

ANTEPROYECTO DE LEY ANDALUZA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Acuerdo del Consejo de Gobierno de 16 de septiembre de 2014



ÍNDICE DE CONTENIDOS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

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

Artículo 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible.

Artículo 5. Protección jurisdiccional de los derechos.

Artículo 6. Definiciones.

Artículo 7. Competencias de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.

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

TÍTULO II

Instrumentos de planificación

CAPÍTULO I

La planificación de la movilidad sostenible

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

CAPÍTULO II

Planes de Movilidad Sostenible

SECCIÓN 1ª. PLAN ANDALUZ DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Artículo 10. Concepto, ámbito territorial y contenido.

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

SECCIÓN 2ª. LOS PLANES TERRITORIALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.



JUNTA DE ANDALUCÍA

Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

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

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

SECCIÓN 3ª. LOS PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

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

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

SECCIÓN 4ª. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LOS CENTROS GENERADORES DE MOVILIDAD.

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

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

SECCIÓN 5ª. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS SOBRE LA MOVILIDAD

Artículo 18. Estudios de impacto de la movilidad generada.

Artículo 19. Estudios de viabilidad de las nuevas infraestructuras y servicios.

SECCIÓN 6ª. REGISTRO DE PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ANDALUCÍA

Artículo 20. Creación, contenido y funcionamiento.

CAPÍTULO III **Evaluación y seguimiento**

Artículo 21. Instrumentos de evaluación y seguimiento.

Artículo 22. Evaluación legislativa.

TÍTULO III **Fomento de la movilidad sostenible**

CAPÍTULO I **Gestión de la demanda**

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



JUNTA DE ANDALUCÍA

Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

Artículo 24. Fomento del transporte público colectivo sostenible.

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

Artículo 26. Limitación de subvenciones y ayudas.

Artículo 27. Sensibilización y concienciación.

CAPÍTULO II

Movilidad sostenible de mercancías

Artículo 28. Áreas logísticas y de transporte de mercancías.

TÍTULO IV

Financiación de la movilidad sostenible

Artículo 29. Fuentes de financiación.

Artículo 30. Ingresos tributarios.

Artículo 31. Programa andaluz para municipios con áreas libres de automóviles.

TÍTULO V

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 32. Potestad sancionadora, procedimiento y competencia.

Artículo 33. Responsabilidad.

CAPÍTULO II

Infracciones

Artículo 34. Infracciones

Artículo 35. Prescripción de las infracciones.

CAPÍTULO III

Sanciones.



JUNTA DE ANDALUCIA

Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

Artículo 36. Cuantía de las sanciones, graduación de las mismas y circunstancias agravantes y atenuantes.

Artículo 37. Prescripción de las sanciones.

ANEXO. Glosario

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional primera. Parque móvil de la Junta de Andalucía.

Disposición adicional segunda. Planes de Transporte Metropolitano.

Disposición adicional tercera. Adaptación de la planificación.

Disposición adicional cuarta. Vías ciclistas.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición transitoria primera. Planes reguladores de movilidad aprobados con anterioridad a esta Ley.

Disposición transitoria segunda. Planes de centros generadores de actividad.

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

DISPOSICIONES FINALES

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

Disposición final segunda. Modificación de la Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Disposición final tercera. Desarrollo reglamentario.

Disposición final cuarta. Entrada en vigor.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

Una definición comúnmente aceptada de movilidad se refiere a ésta como el parámetro que mide la cantidad de desplazamientos que las personas o las mercancías efectúan en un determinado sistema o ámbito socioeconómico. Las políticas de movilidad son, por tanto, las orientadas a organizar los desplazamientos de personas y de mercancías en dicho ámbito, y el reto que afronta la Comunidad Autónoma de Andalucía con esta Ley es que la movilidad de personas y mercancías sea sostenible en el territorio andaluz.

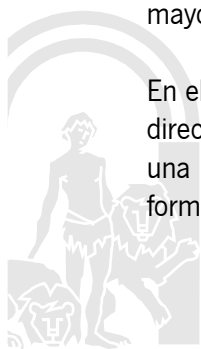
La Estrategia Española de Movilidad Sostenible, aprobada por el Consejo de Ministros, efectúa un diagnóstico de la movilidad en España que pone el acento, entre otras cuestiones, en la creciente importancia de los costes externos del transporte, especialmente en las ciudades. Se alude en dicho documento a la energía consumida por el sector del transporte, siendo éste uno de los principales responsables del crecimiento de las emisiones de gases con efecto invernadero.

En la revisión del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, se expresa que el sistema de transporte no es sostenible y se aboga por un cambio de paradigma. Del mismo modo la Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente y sostenible, tiene como eje fundamental la apuesta europea de reducir el veinte por ciento de los gases con efecto invernadero, reducir el veinte por ciento del consumo energético y producir el veinte por ciento de la energía con fuentes renovables. Para la consecución de dichos objetivos es imprescindible desarrollar políticas de transporte eficientes y sostenibles. Así, se calcula que en toda la Unión Europea se producen cada año pérdidas económicas debidas a una movilidad insostenible equivalentes al 1 por ciento del producto interior bruto comunitario. La mayor parte de esas pérdidas se produce en las ciudades y ámbitos metropolitanos, donde se concentra el setenta por ciento de la población europea y se genera el ochenta por ciento de la actividad productiva.

Los porcentajes son idénticos en Andalucía, puesto que en los municipios de las aglomeraciones urbanas de Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla reside más del setenta por ciento de la población andaluza.

Las aglomeraciones urbanas andaluzas no han sido ajenas a una tendencia global de generación de un modelo de ciudad dispersa y especializada, opuesto al tradicional de la ciudad mediterránea, donde los lugares de residencia, trabajo, servicios o abastecimiento se encuentran segregados y alejados entre sí. La creciente demanda de movilidad para desplazarse las personas y para distribuir las mercancías se ha pretendido resolver con el uso intensivo de vehículos alimentados con combustibles fósiles, la inmensa mayoría de ellos automóviles y camiones.

En el mismo sentido, la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana plantea diversas líneas de actuación directamente relacionadas con muchas de las cuestiones que recoge esta Ley, como la potenciación de una nueva cultura de la movilidad, que estimule los patrones de desplazamientos más sostenibles, la formulación de planes de movilidad de empresas y espacios productivos, así como de campus



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

universitarios, el nuevo reparto del espacio viario, la mejora del transporte público colectivo o el favorecimiento de un nuevo marco legal a la movilidad sostenible.

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.

En lo que se refiere específicamente a la distribución por modos del transporte de mercancías en Andalucía, la mayoría se lleva a cabo mediante camión, frente al insignificante uso del tren, que en cambio es considerado el medio más limpio y sostenible para esta movilidad. Es más, la participación del ferrocarril en el reparto modal de mercancías en Andalucía ha ido decayendo, encontrándose actualmente unas décimas por debajo del promedio estatal y muy lejos de la media europea. El resto de mercancías se transporta en Andalucía por vía marítima, con una participación residual del transporte en avión.

Esta Ley persigue 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.

Las nuevas infraestructuras deberán cumplir la función de soporte a una movilidad verdaderamente sostenible orientada a satisfacer necesidades de la ciudadanía. Para ello, la Ley contempla medidas correctoras de una gran incidencia, involucrando al conjunto de la sociedad y de los poderes públicos.

II

La Comunidad Autónoma de Andalucía asume en su ámbito competencial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 64 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, competencias de carácter exclusivo en materia de transportes de personas y mercancías cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

Por su parte, los municipios andaluces ejercen su competencia sobre ordenación de la movilidad y accesibilidad de personas y vehículos en las vías urbanas, en los términos que expresen las leyes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 92.2.f) del Estatuto de Autonomía para Andalucía, la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local y al artículo 9 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía.

Las prescripciones de la ley no se vinculan exclusivamente al desarrollo competencial en materia de transporte y movilidad, estando estas políticas directamente relacionadas con las competencias medioambientales y energéticas recogidas por el Estatuto de Autonomía para Andalucía, en los artículos 49 y 57.



