

ALEGACIONES PRESENTADAS AL

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN ANDALUCIA (PISTA 2007-2013)

INTRODUCCION:

La promoción de los desplazamientos en bicicleta y a pie recibe cierta atención en los primeros capítulos del PISTA, apareciendo hasta un total de 15 veces en sucesivos párrafos donde se definen objetivos como:

- Creación de redes metropolitanas de carriles-bici e itinerarios peatonales.
- Intermodalidad con al Transporte Público, incluyendo accesibilidad al mismo y a sus estaciones.
- Creación de Plataformas Intermodales con espacios reservados al transporte público, la bicicleta y el peatón.

Para finalmente declarar la "Prioridad de los modos autónomos de transporte (a pie y en bicicleta) frente a los modos motorizados" (p.121).

Por ello resulta especialmente sorprendente que ni entre los Indicadores del Plan (ver Tabla en p.151), ni entre los Programas a desarrollar dentro del Plan (ver Tabla en p.153) figure ninguna referencia ni a la bicicleta ni al fomento de los desplazamientos en modos no motorizados.

Entendemos que ello supone una grave incongruencia entre los objetivos del Plan y su desarrollo previsto, que hipoteca de un modo grave el cumplimiento de aquéllos. De hecho, al no estar incluido entre los indicadores ninguno referente ni a los km. de carril-bici o senda peatonal metropolitana, ni a la participación de los desplazamientos no motorizados en el reparto modal, ni siquiera podremos evaluar en 2013 si los objetivos del Plan referidos a dichos modos de transporte se han cumplido o no (aunque de la lectura del capítulo de inversiones se pueda desprender con claridad su mas que improbable cumplimiento).

A continuación nos centraremos en el análisis de los Indicadores y Programas del Plan (incluyendo su financiación), para finalmente proponer un Plan específico de fomento de la bicicleta en Andalucía.

ANALISIS DE LOS INDICADORES DEL PLAN Y DE SU EVOLUCIÓN PREVISTA.

Dichos indicadores se detallan en la Tabla de la p.151 que reproducimos. Llama la atención que tratándose de in Plan "para la sostenibilidad" sólo 3 de 18 indicadores hagan referencia explícita a la sostenibilidad, siendo el resto indicadores que o nada tienen que ver con ésta o son incluso claramente incompatibles, como es el caso del incremento de la red viaria de gran capacidad. Con

ello no insinuamos que dicho incremento no pueda ser necesario, simplemente que no cabe considerarlo como un indicador de "sostenibilidad".

EVOLUCIÓN PREVISTA DE LOS PRINCIPALES INDICADORES DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE 2007-2013

	Existente	Prevista	% Crecimiento
TRANSPORTE MERCANCIAS			
Superficie Logística (ha)	1.000	3.788	278,8%
Población a menos de 30' de un área logística de Interés autonómico (%)	48	97	102,1%
ARTICULACIÓN EXTERIOR			
Red viaria gran capacidad estatal (km)*	1.543	2.602	68,6%
Red viaria gran capacidad autonómica (km)	829	1.384	67,0%
Red viaria gran capacidad total (km)*	2.372	3.986	68,1%
Red ferroviaria de altas prestaciones (km)*	303	1.697	460,1%
% Población a menos de 55' de la red de aeropuertos (%)*	83,4	86,6	3,2%
INTERCONEXION CENTROS REGIONALES			
Distancia media en conexiones directas entre ciudades principales por red ferroviaria (horas)	2:25	1:25	41,6%
ACCESIBILIDAD TERRITORIO			
Distancia media entre ciudades medias y asentamientos rurales y centros regionales por red viaria (horas)	0:53	0:50	5,9%
Población a menos de 25' de una vía de gran capacidad (%)	91,5	96,3	5,2%
Población a menos de 55' de la red de altas prestaciones ferroviarias (%)*	52,3	90,6	73,3%
Nº de municipios con servicios de cercanías ferroviarias ***	26	158	508,0%
% Población con servicios de cercanías ferroviarias ***	29,8	70,2	113,2%
CENTROS REGIONALES Y LITORAL			
Red de metros y tranvías metropolitanos	5	198	3790,2%
SOSTENIBILIDAD			
Participación del transporte público en el reparto modal (%) **	21	29	38,1%
Consumo energético del sector transporte (ktep) **	7.057	6.473	-8,3%
Emisiones GEI del sector transporte (teq CO ₂)	24,3 x 10 ⁶	20,4 x 10 ⁶	-19,1%

Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado y pese a la reiterada inclusión entre los objetivos del Plan del fomento de la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta), no podemos sino calificar de inaudito el que entre los indicadores de sostenibilidad no figure ninguna referencia a la participación en el reparto modal de dichos desplazamientos.

