

**INFORME QUE EMITE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD EN CALIDAD DE CENTRO DIRECTIVO RESPONSABLE DE LA TRAMITACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY ANDALUZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, DE VALORACIÓN DE LAS OBSERVACIONES FORMULADAS POR LOS DISTINTOS ORGANISMOS Y ENTIDADES A LOS QUE SE LES HA DADO AUDIENCIA PÚBLICA**

En el trámite de audiencia pública al Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (en adelante LAMS) se han presentado las observaciones que continuación se relacionan, con descripción de el análisis de las mismas y si han sido estimadas o no:

**1. FACUA Y AL-ANDALUS FEDERACIÓN ANDALUZA DE CONSUMIDORES Y AMAS DE CASA.**

Se analizan conjuntamente por ser coincidentes.

FACUA y Al-Andalus comienzan realizando, como consideraciones generales, una valoración positiva del texto que nos ocupa si bien se muestran preocupados por la excesiva remisión del mismo a desarrollo reglamentario posterior sin que se señalen plazos.

Al respecto, indicar que se han suprimido gran parte de las alusiones a un posterior desarrollo reglamentario, tratando de que la LAMS quede lo más completa posible en sí misma. Así, respecto al anteproyecto aprobado por Consejo de Gobierno de 16 de septiembre de 2014, se han eliminado las referencias a desarrollos reglamentarios de los artículos 10.3 i), 12.3 i), 14.4 n), 16.1, 18.2, 18.4, 23.8, 31.3, 32.2.

Igualmente algunos desarrollos reglamentarios previstos en la LAMS ya han visto la luz, caso del Decreto 132/2014 por el que se crea el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.

Pasando a las observaciones al articulado que se contienen en los escritos de alegaciones de ambas asociaciones de consumidores, tenemos:

**Artículo 3. Principios generales de actuación de las Administraciones Públicas Andaluzas en materia de movilidad sostenible.**

Se ha dado nueva redacción al apartado f) del artículo recogiendo con la actual descripción una voluntad de fomento de la salud pública mediante la mejora de la seguridad vial, por lo que no estima una nueva modificación.

No se considera concretar en el apartado g) que la participación ciudadana en las decisiones que afectan a la movilidad, que se recoge como principio general, sea canalizada a través de las organizaciones más representativas. Como principio general, se pretende una participación lo más amplia posible.

**Artículo 4. Objetivos.**

Pide FACUA una mayor concreción de la letra l).

No se estima. Los objetivos definidos en este artículo, dentro del Título I Disposiciones Generales, deben tener tal carácter general, no correspondiendo a este artículo el desarrollo y concreción de cada uno de ellos.

**Artículo 8. Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.**

La alegación de FACUA y Al-Andalus se refieren en realidad al Decreto 132/2014, de 16 de septiembre, por el que se crea el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística., y no a la LAMS,



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 1/21       |



considerando insuficiente que se les haya asignado una sola vocalía a las personas consumidoras y usuarias.

No es objeto de la Ley revisar el Decreto 132/2014.

En cambio, sí se acepta la alegación de FACUA, de participación del Observatorio en la evaluación de los Planes, añadiendo un apartado 2 al artículo 22 con el siguiente contenido:

“2. Dicho informe deberá analizarse con carácter previo por el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística”.

#### **Artículo 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías.**

Solicitan FACUA y AI-Andalus que el informe autonómico, tras la aprobación inicial de los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico, sobre la adecuación de sus determinaciones a lo dispuesto en la legislación y planificación de la movilidad sostenible, además de preceptivo, sea vinculante, y que el sentido del silencio en caso de no emisión en plazo, sea negativo.

Al respecto el apartado 3º de este artículo ya precisa que determinaciones de los Planes de movilidad son vinculantes para Administraciones y particulares, que son aquellas que tienen el carácter de Disposiciones y Directrices, mientras que las Recomendaciones no tienen tal carácter.

No es necesario pues que el informe autonómico sea vinculante. Ya lo será si pone de manifiesto el incumplimiento de Disposiciones o fines de las Directrices.

En cuanto a considerar el silencio como negativo, no podemos apartarnos del artículo 79.4 de la Ley 39/2015, que prescribe que *“Si el informe debiera ser emitido por una Administración Pública distinta de la que tramita el procedimiento en orden a expresar el punto de vista correspondiente a sus competencias respectivas, y transcurriera el plazo sin que aquél se hubiera evacuado, se podrán proseguir las actuaciones. El informe emitido fuera de plazo podrá no ser tenido en cuenta al adoptar la correspondiente resolución.”*

Tampoco se comparte la necesidad apuntada por FACUA de que se desarrolle y concrete la participación pública en la redacción de los Planes, entendiéndose que el trámite de audiencia es insuficiente.

No se estima la alegación.

#### **Artículo 11. Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

Piden FACUA y AI-Andalus que la calificación de sustancial de una modificación no quede a decisión de cada plan concreto, sino que se prevea en la propia Ley.

Al respecto, constituye una técnica generalizada en la redacción del planeamiento, la definición por parte del mismo de que se consideraría una modificación sustancial, que requiere de un procedimiento de aprobación más gravoso. Se estima que es lo adecuado que cada propio Plan, tanto el andaluz como los territoriales, urbanos y de centros generadores de movilidad, identifique el contenido concreto del mismo que debe ser más celosamente preservado, en lugar de que lo haga la LAMS de una forma genérica.


No se estima esta alegación.

Por otro lado, solicita AI-Andalus que se reduzca de 6 a 4 años el plazo de revisión obligatoria del Plan andaluz. Indicar que la fijación de un plazo máximo constituye una novedad respecto del anteproyecto aprobado por Consejo de Gobierno, que se limitaba a decir que el Plan se revisaría con la periodicidad que éste fijara. Se estima por tanto que ya se ha hecho un avance en la línea de lo requerido por AI-Andalus, no debiendo ir más allá, dada la envergadura y complejidad de un Plan de este calado, que requiere de una proyección temporal amplia para realizar su valoración.

No se estima la alegación.



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 2/21       |



## **Artículo 12. Objeto, ámbito territorial y contenido de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**

Se propone la inclusión en el apartado 3.c) dentro de las medidas para la mejora de la movilidad sostenible, mención expresa a las líneas de cercanías y por tanto al ferrocarril.

No se estima puesto que están ya incluidas en el artículo 12.3.c)1º, dentro del concepto más amplio de plataformas reservadas para transporte público colectivo, que no son sólo por carretera, sino también por redes ferroviarias.

