



<http://www.andaluciaporlabici.org/>

ALEGACIONES Y OBSERVACIONES PRESENTADAS POR “ANDALUCIA POR LA BICI” AL ANTEPROYECTO DE LEY ANDALUZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Exposición de motivos: En el apartado I, al enumerarse los contaminantes atmosféricos más comunes e importantes, ha de incluirse el ozono troposférico, indicando su carácter de producto indirecto pero extremadamente peligroso en términos de salud pública.

En este mismo apartado es necesario eliminar la expresión “ciudad dispersa” y sustituirlo por el de “ciudad difusa” por ser este el término urbanístico adecuado para describir el fenómeno derivado del concepto en inglés comúnmente utilizado de “urban sprawl”.

En este mismo apartado, al citar la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad, es necesario indicar que dicha estrategia se denomina Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible. Además, sería necesario citar convenientemente las medidas contenidas en la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (EASU), igualmente aprobada por Consejo de Gobierno, donde se concretan enormemente muchos de los temas que luego se sustancian en la presente Ley.

En este mismo apartado, al referir el fenómeno del cambio climático, sería necesario incluir las consecuencias que para la economía y competitividad del sistema de movilidad andaluza tendrá en muy previsible aumento del precio de los combustibles fósiles ligado al pico extracción petrolera.

-o0o-

Exposición de Motivos, tercer párrafo: Añadir en alguna parte de este párrafo: *“Además las áreas libres de automóviles, fundamentalmente aceras y plazas, están siendo en muchos casos ocupadas de una forma excesiva por los elementos de mobiliario de la Hostelería que dificultan también la accesibilidad de los peatones.”*

Justificación: En la Exposición de Motivos se alude a la ocupación desmesurada que del espacio público realizan las infraestructuras dedicadas al transporte motorizado. En los últimos tiempos viene siendo habitual que el espacio público también sea ocupado por veladores y terrazas de la Hostelería. De forma que las áreas libres de automóviles están siendo en muchos casos colmatadas por los elementos de mobiliario de la Hostelería. Se da el caso de que en muchas ocasiones las quejas de las asociaciones peatonales van dirigidas a los ciclistas pero en menor grado hacia estos elementos. La ley del Tabaco y la burbuja de la Hostelería presente en la mayor parte de las ciudades de Andalucía ha dado lugar a una ocupación excesiva del espacio público, creando verdaderos problemas de accesibilidad tal como se pone de manifiesto en un reciente informe del Defensor del Pueblo Andaluz.

-o0o-

Exposición de Motivos: En el apartado V de la Exposición del Motivos, se dice “Otras medidas a destacar referentes a la gestión de la demanda son la referida a la reserva de espacio para bicicletas

en los vehículos de transporte público colectivo...”. Entendemos que es un texto demasiado restrictivo, que obvia otras formas de intermodalidad mucho mas eficaces y extendidas. Proponemos el texto *“Otras medidas a destacar referentes a la gestión de la demanda son la referida al fomento de la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público, así como de los sistemas de bicicletas publicas...”*

-o0o-

Exposición de Motivos: En el mismo apartado, mas adelante, se dice “al fomento del uso, que realizarán las Administraciones Públicas, de vehículos con motores eléctricos y de vehículos que reduzcan las emisiones de gases con efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera...” Proponemos eliminar “vehículos eléctricos” pues si éstos contribuyen a la reducción de gases de efecto invernadero ya están incluidos en el siguiente párrafo y si no es así no se deben fomentar.

-o0o-

Artículo 1 (Objeto) Donde dice “... se realicen con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energéticas, y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.” proponemos completar la redacción diciendo *“... se realicen con un impacto ambiental positivo o en todo caso con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energéticas, a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica y a la mejora de la salud pública.”*

Justificación: No caben descartar impactos positivos sobre el medio ambiente y, sobre todo, la salud pública de las infraestructuras de movilidad: Por ejemplo los impactos positivos del fomento de la marcha a pie o la bicicleta.

