

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE LEY ANDALUZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para la elaboración de estas alegaciones se ha utilizado el anteproyecto de fecha 05/05/2016

PRESENTADAS POR: “Andalucía por la Bici”

INTRODUCCIÓN

La futura Ley Andaluza de Movilidad Sostenible será una herramienta fundamental para el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en nuestra comunidad autónoma y de mejora de la salud pública.

Estas alegaciones tienen por objeto mejorar el referido texto legal en dos direcciones fundamentalmente:

- ✓ Reforzar las implicaciones para la mejora de la salud pública de las especificaciones del texto relacionadas con el fomento de la movilidad no motorizada, también referida como “movilidad activa” en los ámbitos científicos relacionados con la salud. Son conocidos -y así ha quedado reflejado en numerosas publicaciones de la Organización Mundial de la Salud- los efectos positivos sobre la reducción de la obesidad, las enfermedades coronarias y otros aspectos de la salud pública que tiene el fomento de la movilidad activa, fundamentalmente a pie o en bicicleta. Es por ello que consideramos que estos efectos de la presente ley deben quedar convenientemente reflejados en el texto legal.
- ✓ Una mayor concreción de las especificaciones de la ley en lo que respecta a algunas medidas de fomento de la movilidad no motorizada que son novedosas y, por ello mismo, necesitan de una mayor concreción. Así como en algunas definiciones, como las de centro generador de movilidad, que en nuestra opinión quedan demasiado en el aire.

Las alegaciones que presentamos de acuerdo con dicha filosofía se indican a continuación. Para su concreción nos hemos basado en el texto titulado ANTEPROYECTO DE LEY ANDALUZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, editado por la Junta de Andalucía con fecha 05/05/2016.

ALEGACIONES

Alegaciones a la Exposición de Motivos:

EM-1.- En la pag.7, párrafo 2, donde dice: “... y casi residual en bicicleta.” Añadir “... excepto por la reciente experiencia de la ciudad de Sevilla que el recientemente aprobado Plan Andaluz de la Bicicleta pretende generalizar al resto del territorio andaluz”.

JUSTIFICACIÓN: Sería injusto no incluir en el texto esta expresión, ya que no podemos definir un uso de la bicicleta de 70.000 desplazamientos diarios como “residual”.

EM-2.- En la pag.8, segundo párrafo, donde dice “... el cambio climático, el ahorro y la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.” Añadir “ así como a la mejora de la salud pública, incluyendo la lucha contra la obesidad y el sedentarismo mediante el fomento de la movilidad activa no motorizada”.

JUSTIFICACIÓN: La mejora de la salud pública es una consecuencia inmediata del fomento de la movilidad no motorizada. Especialmente, la obesidad, las enfermedades coronarias y otras dolencias fruto del modo de vida sedentario se combaten muy eficazmente mediante el fomento de la movilidad cotidiana a pie y en bicicleta, existiendo en este momento planes específicos por parte de la Junta de Andalucía en dicho sentido, por lo que resulta obligada una mención aquí de dicha prioridad.

EM-3.- En la pag.8, tercer párrafo, donde dice “reducción de la movilidad” sustituir por “reducción de la movilidad motorizada”

JUSTIFICACION: Por coherencia con la alegación anterior.

Alegación al Art.3: Principios generales de actuación de las Administraciones Públicas Andaluzas en materia de movilidad sostenible.

A-3-1: En el Art.3., apartado f) que dice “f) Seguridad en la movilidad.”. Sustituir por “f) Fomento de la salud pública mediante el fomento de la seguridad vial y la lucha contra el sedentarismo”

JUSTIFICACION: La seguridad vial es solo un aspecto de la salud pública, que debe ser perseguido en consonancia con otros aspectos de ésta. En nuestro caso es de especial importancia la lucha contra el sedentarismo (ver alegación EM-2 mas arriba). Y por coherencia con el propio Art.4, apartado o) del texto de la LAMS.

Alegación al Art. 4: Objetivos en materia de movilidad sostenible.

A-4-1: En el Art. 4, apartado d), donde dice “d) Incrementar la cuota en el reparto modal de los desplazamientos a pie, en bicicleta y otros modos no motorizados, y en transporte público colectivo.” Sustituir por “d) Incrementar la cuota en el reparto modal de personas y mercancías de los desplazamientos a pie, en bicicleta y otros modos no motorizados, y en transporte público colectivo, así como la intermodalidad entre ambos modos.”

JUSTIFICACIÓN: Es importante especificar aquí la cuota modal del transporte de mercancías porque una medida contemplada en la LAMS es el transporte de mercancías de “último km” en bicicleta (Art.28.3). En cuanto a la intermodalidad entre los modos no motorizados y el transporte público, su importancia es evidente y se recoge en numerosos artículos de la LAMS.

Alegación al Art.9: Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías.

A-9-1: En el Art.9.1, donde dice “... 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.” Sustituir por “... contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética, a la salud pública y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.”