III

Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

El Título I de esta Ley, Disposiciones Generales, se dedica a establecer el marco general, conceptual y político, sobre el que se desarrolla el resto de la Ley. Como se ha señalado anteriormente, las políticas de movilidad no son neutras, sino que tratan de conseguir ordenar o modificar los patrones de movilidad existentes en un determinado ámbito geográfico con una finalidad y de acuerdo con unos determinados principios y objetivos.

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.

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, o la imputación de los costes de la contaminación al agente contaminante, principio de quién contamina paga.

El artículo 4 recoge los objetivos que deben perseguir las Administraciones Públicas andaluzas en el ámbito de sus competencias. Como tales objetivos, se trata de resultados a conseguir y se trata en todos los casos de objetivos específicos de la movilidad sostenible.

El artículo 5 se dedica a la protección jurisdiccional de los derechos.

El Título I se cierra con un artículo dedicado a la distribución competencial en materia de movilidad sostenible entre las Administraciones Públicas andaluzas, y otro al Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística como órgano colegiado de participación administrativa y social, en cuyo seno se contempla, además, la posible creación de comisiones y grupos de trabajo para temas específicos relacionados con la movilidad, la logística y el transporte de mercancías.

IV

El Título II se inicia con un Capítulo I que define los planes de movilidad sostenible, enumera los mismos y establece la prelación entre éstos y los efectos que han de producir sobre la restante planificación sectorial.

Los planes de movilidad sostenible se deben desarrollar a través de una estructura jerárquica en cuya cúspide se encuentra el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible, en un segundo escalón los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible cuyo ámbito coincidirá con el de las Aglomeraciones Urbanas de Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla así como de cualquier otro ámbito que acuerde el Consejo de Gobierno y, en un tercer escalón, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Finalmente se encuentran los Planes de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad, que aunque se corresponden con un ámbito sectorial y no territorial, deben respetar las determinaciones de los restantes planes.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

Los planes de movilidad sostenible contendrán Disposiciones, Directrices y Recomendaciones, con distinto grado de vinculación para sus destinatarios, estableciéndose la necesidad de que las determinaciones de los Planes de Movilidad Sostenible queden incorporadas a los instrumentos de planificación territorial y urbanística, así como a los restantes instrumentos de planificación sectorial.

El Capítulo II se ocupa del contenido que deben tener los distintos Planes de Movilidad Sostenible. A este respecto, cabe señalar una serie de cuestiones que han de figurar en todos ellos, con independencia del ámbito territorial, como son el diagnóstico de la situación de la movilidad en el respectivo ámbito y su evolución previsible, los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de evaluación y seguimiento recogidos en el artículo 21 de esta Ley, un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el Plan así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo y, finalmente, los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

Además de este bloque común de contenidos, cada Plan de Movilidad Sostenible, en función de su ámbito territorial o sectorial, deberá incorporar las determinaciones específicas que se recogen en los artículos 10, 12, 14 y 16.

Este Capítulo incluye otras dos previsiones vinculadas a la planificación; el estudio de impacto de la movilidad generada y el de viabilidad de las nuevas infraestructuras y servicios. El primero habrá de realizarse cuando se tramiten instrumentos urbanísticos de planeamiento general, sus modificaciones sustanciales así como los proyectos de urbanización. En cuanto al segundo, la ley establece la necesidad, en todo proyecto de construcción de nuevas infraestructuras del transporte y/o de puesta en marcha de nuevos servicios, de incluir los costes y beneficios económicos, medioambientales y sociales.

Finaliza este Capítulo con el establecimiento de un Registro de carácter público en el que habrán de depositarse los diferentes Planes de Movilidad Sostenible que se aprueben.

El Capítulo III de este Título está dedicado a los instrumentos de evaluación y seguimiento, por un lado, y a la evaluación legislativa, por el otro. Los instrumentos de evaluación y seguimiento son los indicadores de movilidad, que sirven para establecer objetivos en los planes de movilidad sostenible y para evaluar el cumplimiento de los mismos, y los Informes de seguimiento, que elaborarán cada dos años las Administraciones Públicas andaluzas y las personas responsables de cada Plan de Movilidad Sostenible.

La evaluación legislativa, por su parte, es un instrumento que obliga al Consejo de Gobierno a elevar al Parlamento de Andalucía, cada cuatro años, un informe de evaluación del cumplimiento de los objetivos de esta Ley, así como del estado de desarrollo de los diferentes Planes contemplados en la misma y, en general, del impacto generado en la movilidad de Andalucía.

V

El Título III de esta Ley está dedicado al fomento de la movilidad sostenible, afrontándose por un lado la gestión de la demanda y, por otro, la movilidad sostenible de mercancías.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

En este sentido, en el Capítulo I el artículo 23 alude a la garantía de accesibilidad a pie y en bicicleta en los núcleos de población y a los centros de actividad, a la posible adopción de medidas de carácter fiscal, que fomenten los desplazamientos a pie o en bicicleta al trabajo.

Otras medidas a destacar referentes a la gestión de la demanda son las referidas al fomento de la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público, o la obligación de que los edificios residenciales cuenten con aparcamientos para las bicicletas.

Para el fomento del transporte público colectivo sostenible, el artículo 24 prevé la obligatoriedad de incorporar el trazado de plataformas reservadas en aquellos casos en los que la velocidad comercial del transporte público colectivo sea inferior a la del coche, o el carácter vinculante de las determinaciones que contemplen los Planes de Movilidad Sostenible en relación al itinerario de plataformas reservadas.

Las restantes medidas de fomento contenidas en este Capítulo I se refieren al fomento del uso, que realizarán las Administraciones Públicas, de vehículos con motores eléctricos y de vehículos que reduzcan las emisiones de gases con efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera, a la limitación de subvenciones a las Administraciones Locales y a los particulares que incumplan sus obligaciones de elaborar y aprobar los Planes de Movilidad Sostenible a los que estén obligados y, finalmente, a la realización de acciones de sensibilización y concienciación.

El Capítulo II de este Título se refiere a la movilidad sostenible de mercancías y trata en su único artículo, artículo 28, del desarrollo de áreas logísticas y de transporte de mercancías en Andalucía, que tendrán la consideración de infraestructuras del transporte, con el fin de facilitar la sostenibilidad de las actividades logísticas, el intercambio modal y el transporte y distribución de mercancías, con una perspectiva tanto autonómica como local.

VI

El Título IV hace referencia a la financiación de las políticas de movilidad sostenible. Después de hacer una relación de las posibles fuentes de financiación en el artículo 29, mandata a la Comunidad Autónoma de Andalucía, para que, en cumplimiento de su objetivo de hacer que la movilidad sea sostenible, adopte las medidas tributarias que considere necesarias, en ejercicio de la potestad tributaria contemplada en el artículo 176 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Finalmente, el artículo 31 crea el Programa Andaluz para Municipios con áreas libres de automóviles, para fomentar la liberación de espacio público en los municipios andaluces y con el objetivo de que dicho espacio se convierta en lugar de paseo, ocio y esparcimiento de la ciudadanía.

VII

El último Título de esta Ley, Título V, regula el régimen sancionador en esta materia. El Título contiene las exigencias que requiere el ejercicio de la potestad sancionadora por parte de la Administración Pública, esto es, las disposiciones generales sobre potestad sancionadora, procedimiento, competencia y responsabilidad, la relación de infracciones clasificadas en leves, graves y muy graves, la prescripción de



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

las infracciones, la relación de sanciones y las reglas para su cuantificación y la prescripción de las sanciones.

VIII

La parte final de la Ley se compone de un Anexo, cuatro disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias y cuatro disposiciones finales.

El Anexo contiene una definición de un conjunto de vocablos que son utilizados en el texto de la ley.

La disposición adicional primera mandata a la Junta de Andalucía para que apruebe un Plan de renovación de su parque móvil que contemple medidas para la sustitución progresiva de los vehículos existentes por vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes.

Mediante la disposición adicional segunda se prevé la adaptación de los Planes de Transporte Metropolitanos a las previsiones de los respectivos Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.