-o0o-

Artículo 4 (objetivos) apartado d) Se dice “d) Incrementar los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo así como promover los sistemas de bicicletas públicas.” Entendemos que habría que introducir de algún modo otros modos no motorizados (patines, etc...) que podrían jugar un papel significativo en el futuro. Asimismo entendemos se debe definir el objetivo de un modo mas preciso, incluyendo el término de cuota en el reparto modal. Proponemos *“d) Incrementar la cuota en el reparto modal de los desplazamientos a pie, en bicicleta y otros modos no motorizados, así como del transporte público colectivo. Promover los sistemas de bicicletas públicas.”*

-o0o-

Artículo 4. Donde dice “h) Incentivar la financiación de los sistemas de transporte público colectivo y el establecimiento de fórmulas de integración tarifaria.” Proponemos *“h) Incentivar la financiación de los sistemas de transporte público colectivo y de los sistemas de bicicletas públicas, así como el establecimiento de fórmulas de integración tarifaria entre todos estos sistemas.”*

Justificación: incluir a las bicicletas públicas, en tanto que transporte público individual.

-o0o-

Artículo 4. Nuevo punto *i-bis) Promover la ejecución de redes de itinerarios peatonales accesibles*

y de vías ciclistas.”

Justificación: por coherencia con los objetivos generales y con el punto i). Se propone una definición de “Itinerario Peatonal Accesible” en el Glosario.

-o0o-

Artículo 4 o) Proponemos dar a este apartado una redacción mas amplia, destacando otros efectos sobre la salud pública. Proponemos esta redacción: *“Fomentar la salud pública mediante la reducción de la siniestralidad vial y de las emisiones de contaminantes nocivos para la salud. Luchar contra la obesidad y las enfermedades coronarias mediante el fomento de la movilidad activa y los modos saludables.”*

-o0o-

Artículo 4 (nuevo apartado). q) *Introducir de forma progresiva la realización continuada en el tiempo de mediciones de aforos de desplazamientos peatonales y en bicicleta.*

Justificación: De acuerdo al enunciado del artículo 4d se pretende fomentar entre otras, la movilidad en bicicleta y a pie, incrementando este tipo de desplazamientos. Los objetivos en movilidad sostenible han de estar planteados en base a indicadores cuantitativos, de forma que conozcamos la evolución temporal de la participación modal de los desplazamientos a pie y en bicicleta. Actualmente son muy abundantes las series temporales con gran detalle de circulación de vehículos motorizados por las calles y el viario de la ciudades andaluzas y también hay un gran conocimiento del número de usuarios del transporte público colectivo. Por el contrario es muy escasa la información disponible en las ciudades andaluzas sobre aforos de ciclistas o de peatones. Es como si un atleta pretendiera ir mejorando sus registros sin disponer de un cronómetro que le permita anotar las diferentes marcas que va obteniendo en los entrenamientos. Entendemos en consecuencia que un desarrollo riguroso y evaluable del artículo 4d ha de implicar la realización continuada de aforos de desplazamientos ciclistas y peatonales.

-o0o-

Artículo 9 (Planes de Movilidad Sostenible) Donde dice “... con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.” Proponemos *“... con un impacto ambiental positivo o, en todo caso, con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética, a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica y al fomento de la salud pública.”*

Justificación: por coherencia con la alegación al Artículo 1

-o0o-

Artículo 10 (Plan Andaluz de Movilidad Sostenible), apartado c). Donde dice “c) El programa de servicios de transporte público colectivo y de infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias para el transporte de personas” proponemos ampliar esta redacción diciendo *“c) El programa de servicios del transporte público colectivo y de los sistemas de bicicletas públicas, así como las infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias, aeroportuarias y de todo tipo para el transporte intermodal de personas.”*

Justificación: Incluir los sistemas de bicicletas públicas en tanto que transporte público individual,

dar cabida a todo tipo de infraestructuras (por ejemplo las dedicadas a favorecer la intermodalidad) e incluir explícitamente la intermodalidad como un aspecto esencial del transporte de personas.

