

## **MOCIÓ PER UN NOU MODEL DE MOBILITAT URBANA A L'HOSPITALET AMB MÉS ESPAI PER LA CIUTADANIA**

L'Hospitalet és una ciutat amb una alta densitat de població, amb 264.923 habitants en només 12,4 km<sup>2</sup>. Aquest volum de població i la limitada superfície disponible fan que la pressió sobre l'espai públic sigui important. La situació és especialment greu en els barris del nord de la ciutat on la trama urbana, fruit sobretot del *desarrollismo* franquista durant el segle passat i la pressió immobiliària que continua fins avui, fa que hi hagi un dèficit de zones verdes i espai públic per als veïns i veïnes de la ciutat.

A la densitat de població i la manca d'espai públic cal afegir l'ús intensiu del vehicle privat als nostres carrers, que acaba arraconant a vianants i bicicletes. Per tant, les nostres ciutats – no només l'Hospitalet, s'han planificat històricament en les darreres dècades prioritzant els desplaçaments en cotxe. Aquest fet té un impacte que va més enllà de l'urbanisme, ja el vehicle privat és un dels factors responsables de l'increment de la contaminació a les ciutats i, en conseqüència, dels efectes negatius sobre el medi ambient i en la salut de les persones.

Les ciutats han de prendre's seriosament el repte de la mobilitat i l'ús intensiu de l'espai públic, per tal de reduir la contaminació i donant resposta al mateix temps a les necessitats de desplaçaments de la ciutadania. Per això és important seguir adoptant estratègies ambicioses, valentes i responsables per tal d'aconseguir canviar la tendència i les prioritats, per avançar cap a ciutats més netes, sostenibles, amables i habitables.

Durant aquest 2020 s'ha posat en marxa la implantació de l'anomenada Zona de Baixes Emissions (ZBE) en part de l'àrea metropolitana de Barcelona, en l'àrea compresa per les Rondes que inclou, a més de la major part la capital, part d'Esplugues i Cornellà, Sant Adrià i la totalitat de l'Hospitalet. L'objectiu d'aquesta mesura és limitar la circulació dels vehicles més contaminants per donar resposta als elevats nivells de contaminació que patim.

A l'Hospitalet, ja al 2003 es va elaborar el Pacte per la Mobilitat, basat en els principis de la sostenibilitat, l'accessibilitat, la seguretat, la integració de col·lectius i sectors econòmics, entre d'altres. Aquest pacte venia a complementar el Pla Director de Mobilitat Sostenible de l'any 2002, per tal d'avançar cap a un model de mobilitat sostenible, establint també diferents objectius respecte la mobilitat a peu, en bicicleta, el transport públic, la circulació en transport privat i la distribució de mercaderies, el medi ambient o la planificació urbanística.

Durant els anys 2013 i 2014 es van elaborar els treballs per impulsar un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) a l'Hospitalet, per tal d'elaborar una estratègia que anés més enllà del trànsit de vehicles i ampliar-la a totes les modalitats i necessitats de desplaçament. Així, a més d'incloure l'anar a peu, la bicicleta, el transport públic o els desplaçaments de mercaderies, es pretenia identificar com ens desplaçem els habitants de la ciutat i fer propostes concretes i viables per aconseguir una mobilitat més sostenible.

Aquest Pla de Mobilitat Urbana Sostenible es va acabar aprovant inicialment a l'abril de 2015, amb una vigència prevista de cinc anys, fins al 2020. Durant aquest temps s'han posat en marxa algunes de les propostes que s'establien al PMUS, que han servit per avançar en alguns dels àmbits com la pacificació d'alguns carrers, la conversió d'altres en carrers de prioritat invertida, o la recent posada en marxa de les zones 30 en algunes parts de la ciutat. Altres aspectes han quedat desfasats, i de fet s'estan portant a terme actuacions que no responen al que aquest pla havia previst, com el desplegament dels nous carrils bici a la ciutat.

Durant aquests anys, a més, ha tingut lloc la irrupció d'altres formes de desplaçament que no s'havien contemplat al PMUS, com els vehicles de mobilitat personal (VMP) que s'afegeixen al ja disputat espai públic, i que caldrà tenir en compte perquè probablement es converteixin en una forma de transport que anirà creixent i que caldrà tenir en compte.

També s'ha evidenciat, encara més, el dèficit de verd urbà a una ciutat com l'Hospitalet, que és especialment alarmant comparat amb ciutats veïnes com Barcelona o Cornellà, ciutats compactes i amb una edificació similar, però que disposen de més espai verd. De fet, l'Hospitalet és una de les ciutats amb menys espai verd per habitant, molt per sota dels 10-15 m<sup>2</sup>/hab. que recomana l'Organització Mundial de la Salut. La tala d'arbres que s'ha practicat en molts dels carrers de la nostra ciutat per adaptar les voreres i fer-les més accessibles, tot mantenint íntegrament les fileres d'estacionament, no s'ha vist compensada amb la substitució amb exemplars joves que trigaran anys en assolir la mateixa cobertura verda, en el millor dels casos, en aquells carrers que no s'ha eliminat l'arbrat definitivament.

Recentment, amb l'esclat de la pandèmia global de la Covid-19, els problemes relacionats amb l'ús de l'espai públic s'han agreujat i han sorgit noves necessitats a les quals no podem donar l'esquena. Si abans ja era imprescindible plantejar estratègies per promoure la mobilitat sostenible ara, amb la necessitat de garantir sortides més segures en els espais públics en una ciutat tan densament poblada i amb existència gens anecdòtica d'infrahabitatges com l'Hospitalet, o amb actuacions a l'entorn dels centres escolars com les que ja hi ha previstes, és encara més urgent implementar accions de transformació urbana.

El Ple de l'Ajuntament de l'Hospitalet, a proposta del grup municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya

## **ACORDA**

**PRIMER.-** Instar a l'Ajuntament a crear i convocar en el termini de dos mesos la Taula de la Mobilitat Sostenible, on hi participin tècnics i experts, els grups municipals, entitats veïnals, associacions mediambientalistes, agents socials i col·lectius amb interès directe, i que es converteixi en un fòrum de participació regular on debatre, ser informats i elaborar propostes en l'àmbit de la mobilitat sostenible.

**SEGON.-** Instar a l'Ajuntament, a continuació, a iniciar de manera immediata el procés d'elaboració d'un nou Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, comptant amb la Taula de Mobilitat Sostenible.

**TERCER.-** Instar a l'Ajuntament a elaborar i posar en marxa un pla de transformació de les illes de vianants actuals per tal de controlar de manera efectiva la limitació de la circulació,

incorporant elements d'urbanisme tàctic, mobiliari urbà d'ús comunitari i elements verds i arbrat en recipients mòbils per tal de consolidar aquests espais pels veïns i veïnes de la ciutat.

**QUART.-** Instar a l'Ajuntament a elaborar i posar en marxa de manera imminent un pla de talls de carrers mitjançant urbanisme tàctic, jardineres, arbres en recipients mòbils o bancs, i altres elements provisionals, que permeti garantir sortides de manera segura i guanyar espai públic per a vianants i bicicleta.

**CINQUÈ.-** Donar trasllat d'aquests acords al Consell de Ciutat, als Consells de Districte, a la FAVV de l'Hospitalet, a les A.VV. de l'Hospitalet, a La Saboga, al Bicicleta Club de Catalunya (BACC), a l'Associació Sumem, a l'Associació Catalunya Camina, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona i al Departament de Territori i Sostenibilitat.