## **Artículo 13. Formulación y aprobación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**

Se reproducen las alegaciones efectuadas para el Plan andaluz, que se dan por contestadas en los mismos términos.

## **Artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

El apartado 3 d) que cuestionan FACUA y Al-Andalus se recogía en el anteproyecto de 2014, pero ya ha sido suprimido en el texto sometido a informe. En la redacción actual, están obligados a elaborar el PMUS los municipios que cuenten con una población igual o superior a 20.000 habitantes, los que contando con una población inferior a 20.000 habitantes, presenten problemas de movilidad y así estén identificados en el Plan Territorial de Movilidad Sostenible de su aglomeración urbana, y los que presten servicios de transporte público urbano colectivo.

A partir de ahí, para los municipios no obligados, y en respeto al principio de autonomía local, podrán elaborarlo o no, a iniciativa propia.

No se estima la alegación.

Por otra parte, se estima la alegación referente al apartado 4º, compartiendo esta Consejería la importancia de la integración tarifaria, y la necesidad de un billete único intermodal en el que venimos trabajando a través de las actuaciones desarrolladas por los Consorcios de Transporte de Andalucía que han implantado una tarjeta de transporte que es título válido en todos los consorcios de Andalucía. Asimismo se han establecido servicios de bicicleta pública en diferentes Consorcios siendo posible su utilización con la tarjeta de transportes. Finalmente la tarjeta de transporte de los Consorcios puede ser utilizada en el autobús urbano, el metro, el tranvía y los cercanías.

## **Artículo 15. Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

Consideran FACUA y Al-Andalus que el plazo de 2 años para aprobar el PMUS desde la entrada en vigor de la LAMS es excesivo. Debe tenerse en cuenta que, como hemos visto, la Ley exige que en su redacción se garantice la participación pública y la de los organismos, entidades, colectivos y sectores sociales vinculados a la movilidad, y posteriormente contempla un procedimiento de tramitación que arranca con el acuerdo municipal, audiencia pública e informe de Administraciones afectadas por plazo de un mes, habrán de estudiarse las alegaciones e informes recabados, informe de la Consejería competente para lo que dispone de un plazo de 3 meses, y aprobación definitiva con publicación en los Boletines oficiales. Quiere significar que difícilmente podrá culminar la tramitación en un periodo inferior a entre 6 y 9 meses, por lo que reducir a 1 año la exigencia de aprobación significaría que debiera redactarse en un plazo de entre 3-6 meses que resulta excesivamente corto para un documento de esta magnitud, y donde debe darse la máxima participación ciudadana.

No se estima la alegación.



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 3/21       |



Finalmente, se reproducen las alegaciones efectuadas para el Plan andaluz, que se dan por contestadas en los mismos términos.

#### **Artículo 17. Elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

Solicita Al-Andalus que se reduzca de 6 a 4 años el plazo de revisión obligatoria de estos Planes. Al respecto, la fijación de un plazo máximo constituye una novedad respecto del anteproyecto aprobado por Consejo de Gobierno, que no contenía mención alguna a la necesidad de revisión de estos Planes. Ya se ha dado pues un paso en la línea de lo requerido por Al-Andalus, no debiendo ir más allá, considerando que 4 años es una proyección temporal demasiado escasa para realizar una valoración del cumplimiento de los objetivos perseguidos por el Plan, al tiempo que no se pretende ahondar más en la carga administrativa que este Plan supone.

No se estima.

#### **Artículo 21. Indicadores de evaluación y seguimiento.**

Se propone la inclusión de la accesibilidad del transporte público colectivo como parámetro de análisis, junto con la calidad que ya estaba contemplada y que se recoge también en el informe preceptivo del Consejo de Consumidores y Usuarios de Andalucía.

Se estima la alegación.

En cuanto a contar con las organizaciones de consumidores y usuarios como participantes en el seguimiento del Plan, así se hace pues los informes de evaluación y seguimiento del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible se remitirán al Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística, del que forman parte dichas organizaciones.

#### **Artículo 22. Evaluación legislativa.**

Propone Al-Andalus la oportunidad de articular medidas para dar a conocer a la ciudadanía el informe de evaluación.

Se acepta la alegación, añadiendo un apartado 2 al presente artículo con el siguiente contenido:

“2. Dicho informe deberá analizarse con carácter previo por el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística”, órgano en el que están presentes las distintas organizaciones sociales.

Plantea FACUA la necesidad de elaborar una memoria anual de actuaciones, para dar a conocer el grado de ejecución de los objetivos de la Ley.

No es la Ley un Plan o Programa de Inversiones que pueda fácilmente ser objeto de medición anual en cuanto a su grado de ejecución. Para los Planes sí que prevé el texto de la LAMS informes bianuales de seguimiento. Pero la LAMS va mucho más allá, se pretende, como señala su Exposición de motivos, “paliar en la mayor medida posible los efectos negativos de la movilidad, promoviendo un transporte más ecológico, fundamentalmente, mediante el fomento del transporte público y de la movilidad no motorizada, contribuyendo con ello a una mejora sustancial del medio ambiente y a la salud de la población, o, al menos, frenando su deterioro.”


La valoración de la consecución de dicho objetivo no puede conseguirse con una memoria anual de actuaciones, sino con un informe de evaluación del cumplimiento de los objetivos de esta Ley y, en general, del impacto generado en la movilidad de Andalucía, como recoge el texto.

No se estima la alegación.

#### **Artículo 24. Fomento del transporte público colectivo sostenible.**



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 4/21       |



En relación a la petición de concretar los mecanismos y procedimientos que garanticen la información sobre rutas y horarios, así como la adquisición a través de internet de los títulos de viaje, y la información sobre la ubicación y disponibilidad de puntos de suministro de combustibles de bajo impacto ambiental, dichos mecanismos se concretarán en los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte por carretera, así como en una norma reglamentaria sobre los derechos de los usuarios de los mismos, que esta Consejería proyecta elaborar a corto/medio plazo.

#### **Artículo 27. Sensibilización y concienciación.**

Piden FACUA y Al-Andalus que la norma prevea mecanismos de colaboración con las organizaciones de usuarias a fin de potenciar las campañas de sensibilización. Este artículo de la LAMS mandata, con carácter general, a las Administraciones Públicas la realización de campañas informativas acerca de los beneficios que reporta para la salud individual y para la calidad del aire y del medio ambiente realizar, los desplazamientos habituales a pie y en bicicleta.