-o0o-

Artículo 10 e) Donde dice “transporte público colectivo...” proponemos añadir “... o *individual*”

Justificación: incluir los sistemas de bicicletas públicas, o los taxis. En el Glosario se propone una definición de Transporte Público Individual.

-o0o-

Artículo 10 f) Donde dice “... en consonancia con el reparto modal” poner “... en consonancia con los objetivos de reparto modal previstos en el Plan”

Justificación: En la redacción actual podría pensarse que se trata del reparto modal presente y no el objetivo del Plan, lo que podría crear confusiones. Por ejemplo, el Plan Andaluz de la Bicicleta podría argüirse que supone un reparto de espacios no acorde con el actual reparto modal.

-o0o-

Artículo 10 i): Donde dice “i) Las determinaciones para que la implantación de una nueva infraestructura destinada al transporte público colectivo esté basada en ratios de demanda, rentabilidad social y viabilidad económica, de acuerdo, en su caso, con lo establecido reglamentariamente.” proponemos “*i) Las determinaciones para que la implantación de una nueva infraestructura destinada al transporte público colectivo o individual esté basada en ratios de demanda, rentabilidad social y viabilidad económica, de acuerdo con los objetivos del Plan y, en su caso, con lo establecido reglamentariamente.*”

Justificación: Incluir los sistemas de bicicletas públicas y los taxis en tanto que TP individual (es importante en el caso de las bicicletas públicas, pues se han implantado muchos sistemas de este tipo que han fracasado por no cumplir unas normas básicas de viabilidad). Incluir de un modo explícito los objetivos del Plan entre las especificaciones a satisfacer.

-o0o-

Artículo 12 (Planes Territoriales de Movilidad Sostenible), apartado 3. a): Donde dice “... y las carencias, en su caso, de servicios de transporte público colectivo, vías ciclistas y vías peatonales.” poner “... y las carencias, en su caso, de servicios de transporte público, colectivo o individual, de itinerarios peatonales accesibles y de vías ciclistas, así como de infraestructuras y servicios de intermodalidad.”

Justificación: Incluir el TP individual (bicicletas públicas, taxis...) así como los servicios de intermodalidad. Incluir el término “itinerario peatonal accesible”, mas generalizado, en lugar de vía peatonal. Se propone una definición de “Itinerario Peatonal Accesible” en el Glosario.

-o0o-

Artículo 12, apartado 3, c), 2º.

Artículo 14. 4. a)

Artículo 21. 1. b), etc...

Sustituir “vías peatonales” por “*itinerarios peatonales accesibles*”

-o0o-

Artículo 16 (Centros Generadores de Movilidad), apartado 1. Añadir un nuevo ítem a la enumeración: “*En lo que se refiere a los accesos y egresos de los viajeros a las mismas, las estaciones del transporte público colectivo con un tráfico de viajeros superior a 1.000.000 de viajeros al año y aquellas que se especifiquen en alguno de los Planes de Movilidad Sostenible de rango superior.*”

Justificación: es importante que la planificación de los accesos/egresos sostenibles a las estaciones sea también responsabilidad de las entidades gestoras (Adif, Consorcios, etc...).

-o0o-

Artículo 16 (Contenido de los Planes de Movilidad), apartado 3, a) Añadir al final “*... en términos de reparto modal de los accesos y egresos del Centro, tanto para el personal del mismo como para los visitantes o clientes.*”

Justificación: necesidad de definir los objetivos con claridad.