La disposición adicional tercera, por su parte, prevé la incorporación a los Planes Generales de Ordenación Urbanística y a los restantes instrumentos de planificación sectorial de las determinaciones de los planes de movilidad sostenibles que les afecten.

La disposición adicional cuarta equipara las vías ciclistas a parte del régimen jurídico previsto en la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.

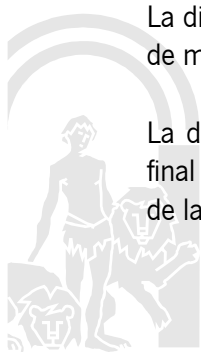
Las disposiciones transitorias primera y segunda contemplan la pervivencia de los Planes de Movilidad y de los Planes de centros generadores de actividad, que hayan sido aprobados con anterioridad a esta Ley, como Planes de Movilidad Sostenible, siempre que su contenido sea homologable a la nueva regulación, estableciéndose, en caso contrario, un plazo para su adaptación.

La disposición transitoria tercera establece un plazo para la efectividad de la posibilidad de adquisición a través de Internet de los títulos de viaje para cualquier desplazamiento de media o larga distancia en autobús en el territorio andaluz, contemplada en el artículo 24.4.

La disposición final primera modifica el Anexo II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, incorporando la planificación de ámbito autonómico y territorial, en materia de movilidad sostenible, entre las actividades de planificación con incidencia en la ordenación del territorio, englobando las anteriores referencias a planificación del transporte público y planificación de los centros de transporte de mercancías y centros de actividades logísticas del transporte.

La disposición final segunda modifica la Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

La disposición final tercera establece el desarrollo reglamentario de la Ley y, finalmente, la disposición final cuarta establece la entrada en vigor de la Ley el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.



TÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1. Objeto.

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.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

La presente Ley es de aplicación a la movilidad de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

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

Las actuaciones de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible deberán ajustarse a los siguientes principios:

- a) Accesibilidad universal.
- b) Prioridad a la movilidad no motorizada y al transporte público colectivo.
- c) Reducción de la movilidad, su impacto ambiental y el coste social de ésta.
- d) Corresponsabilidad de todas las personas para conseguir una movilidad más sostenible.
- e) Rentabilidad económica, social y ambiental en el gasto en materia de movilidad.
- f) Seguridad en la movilidad.
- g) Participación ciudadana en las decisiones que afectan a la movilidad.
- h) Internalización de los costes externos del transporte.
- i) Coordinación, corresponsabilidad, eficacia y transparencia en el ejercicio de las competencias.

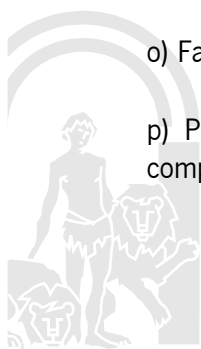
Artículo 4. Objetivos en materia de movilidad sostenible.

Las Administraciones Públicas Andaluzas, en el ámbito de sus competencias, y a través de los instrumentos y medidas establecidos en esta Ley, persiguen:



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

- a) Combatir el cambio climático provocado por la quema de combustibles fósiles en la movilidad de las personas y las mercancías.
- b) Contribuir a la lucha contra la contaminación atmosférica y acústica, generada por el transporte motorizado.
- c) Mejorar el medio ambiente urbano y rural, la salud y seguridad de la ciudadanía, y la eficiencia del modelo productivo, mediante el transporte no motorizado.
- 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.
- e) Coordinar las políticas de movilidad sostenible con las políticas energéticas, medioambientales, urbanísticas y de ordenación territorial.
- f) Promover la participación de la ciudadanía en las decisiones que afecten a la movilidad, y sensibilizar y concienciar a la sociedad en hábitos de movilidad sostenible.
- g) Racionalizar las inversiones en infraestructuras y servicios de transporte adecuándolas a criterios objetivos de eficiencia.
- h) Incentivar la financiación de los sistemas de transporte público colectivo y de los sistemas de bicicletas públicas, así como el establecimiento de fórmulas de integración tarifaria entre todos estos sistemas.
- i) Promover la ejecución de plataformas reservadas para incrementar la calidad y fluidez del transporte público colectivo.
- j) Promover la ejecución de redes de vías peatonales o itinerarios peatonales accesibles y de vías ciclistas.
- k) Incrementar la cuota modal del ferrocarril en el transporte de personas y de mercancías, promoviendo las redes y servicios ferroviarios.
- l) Desarrollar los Planes de Movilidad Sostenible de ámbito autonómico, supramunicipal, local y específico.
- m) Introducir de forma progresiva los medios telemáticos y las nuevas tecnologías de la comunicación en la información pública sobre el sistema multimodal de transporte.
- n) Desarrollar una política de educación ambiental en materia de movilidad.
- o) Facilitar estilos de vida saludables y luchar contra el sedentarismo.
- p) Promover medidas para la priorización de las actuaciones urbanísticas colindantes con la ciudad compacta y consolidada.



Artículo 5. Protección jurisdiccional de los derechos.

Las personas titulares de los derechos subjetivos definidos en esta ley podrán exigir de las Administraciones Públicas el cumplimiento de los mismos, mediante el ejercicio de los recursos, reclamaciones y demás vías de impugnación y de las acciones judiciales contempladas en las leyes administrativas y procesales.

Artículo 6. Definiciones.

A los efectos de lo regulado por la presente Ley las definiciones de los conceptos en ella incluidos se contienen en el Anexo.

Artículo 7. Competencias de las Administraciones Públicas andaluzas en materia de movilidad sostenible.

1. Al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, a iniciativa de la Consejería competente en materia de movilidad, corresponde:

- a) La planificación general de la política de movilidad en Andalucía.
- b) Acordar la formulación y la aprobación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.
- c) Acordar la formulación y la aprobación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.

2. A la Consejería competente en materia de movilidad corresponde:

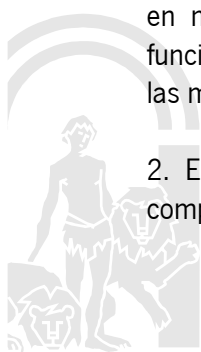
- a) Informar los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
- b) Emitir informe preceptivo y vinculante en los estudios de impacto de la movilidad generada.
- c) Valorar los informes de seguimiento de los Planes de Movilidad Sostenible.

3. Corresponde a los municipios la ordenación, gestión, disciplina y promoción, en vías urbanas de su titularidad, de la movilidad urbana a través del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con sujeción al Plan Andaluz de Movilidad Sostenible y, en su caso, al Plan Territorial de Movilidad Sostenible correspondiente.

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

1. El Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística, como órgano colegiado de participación administrativa y social en materia de movilidad sostenible y logística, ejercerá funciones de carácter consultivo y de participación de las Administraciones Públicas y de las organizaciones sociales, sindicales, empresariales, ecologistas, de personas consumidoras y usuarias, de personas que se desplazan a pie y las usuarias de la bicicleta, personas con discapacidad, así como de personas expertas en movilidad sostenible y logística y de asociaciones de usuarios del automóvil. Asimismo ejercerá funciones de información, investigación, estudio, propuesta, formación, documentación y divulgación en las materias que tiene atribuidas.

2. El Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística estará adscrito a la Consejería competente en materia de movilidad. Sus órganos y su composición, así como el régimen de



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

funcionamiento, se determinan reglamentariamente, pudiendo contar con comisiones y grupos de trabajo para temas específicos relacionados con la materia.

3. El Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística informará el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

TÍTULO II

Instrumentos de planificación

CAPÍTULO I

La planificación de la movilidad sostenible

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

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. Estos planes, que corresponden a un ámbito geográfico o sectorial, por un lado priorizan la reducción del transporte en coche o moto 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.

2. Se establecen los instrumentos de planificación siguientes:

- a) El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.
- b) Los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.
- c) Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.
- d) Los Planes de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad.

3. Las determinaciones de los Planes de Movilidad Sostenible contemplados en las letras a), b) y c) del apartado 2 podrán tener el carácter de Disposiciones, Directrices o Recomendaciones.