Dichas campañas se pueden realizar en muy diversos ámbitos y a través de los más variados cauces, como las organizaciones de consumidores, no pudiendo concretarse en la norma todos ellos.

#### **Artículo 29. Fuentes de financiación.**

Efectivamente, como apunta FACUA, existe una errata en el apartado 1c), debiendo la mención que se hace al artículo 17.4, corregirse por el 18.4.

#### **Disposición transitoria cuarta. Información sobre rutas y horarios y adquisición de títulos de viaje de transporte público colectivo por carretera a través de Internet.**

Consideran FACUA y Al-Andalus que el plazo de 1 año para hacer efectiva esta obligación es excesivo. Se estima y se decide su reducción a 6 meses, alegación ya incorporada tras el informe preceptivo del Consejo de Consumidores y Usuarios.

Se estima la alegación.

#### **Disposición final tercera. Desarrollo reglamentario.**

Reitera FACUA lo manifestado como consideración general en cuanto a su preocupación por la excesiva remisión del mismo a desarrollo reglamentario posterior sin que se señalen plazos.

Se reproduce lo entonces contestado.

## **2. ASAMBLEA CICLISTA DE SEVILLA (A CONTRAMANO) Y PLATAFORMA CARRIL BICI DE CÓRDOBA**

Indican que la Ley será una herramienta fundamental para el cumplimiento de los objetivos de reducción de los gases de efecto invernadero y de mejora de la salud pública. Las alegaciones se presentan con el ánimo de mejorar el texto legal, en dos líneas: reforzar las implicaciones en la salud pública, y una mayor concreción en algunas medidas.


Las alegaciones han sido presentadas en un único escrito, por lo que se reproducen en un sólo informe, salvo un apartado final no coincidente correspondiente a la Plataforma Carril Bici de Córdoba.

#### **A la Exposición de motivos.**

En el apartado primero de la exposición de Motivos, párrafo 7, se plantea sustituir la redacción del citado párrafo por:



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 5/21       |



*“La movilidad en el territorio andaluz se encuentra aún muy alejada del modelo deseable y sigue generando una situación altamente insostenible, con una gran mayoría de desplazamientos en coche, un porcentaje significativo de desplazamientos a pie, un uso reducido del transporte público colectivo y casi residual de la bicicleta, excepto por la reciente experiencia de la ciudad de Sevilla.”*

Se trata de la exposición de motivos, y únicamente se matiza un dato, que es contrastable y correcto. Se admite la alegación

### **A la Exposición de Motivos.**

En el apartado tercero del preámbulo en donde el texto dice *“De esta manera, la Ley sitúa como prioridad en su artículo 1 la reducción del impacto ambiental que provoca la movilidad de las personas y las mercancías en Andalucía, para contribuir a la lucha contra el cambio climático, el ahorro y la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica” se propone 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”.*

De nuevo, se trata de una petición acorde con los objetivos de la LAMS; por lo que procede incorporar el texto.

### **Exposición de motivos:**

En apartado tercero, párrafo tercero que está redactado *“... se incluyen otros principios específicos de la movilidad sostenible, como la prioridad de la movilidad no motorizada, la reducción de la movilidad, o la imputación ...”* Sustituir “la reducción de la movilidad” por “la reducción de la movilidad motorizada, se propone que la redacción del mismo sea de la siguiente forma: *“El artículo 3 establece los principios generales de actuación de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible. Junto a principios de carácter general, ya presentes en otras legislaciones generales o sectoriales, como los de accesibilidad, participación, seguridad, corresponsabilidad o eficiencia, se incluyen otros principios específicos de la movilidad sostenible, como la prioridad de la movilidad no motorizada, la reducción de la **movilidad motorizada**, o la imputación de los costes de la contaminación al agente contaminante, principio de quién contamina paga.”*


Este cambio sería una alteración del contenido de la propia Ley, puesto que efectivamente uno de los principios de la movilidad sostenible es la reducción de efectiva de la Movilidad, aunque en referencia a la movilidad obligada (al trabajo o de estudios) mediante medidas como la distribución equilibrada de usos en las ciudades.

Por tanto, procedería una modificación en este sentido: *“...como la prioridad de la movilidad no motorizada, la reducción de la **movilidad obligada**, o la imputación ...”*

### **Al artículo 3.Principios generales de actuación de las Administraciones Públicas Andaluzas en materia de movilidad sostenible.**



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 6/21       |



Se propone sustituir ""Seguridad en la movilidad"" por ""Fomento de la salud pública mediante la mejora de la seguridad vial y la lucha contra el sedentarismo"".

Se acepta la propuesta, ya que la seguridad vial forma parte de Salud Pública.

#### **Artículo 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible.**

Se propone sustituir el objetivo de ""Incrementar la cuota en el reparto modal de los desplazamientos a pie, en bicicleta y otros modos no motorizados, y en transporte público colectivo."" por lo siguiente ""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"".

Es coherente con lo que se propone en la LAMS, en lo que se refiere a la intermodalidad.

Se estima la alegación.

#### **Artículo 9. 1. Planes de Movilidad Sostenible. Concepto y tipologías.**

Se propone sustituir la frase: "" 1. Los planes de movilidad sostenible son los documentos que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento de personas y de transporte de mercancías 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 y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica"", por lo siguiente ""1. Los planes de movilidad sostenible son los documentos que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento de personas y de transporte de mercancías 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 salud pública** y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica"", "".

Es coherente con lo que se propone en la LAMS. Se estima la alegación.

#### **Artículo 10. Concepto, ámbito territorial y contenido del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

Se propone añadir en la lista de contenidos del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible el siguiente: "" Los programas de actuaciones específicas para el fomento de la movilidad no motorizada en Andalucía, que incluyan las vías ciclistas y senderos de largo recorrido a escala autonómica, así como las medidas a desarrollar via convenio de 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"".


Se estima la alegación, aunque no como apartado d-bis, sino como uno nuevo.

#### **Artículo 14: Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana sostenible.**

Sobre los planes de Movilidad Urbana Sostenibles, se propone en el 14.4.c)2º añadir, tras ""el trazado de vías ciclistas y peatonales"" lo siguiente "" El trazado de estas últimas se hará salvo casos excepcionales debidamente justificados, sin merma del acerado o espacio peatonal preexistente""



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 7/21       |



Este es uno de los criterios incluidos en el Plan Andaluz de la Bicielta, por lo que procede esta puntualización al texto de la LAMS.