-o0o-

Artículo 19 (Costes y Beneficios Externos del Transporte). Donde dice “*...informe de costes externos. Reglamentariamente se establecerán las reglas para el cálculo de dichos costes y se determinará el umbral a partir del cual se considerará la construcción de la infraestructura, en atención a los costes sociales y ambientales derivados de la misma.*” Incluir el concepto de beneficios y el criterio de la salud: “*...informe de costes y beneficios externos. Reglamentariamente se establecerán las reglas para el cálculo de dichos costes y beneficios; y se determinará el umbral a partir del cual se considerará la construcción de la infraestructura, en atención a los costes o beneficios sociales, ambientales y para la salud pública derivados de la misma.*”

-o0o-

Artículo 21, apartado 1 (indicadores): Añadir un nuevo apartado: “*d) Indicadores referentes al impacto sobre la salud pública, tanto desde el punto de vista de los efectos nocivos para la salud de la contaminación generada de todo tipo, como de la siniestralidad generada o evitada, o de los posibles efectos positivos de la movilidad activa generada sobre la reducción de enfermedades coronarias, obesidad, etc...*”.

Justificación: Necesidad de incluir indicadores de salud, en coherencia con las anteriores alegaciones.

-o0o-

Artículo 23, apartado 4: Donde dice “4. Los vehículos de transporte público colectivo en Andalucía contarán con espacio reservado para el transporte de bicicletas.” proponemos decir “*4. Tanto las estaciones y paradas, como los vehículos del transporte público colectivo en Andalucía contarán con espacio reservado para el aparcamiento seguro y debidamente custodiado de bicicletas y, en el caso de los vehículos, para su transporte, de acuerdo con las especificaciones que reglamentariamente se establezcan*”

Justificación: la guarda de bicicletas en las paradas y estaciones es incluso mas importante que su transporte en los vehículos desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

-o0o-

Artículo 25 (vehículos eficientes). Añadir: “... *que incluirán tanto la energía consumida y las emisiones "in situ" como las asociadas a la producción y el transporte de la energía utilizada por el vehículo durante su operación, como las asociadas al proceso de fabricación y reciclado del vehículo*”

Justificación: Es preciso especificar el alcance de los criterios a utilizar y ampliar el marco de análisis a todas las fases del ciclo de vida del vehículo.

-o0o-

Artículo 29, apartado 1. b). Es preciso definir una denominación única y definir el significado de “áreas libres de automóviles” y otras expresiones similares a lo largo del texto, como “áreas libres de coches” o “espacio público libre de vehículos a motor” o “superficie libre del trafico de vehículos motorizados” o “espacios libres de automóviles”. Nosotros proponemos “*Zonas no motorizadas*” en coherencia con la propuesta de “ConBici” para el nuevo Reglamento de Circulación. En el Glosario proponemos una definición precisa para “Zona no motorizada” o la denominación que finalmente de adopte.

-o0o-

Artículos 29 y 31 (Fondo Andaluz para Municipios con Áreas Libres de Automóviles). Aparte de definir de forma rigurosa el concepto (ver alegaciones al Glosario) *proponemos que se considere la posibilidad de que este fondo se extienda también a financiar las “Zonas de Calmado de Tráfico”* cuya definición hemos mejorado en las alegaciones al Glosario. Debe tenerse en cuenta que las actuaciones de calmado de tráfico, si se realizan seriamente, suelen implicar inversiones en reurbanización tan costosas o mas que las que implica la creación de zonas no motorizadas. En todo caso debería incluirse como elemento metodológico la incorporación de actuaciones urbanas de bajo coste, en consonancia con la orientación propuesta por el programa “La Ciudad Amable”.

-o0o-

Disposición adicional segunda: Donde se dice sustituir los vehículos existentes “por vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes.” Entendemos que la bicicleta debe incluirse explícitamente como vehículo perteneciente al Parque Móvil Junta de Andalucía. Ejemplo: “Me desplazo a visitar una obra o realizar una gestión en la bicicleta oficial.” Esta incorporación contribuiría a la normalización de la bicicleta como vehículo de transporte y contribuiría también a la desaparición del denominado “estigma de la Bicicleta”.

Propuesta: Modificar el artículo en el sentido de “.....medidas de sustitución progresivas de los vehículos existentes por vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes y por vehículos de cero emisiones como bicicletas.”

-o0o-

Glosario (Zonas de Calmado de Tráfico).