Las Disposiciones son determinaciones de aplicación directa vinculantes para las Administraciones Públicas y para los particulares.

Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Con sujeción a ellas, los órganos competentes de las Administraciones Públicas a quienes corresponda su aplicación establecerán las medidas concretas para la consecución de dichos fines.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo dirigidas a las Administraciones Públicas que, 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.

4. Las determinaciones del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible tendrán prevalencia sobre el resto de instrumentos de planificación de la movilidad anteriormente definidos.

5. Las determinaciones de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible tendrán prevalencia sobre los Planes de Movilidad Urbana Sostenible a los que afecten.

6. Los instrumentos de planificación territorial y urbanística, así como los restantes instrumentos de planificación sectorial, en el ámbito de sus competencias y bajo los principios de integración y coordinación administrativa, incorporarán las determinaciones de los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.

7. La Consejería competente en materia de movilidad emitirá informe preceptivo, 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.

El informe se emitirá en el plazo máximo de tres meses, entendiéndose favorable si no se emite en dicho plazo.

8. En la elaboración de los planes de movilidad se garantizará la participación pública y la de los organismos, entidades, colectivos y sectores sociales vinculados a la movilidad y al transporte.

CAPÍTULO II

Planes de Movilidad Sostenible

SECCIÓN 1ª. PLAN ANDALUZ DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Artículo 10. Concepto, ámbito territorial y contenido.

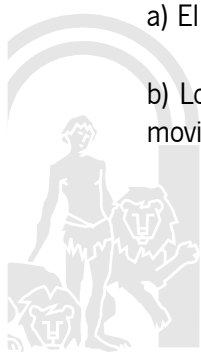
1. El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible es el instrumento de referencia del que se deriva el conjunto de actuaciones previstas para alcanzar un sistema de movilidad sostenible de personas y de mercancías en Andalucía.

2. El ámbito geográfico de dicho Plan es el territorio de Andalucía.

3. El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible deberá contener, al menos, las siguientes determinaciones:

a) El diagnóstico de la situación de la movilidad en Andalucía y su evolución previsible.

b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

- c) El programa de servicios de transporte público colectivo y de infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias para el transporte multimodal de personas, que contemple las inversiones y gastos a acometer por la administración autonómica en el marco competencial establecido en el Estatuto de Autonomía para Andalucía, así como las inversiones y gastos previstos por la Administración del Estado en el correspondiente instrumento de Planificación.
- d) El programa de servicios logísticos, áreas e infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias para el transporte de mercancías que contemple las inversiones y gastos a acometer por la administración autonómica en el marco competencial establecido en el Estatuto de Autonomía para Andalucía, así como las inversiones y gastos previstos por la Administración del Estado en el correspondiente instrumento de Planificación.
- e) Las determinaciones y un código de buenas prácticas para el fomento de los modos sostenibles de desplazamiento, la mejora del transporte público y una distribución equitativa del espacio público en consonancia con el reparto modal previsto en el Plan.
- f) Las propuestas para la integración de la educación en movilidad sostenible dentro de las enseñanzas regladas del sistema educativo conforme a la normativa en materia de educación.
- g) Los programas sectoriales a desarrollar en coordinación con las Administraciones Públicas competentes en materia de salud, industria, energía, medio ambiente, turismo y consumo.
- h) Las determinaciones para que la implantación de una nueva infraestructura destinada al transporte esté basada en ratios de demanda, rentabilidad social, mínimo impacto ambiental y viabilidad económica, de acuerdo con los objetivos del Plan.
- i) Un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el Plan así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo.
- j) Las directrices para la asunción gradual de los costes externos del transporte.
- k) La determinación de las modificaciones del Plan que supongan una alteración sustancial del mismo.
- l) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

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

1. Corresponde al Consejo de Gobierno acordar la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible, a propuesta de la Consejería competente en materia de movilidad, así como su aprobación mediante Decreto.

2. Compete igualmente al Consejo de Gobierno aquellas modificaciones del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible que supongan una alteración sustancial del mismo, correspondiendo a la Consejería competente en materia de movilidad. La aprobación de aquellas que no tengan tal carácter. A tal fin, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio Plan indique.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

3. El Plan Andaluz de Movilidad Sostenible tendrá vigencia indefinida y se revisará con la periodicidad que establezca el propio Plan y en todo caso en un plazo no superior a 6 años.

SECCIÓN 2ª. LOS PLANES TERRITORIALES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

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

1. Los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible tienen por objeto el desarrollo territorializado del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

2. El ámbito territorial de estos Planes coincidirá con el de cada una de las aglomeraciones urbanas definidas en la planificación territorial, así como de cualquier otro ámbito que acuerde el Consejo de Gobierno.

3. Los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible de las Aglomeraciones Urbanas de Andalucía deberán contener, al menos, las siguientes determinaciones:

a) El diagnóstico de la situación de la movilidad y su evolución previsible. En particular, se identificarán los patrones de la movilidad en las relaciones entre los distintos núcleos de población de la aglomeración urbana, su reparto modal y las carencias, en su caso, de servicios de transporte público colectivo, vías ciclistas, vías peatonales, así como de infraestructuras y servicios que promuevan la intermodalidad.

b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21.

c) Las medidas para la mejora de la movilidad sostenible en los núcleos de población de la aglomeración urbana, que deberán contemplar:

1º Los objetivos y criterios para el trazado de plataformas reservadas para transporte público colectivo en los tramos interurbanos de competencia autonómica y en los urbanos que sean declarados de interés metropolitano.

2º Los objetivos y criterios para el trazado de vías peatonales y vías ciclistas en los tramos interurbanos de competencia autonómica y en los urbanos que sean declarados de interés o metropolitano.

3º Medidas de fomento de los desplazamientos en modos no motorizados.

4º Medidas de fomento de la intermodalidad .

5º Medidas de fomento de los desplazamientos en transporte público colectivo.

6º Medidas de fomento de los vehículos alimentados con energías alternativas limpias y de dotación de infraestructuras para la distribución y suministro de combustibles de bajo impacto ambiental.

d) Programa de infraestructuras y servicios de transporte público colectivo y su integración en el sistema de transporte.

e) Identificación de los municipios que presenten problemas de movilidad.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

- f) Un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones previstas en el Plan, así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo.
- g) La determinación de las modificaciones del Plan que supongan una alteración sustancial del mismo, así como los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.
- h) Los centros generadores de movilidad existentes y de nueva creación que deban contar con un Plan de Movilidad Sostenible.

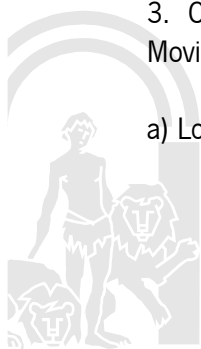
Artículo 13. Formulación y aprobación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible.

1. Corresponde al Consejo de Gobierno acordar la formulación de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible, a propuesta de la Consejería competente en materia de movilidad, así como su aprobación mediante Decreto.
2. Compete igualmente al Consejo de Gobierno aquellas modificaciones de los Planes territoriales de Movilidad Sostenible que supongan una alteración sustancial de los mismos, correspondiendo a la Consejería competente en materia de movilidad la aprobación de aquellas que no tengan tal carácter. A tal fin, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio Plan determine.
3. Los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible tendrán vigencia indefinida y se revisarán con la periodicidad que establezca el propio Plan y, en todo caso, en un plazo no superior a 6 años.

SECCIÓN 3ª. LOS PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

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

1. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son el instrumento de ordenación, gestión, disciplina y promoción de la movilidad de los municipios de Andalucía. Los municipios ejercerán la competencia de planificación de la movilidad urbana con sujeción a las determinaciones del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible y al Plan Territorial de Movilidad Sostenible que, en su caso, les corresponda.
2. El ámbito de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible es el municipal. No obstante, en aquellos supuestos en los que varios municipios colindantes entre sí consideren que comparten un esquema de movilidad interdependiente y que constituyen una unidad a los efectos de la definición de la política movilidad, podrán ejercer sus competencias mediante las fórmulas de colaboración y cooperación voluntarias entre municipios.
3. Cualquier municipio andaluz puede elaborar, por iniciativa propia, su correspondiente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, estando, no obstante, obligados a ello los siguientes municipios:
 - a) Los que cuenten con una población igual o superior a 20.000 habitantes.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

b) 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.

c) Los que presten servicios de transporte público urbano colectivo.

4. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible deberán contener al menos, las siguientes determinaciones:

a) El diagnóstico de la situación de la movilidad y su evolución previsible. En particular, se identificarán los patrones de la movilidad en las relaciones entre los distintos núcleos de población del municipio, su reparto modal y las carencias, en su caso, de servicios de transporte público colectivo, vías ciclistas y vías peatonales. Igualmente, se identificarán los espacios para actividades productivas o de ocio y otros similares que generan una alta tasa de movilidad.

b) Los objetivos concretos a lograr en materia de movilidad sostenible en relación con los indicadores de movilidad recogidos en el artículo 21.

c) Las medidas para la mejora de la movilidad sostenible en los núcleos de población del municipio, que deberán contemplar:

1º El trazado de plataformas reservadas para transporte público colectivo cuando así lo requiera la situación del tráfico.

2º El trazado de vías peatonales y vías ciclistas.

3º Medidas de fomento de los desplazamientos en modos no motorizados, de la intermodalidad y de los desplazamientos en transporte público colectivo.

4º Medidas para la recuperación de espacio público, libre de vehículos de motor, para el uso de la ciudadanía.

5º Mapa de las zonas de calmado de tráfico ya implantadas y a implantar en el municipio.

6º Propuesta de itinerarios de caminos escolares a pie y en bicicleta a los centros de enseñanza existentes en el municipio.

7º Regulación del aparcamiento en superficie que favorezca una menor atracción de coches a núcleos urbanos y, en su caso, modular el destino de las reservas de aparcamientos para cualquier clase de vehículos establecidas en el artículo 17 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

8º Actividades de educación vial para la utilización segura y autónoma de los distintos modos y medios de transporte.

d) El establecimiento de nuevos servicios de transporte público colectivo en aquellas áreas o zonas origen o destino de gran número de desplazamientos y viajes donde exista un déficit de transporte público colectivo y un uso mayoritario del coche.

e) La integración tarifaria de los modos de transporte público colectivo urbano en el ámbito del municipio, incluyendo los sistemas de bicicletas públicas, y tomando en consideración la integración tarifaria de ámbito metropolitano en su caso.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

- f) La planificación de infraestructuras para el transporte de las que sea competente el municipio, con su correspondiente programa de inversiones que incluirá la previsión del coste de su gestión y mantenimiento.
- g) La planificación de la distribución urbana de mercancías y la relación de las áreas en las que desarrollar microplataformas logísticas para distribución de mercancías en el entorno urbano.
- h) La promoción del aparcamiento seguro de bicicletas en la vía pública, en los edificios residenciales, en las estaciones del transporte público colectivo, en los intercambiadores modales, en los centros generadores de movilidad y cualesquiera otros que, por sus características específicas, aconsejen su inclusión en los mismos.
- i) Las medidas de asunción gradual de los costes externos del transporte.
- j) Un estudio económico-financiero que contemple los instrumentos de financiación de las actuaciones contempladas en el Plan así como un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales del mismo.
- k) Las medidas de dotación de infraestructuras para la distribución y suministro de combustibles de bajo impacto ambiental.
- l) Los centros generadores de movilidad existentes y de nueva creación que deban contar con un Plan de Movilidad Sostenible.
- m) La determinación de las modificaciones del Plan que supongan una alteración sustancial del mismo, así como los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.

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

1. La aprobación inicial de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible y las modificaciones que supongan alteración sustancial de los mismos se llevará a cabo por Acuerdo del Ayuntamiento correspondiente sometiendo éste a información pública y audiencia de las Administraciones Públicas afectadas por un plazo no inferior a un mes.
2. Tras los trámites contemplados en el apartado anterior, el Ayuntamiento responsable de la tramitación solicitará informe previo y vinculante a la Consejería competente en materia de movilidad que deberá emitirlo en un plazo de tres. Dicho informe versará sobre la adecuación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible al Plan Andaluz de Movilidad Sostenible y, en su caso, al correspondiente Plan Territorial de Movilidad Sostenible. Transcurrido el plazo establecido sin que la Consejería competente en materia de movilidad hubiese emitido el citado informe en el plazo establecido se entenderá cumplido dicho trámite.
4. El Ayuntamiento responsable de la tramitación, una vez cumplido lo anterior, aprobará definitivamente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y deberá publicarlo en el Boletín Oficial de la Provincia o de la Junta de Andalucía. El plazo para la aprobación final de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de los



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

Municipios obligados a disponer de este instrumento será de dos años desde la entrada en vigor de esta Ley.

5. Las modificaciones de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible que no supongan una alteración sustancial de los mismos tendrán lugar mediante el procedimiento que al efecto establezca cada Ayuntamiento. Si la modificación tiene carácter sustancial será necesario un procedimiento que contemple la participación y audiencia así como el informe preceptivo y vinculante referidos en los párrafos 1 al 4. A estos efectos, se entenderá por alteración sustancial lo que el propio Plan indique.

6. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible tendrán vigencia indefinida y se revisarán con la periodicidad que establezca el propio Plan y, en todo caso, en un plazo no superior a 6 años.

SECCIÓN 4ª. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LOS CENTROS GENERADORES DE MOVILIDAD

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

1. Tendrá la consideración de centro generador de movilidad cualquier centro de producción o de prestación de servicios que genere o atraiga movilidad en los términos que se determinen en los correspondientes planes de movilidad.

2. 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. Dichos planes tendrán como objeto procurar la accesibilidad a dichos centros en condiciones de eficiencia, seguridad y fiabilidad, con el menor impacto ambiental y social posible. En la elaboración de estos planes se deberá propiciar la participación de las personas trabajadoras de cada centro.

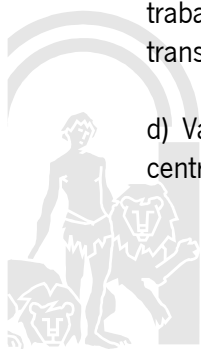
3. Los Planes de Movilidad Sostenible de los Centros Generadores de Movilidad tendrán, al menos, el siguiente contenido:

a) Diagnóstico de la movilidad tanto de las personas trabajadoras del centro como de las asistentes al mismo, y los objetivos a alcanzar.

b) Información sobre las opciones de desplazamiento a pie, en bicicleta o en transporte público colectivo con especial referencia, en los centros educativos, a los itinerarios de rutas a pie escolares.

c) Medidas vinculadas a la movilidad sostenible que puedan mejorar las condiciones de trabajo, como Convenios con municipios para la mejora del transporte público, así como bonificaciones de tiempo de trabajo para las personas que opten por desplazarse al puesto de trabajo a pie, en bicicleta o en transporte público colectivo o el teletrabajo.

d) Valoración de la implantación de rutas de autobús de empresa para las personas trabajadoras del centro.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

- e) Promoción del automóvil compartido y, en su caso, medidas disuasorias para el uso de automóviles.
- f) Aparcamientos seguros para bicicletas en el centro.
- g) Existencia de un gestor de movilidad sostenible, en los términos del Glosario contenido en el Anexo.

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

1. La obtención o en su caso renovación de las autorizaciones o licencias municipales necesarias para el desarrollo de las actividades de cada centro generador de movilidad estará vinculada a la presentación del correspondiente plan de movilidad sostenible.

Los centros generadores de movilidad de nueva creación deberán contar con un Plan de Movilidad Sostenible como requisito previo a la obtención de las autorizaciones o licencias municipales necesarias para el ejercicio de su actividad.

2. Los Ayuntamientos velarán por la adecuación del contenido del plan a lo establecido en el artículo anterior y su congruencia con el correspondiente plan urbano de Movilidad Sostenible.