Se estima la alegación.

**En el artículo 14**, se propone en el 14.4.g, añadir "... mediante el uso de vehículos no motorizados o de bajas emisiones" en referencia a la planificación de la distribución urbana de mercancías.

Esto es algo que ya se está haciendo, especialmente en el centro de las ciudades.

Se estima la alegación.

**En el artículo 14**, se propone en el 14.4.h, incluir criterios concretos (dotaciones) de aparcamientos para bicicletas (viviendas, centros de trabajo, educativos...)

Los instrumentos de planificación definirán estos criterios.

No se estima la alegación.

### **Artículo 16. Objeto y contenido de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

Se propone incluir un listado de centros generadores de movilidad, con carácter no excluyente.

Se estima la alegación.

### **Artículo 21. Indicadores de evaluación y seguimiento.**

Se propone añadir: "Número, ubicación y características de los aparcamientos reservados para bicicletas" y "Accesibilidad a pie y en bicicleta a los centros generadores de movilidad".

Los indicadores deben ser objetivos, significativos y medibles. El primer indicador procede, el segundo es difícilmente medible, o necesitaría de una metodología específica para su medición.

No se estima la alegación.

### **Artículo 23.3. Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.**

Se propone añadir al texto original "Los vehículos de transporte público colectivo en Andalucía contarán con espacio reservado para el transporte de bicicletas." El texto "las bicicletas plegables tendrán la consideración de equipaje y no se podrán establecer limitaciones a su transporte distintas de las establecidas para cualquier bulto o equipaje de similar peso o volumen"

Se estima introduciendo una remisión reglamentaria que regule esta alegación.


**Artículo 23.5.** Añadir al texto original "Los edificios de uso residencial deberán contemplar emplazamientos adecuados, para bicicletas, en una ubicación que permita el acceso cómodo y fácil desde la red viaria, en los términos que se desarrollaran reglamentariamente", lo siguiente: "En todo caso, el número de plazas y características de los aparcamientos para bicicletas dispuestos cumplirán al menos con los criterios establecidos en 14.4.h".

Los instrumentos de planificación definirán estos criterios.

No se estima la alegación.



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 8/21       |





### **Artículo 25. Vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes en el transporte.**

Sobre el fomento de coches eléctricos y de baja emisión, piden que se incluya que para que se consideren como de baja emisión, las emisiones deben ser al menos un 50% inferiores al de un vehículo medio, considerando toda la vida útil (fabricación, utilización y eliminación”

No se considera necesario incluir este parámetro, que exigiría introducir una metodología clara para comparar diferentes modelos de automóviles en relación a un supuesto “MODELO MEDIO”.

No se estima la alegación.

### **Artículo 29. Fuentes de financiación.**

Se propone añadir una referencia a los importes comprometidos en el Plan Andaluz de la Bicicleta. No piden que se indique cuantía, sino que se haga referencia al mismo.

No procede, puesto que esta fuente está ya incluida en a) Aportaciones de las Administraciones Públicas. Si se incluyera específicamente, habría que añadir otros planes, como el PISTA.

No se estima la alegación.

### **Adiciones.**

Tras el art 31, propone un artículo adicional, sobre el Plan Andaluz de la Bicicleta, indicando que se elaborará con carácter plurianual.

Esto no procede incluirlo como tal. Debe ser el Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía el que determine que programas o planes lo desarrollen, y con qué contenido.

### **Glosario.**

Incluir en la definición de medio no motorizado, que se refiere a modos que utilizan como fuente de energía la muscular humana. Es una puntualización pertinente, si se quiere excluir modos particulares como los coches de caballo o desplazamientos a caballo.

Se estima la alegación.

### **Nueva disposición adicional.**

Sobre la validez del Plan Andaluz de la Bicicleta 14-20 como primer plan de una serie.

Tal como se ha indicado, debe ser el Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía el que determine qué programas o planes lo desarrollen, y con qué contenido.

No se estima la alegación.

## **CONSIDERACIONES PLANTEADAS POR PLATAFORMA CARRIL BICI DE CÓRDOBA**

El informe de la **Plataforma Carril Bici de Córdoba**, no incluye las alegaciones 16, 17 y 19. Incluye en cambio una nueva, referente al artículo 14.4.h. Pide que se especifique que los aparcamientos para bicicletas serán tipo U invertida.



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 9/21       |



Siendo cierto que este es el modelo más seguro y práctico, no parece procedente que la Ley entre en ese detalle, más propio de unas recomendaciones, y de Pliegos de proyectos y de Obras.

### **3. UGT**

#### **Art. 3. Principios generales de actuación de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.**

Se propone introducir “diseño universal y ajustes razonables como principios”.

No se estima. La necesidad de modificación y adaptación necesaria para personas con discapacidad se entiende dentro del principio “accesibilidad universal”.

#### **Art. 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible.**

Se propone modificar el orden principios e introducir nuevos.

No se estima. Se considera adecuada la relación existente y adecuada la relación existente ya que implementar planes de movilidad a los centros de trabajo es recogido en el anteproyecto; fomentar el gestor de movilidad ; y garantizar la accesibilidad se engloba en el principio de accesibilidad universal.

#### **Art. 6. Definiciones**

Incluir nuevas definiciones como centro generador de movilidad o estudios de impacto de la movilidad generada

No se estima la alegación. Se considera que el Glosario define los conceptos de la ley.

#### **Art. 8. Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.**

Se propone una mayor regulación del Observatorio.

No se estima. Existe ya un Decreto que lo regulación

#### **Art. 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías.**

Se propone definir los Planes de Movilidad Sostenible en los Centros de trabajo de manera diferente a los Planes de Movilidad sostenible en los centros generadores de movilidad.

No se estima. El art. 16 define a los centros generadores de movilidad como “cualquier centro de producción o de prestación de servicios”, por lo que se entiende incluido el concepto de centro de trabajo.

#### **Art. 16. Objeto y contenido de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

Se propone definir los Planes de Movilidad Sostenible en los Centros de trabajo de manera diferente a los Planes de Movilidad sostenible en los centros generadores de movilidad.

También se propone que en la elaboración de los planes estén presentes los representantes de los trabajadores.


