compleció de les obres i dotació dels serveis corresponents.

12.2. El programa d'adequació ha de ser aprovat pel Ple de l'Ajuntament, prèvia audiència de les persones interessades. És de formulació voluntària per part dels

ajuntaments però és requisit necessari per acollir-se a les mesures de finançament previstes al capítol quart d'aquesta llei.

ARTICLE 13. CONTINGUT

13.1. El programa d'adequació ha d'establir les determinacions necessàries d'ordre jurídic, tècnic i econòmic-financer per tal de completar el desenvolupament urbanístic de la urbanització, d'acord amb el planejament vigent o amb el que es consideri convenient redactar i aprovar.

13.2. En el supòsit que es tracti d'urbanitzacions la regularització de les quals requereixi l'aprovació d'un pla urbanístic o la seva modificació, el programa ha de preveure l'elaboració i l'aprovació del corresponent instrument urbanístic. També cal procedir d'aquesta manera quan per a la plena operativitat de les previsions dels plans directores urbanístics previstos a l'article 5 resulti necessari alterar determinacions urbanístiques vigents.

13.3. El programa ha de contenir un pla d'actuació, amb la previsió, si és el cas, de fases, i amb l'estimació dels costos.

13.4. En aquells casos en què les situacions registrals de les parcel·les integrades en la urbanització requereixin de regularització, el programa ha de preveure les mesures adequades per tal d'impulsar-la.

ARTICLE 14. SUPORT TÈCNIC

14.1. Per a l'elaboració i execució del programa d'adequació, i amb la missió de culminar l'execució del procés de consolidació i d'equipament de la urbanització o urbanitzacions radicades en el seu terme municipal, l'Ajuntament ha de disposar dels mitjans necessaris per a aquestes funcions concretes.

14.2. A aquests efectes, pot utilitzar els mitjans propis, pot crear un oficina tècnica de suport, pot contractar els serveis d'una empresa o bé pot realitzar aquesta funció a través del consell comarcal, de la diputació corresponent o d'una entitat col·laboradora.

14.3. Mitjançant reglament s'han d'establir els requisits que s'han reunir per tal de poder ser considerada com entitat col·laboradora, i s'han de determinar els òrgans competents per dur a terme les acreditacions corresponents.

ARTICLE 15. SEGUIMENT

15.1. Els ajuntaments han de constituir una comissió de seguiment per tal de verificar el compliment dels programes d'adequació.

15.2. Les comissions han d'estar integrades per representants de l'administració de la Generalitat, de l'Ajuntament i dels veïns i veïnes afectades, i cal vetllar per assolir la màxima participació de les persones afectades i especialment de les dones.

CAPÍTOL TERCER. FONTS PER A LA REGULARITZACIÓ D'URBANITZACIONS

ARTICLE 16. CREACIÓ DEL FONTS

16.1. Es crea un fons per a fomentar la formulació i execució de programes d'adequació de les urbanitzacions incloses en l'àmbit d'aplicació d'aquesta llei i les altres actuacions que preveu l'article 19.3.

16.2. La dotació econòmica del fons s'estableix anualment en el pressupost de la Generalitat, i s'adscriu al Departament competent en matèria d'urbanisme.

ARTICLE 17. DESTINATARIS

17.1. Poden ser beneficiaris del fons els ajuntaments dels municipis en el terme dels quals es trobin radicades les urbanitzacions que són objecte d'aquesta Llei.

17.2. Els ajuntaments poden presentar sol·licituds per una o diverses urbanitzacions radicades en el seu municipi.

ARTICLE 18. CRITERIS DE PRIORITAT

18.1. En l'adjudicació dels ajuts del fons s'ha de donar prioritat a les demandes en funció del grau amb què les urbanitzacions que les originin s'ajustin als paràmetres següents:

- a) Les que representin percentualment una major superfície d'ocupació de sòl respecte la superfície total del municipi.
- b) Les que representin percentualment un major nombre d'habitatges o de parcel·les que hagin de resultar edificables respecte el nombre total d'habitatges del municipi.
- c) Les que representin percentualment un major nombre d'habitants respecte el nombre total del municipi. (suprimir veïnatge).
- d) Les que presentin un major nombre d'habitatges destinats a primera residència o residència permanent.
- e) Les radicades en municipis de menys de 1000 habitants.
- f) Les que estiguin situades en terrenys limítrofs a espais objecte d'especial protecció.
- g) Les que per la seva ubicació presentin un major risc d'incendis forestals o d'inundació.

18.2. En l'adjudicació del fons s'ha de tenir en compte el principi d'equitat territorial.

18.3. Reglamentàriament o en les bases de cada convocatòria s'han d'establir els barems de cadascun dels paràmetres a què fa referència l'apartat 1.

ARTICLE 19. ACTUACIONS SUBVENCIONABLES

19.1. El fons pot abastar la totalitat o part de l'import de les actuacions de l'Ajuntament per a l'elaboració i la implementació del programa d'adequació, d'acord amb els criteris que es determinin en cada convocatòria.