Si no se acepta la alegación a los Artículos 29 y 32 se debería eliminar este concepto del Glosario, ya que no se utilizaría en ningún otro lugar a lo largo del texto legal.

Caso de que se acepte dicha alegación, habría que definirlo de acuerdo con los estándares legales vigentes en España y Europa. A falta de un análisis mas profundo, esta definición nos parece que cumple dichos criterios: *“Zonas de Calmado de Tráfico: A los efectos de esta Ley, las Zonas de Calmado de Tráfico son zonas en área urbana donde los vehículos tienen limitada la velocidad a 30 km/h como máximo y la prioridad de paso es de los peatones. Hay “Zona 30”, “Zona 20” y “Zona 10” con velocidades máximas de 30, 20 y 10 km/h respectivamente. En el caso de Zonas 30, la zona peatonal y la calzada estarán diferenciadas mediante separación física o desnivel para mayor protección de los peatones. En el caso de Zonas 20 o 10 la calzada y la zona peatonal pueden estar o no separadas físicamente. En las calles de plataforma única y en las demás, siempre que el ancho de la calzada lo permita, se permitirá el tránsito de bicicletas en ambas direcciones. La limitación de la velocidad, la prioridad de los peatones y el tránsito bidireccional de bicicletas estarán debidamente señalados y la calzada será de sentido único y de un solo carril para los vehículos a motor. Los cruces serán adecuados para facilitar el calmado del tráfico y el ancho de las aceras será superior a 1.80 metros. Las Zonas de Calmado de Tráfico incorporarán cuando sea posible y adecuado pasos peatonales al nivel de acerado, trazados sinuosos de la calzada para reducir la velocidad del tráfico y calles en “fondo de saco” para evitar el tráfico de tránsito de los vehículos a motor”*

Hemos tratado de ser cuidadosos y exhaustivos con la legislación y de diferenciar entre vehículos a motor y otros vehículos no motorizados, como las bicicletas.

-o0o-

Glosario. Nueva definición. *Zona no motorizada (o la expresión equivalente que finalmente se adopte): Zonas en las que, con carácter general, no está permitido ni el tráfico ni el aparcamiento de vehículos a motor. La prioridad de paso corresponde siempre a los peatones y están permitidos los juegos de los niños. Los vehículos no motorizados no pueden circular a mas de 10 km/h. Las zonas peatonales se incluyen entre las zonas no motorizadas como caso particular y las zonas no motorizadas entre las zonas de calmado de tráfico. A los efectos de esta Ley se consideran también zonas no motorizadas las “calles residenciales” definidas mediante la señal S-28 del vigente Reglamento General de Circulación.*

Justificación: Necesidad de definir con precisión el concepto. La inclusión de las “calles residenciales” se hace por analogía con otros países europeos y para permitir el tránsito ocasional de los vecinos.

-o0o-

Glosario. Definición de Transporte Público Colectivo o Individual. Añadir al final: *“... El transporte público colectivo está formado por vehículos de pasajeros que recorren rutas prefijadas con horarios fijos. El transporte público individual está formado por vehículos que no siguen rutas ni horarios especificados, incluyendo los sistemas de bicicletas públicas, los sistemas de transporte público a demanda y los taxis.”*

Justificación: Necesidad de dejar claro el concepto de transporte publico individual, que incluye a las bicicletas públicas.

-o0o-

Glosario. Nueva definición. *Itinerarios peatonales accesibles: son itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan la accesibilidad sin discriminaciones y la circulación a pié de forma autónoma y continua de todas las personas de acuerdo con las especificaciones técnicas de la legislación vigente. Los itinerarios peatonales accesibles han de ser continuos y formar una red que garantice el acceso de todas las personas a los servicios de todo tipo necesarios para la satisfacción y el disfrute de sus necesidades vitales de un modo razonable.*

Justificación: es necesario usar el término legal vigente para las vías peatonales, cuya definición y características se especifican en la legislación de accesibilidad vigente.