No se estima. El art. 16 define a los centros generadores de movilidad como “cualquier centro de producción o de prestación de servicios”, por lo que se entiende incluido el concepto de centro de trabajo. Existe la figura del gestor de movilidad.

#### **Art. 21. Instrumentos de evaluación y seguimiento.**

Se propone incluir indicadores de impacto que permitan medir los cambios y mejoras producidas en las condiciones de trabajo.



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 10/21      |



No se estima. El artículo habla de indicadores específicos para los centros generadores de movilidad, medir los cambios y mejores en las condiciones de trabajo no es competencia de esta ley.

**Se plantea con carácter general varias observaciones al Capítulo I, Título III, sin especificar artículos que quieran ser modificados.**

Se propone la redacción de un artículo referente a la gestión de la demanda de movilidad en los centros de trabajo o en las empresas.

No se estima. El art. 23 hace referencia a los centros de actividad que engloba por lo tanto, a los centros de trabajo.

Se pone de manifiesto que el presente texto del anteproyecto no recoge bonificaciones de trabajo como medida de fomento de la movilidad.

No se estima. La competencia en normativa laboral es exclusiva del Estado.

**Art. 28. Áreas logísticas y de transporte de mercancías.**

Plantean “reordenar y potenciar espacios de aparcamiento para la distribución de mercancías dentro de los municipios y ciudades con un mayor número de aparcamientos para carga y descarga.”

No se estima: Los Planes de Movilidad Urbana diseñarán esos espacios.

**Artículo 29. Fuentes de financiación.**

Error que se corrige en el texto.

También plantea al final el informe de alegaciones, que no se ha tenido en cuenta la perspectiva de género en el texto del anteproyecto. Es un texto legal dirigido a todas las personas, con el objeto de conseguir una movilidad sostenible y eficaz.

**4. CCOO**

Como consideración general, manifiesta CCOO que nos encontramos con un anteproyecto con numerosas generalidades, falta de concreciones y extremos importantísimos que se dejan a desarrollo normativo posterior, resultando finalmente un documento con muy buenas intenciones pero con muy poco horizonte de cambio en el conjunto de procesos y acciones orientados al desplazamiento de mercancías y personas y, por tanto, con poca capacidad de impacto.


Al respecto, reiterar que en la versión actual del anteproyecto ahora sometido a informe, se han suprimido gran parte de las alusiones a un posterior desarrollo reglamentario, tratando de que la LAMS quede lo más completa posible en sí misma. Así, respecto al anteproyecto aprobado por Consejo de Gobierno de 16 de septiembre de 2014, se han eliminado las referencias a desarrollos reglamentarios de los artículos 10.3 i), 12.3 i), 14.4 n), 16.1, 18.2, 18.4, 23.8, 31.3, y el artículo 32.2 que la propia CCOO menciona como ejemplo paradigmático en su escrito, y donde ya se identifican los órganos competentes para la imposición de las sanciones, no quedando a desarrollo reglamentario.

**Título V. Régimen sancionador.**

Considera CCOO que sería necesario tipificar infracciones y sanciones derivadas de posibles incumplimientos de Planes ya elaborados.



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 11/21      |



Estima además CCOO irrisorios los plazos de prescripción de las infracciones y sanciones. No se estima esta alegación ya que los plazos previstos para la prescripción de las infracciones (3 años para las muy graves, 2 para las graves y 1 año para las leves) son superiores tanto a los fijados por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (3 años, 2 años y 6 meses) como por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (1 año en todo caso). Y los plazos de prescripción de las sanciones (3 años para las muy graves, 2 para las graves y 1 año para las leves) son idénticos a los citados textos legales.

#### **Artículo 5. Protección jurisdiccional de los derechos.**

Se propone que se determine quienes son los titulares de los derechos definidos en la LAMS, siendo ello imposible pues todo ciudadano es titular de derechos tales como la accesibilidad universal, la seguridad en la movilidad, o la participación ciudadana, pudiendo ejercer la protección jurisdiccional que este artículo reconoce.

No se estima la alegación.

#### **Artículo 8. Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.**

Se estima la alegación referente a otorgar mayores facultades a este órgano, informando no sólo el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible, sino también los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible de las Aglomeraciones Urbanas de Andalucía, y sus modificaciones que supongan alteraciones sustanciales. No se cree oportuno hacerlo descender también a los PMUS y los Planes generadores de movilidad que tienen un ámbito local.

Por otro lado, la existencia de comités de trabajo en el seno del Observatorio ya aparece recogida en el apartado 2º del artículo.

#### **Artículo 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías.**

Referente a lo valorado por CCOO sobre este artículo, aclarar que los Planes de movilidad no revisten en su conjunto el carácter de Disposiciones, Directrices o Recomendaciones, sino que todos ellos contendrán determinaciones de las tres categorías.

No se estima oportuno eliminar las Recomendaciones, habida cuenta además que la Ley contempla que las Administraciones, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos de la movilidad sostenible.

#### **Artículo 10. Concepto, ámbito territorial y contenido del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

#### **Artículo 12. Objeto, ámbito territorial y contenido de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**


No existen en el anteproyecto sometido a informe los apartados respecto a los que se alude error tipográfico, 10.3 j bis) y 12.3 g bis). Existían en el anteproyecto anterior de septiembre de 2014, pero no en el actual.

#### **Artículo 11. Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

#### **Artículo 13. Formulación y aprobación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 12/21      |



### **Artículo 15. Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

Solicita CCOO que se fije un plazo máximo de revisión obligatoria del Plan andaluz, Planes Territoriales y PMUS, que estiman adecuado fijar en 4 años. Indicar que el anteproyecto sometido a su informe fija ya un plazo máximo para todos ellos de 6 años, lo cual constituye una novedad respecto del anteproyecto aprobado por Consejo de Gobierno, que se limitaba a decir que el Plan se revisaría con la periodicidad que éste fijara. Se estima por tanto que ya se ha hecho un avance en la línea de lo requerido por CCOO, no debiendo ir más allá, dada la envergadura y complejidad de un Plan de este calado, que requiere de una proyección temporal amplia para realizar su valoración.

No se estima la alegación.

### **Artículo 16. Objeto y contenido de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

Vuelve a ponerse de manifiesto que el informe de CCOO ha sido elaborado sobre el anteproyecto originario formulado por el Consejo de Gobierno en septiembre de 2014, y no sobre el nuevo anteproyecto que se les remitió.

Así, la alusión al número de 200 personas trabajadoras para considerar un centro como generador de movilidad ha desaparecido.