3. Los Planes de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad tendrán vigencia indefinida y se revisarán con la periodicidad que establezca el propio Plan y, en todo caso, en un plazo no superior a 6 años.

SECCIÓN 5ª. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS SOBRE LA MOVILIDAD.

Artículo 18. Estudios de Impacto de la movilidad generada.

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.

2. Los Estudios de Impacto de la movilidad generada, deberán:

- a) Evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocado por la nueva planificación urbanística.
- b) Determinar la capacidad de absorción del sistema multimodal de transporte, incluidos los modos de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos peatonales y ciclistas.
- c) Establecer las medidas para gestionar de modo sostenible los nuevos desplazamientos generados por el desarrollo urbanístico previsto.

3. El Estudio de Impacto de la movilidad generada será sometido a información pública, conjuntamente con el plan o proyecto de urbanización de que se trate, y requerirá informe preceptivo y vinculante de la Consejería competente en materia de movilidad, que lo emitirá en un plazo de tres meses.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

4. Las entidades promotoras vendrán obligadas a contribuir, como un gasto de urbanización derivado de su implantación, al incremento de los costes de las infraestructuras y servicios para la nueva movilidad generada. La cuantía de la contribución se determinará en el estudio de impacto de la movilidad generada.

Artículo 19. Estudio de viabilidad de las nuevas infraestructuras y servicios

Los proyectos de construcción de nuevas infraestructuras del transporte y de puesta en servicio de las mismas deberán incluir un estudio de viabilidad que comprenda los costes y beneficios económicos, medioambientales y sociales. Reglamentariamente se establecerán las reglas para el cálculo de dichos costes y beneficios y se determinará el umbral de rentabilidad que de no superarse impedirá la construcción de una infraestructura o el establecimiento de un nuevo servicio.

SECCIÓN 6ª. REGISTRO DE PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ANDALUCÍA.

Artículo 20. Creación, contenido y funcionamiento

1. Se crea el Registro de Planes de Movilidad Sostenible de Andalucía, en el que deberán inscribirse todos los Planes previstos en esta ley.

2. El Registro de Planes de Movilidad Sostenible queda adscrito a la Consejería competente en materia de movilidad, y su organización y normas de funcionamiento se desarrollarán reglamentariamente.

3. El Registro de Planes de Movilidad Sostenible de Andalucía es un registro administrativo de carácter público, pudiendo solicitarse a la Administración las oportunas certificaciones sobre su contenido.

CAPÍTULO III

Evaluación y seguimiento

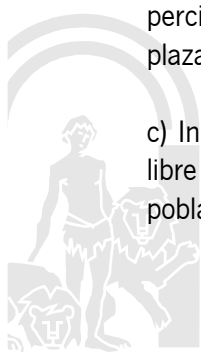
Artículo 21. Indicadores de evaluación y seguimiento.

1. Para la evaluación de los Planes de Movilidad Sostenible y para el análisis de los efectos que éstos pueden producir en su aplicación, se establecen los siguientes indicadores de evaluación y seguimiento que deberán incorporarse en los propios planes:

a) Indicadores referentes a los efectos ambientales de la movilidad, tales como emisión de gases con efecto invernadero, contaminación atmosférica, contaminación acústica y consumo energético.

b) Indicadores referentes al sistema de movilidad, tales como el número de personas que disponen de acceso a una distancia igual o inferior a 300 metros de su vivienda a la red de vías ciclistas y a puntos de acceso al transporte público colectivo; el número de kilómetros ejecutados y en servicio de vías ciclistas y de plataformas reservadas; la evolución del reparto modal de los desplazamientos, la calidad medida y percibida del transporte público colectivo; la velocidad comercial, la integración tarifaria y el número de plazas ofertadas en el transporte público colectivo; o la superficie destinada a actividades logísticas.

c) Indicadores referentes al modelo urbano en relación al sistema de movilidad, tales como la superficie libre del tráfico de vehículos motorizados, el reparto del viario público o el Tiempo de acceso de la población a los servicios urbanos básicos y el nivel de servicio de la red.



d) Indicadores específicos para los centros generadores de movilidad, tales como el reparto modal de los desplazamientos al centro y desde el centro, tanto de las personas trabajadoras como de las personas asistentes, aparcamientos disponibles por medio de transportes, uso compartido de vehículos, y rutas de autobús de empresa implantadas.

2. Las administraciones públicas andaluzas responsables de cada plan deberán elaborar cada dos años un informe de evaluación y seguimiento del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible que remitirán al Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística que dispondrá de un plazo de tres meses para poder efectuar recomendaciones.

Artículo 22. Evaluación legislativa.

El Consejo de Gobierno elevará al Parlamento de Andalucía, cada cuatro años, un informe de evaluación del cumplimiento de los objetivos de esta Ley, así como del estado de desarrollo de los diferentes Planes contemplados en la misma y, en general, del impacto generado en la movilidad de Andalucía como consecuencia de la aplicación de esta Ley y su normativa de desarrollo.

TÍTULO III

Fomento de la movilidad sostenible

CAPÍTULO I

Gestión de la demanda de movilidad.

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

1. Las Administraciones Públicas orientarán sus actuaciones en materia de infraestructuras de movilidad sostenible a garantizar la accesibilidad a pie y en bicicleta en los núcleos de población y a los centros de actividad, así como a dotar estos espacios de aparcamientos de bicicletas en número acorde a la demanda.

2. Las Administraciones Públicas, para una adecuada gestión de la demanda de movilidad, podrán adoptar medidas de carácter fiscal, que fomenten los desplazamientos a pie o en bicicleta al trabajo.

3. Los vehículos de transporte público colectivo en Andalucía contarán con espacio reservado para el transporte de bicicletas.

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.

5. 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.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

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.

7. Los edificios destinados a servicios públicos se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas.

8. Los restantes centros generadores de movilidad, se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas, en los términos que recoja su Plan de Movilidad.

Artículo 24. Fomento del transporte público colectivo sostenible.

1. Las Administraciones Públicas fomentarán el establecimiento de plataformas reservadas para medios de transporte público colectivo.

2. El establecimiento de plataformas reservadas será un contenido obligatorio de los Planes Territoriales de Movilidad Sostenible y de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible cuando la velocidad comercial del transporte público colectivo sea inferior a la del coche, en los términos que se establezca reglamentariamente.

3. Las determinaciones que contemplen los Planes de Movilidad Sostenible en relación al itinerario de plataformas reservadas tendrán el carácter de Disposiciones, de conformidad con lo establecido en el artículo 9.3.

4. Se garantizará la información sobre rutas y horarios, así como la adquisición a través de internet de los títulos de viaje para cualquier desplazamiento de media o larga distancia en autobús en el territorio andaluz.

5. Asimismo se garantizará la información sobre la ubicación y disponibilidad de puntos de suministro de combustibles de bajo impacto ambiental.

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

Las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias, fomentarán el uso de vehículos con motores eléctricos y de vehículos que reduzcan las emisiones de gases con efecto invernadero y otros contaminantes a la atmósfera.

Artículo 26. Limitación de subvenciones y ayudas.

1. La concesión de cualquier ayuda o subvención, destinada a políticas de movilidad, a las Administraciones Locales que estén obligadas a disponer de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se condicionará a la efectiva elaboración del Plan, con la excepción de aquellas ayudas específicas destinadas a la elaboración de planes de movilidad.

2. La concesión de cualquier ayuda o subvención destinada a políticas de movilidad a las personas titulares de los centros generadores de movilidad, que estén obligados a disponer, conforme al artículo 16, de un Plan de Movilidad Sostenible, se condicionará a la efectiva elaboración del Plan con la excepción de aquellas ayudas específicas destinadas a la elaboración de planes de movilidad.



Artículo 27. Sensibilización y concienciación.