JUSTIFICACIÓN: Por coherencia con anteriores alegaciones.

Alegación al Art.10: Concepto, ámbito territorial y contenido.

A-10-1: En el Art.10.3, añadir un apartado d-bis) que diga “Los programas de actuaciones específicas para el fomento de la movilidad no motorizada en Andalucía, que incluya las vías ciclistas y senderos de largo recorrido a escala autonómica, así como las medidas a desarrollar vía convenio en colaboración con las administraciones locales, para el fomento de la movilidad cotidiana a pie y en bicicleta en las ciudades y áreas metropolitanas de Andalucía.”

JUSTIFICACIÓN: Tal y como se especifica en la exposición de motivos, la movilidad no motorizada está escasamente desarrollada en Andalucía, siendo uno de los objetivos de la LAMS promoverla, lo que justifica la redacción de planes específicos para ello. Por otro lado, existen ya iniciativas en dicho sentido, como el Plan Andaluz de la Bicicleta, que deberían integrarse como parte del desarrollo de la LAMS. Además, en el propio articulado de la LAMS (Art.12) se definen los Planes Territoriales de Movilidad, que tienen por objeto el “desarrollo territorializado” del Plan Andaluz de Movilidad y que sí contemplan acciones de fomento de la movilidad no motorizada (como vías ciclistas y peatonales), que difícilmente podrán desarrollar el Plan Andaluz si éste no contempla criterios generales y vías de financiación específicas para ello.

Alegaciones al Art.14: Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

A-14-1: En el Art.14.4 c), apartado 2º, donde dice “El trazado de vías peatonales y vías ciclistas.”. Añadir “El trazado de éstas últimas se hará, salvo casos excepcionales debidamente justificados, sin merma del acerado o espacio peatonal preexistente”.

JUSTIFICACIÓN: Es evidente que el objetivo general del plan no es el fomento de la movilidad en bicicleta por sí misma, sino en el marco de una política general de fomento de la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta) y de reducción de la movilidad motorizada. Es por ello que la creación de infraestructuras que fomenten la movilidad ciclista no debe hacerse a costa del espacio peatonal.

A-14-2: En el Art.14.4 g) referido a la planificación de la distribución urbana de mercancías. Añadir “... mediante el uso de vehículos no motorizados o de bajas emisiones.”

JUSTIFICACIÓN: Aunque esto mismo ya se establece de alguna manera en el Art.28.3, al ser la primera vez que el término micrologística aparece en el texto de la ley, es conveniente especificar su significado.

A-14-3: En el Art. 14.4, apartado h) referido a la promoción de aparcamientos para bicicletas. Añadir “Para ello se respetarán los criterios mínimos siguientes:

- Viviendas: 1 plaza por vivienda o por cada 100m² (para residencias de estudiantes 2 plazas por cada 100m²)
- Centros de trabajo: 0,25 plazas por cada puesto de trabajo.
- Centros educativos: 0,1 plazas por cada estudiante o miembro del staff
- Centros comerciales: 1 plaza por cada 100m² de superficie útil, más 0,25 plazas por cada miembro del staff
- Estaciones del transporte público: 0,01 plazas por cada viajero/día de media al año.
- Al menos el 50% de las plazas deben estar integradas en el edificio o en cobertizos anejos.”

JUSTIFICACIÓN: Al no existir normativa específica a nivel autonómico ni nacional acerca de las dotaciones mínimas de aparcamientos para bicicletas, es necesario establecerlas en el marco de esta

ley. En todo caso, deben establecerse dotaciones mínimas para que la norma tenga efectividad, ya sean las indicadas u otras.

Alegación al Art.16: Objeto y contenido de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.

A-16-1: En el Art.16.1, donde dice “Los centros generadores de movilidad que deben elaborar y poner en funcionamiento Planes de Movilidad Sostenible, serán los determinados en los planes de movilidad territoriales y urbanos correspondientes”. Añadir “En todo caso, tendrán el carácter de centros generadores de movilidad:

- a) Los campus universitarios.
- b) Los centros educativos y las agrupaciones de centros educativos con más de 1.000 alumnos en total.
- c) Los centros comerciales o agrupaciones de centros comerciales con más de 10.000 m² de superficie útil de venta en total.
- d) Las empresas, los polígonos industriales y los parques empresariales con más de 1.000 trabajadores en total.
- e) Las estaciones y los intercambiadores de transporte público con más de 10.000 viajeros/día de media anual en total.”

JUSTIFICACIÓN: Para que la norma sea eficaz es necesaria una definición cuantitativa del concepto de centro generador de movilidad, ya sea la indicada u otra que se considere conveniente.

Alegaciones al Art.21: Indicadores de evaluación y seguimiento

A-21-1: En el Art. 21.1, en el apartado b) sobre indicadores referentes al sistema de movilidad. Añadir “número, ubicación y características de los aparcamientos reservados para bicicletas”.