Respecto a la falta de determinación de los responsables de la elaboración de los Planes de los centros generadores de movilidad, cuyo incumplimiento pudiera derivar en sanción, entendemos que está perfectamente delimitada tal responsabilidad en el artículo 33 concretándose en las personas físicas o jurídicas titulares de la actividad de que se trate.

Referente a la necesaria participación de las personas trabajadoras en la elaboración de los Planes de los centros generadores de movilidad, ya se incluye en el nuevo texto al final del apartado 2º que señala: “En la elaboración de estos planes se deberá propiciar la participación de las personas trabajadoras de cada centro.”

No se estima que deba irse más allá en la concreción de la composición y forma de elección del gestor de transporte, respetando la autonomía y libertad interna de cada empresa.

### **Artículo 21. Indicadores de evaluación y seguimiento.**

CCOO vuelve a realizar sus alegaciones sobre el anteproyecto originario formulado por el Consejo de Gobierno en septiembre de 2014, y no sobre el nuevo anteproyecto que se les remitió. Ya se ha reducido el plazo de 6 a 3 meses para efectuar recomendaciones a los informes de seguimiento de los Planes, y esta labor se reserva al Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística, donde hay más puntos de vista que la Consejería de Fomento y Vivienda.

### **Artículo 22. Evaluación legislativa.**


Se acepta la alegación y se ha añadido al texto tras alegación de Facua, AI-Andalus y el Consejo de Personas Consumidoras, añadiendo un apartado 2 al presente artículo con el siguiente contenido:

“2. Dicho informe deberá analizarse con carácter previo por el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.”

### **TÍTULO IV. Financiación de la movilidad sostenible.**



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 13/21      |



Afirma CCOO que los tres artículos que componen este Título dejan desatendido el tema de la financiación, no habiendo nada concreto sobre las políticas fiscales en la materia.

No se estima puesto que el anteproyecto sí que aporta concreción el artículo 31 sobre el Programa Andaluz para Municipios con áreas libres de automóviles, no siendo la Ley el lugar adecuado para concretar cuantías, condiciones y demás, sino que, como el propio articulado indica, la Orden de convocatoria de la Consejería concretará esos extremos.

## **5. ECOLOGISTAS EN ACCIÓN**

### **Artículo 1. Objeto.**

Se alega que el objeto de la presente Ley es la regulación de la movilidad sostenible en Andalucía. A los efectos de esta Ley se entiende por movilidad sostenible el conjunto de procesos y acciones orientados a que el desplazamiento de personas y mercancías que facilita el acceso a los bienes, servicios y relaciones, se realice con un impacto ambiental positivo o en todo caso con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo, de esta manera, a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y a la eficiencia energética y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica y **a la reducción de la ocupación del espacio y de la fragmentación del territorio.**

El aspecto territorial es inherente al concepto de Movilidad por lo que no procede modificar el artículo.

### **Artículo 2. Ámbito de aplicación**

*Para aclarar que el ámbito de la Ley no es solo carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio proponen incluir las vías urbanas.*

Se estima la alegación porque determina adecuadamente el ámbito de aplicación.

### **Artículo 3 Principios generales de actuación de las Administraciones Públicas Andaluzas en materia de movilidad sostenible**

Se propone incluir los siguientes principios relacionados con la argumentación del Punto 2.

- derecho a la movilidad no motorizada
- prioridad a lo cercano y creación de proximidad en el acceso a los bienes, servicios y relaciones
- reducción de la movilidad motorizada, especialmente, de la movilidad en automóvil privado.


No se estima la alegación. Los citados principios se encuentran incluidos de forma intrínseca en el artículo y en el anteproyecto.

### **Artículo 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible apartado**

- Proponen incluir los siguientes objetivos:
  - promover medidas que reduzcan la movilidad y que faciliten el acceso cercano a los bienes, servicios y relaciones.
  - Limitar y disuadir la movilidad en automóvil privado.
- No procede. Los citados principios se encuentran incluidos de forma intrínseca en el artículo y en el anteproyecto.
  - En el punto p.) Promover medidas para la priorización de las actuaciones urbanísticas colindantes con la ciudad compacta y consolidada, **proponen** el siguiente texto:  
*Promover el modelo de ciudad compacta adoptada por el POTA, priorizando las*



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 14/21      |



*actuaciones urbanísticas en suelos en desuso en la ciudad compacta y consolidada.*

No se estima. El objetivo es claro y de acuerdo con lo establecido en el POTA

#### **Artículo 8. Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.**

Se propone introducir un nuevo párrafo para que el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística informará el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible añadiendo que informará también los Planes Territoriales.

Se estima la alegación.

#### **Artículo 9 Planes de Movilidad Sostenible. Concepto y tipologías.**

Se proponen el siguiente texto alternativo al redactado en la ley:

1. Los planes de movilidad sostenible son los documentos que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento de personas y de transporte de mercancías 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 y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica **y a la reducción de la ocupación del espacio y de la fragmentación del territorio.** Estos planes, que corresponden a un ámbito geográfico o sectorial, por un lado priorizan la reducción del transporte en coche o moto **automóvil o ciclomotor** en beneficio de los desplazamientos en medios no motorizados o propulsados por energías limpias alternativas y en sistemas de transporte público colectivo y, por otro lado, procuran el trasvase de mercancías utilizando los medios más sostenibles, particularmente cuando se trate de distribución de mercancías en entornos urbanos. **Además, favorecerán la sustitución de vehículos propulsados por combustibles fósiles por otros propulsados por energías limpias alternativas.**

Se entiende que no es necesario cambiar la redacción del artículo por lo que no se estima la alegación.

Artículo 9.3

*Proponen que las Disposiciones se llamen normas como en el POTA.*

Se estima.

#### **Artículo 10. Concepto, ámbito territorial y contenido. Plan Andaluz de movilidad Sostenible**

Apartado 3.

Se propone incluir nuevas determinaciones del Plan relativas a:

1. Integrar los factores ambientales en la construcción y conservación de las infraestructuras del transporte abordando además la restauración ecológica de las áreas impactadas por las mismas.

No procede. Ya se hace en la Ley

2. La permeabilización en las infraestructura de transportes motorizado para facilitar los modos de trasportes no motorizados , especialmente en zonas urbanas y peri urbanas.No procede. No es objeto de esta ley.