19.2. En les convocatòries s'han de determinar les activitats objecte de la subvenció, entre les quals hi poden figurar les següents:

- a) Elaboració del programa d'adequació amb els corresponents processos de participació ciutadana i d'assessorament als veïns i veïnes i a les persones propietàries.
- b) Elaboració dels plans urbanístics que s'hi prevegin així com dels corresponents projectes de reparcel·lació.
- c) Elaboració dels projectes d'urbanització per a la dotació de serveis urbanístics bàsics (xarxa viària, xarxa d'abastament d'aigua, xarxa de sanejament, xarxa de subministrament d'energia elèctrica).
- d) Elaboració de projectes per a l'accés a les telecomunicacions.
- e) Elaboració de projectes d'integració paisatgística.
- f) Elaboració de projectes per al compliment de les mesures de prevenció en cas d'incendis previstes en la normativa vigent.
- g) Gestió administrativa de l'execució de l'actuació.
- h) Realització d'obres que siguin de competència municipal que es deriven de l'execució dels programes d'adequació, així com també l'adquisició de sòl públic que es derivi de l'aplicació d'aquests programes.
- i) Altres actuacions de competència municipal que es considerin d'interès per a la millora de les urbanitzacions.

19.3. El Fons pot també abastar la totalitat o part de l'import d'elaboració del planejament urbanístic requerit per a la delimitació d'àmbits discontinus, d'acord amb el que preveu l'article 10, i altres mesures tendents a la reducció de la superfície de les urbanitzacions o a la seva extinció total d'acord amb la disposició addicional segona.

19.4. La percepció d'aquestes subvencions és compatible amb la percepció d'aportacions procedents d'altres fonts públiques o privades, sempre que el finançament percebut no superi el cost total de les actuacions previstes.

ARTICLE 20. PROCEDIMENT

20.1. L'adjudicació dels fons als ajuntaments ha de ser objecte d'una convocatòria pública per part del Departament competent en matèria d'urbanisme.

20.2. Com a mínim es farà una convocatòria cada any.

20.3. Juntament amb la sol·licitud, els ajuntaments han d'adjuntar els documents següents:

- a) Plànols de delimitació de la urbanització o urbanitzacions en les que es vol intervenir i detall del nombre de parcel·les i edificacions existents, així com del nombre de residents censats.
- b) Justificació de que reuneixen les condicions establertes en l'article 3.

c) Justificació de la situació de la urbanització o urbanitzacions i del municipi respecte els criteris de prioritat establerts en l'article 18.

d) Memòria amb les previsions del contingut del programa d'adequació que es preveu elaborar per tal d'intervenir-hi.

e) Relació de les actuacions previstes en l'article 19 per a les que es sol·licita finançament amb expressió de l'import demanat per a cada una d'elles.

20.4. L'adjudicació dels ajuts l'efectua la persona titular del Departament competent en matèria d'urbanisme, prèvia proposta presentada per una comissió integrada per representants de la Generalitat, que en seran majoria, i representants de les entitats representatives dels municipis.

20.5. En la convocatòria dels ajuts s'ha d'establir la composició i el funcionament de la comissió a què fa referència l'apartat 4 i s'ha de completar la regulació del procediment de concessió.

20.6. L'administració de la Generalitat pot aportar assistència tècnica, si així es requereix, per a l'elaboració del programa d'adequació que ha d'acompanyar la sol·licitud.

CAPÍTOL QUART. FINANÇAMENT DE L'EXECUCIÓ DE LA URBANITZACIÓ

ARTICLE 21. BENEFICIARIS I TIPUS D'AJUTS

21.1. El Departament competent en matèria d'urbanisme, mitjançant convocatòria pública, pot establir una línia d'ajuts per als ajuntaments que hagin formulat un programa d'adequació, amb la finalitat de facilitar la celeritat en l'execució de les obres d'urbanització i la implantació de serveis i per garantir el compliment de les obligacions contractuals i tributàries.

21.2. Els ajuts consisteixen en préstecs de l'Institut Català del Sòl, de la totalitat o de part, dels fons necessaris per a fer front a l'establert en l'apartat 1. Els préstecs es formalitzen mitjançant un conveni que ha de concretar les obligacions de les parts.

21.3. En l'accés a aquest finançament s'han d'aplicar els criteris previstos a l'article 18 d'aquesta Llei.

21.4. Anualment, en el pressupost de l'Institut Català del Sòl s'ha de reservar la quantia per al lliurament dels préstecs als ajuntaments.

21.5. Els reintegraments dels préstecs s'han d'incorporar al compte de l'Institut Català del Sòl. A aquests efectes, l'òrgan que gestioni la recaptació de les quotes d'urbanització ha de lliurar, directament a l'Institut, el producte d'aquesta recaptació.