Cabe añadir aquí que la no inclusión de dicho indicador es una incongruencia incluso en el plano puramente operativo - descriptivo: sin una referencia a la participación de dichos modos en el reparto modal bien pudiera suceder (como ha sucedido ya en alguna ocasión) que el cumplimiento del objetivo relativo a la participación del transporte público en el reparto modal se hiciera a costa de los desplazamientos andando y en bicicleta, con lo que dicho cumplimiento implicaría un descenso global de sostenibilidad.

En consecuencia proponemos las siguientes ALEGACIONES

ALEGACION 1: Incluir entre los indicadores del Plan la participación de los desplazamientos en bicicleta en el reparto modal de los desplazamientos urbanos y metropolitanos en Andalucía, con un objetivo de crecimiento del 5%.

ALEGACION 2: Incluir entre los indicadores del Plan la participación de los desplazamientos peatonales en el reparto modal de los desplazamientos urbanos y metropolitanos en Andalucía, con un objetivo de crecimiento del 15%, de manera que se recuperen los valores de principio de la década de los 90 (en torno al 45%).

ANALISIS DE LOS PROGRAMAS DE ACTUACION Y DE LAS INVERSIONES ASOCIADAS A ÉSTOS

Dichos Programas de Actuación se detallan en la tabla de la p.153 que reproducimos a continuación:

PROGRAMA ACTUACIONES PISTA 2007-2013 (Millones €)

Programas	Estado	%	Junta de Andalucía	%	Total	%
Viario	6.900,9	31,5%	3.691,2	45,4%	10.592,1	35,3%
Ferrocarril	11.490,6	52,5%	3.765,7	46,3%	15.256,3	50,8%
Puertos	2.190,8	10,0%	250,7	3,1%	2.441,5	8,1%
Aeropuertos	1.204,9	5,5%			1.204,9	4,0%
Transporte de viajeros	-	-	85,0	1,0%	85,0	0,3%
Áreas Logísticas	120,5	0,6%	34,9	4,2%	462,4	1,5%
Total	21.907,6	100,0%	8.134,5	100,0%	30.042,1	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

De nuevo es sorprendente la ausencia de un programa específico para la promoción del transporte no motorizado en las ciudades y áreas metropolitanas andaluzas, cuando éste se ha definido previamente como uno de los objetivos del Plan. Por ello proponemos las siguientes alegaciones.

ALEGACION 3: Incluir un nuevo Programa de Actuación para la Promoción de las Áreas Peatonales y la Accesibilidad Peatonal con un presupuesto a determinar pero no inferior al 5% de las inversiones previstas.

ALEGACIÓN 4: Incluir un nuevo Programa de Actuación para la Promoción del Transporte en Bicicleta en las Ciudades y Áreas Metropolitanas Andaluzas, y de la Intermodalidad Bicicleta - Transporte Público, de acuerdo con lo expuesto en el Anexo y con un presupuesto global de 600 millones de euros (2% de las inversiones previstas).

Entendemos que aunque pudiera argüirse que las inversiones necesarias para desarrollar dichos programas están ya incluidas de forma "transversal" en las inversiones para otra infraestructura (p. ej., carriles-bici en viario, etc...) la experiencia de las pocas experiencias exitosas de fomento del transporte motorizado en Andalucía demuestran que es necesario un Programa específico con inversiones específicas. La razón es que, al partir prácticamente de cero en lo que a estas políticas se

refiere, si se deja la construcción de estas infraestructuras al albur de las nuevas actuaciones (ya sean de nueva construcción o de reforma) lo único que se consigue, en el mejor de los casos, son unas infraestructuras inconexas (p. ej. carriles-bici que van de ningún sitio a ninguna parte) de escasa cuando no nula utilidad para sus potenciales usuarios. Es por tanto preciso un primer esfuerzo inversor que posibilite la creación en los primeros años de una red de infraestructuras con una capacidad de mallado del territorio que garantice su eficacia. Por ello son necesarios Programas específicos al respecto.

ANEXO

PROPUESTA DE PROGRAMA DE PROMOCION DE LA BICICLETA Y DE LA INTERMODALIDAD BICICLETA - TRANSPORTE PÚBLICO

INTRODUCCION

Es sabido que buena parte de las emisiones de CO₂ en Andalucía están ligadas de un modo u otro al sector transporte y que más de la mitad de ellas están ligadas a su vez al abuso del automóvil privado en las aglomeraciones urbanas.

Por ello, desde hace tiempo se tiende en los Planes de Transporte a fomentar el transporte público (cercanías, metro, tranvía autobús...), con especial énfasis en las grandes áreas metropolitanas andaluzas.