#### **Artículo 11. Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**


Se propone en el que se establezca un plazo para la aprobación del PAMS desde la entrada en vigor de la Ley. Proponen la siguiente **disposición transitoria:**

**El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobara en un plazo de 6 meses el PAMS contados desde la entrada en vigor de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible.**

Se estima parcialmente ya que se establece un plazo de dos años.



|                     |   |        |            |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código:             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | Fecha  | 09/10/2018 |
| Firmado Por         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |        |            |
| Url De Verificación | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | Página | 15/21      |



### **Artículo 13. Formulación y aprobación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**

Se proponen en el que se establezca un plazo para la aprobación del PAMS desde la entrada en vigor de la Ley. Proponen la siguiente te disposición transitoria:

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobara en un plazo de 6 meses desde la aprobación del PAMS , los PTMS recogidos en el artículo 12 de la Ley. Se estima aunque el plazo será de dos años.

### **Artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

Se propone que se establezca un plazo para la aprobación del PAMS desde la entrada en vigor de la Ley. Proponen la siguiente te **disposición transitoria:**

*Aquellos municipios con obligación de tramitar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible según el artículo 14.3 y estén incluidos en el ámbito de un PTMS, tendrán 6 meses desde la aprobación de dicho plan para someter a exposición pública el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de su municipio. Los municipios que no estén incluidos en un PTMS y estén afectados por lo recogido en el artículo 14.3 tendrán 6 meses desde la aprobación del PMS para someter e exposición pública el PMUS de su municipio. Se estima parcialmente con un plazo de dos años.*

#### **Artículo 14.4**

Proponen recoger las siguientes determinaciones:

En relación con la accesibilidad universal para promover la movilidad peatonal en el ámbito urbano **proponen** que los PMUS deben de contemplar programas específicos y prioritarios, dotados presupuestaria mente y con plazos estrictos, para la adaptación del viario urbano y lo espacios públicos a la normativa vigente de accesibilidad universal.

Por otro lado señalan que los PMUS requieren cambios normativos que regulen el uso de los espacios destinados al peatón, la bici y el transportes colectivo, establezcan prioridades de estos modos y contribuyan a su promoción. **Proponen** incluir en estos planes una ordenanza de movilidad urbana actualizada.

No se estima.

### **Artículo 15. Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

Apartado 1

Se propone que se publique la aprobación inicial en el boletín oficial y el expediente completo en la web municipal.

No se estima.. La aprobación inicial se publica para la el tramite de información pública y audiencia.

Apartado 2

Se propone que el plazo de informar sea prorrogable por sucesivos periodo de tres meses con motivación hasta un máximo de 12 meses.

No se estima. Se considera que retrasaría los procesos.

Apartado 3

*Proponen que se publique de forma permanente en la pagina web del ayuntamiento.*



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 16/21      |





Se estima.

**Artículo 16. Objeto y contenido de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

Se propone incluir en este artículo y/o el anexo la definición de CGM y las condiciones básicas que estos deben de cumplir para evitar disparidades.

No se estima puesto que serán los correspondientes Instrumentos de Planificación los que definan qué centros estarán sometidos a la obligación de elaborar y poner en funcionamiento el correspondiente Plan de Movilidad.

**Artículo 17. Elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

Se propone incluir un plazo para hacer los planes de movilidad de los centros generadores de movilidad.

No se estima la alegación puesto que serán los correspondientes instrumentos de planificación los que definan este plazo.

**Artículo 18. Estudios de Impacto de la movilidad generada.**

Se propone que se precisen cuáles serán las modificaciones sustanciales a efectos de movilidad.

No se estima puesto que será el posterior desarrollo reglamentario el que lo defina.

**Artículo 23. Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.**

Apartado 3.

Se propone añadir “ y las estaciones contarán con espacios seguros para aparcarlas, como alternativa a su transporte”

Se estima aunque remitiendo a un desarrollo reglamentario que determine con mayor precisión el cumplimiento de este requisito.

Apartado 4.

Se propone incluir en el texto: jornada concentrada, bonos comida, bonos transporte público y similares.....

No se estima la alegación puesto que existen competencias que no corresponden en estas materias a la Adm. Autonómica.

Apartado 5

Se propone fijar un número mínimo de aparcamientos de bicicletas por vivienda.

No se estima. Será el desarrollo reglamentario el que lo determine.

Se propone añadir un apartado: Toda nueva vía urbana o reforma o ampliación de las existentes, cuya velocidad de circulación sea superior a 30 km/h deberá de incluir vía ciclista.

No procede .No es competencia autonómica.

**CAPÍTULO II. Movilidad sostenible de mercancías**

Se propone que se incluyan disposiciones para el fomento del transportes ferroviario de mercancías.

No se estima. Afectadas distintas Administraciones por razón de competencia.


**Disposición final primera.** Modificación de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Señalan que hay un error en su referencia a los anexos de la LOTA

Se estima.



|                     |   |        |            |
|---------------------|---|--------|------------|
| Código:             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | Fecha  | 09/10/2018 |
| Firmado Por         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |        |            |
| Url De Verificación | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | Página | 17/21      |



## **6. FANDABUS**

### **Artículo 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías.**

Plantea Fandabus una posible injerencia en el ámbito de la autonomía local, si bien entendemos que no se produce invasión de la autonomía local. Es un artículo que establece una jerarquización de los Planes al base al territorio sobre el que se desarrollan. Es claro que un PMUS no puede entrar en colisión con loas determinaciones de los planes de orden superior, tales son, los Planes Territoriales y el Andaluza. No se estima la alegación.

### **Artículo 15. Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible**

se plantea por Fandabus la necesidad de que los PMUS se ajusten a las determinaciones del Plan Andaluz y de los Territoriales, por lo que sería necesario que el plazo para que los municipios tengan su propio Plan sea desde la aprobación del Plan Andaluz o de los Territoriales y no desde la entrada en vigor de la Ley como así se recoge en el anteproyecto.

No se estima la alegación puesto que la formulación de todos los planes debe vincularse en todos los casos a un plazo a partir de la entrada en vigor de la ley.

### **Artículo 23. Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicletas**

Se propone que el establecimiento de un espacio reservado para el transporte de bicicletas plantea dificultades a los operadores, aunque esta obligación se plantea sólo al transporte interurbano y/o metropolitano.

No se estima la alegación.

### **Nueva Disposición a incluir en el anteproyecto.**

Se plantea la necesidad de considerar agente de la autoridad a los empleados de las empresas de transportes.