CAPÍTOL CINQUÈ. AJUTS ALS/LAS PARCEL·LISTES

ARTICLE 22. BENEFICIARIS I TIPUS D'AJUTS

22.1. La Generalitat, mitjançant el Departament competent en matèria d'urbanisme, pot establir una línia d'ajuts per al pagament de les quotes d'urbanització als titulars i les titulars de parcel·les situades en urbanitzacions que procedeixin a la seva regularització d'acord amb el que estableix aquesta llei i que reuneixin tots els requisits següents:

- a) Que es tracti de persones majors de 65 anys.
- b) Que es tracti de persones el domicili habitual de les quals es trobi en la parcel·la objecte de la liquidació de la quota d'urbanització.
- c) Que tinguin uns ingressos familiars ponderats que no superin el que s'estableixi en la convocatòria.

22.2. Els ajuts consistiran en l'atorgament de préstecs subvencionats per al pagament de les quotes d'urbanització amb les condicions que es determinin en la convocatòria, que poden ser garantits mitjançant la constitució d'un cens emfitèutic sobre la parcel·la afectada.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

PRIMERA. MESURES EN RELACIÓ A L'INCASOL

1. S'autoritza l'Institut Català del Sòl per lliurar als ajuntaments els fons previstos en l'article 21.
2. S'afegeix a l'apartat 1 de l'article 3 de la Llei 4/1980, de 16 de desembre, de creació de l'Institut Català del Sòl, una nova lletra n amb el següent redactat:

«n) adoptar mesures de suport, tant tècnic com econòmic-financer, per impulsar la finalització de processos d'urbanització».

SEGONA. MESURES PER A LES URBANITZACIONS QUE NO PODEN SER OBJECTE DE REGULARITZACIÓ

En el supòsit d'urbanitzacions que, en part o en la seva totalitat, no puguin ser objecte de regularització, el planejament urbanístic general ha de reduir la superfície de l'àmbit inicialment previst o determinar-ne la seva extinció completa. També ha d'establir els mecanismes necessaris per fer efectiva, de manera immediata o gradual, l'extinció total o parcial de la urbanització i el règim transitori per a les construccions, instal·lacions i usos existents, d'acord amb allò que preveu la normativa vigent.

DISPOSICIONS FINALS

PRIMERA. PREVENCIÓ D'INCENDIS FORESTALS

En els processos de consolidació de les urbanitzacions objecte d'aquesta Llei cal tenir en compte i garantir el compliment de les mesures de prevenció en matèria d'incendis forestals previstes per la normativa vigent,

així com les mesures que en cada cas s'escaiguin en matèria de protecció civil.

Els instruments de planejament urbanístic que s'hagin d'elaborar han de preveure la constitució de les franges de protecció perimetral front a incendis forestals previstes per la normativa vigent.

Quan es tracti d'urbanitzacions a les que resulti d'aplicació l'establert a la Llei 5/2003, de 22 d'abril, aquestes hauran d'elaborar un pla d'autoprotecció contra incendis forestals que s'ha d'incorporar al Pla d'actuació municipal (PAM) d'acord amb el que estableix el Pla Infocat.

SEGONA. AVALUACIÓ DEL COMPLIMENT D'OBJECTIUS

Transcorreguts quatre anys comptats des de l'entrada en vigor d'aquesta llei s'ha de fer una avaluació dels objectius assolits i de les necessitats de continuïtat, sens perjudici de les actuacions en curs.

TERCERA. DESPLEGAMENT I APLICACIÓ

1. S'autoritza el Govern per a dictar les normes necessàries per al desplegament d'aquesta Llei. Així mateix, s'autoritza al conseller o consellera del Departament competent en matèria d'urbanisme per a fer convocatòries i dictar altres mesures d'aplicació d'aquesta Llei.
2. El Govern i el conseller o consellera del Departament competent en matèria d'urbanisme han d'adoptar les disposicions necessàries per a desplegar i aplicar aquesta Llei en el termini màxim de sis mesos des de la seva entrada en vigor.

ANTECEDENTS DEL PROJECTE DE LLEI

1. Memòria aprovada pel Govern en data 19 de juny de 2007 i Informe de la Direcció General de Pressupostos en relació amb la Memòria.
2. Text d'exposició pública, Edicte d'informació pública i Audiències.
3. Al·legacions rebudes i informe de valoració de les al·legacions.
4. Actes del Grup de Treball sobre l'avantprojecte de Llei.
5. Text sotmès al Consell Tècnic, apartat II d'Informes en data 19 de febrer de 2008 i Certificat emès per la Secretària del Govern.
6. Informes i dictàmens:
 - Dictamen de la Comissió de Treball Econòmic i Social.
 - Certificat de la Comissió de Govern Local.
 - Informe interdepartamental d'impacte de gènere.
 - Informes de la Direcció General de Pressupostos, de l'Assessoria Jurídica del Departament d'Economia i Finances.
7. Memòria.

8. Memòria econòmica.

9. Observacions del Departament de Medi Ambient i Habitatge i respostes.

10. Informe Jurídic.

11. Text sotmès al Consell Tècnic en data 17 de juny de 2008, certificat emès per la Secretària del Govern de l'aprovació de l'avantprojecte i certificat de l'aprovació de l'avantprojecte en la sessió del Govern de data 25 de juny de 2008.

12. Projecte de Llei aprovat pel Govern.

N. de la R.: Els antecedents del Projecte de llei poden ésser consultats a l'Arxiu del Parlament.