Ahora bien, dichos planes chocan con gran frecuencia con la inercia del uso del automóvil privado y, sobre todo, con el proceso de sub-urbanización predominante en muchas de esas áreas. El continuo crecimiento - más en extensión que en población - de las aglomeraciones urbanas juega en contra de cualquier política de fomento del transporte público: ¿Cómo dotar de un transporte público eficaz a las urbanizaciones dispersas de las grandes áreas metropolitanas andaluzas? ¿Es posible dar servicio a dichas zonas con el esquema clásico de una parada de transporte público cada 500 metros? ¿Cuántas paradas harían falta? ¿Y cuántos transbordos?.

La intermodalidad suele invocarse como el remedio a dicho problema. Sin embargo, planteada como suele hacerse en ocasiones como intermodalidad entre el automóvil privado y el transporte público, está condenada al fracaso por múltiples razones. Razones psicológicas: el automóvil es un vehículo hecho para grandes distancias y su conductor no estará nunca predispuesto a abandonarlo antes del final de su viaje. Razones de espacio: ¿Cuanto espacio se necesita para crear los "aparcamientos" en los intercambiadores? Razones económicas ¿Cuanto cuesta el suelo para esos aparcamientos? y razones de gestión del tráfico ¿No estaríamos trasladando los atascos de la entrada de las ciudades a las entradas de dichos aparcamientos?.

La intermodalidad entre diferentes modos de transporte público, con ser una alternativa mas racional que la anterior, tiene el problema de que genera un gran número de trasbordos, el "talón de Aquiles" que constituye el principal factor disuasorio para el uso del transporte público.

Ejemplo paradigmático del fracaso de los Planes Intermodales lo constituye el "Plan Intermodal de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla". A su formulación en 1995 el reparto modal del transporte motorizado entre privado y público estaba en el 68%-32%. La tendencia identificada para 2007 era de un 72%-28%, mientras que el objetivo del Plan se cifraba en invertir esa tendencia, logrando un reparto del 60%-40% para ese mismo año. La realidad es que unos años después de su formulación la situación era aún peor que el escenario tendencial previsto para 2007: las encuestas de movilidad evidenciaron un reparto modal del 74%-26% en 2003.

Paralelamente a estos intentos fallidos de fomento del transporte público y a consecuencia de idéntica preocupación ambiental, se han venido introduciendo en los Planes de Transporte elementos de potenciación de la bicicleta y de otros medios no motorizados, casi siempre con un carácter testimonial y con nula o casi nula traducción presupuestaria. Como consecuencia práctica de dichas actuaciones solo caben citar las redes de carril-bici de Córdoba y Sevilla, la puesta en marcha de sistemas de bicis públicas en Córdoba y Sevilla, y algunas iniciativas de intermodalidad bicicleta - transporte público (Sevilla y Cádiz). El éxito de tales experiencias, sobre todo en el caso de Sevilla, donde se han dado simultáneamente la creación de una red de carriles-bici, la creación de un sistema de bicis

públicas y experiencias piloto de intermodalidad bicicleta - transporte público, hace pensar en la oportunidad de expandir dicha experiencia, avanzando hacia un nuevo modelo de movilidad en el que las diferentes piezas del sistema (transporte público, bicicleta y accesibilidad peatonal) se complementen y refuercen unas a otras.



La intermodalidad bicicleta - transporte público en las grandes áreas metropolitanas tiene enormes y contrastadas ventajas sobre otras concepciones de la intermodalidad. En primer lugar aumenta el radio de acción de las paradas o estaciones del transporte público desde unos 500 metros hasta varios kilómetros. Paralelamente disminuye el número de transbordos (verdadero "talón de Aquiles" de los sistemas de transporte público) dada la relativamente gran autonomía de la bicicleta, que podemos cifrar en torno a los 10-20 kms. Finalmente, necesita una infraestructura infinitamente menos costosa en espacio y recursos que la intermodalidad automóvil - transporte público.

La intermodalidad bicicleta - transporte público necesita, para ser eficaz:

- 1) Una red de carriles-bici que permita el traslado hacia y desde las estaciones de transporte público
- 2) Un sistema de consignas y aparcamientos para bicicletas en todas las estaciones del transporte público
- 3) Un sistema de bicicletas públicas con estaciones en las principales paradas del transporte público, especialmente en las terminales de los centros urbanos.