Esta condición sólo puede reconocerse de funcionarios públicos, no procede la alegación.

Por último en relación a las observaciones a la financiación se entiende que el anteproyecto recoge la misma y en cuanto a los órganos de seguimiento de las políticas de movilidad y transporte, el anteproyecto recoge al Observatorio como órgano de participación social en dichas políticas.

## **7. ASOCIACIÓN PARA LA DEFENSA DEL TERRITORIO DEL ALJARAFE**

### **Artículo 3. Principios generales de actuación de las Administraciones Públicas Andaluzas en materia de movilidad sostenible**

Consideran que ante la insostenible situación de la movilidad en Andalucía es necesario mantener los los principios inspiradores de esta Ley.

Sin propuesta

### **Artículo 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible Apartado p) Promover medidas para la priorización de las actuaciones urbanísticas colindantes con la ciudad compacta y**



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 18/21      |



**consolidada.**

Debido a que parece que el texto incita a crecimiento urbanos innecesarios proponen el siguiente texto:  
Promover medidas destinadas a dificultar crecimientos que desborden el modelo de ciudad compacta adoptada por el POTA.

No se acepta . El artículo es adecuado a su fin.

**Artículo 9. Planes de movilidad sostenible. Concepto y tipologías.**

En el apartado 3 se establecen las tres clases de determinaciones de la normativa del Plan: Disposiciones, directrices y recomendaciones.

*Proponen que las disposiciones se llamen normas como en el POTA.*

Se estima

**Artículo 10. Concepto, ámbito territorial y contenido. Plan Andaluz de movilidad Sostenible. Apartado 3.**

Proponen incluir dos nuevas determinaciones del Plan:

determinaciones para integrar los factores ambientales en la construcción y conservación de las infraestructuras del transporte , abordando además la restauración ecológica de las áreas impactadas por las mismas.

No procede. No es objeto de esta ley.

Añadir determinaciones para la permeabilización en las infraestructura de transportes motorizado para facilitar los modos de transportes no motorizados , *especialmente en zonas urbanas y peri urbanas.*

No procede. No es objeto de esta ley.

**Artículo 11. Formulación y aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.**

Proponen un nuevo punto en el que se establezca un plazo para la aprobación del PAMS desde la entrada en vigor de la Ley.

Se ha recogido en la Disposición Transitoria Primera el plazo de dos años.

**Artículo 13. Formulación y aprobación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.**

Proponen un nuevo punto en el que se establezca un plazo para la aprobación del PTMS desde la entrada en vigor de la Ley.

No se estima.

**Artículo 14. Concepto, objeto y ámbito de aplicación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

Proponen un nuevo punto en el que se establezca un plazo para la aprobación del PMUS.

No procede. El plazo viene recogido en el art.15.4.

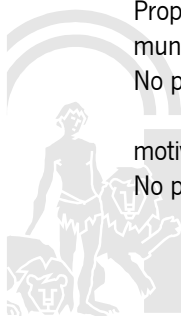
**Artículo 15. Formulación, aprobación y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.**

Proponen que se publique la aprobación inicial en el boletín oficial y el expediente completo en la web municipal.


No procede. La aprobación inicial se publica para la el tramite de información pública y audiencia.

Proponen que el plazo de informar sea prorrogable por sucesivos periodo de tres meses con motivación hasta un máximo de 12 meses.

No procede. Se considera que retrasaría los procesos.



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 19/21      |



Proponen que se publique de forma permanente en la pagina web del ayuntamiento.  
Se estima.

**Artículo 17. Elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad.**

Proponen incluir un plazo para hacer los planes de movilidad de los centros generadores de movilidad .  
No se estima. Serán los instrumentos de planificación los que definan cuál será este plazo.

**Artículo 18. Estudios de Impacto de la movilidad generada.**

Apartado 1.Los instrumentos urbanísticos de planeamiento general, sus modificaciones sustanciales así como los proyectos de urbanización, deberán acompañar un Estudio de Impacto de la movilidad generada.  
Proponen se incluyan las revisiones de los instrumentos urbanísticos.  
Procede.  
Proponen se precise que es un modificación sustancial a efectos de movilidad. Debe de diferenciarse claramente como en la LOUA.  
No procede

**Artículo 23. Fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta.**

3. Los vehículos de transporte público colectivo en Andalucía contarán con espacio reservado para el transporte de bicicletas.  
*Proponen incluir a continuación : y las estaciones contarán con espacios seguros para aparcarlas, como alternativa a su transporte.*  
Procede  
*Proponen una disposición para que la señalización de las infraestructuras atienda la necesidades de los usuarios no motorizados.*  
Procede

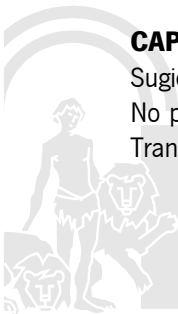
Apartado 4. Las entidades y personas empleadoras fomentarán medidas de teletrabajo, jornada continua, jornada concentrada y similares, de forma que se reduzcan las necesidades de desplazamiento.  
**Propuesta:** incluir en el texto: jornada concentrada, *bonos comida, bonos transporte publico y similares.....*  
No procede. Excede la competencia de la Ley.

Artículo 23- Apartado 6


Los aparcamientos públicos subterráneos ubicados en los cascos históricos de las ciudades deberán disponer de un espacio reservado para el aparcamiento de bicicletas en los términos que reglamentariamente se establezcan.  
Propuesta: sugieren que se fije un numero mínimo de aparcamientos por vivienda.  
No procede. Se regulara en los planes correspondientes.

**CAPÍTULO II. Movilidad sostenible de mercancías**

Sugieren que se incluyan disposiciones para el fomento del transportes ferroviario de mercancías.  
No procede. La norma que regula esta materia es la LEY 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 20/21      |



Disposición final primera. Modificación de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Señalan que hay un error en su referencia a los anexos de la LOTA

Se estima.

Sevilla a la fecha de la firma digital

El Director General de Movilidad

Fdo: Rafael Chacón Sánchez



|                            |   |               |            |
|----------------------------|---|---------------|------------|
| <b>Código:</b>             | BY574797F3T1EJIVYwL0ZCToVnQLZS  | <b>Fecha</b>  | 09/10/2018 |
| <b>Firmado Por</b>         | RAFAEL CHACON SANCHEZ   |               |            |
| <b>Url De Verificación</b> | <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a> | <b>Página</b> | 21/21      |