1. Las Administraciones Públicas promoverán la realización de campañas informativas acerca de los beneficios que reporta para la salud individual realizar los desplazamientos habituales a pie y en bicicleta.
2. Asimismo se indicarán los beneficios que para la calidad del aire y del medio ambiente y la salud de la población, en general, implican los desplazamientos a pie y en bicicleta, y el uso del transporte público colectivo.

CAPÍTULO II

Movilidad sostenible de mercancías

Artículo 28. Áreas logísticas y de transporte de mercancías.

1. Las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias, impulsarán el desarrollo de áreas logísticas y de transporte de mercancías, que tendrán la consideración de infraestructuras para el transporte, con el fin de facilitar la sostenibilidad de las actividades de logística, el intercambio modal, y el transporte y distribución de mercancías.
2. La Junta de Andalucía impulsará el desarrollo de una red de áreas logísticas de interés autonómico, perfectamente integrada en la red intermodal de transporte de carácter europeo, estatal y autonómico, a fin de mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte y distribución de mercancías en Andalucía.
3. Para la distribución de mercancías en el entorno urbano en los correspondientes instrumentos de planificación de la movilidad sostenible y de ordenación urbanística, se promoverá la implantación de áreas en las que ubicar microplataformas logísticas, en las que se reciba la mercancía y desde las que se realice la distribución mediante bicicletas, vehículos eléctricos o vehículos propulsados con combustibles de bajo impacto ambiental.

TÍTULO IV

Financiación de la movilidad sostenible

Artículo 29. Fuentes de financiación.

1. La financiación de las actuaciones en materia de movilidad sostenible se efectuará con los siguientes recursos:
 - a) Las aportaciones de las distintas Administraciones Públicas.
 - b) El Programa Andaluz para municipios con áreas libres de automóviles, regulado en el artículo 31.
 - c) La financiación proveniente de las entidades promotoras recogida en el artículo 17.4
 - d) Los procedentes de cualquier otra fuente con arreglo a lo previsto en el ordenamiento jurídico.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

2. La aprobación de la financiación de las actuaciones contempladas en los planes de movilidad sostenible corresponde a la Administración Pública competente para su ejecución.

Artículo 30. Ingresos tributarios.

1. La Comunidad Autónoma de Andalucía, con la finalidad de conseguir que las necesidades de desplazamiento de personas y mercancías se realicen 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, adoptará las medidas tributarias que considere necesarias, en ejercicio de la potestad tributaria contemplada en el artículo 176 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

2. Las Administraciones Públicas andaluzas podrán establecer los recargos que contemplen las leyes para la financiación de las actuaciones de movilidad sostenible.

Artículo 31. Programa Andaluz para Municipios con áreas libres de automóviles.

1. Se desarrollara un Programa Andaluz para Municipios con áreas libres de automóviles, para fomentar la liberación de espacio público en los municipios andaluces, con el objetivo de que dicho espacio se convierta en lugar de paseo, ocio y esparcimiento de la ciudadanía. El objeto de la financiación será la realización de obras y actuaciones para configurar espacios urbanos accesibles para todas las personas, así como, en su caso, para el acondicionamiento de espacios alternativos para el estacionamiento de vehículos motorizados.

2. La Consejería competente en materia de movilidad determinará las características mínimas que deban reunir los espacios libres de automóviles, para poder optar a la financiación del referido Programa, así como el procedimiento para la selección de proyectos y la financiación de los mismos.

TÍTULO V

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 32. Potestad sancionadora, procedimiento y competencia.

1. Las Administraciones Públicas ejercerán la potestad sancionadora respecto a las infracciones tipificadas en este título, previa instrucción del correspondiente procedimiento sancionador, que se tramitará y resolverá de conformidad con lo previsto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y en las demás disposiciones que sean de aplicación.

2. El ejercicio de la potestad sancionadora corresponderá a la persona titular de la Consejería con competencias en materia de movilidad en el caso de infracciones muy graves, y a la Dirección General competente en el caso de las infracciones graves y leves.

Artículo 33. Responsabilidad.

La responsabilidad administrativa por las infracciones tipificadas en esta Ley corresponderá a las personas físicas o jurídicas titulares de la actividad de que se trate.



CAPÍTULO II Infracciones

Artículo 34. Infracciones.

1. Sin perjuicio de las responsabilidades que de otro orden pudieran derivarse, constituyen infracciones administrativas en materia de movilidad sostenible las acciones u omisiones tipificadas en esta Ley.

2. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

3. Se considerarán infracciones leves:

- a) El retraso inferior a tres meses en el cumplimiento de la obligación de elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible por un centro generador de movilidad.
- b) El retraso inferior a tres meses en el cumplimiento de la obligación de elaborar el informe de seguimiento del Plan de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad.

4. Se considerarán infracciones graves:

- a) El retraso igual o superior a tres meses e inferior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible por un centro generador de movilidad.
- b) El incumplimiento de la obligación de contar con un gestor de movilidad en un centro generador de movilidad.
- c) El incumplimiento de la obligación de realizar un estudio de impacto de la movilidad generada en los proyectos de urbanización.
- d) El retraso igual o superior a tres meses e inferior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de revisar el Plan de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad.

5. Se considerarán infracciones muy graves:

- a) El retraso igual o superior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible por un centro generador de movilidad.
- b) El retraso igual o superior a doce meses en el cumplimiento de la obligación de revisar el Plan de Movilidad Sostenible de los centros generadores de movilidad.
- c) La comisión de dos o más infracciones graves en el plazo de un año.

Artículo 35. Prescripción de las infracciones.

Las infracciones tipificadas en la presente Ley prescribirán, si fueran muy graves, a los tres años; las graves, a los dos años, y las leves, al año, plazos que empezarán a computarse desde el día en que la infracción se hubiere cometido.

CAPÍTULO III Sanciones

Artículo 36. Cuantía de las sanciones, graduación de las mismas y circunstancias agravantes y atenuantes.

1. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley serán sancionadas con multa, cuya cuantía se establecerá de acuerdo con la siguiente graduación, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 3:



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

- a) Las infracciones leves, con multa desde 1.000 hasta 10.000 euros.
- b) Las infracciones graves, con multa desde 10.001 hasta 100.000 euros.
- c) Las infracciones muy graves, con multa desde 100.001 hasta 300.000 euros.

2. Para la graduación de las sanciones aplicables se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) La superficie del centro generador de movilidad.
- b) La magnitud del beneficio ilícitamente obtenido.
- c) El volumen de la plantilla de personal del centro generador de movilidad.
- d) La repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad.
- e) La reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, concurrente cuando la persona responsable hubiere sido sancionada en el término de un año por la comisión de una infracción de la misma o superior gravedad o dos más de gravedad inferior, cuando así haya sido declarado por resolución firme.

3. La reparación de la infracción con anterioridad a la notificación de la resolución sancionadora dará lugar a la atenuación de la misma.

Artículo 37. Prescripción de las sanciones.

Las sanciones impuestas por infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por infracciones graves a los dos años y las impuestas por faltas leves al año.

ANEXO

Glosario

A los efectos de lo regulado por la presente Ley se definen los siguientes conceptos:

Accesibilidad universal: Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Aglomeración urbana: Es el ámbito territorial formado por varios municipios donde se establecen estrechas relaciones cotidianas de actividad productiva, de educación, sanidad, transporte, etc, manteniendo cada núcleo urbano su identidad y administración municipal.

Áreas logísticas: Las áreas logísticas son infraestructuras nodales del transporte, debidamente conectadas con las infraestructuras lineales. Están constituidas por recintos delimitados y gestionados de forma unitaria, con condiciones de diseño y gestión específicamente orientados a ubicar actividades y funciones, básicas y de valor añadido, relacionadas con la logística y el transporte de mercancías, incluidos los procesos de gestión de la intermodalidad de la cadena de transporte, así como servicios complementarios a prestar a los usuarios, a la carga y a los distintos tipos de vehículos.

Desplazamiento: Itinerario con origen y destino definidos, en el que se utilizan uno o varios modos de transporte y que se puede dividir en una o varias etapas.

Eficiencia energética: Capacidad de obtener más movilidad con menos consumo energético.