JUSTIFICACIÓN: La infraestructura de aparcamiento de bicicletas es tan necesaria o mas que la infraestructura viaria para dicho modo”.

A-21-2: En el Art. 21.1, en el apartado d) sobre indicadores específicos para los centros generadores de movilidad. Añadir “accesibilidad a pie y en bicicleta”.

JUSTIFICACION: Se trata de un elemento esencial para garantizar el éxito de cualquier medida de promoción de la movilidad no motorizada.

Alegaciones al Art.23: Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicletas

A-23-1: En el Art.23.3 referente al transporte de bicicletas en los vehículos del transporte público añadir: “Las bicicletas plegables tendrán la consideración de equipaje y no se podrán establecer limitaciones a su transporte distintas de las establecidas para cualquier otro bulto o equipaje de similar peso o volumen”

JUSTIFICACIÓN: El objeto de esta modificación es garantizar los derechos de los usuarios de bicicletas plegables al transporte de las mismas en los vehículos del transporte público sin discriminación alguna respecto de otros usuarios, algo que en la actualidad sucede todavía.

A-23-2: En el Art.23.5 referente al aparcamiento de bicicletas. Añadir al final “En todo caso, el

número de plazas y las características de los aparcamientos para bicicleta dispuestos cumplirán al menos los criterios establecidos en el Art.14.4, apartado h).”

JUSTIFICACIÓN: Por coherencia con anteriores alegaciones.

Alegación al Art.25: Vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes en el transporte.

A-25-1: Añadir: “Para que un vehículo pueda considerarse de bajas emisiones será necesario demostrar que las emisiones durante la vida media de dicho vehículo son inferiores al menos en un 50% a las de un automóvil medio, considerando en el cálculo de dichas emisiones no solo las emisiones “in situ”, sino también las realizadas durante su fabricación, durante su eliminación como residuo y las asociadas a la producción de su fuente de energía.”

JUSTIFICACIÓN: Es necesario considerar todas las emisiones asociadas a la producción, funcionamiento y eliminación del vehículo.

Alegación al Art.29: Fuentes de financiación

A.29-1: En el Art.29.1 referido a las fuentes de financiación añadir, tras el apartado b) referido al Programa Andaluz para municipios con áreas libres de automóviles, añadir otro apartado: “b-bis) El Plan Andaluz de la Bicicleta y sus extensiones plurianuales, regulado en el Art.31-bis.”

JUSTIFICACIÓN:

La promoción de la movilidad en bicicleta necesita de un impulso especial, algo que la propia Junta de Andalucía ha reconocido ya con la redacción del actual Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020. Es por ello que debe figurar entre las fuentes de financiación al mismo nivel que otros planes específicos.

Alegación de adición:

A-31bis-1: Añadir un artículo adicional tras el Art.31, referido al Programa Andaluz para municipios con áreas libres de automóviles:

“Artículo 31-bis. Plan Andaluz de la Bicicleta.

1. Se desarrollara un Plan Andaluz de la Bicicleta, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el Art.23, relativo al fomento de los desplazamientos en bicicleta, así como al fomento del cicloturismo y del transporte en bicicleta de pequeñas mercancías en las zonas urbanas.
2. La Consejería competente en materia de movilidad elaborará el Plan Andaluz de la Bicicleta, que tendrá periodicidad plurianual.”

JUSTIFICACIÓN: El fomento de la movilidad en bicicleta en Andalucía supone la introducción, partiendo casi de cero, de un nuevo vehículo en la estructura de la movilidad andaluza, es por ello que se ha redactado el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020, ahora en ejecución. El Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB), aprobado por el Consejo de Gobierno Andaluz para el periodo 2016-2020, constituye un instrumento fundamental para impulsar y articular correctamente las actuaciones de

las administraciones públicas en materia de infraestructura ciclista; la alusión al PAB en este artículo no solo da cohesión al marco regulatorio andaluz sino que además asegura su continuidad en el tiempo. Las actuaciones de las administraciones en materia de infraestructura ciclista son esenciales para el fomento de la movilidad en bicicleta; de ahí el interés de incluir un programa como el PAB en el marco de la LAMS.

Alegación al Glosario

Alegación a la definición de modo no motorizado: Especificar que se trata de modos que usan como fuerza propulsora la fuerza muscular “humana”

JUSTIFICACIÓN: De otro modo se podría entender que es objetivo de esta ley promover la movilidad sobre monturas, coches de caballo, etc... Modos que como es sabido generan problemas de higiene y de gestión de residuos, sobre todo en las grandes ciudades.

Alegación de adición a las disposiciones adicionales

A-DA-1: Introducir una nueva disposición adicional con el texto:

“Disposición adicional. Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020:

A los efectos de la legislado en el Art.31-bis, el vigente Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020 tendrá validez como primer Plan Andaluz de la Bicicleta de la serie regulada en dicho artículo”

JUSTIFICACIÓN: Es necesario establecer en el texto legal la validez del vigente PAB en referencia al Art.31-bis de la ley.