Nuestra propuesta se centra en la introducción de esta filosofía en los Planes de Transporte de las grandes Áreas Metropolitanas de Andalucía (Bahía de Cádiz, Córdoba, Granada,

Málaga - Costa del Sol, Sevilla...) mediante la redacción de **Planes Intermodales de Fomento de la Bicicleta** en todas las aglomeraciones urbanas de Andalucía. **La redacción y ejecución de dichos Planes correspondería a la Consejería de Obras Públicas y Transporte** con la participación de los movimientos sociales de defensa de la movilidad sostenible. Su redacción y ejecución sería la respuesta del ejecutivo andaluz a la Declaración Institucional de apoyo al "**Pacto Andaluz por la Bicicleta**" aprobada por el Pleno del Parlamento de Andalucía en sesión celebrada los días 5 y 6 de abril de 2006 (BOPA num.421, 20 de abril de 2006). Los citados **Planes Intermodales de Fomento de la Bicicleta** desarrollarían los objetivos enumerados mas arriba y contarían con una dotación presupuestaria suficiente.

Dichos **Planes Intermodales de Fomento de la Bicicleta** se enmarcarían un un **Plan Marco Sectorial de Fomento de la Bicicleta como Medio de Transporte en Andalucía** de ámbito andaluz, que contemplaría además actuaciones puntuales conveniadas con los Ayuntamientos, Diputaciones Provinciales y otros organismos públicos (Universidades...) de Andalucía. A este respecto conviene indicar que son ya más de 50 las Administraciones Locales que se han adherido al citado "**Pacto Andaluz por la Bicicleta**" así como 4 Universidades Andaluzas, lo que supone un buen punto de partida para la negociación de tales convenios. En resumen tendríamos:

Un "**Plan Marco Sectorial de Fomento de la Bicicleta como Medio de Transporte en Andalucía**" del que colgarían:

- **Planes Intermodales de Fomento de la Bicicleta** en todas las aglomeraciones urbanas de Andalucía
- **Actuaciones puntuales conveniadas otras Administraciones y Organismos Públicos o Privados** (Estado, Admnistraciones Locales, Universidades...)

Los plazos de elaboración y ejecución del Plan serían los siguientes

Primer Año:

- Elaboración del **Plan Marco** a cargo de la Consejería de O.P. Incluiría la elaboración de unas **Normas de Diseño de Infraestructura** (carriles-bici, intercambiadores bici-transporte público y sistemas de bicis públicas) que dieran unidad a la actuación.

- Simultáneamente, diseño de las redes de carriles-bici, determinación de llos puntos de intermodalidad con la red de transporte público y diseño de la oferta de bicis públicas en el marco de los **Planes Intermodales de Fomento de la Bicicleta** en las aglomeraciones urbanas andaluzas: Bahía de Cádiz, Huelva, Sevilla, Málaga - Costa del Sol, Córdoba, Jaén, Granada y Almería.

- Segundo y tercer años año:

- Redacción de los **Proyectos de Obra** en el marco de los **Planes Intermodales de Fomento de la Bicicleta**

- Prospectiva de actuaciones conveniadas con otras administraciones

- Cuarto a sexto años:

- Ejecución.

Financiación:

Es imposible en el reducido espacio de tiempo de que disponemos para redactar estas

alegaciones dar una cifra axácta del coste de dicho Plan. No obstante, si queremos que el compromiso adoptado sea creíble, es preciso dar al menos un orden de magnitud. Tomando como base el coste de los 70 km. de carriles bicis recientemente construidos en Sevilla (18 millones de euros), así como los 229 km. de carriles-bici que prevé el Plan de Transporte Sostenible de la Aglomeración Urbana de Sevilla, podemos estimar el coste de los **Planes Intermodales de Fomento de la Bicicleta** en grandes aglomeraciones urbanas (Bahía de Cádiz, Málaga, Sevilla, Granada) en torno a los 80 millones de euros (hay que tener en cuenta el coste adicional de las infraestructuras de intermodalidad). Estimando un coste de 40 millones para las restantes aglomeraciones urbanas, y dejando un remanente para actuaciones puntuales, **estimamos la financiación necesaria en torno a los 600 millones de euros**. En un horizonte de 6 años **ello supone una inversión anual de 100 millones de euros**.

Medidas de acompañamiento:

Como medidas de acompañamiento del **Plan Marco** se proponen:

- Elaboración por el Parlamento de Andalucía de una **Ley de Adaptación de las Vías Públicas de Andalucía al uso de la Bicicleta**, conforme al borrador propuesto por nuestra asociación en marzo de 2001.
- Elaboración de **Planes Directores de la Bicicleta** de ámbito metropolitano que incluyan campañas de concienciación y dinamización del tipo "en bici al trabajo, "en bici al Cole, a la Universidad, etc...", "Bici y transporte público: la combinación ideal" etc.... Así como mecanismos de participación ciudadana.

Los siguientes documentos:

- **Texto del Pacto Andaluz por la Bicicleta.**
- **Relación de Administraciones Locales y Universidades adheridas al Pacto Andaluz por la Bicicleta.**
- **Borrador de Ley de Adaptación de las Vías Públicas de Andalucía al uso de la Bicicleta.**

pueden descargarse de nuestra web www.acontramano.org