Gestor de movilidad: Persona o entidad responsable en cada centro generador de movilidad de la implantación y gestión de las medidas contenidas en el Plan de Movilidad Sostenible.

Indicadores de movilidad: Conjunto de índices que permiten la evaluación del estado de la movilidad y del grado de sostenibilidad de la misma, así como de las políticas, actuaciones e inversiones en materia de movilidad.

Infraestructuras para la movilidad sostenible: Son las infraestructuras de cualquier naturaleza cuyo diseño y funcionalidad procuran y facilitan los desplazamientos de personas y el transporte de mercancías de forma sostenible.

Intermodalidad: Es la relación combinada entre dos o más modos de transporte en el desplazamiento de personas o de mercancías.

Integración tarifaria: Política aplicable en los servicios del transporte público colectivo para facilitar los desplazamientos con un título único que integre los diferentes medios de viaje logrando un precio más asequible y un mayor uso de los mismos.

Medio de transporte: Vehículo con el que se efectúa el desplazamiento de personas o mercancías.

Medio de transporte no motorizado: Usa exclusivamente la fuerza muscular como propulsora de su desplazamiento. A los efectos de esta Ley se consideran también medios no motorizados las bicicletas y los ciclos eléctricos de pedaleo asistido.

Microplataformas logísticas: Son plataformas logísticas para la distribución de mercancías en el ámbito urbano.

Plataforma logística: Zona delimitada en el interior de la cual se ejercen por distintos operadores todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías.

Plataforma reservada: Infraestructura o parte de una infraestructura viaria, que está reservada para el uso exclusivo por un determinado medio de transporte público colectivo terrestre.

Reparto modal: Es el porcentaje de viajeros o mercancías que se realizan en los diferentes medios de transporte. En el caso de mercancías, se mide con arreglo a la masa transportada.

Sostenibilidad: Conjunto de directrices y medidas orientadas a garantizar la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes sin poner en riesgo la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas. La sostenibilidad tiene tanto dimensión ambiental, como social y económica.

Transporte público colectivo o individual: Conjunto de medios de transporte de personas de titularidad pública, gestionado por empresas públicas, privadas o mixtas, y cuya finalidad es garantizar el derecho de accesibilidad universal a los bienes, servicios y relaciones con las demás personas. El transporte público colectivo es efectuado por vehículos destinados al transporte de personas que recorren



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

rutas prefijadas. El transporte público individual está formado por vehículos que no siguen rutas ni horarios especificados, incluyendo entre ellos los sistemas de ciclos públicos y los taxis.

Vías peatonales: Son itinerarios de uso exclusivo del tráfico peatonal que garantizan la accesibilidad y la circulación a pie de forma autónoma y continua de todas las personas de acuerdo con las especificaciones técnicas de la legislación vigente. Las vías peatonales se organizan en itinerarios que han de ser continuos, constituyendo una red.

Zonas de calmado de tráfico: Las zonas de Calmado de Tráfico son aquellas del ámbito urbano donde los vehículos tienen limitada la velocidad a 30 km/h, 20 y 10 km/h y donde la prioridad corresponde al modo peatonal. Hay “Zona 30”, “Zona 20” y “Zona 10” con velocidades máximas de 30, 20 y 10 km/h respectivamente. En el caso de Zonas 30, la zona peatonal y la calzada estarán diferenciadas mediante separación física o desnivel para mayor protección de los peatones. En el caso de Zonas 20 o 10 la calzada y la zona peatonal pueden estar o no separadas físicamente. En las calles de plataforma única y en las demás, siempre que el ancho de la calzada lo permita, se permitirá el tránsito de bicicletas en ambas direcciones. La limitación de la velocidad, la prioridad de los peatones y el tránsito bidireccional de bicicletas estarán debidamente señalados y la calzada será de sentido único y de un solo carril para los vehículos a motor. Los cruces serán adecuados para facilitar el calmado del tráfico y el ancho de las aceras será superior a 1.80 metros. Las Zonas de Calmado de Tráfico incorporarán cuando sea posible y adecuada pasos peatonales al nivel de acerado, trazados sinuosos de la calzada para reducir la velocidad del tráfico y calles en “fondo de saco” para evitar el tráfico de tránsito de los vehículos a motor.

Disposición adicional primera. Parque móvil de la Junta de Andalucía.

La Consejería competente en materia de regulación y coordinación del parque móvil al servicio de la Administración de la Junta de Andalucía y de sus entidades instrumentales públicas, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, aprobará un Plan de renovación del parque que contemplará medidas de sustitución progresiva de los vehículos existentes por vehículos de bajas emisiones y energéticamente eficientes.

Disposición adicional segunda. Planes de Transporte Metropolitano.

Los Planes de Transporte Metropolitano aprobados en virtud de lo dispuesto en el Título III de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía se adaptarán a las previsiones de los respectivos Planes Territoriales de Movilidad Sostenible, en el plazo de seis meses desde la aprobación de éstos últimos.

Disposición adicional tercera. Adaptación de la planificación.

Los Planes Generales de Ordenación Urbanística y los restantes instrumentos de planificación sectorial que resulten afectados, incorporarán las determinaciones correspondientes al desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía y, en su caso, al Plan de Movilidad Sostenible que les afecte en los plazos fijados por éstos planes.

Disposición adicional cuarta. Vías ciclistas.



Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

A la ejecución de actuaciones en las vías ciclistas les será de aplicación los preceptos recogidos en los artículos 38, 39, 40 y 54 de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, a los efectos de la ejecución de las obras y la expropiación de los bienes y derechos que se vean afectados.

La aprobación de estudios de vías ciclistas con contenido similar a los previstos en el artículo 25 y apartado 6 del artículo 54 de la mencionada ley, implicará la declaración de utilidad pública, la necesidad de ocupación de los bienes y la adquisición de los derechos correspondientes, así como la urgencia de la ocupación, todo ello a los fines de la expropiación, de la ocupación temporal o de la imposición o modificación de servidumbre.

Disposición transitoria primera. Planes reguladores de movilidad aprobados con anterioridad a esta Ley.

Los planes reguladores de movilidad, cualquiera que sea su denominación, que se hayan aprobado o estén en tramitación por las Administraciones públicas andaluzas, con anterioridad a esta Ley deberán adaptarse a la misma en el plazo máximo de dos años, desde su entrada en vigor siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 15 para la revisión de los planes.

Disposición transitoria segunda. Planes de centros generadores de actividad.

Los planes de transporte en centros generadores de movilidad ya redactados o en elaboración a la entrada en vigor de esta ley, deberán ajustar su contenido a lo previsto en la misma e inscribirse en el registro correspondiente en el plazo de un año a partir de su entrada en vigor.

Igual plazo resultara de aplicación a los centros generadores de movilidad ya existentes que no hubieren desarrollado plan alguno.

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

La información sobre rutas y horarios, así como la posibilidad de adquisición a través de Internet de los títulos de viaje para cualquier desplazamiento de media o larga distancia en autobús en el territorio andaluz, contemplada en el artículo 24.4, deberá ser efectiva en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley.

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

El apartado I del Anexo II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía queda modificado como sigue:

Uno. El apartado 4 queda con la siguiente redacción:

“Planificación de ámbito autonómico y metropolitano en materia de movilidad sostenible”

Dos. Se elimina el párrafo 5.

Disposición final segunda. Modificación de la Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía



JUNTA DE ANDALUCÍA

Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible

En relación con el concepto de área logística definido en el glosario de la presente ley, se añade un párrafo al apartado 2 al artículo 9 de la Ley 5/2001, de 4 de junio, reguladora de las áreas de transporte de mercancías en la Comunidad Autónoma de Andalucía, con el siguiente tenor literal:

Artículo 9. Clases.

“Los centros de transporte de mercancías de interés autonómico tendrán la consideración de “Áreas Logísticas”.

Disposición final tercera. Desarrollo reglamentario.

El desarrollo reglamentario de esta Ley se llevará a efecto de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 112 y 119.3 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Disposición final cuarta. Entrada en vigor.

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

