

DICTAMEN 2

2014

SOBRE
MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA
CIUDAD DE SEVILLA

Sesión del Pleno extraordinario de 17 de octubre de 2014



Sumario

<i>I. Antecedentes</i>	3
<i>II. Contenido</i>	5
<i>III. Valoraciones y propuestas</i>	11
<i>IV. Voto particular</i>	21

Documento disponible en www.sevilla.org

DICTAMEN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE SEVILLA

De conformidad con las competencias atribuidas al Consejo Económico y Social de Sevilla (CESS), en virtud de lo establecido en su Reglamento, aprobado definitivamente por resolución del Primer Teniente de Alcalde, Delegado de Relaciones Institucionales, el día 20 de mayo de 2014, con efectos desde el 16 de mayo de 2014, y en virtud de lo establecido en su artículo 5.g), previo análisis y tramitación de la Comisión de Trabajo en sus reuniones celebradas los días 5 de noviembre de 2013 y 31 de enero, 5 y 21 de marzo, 22 de mayo, 2, 3, 4 y 26 de junio, 9 y 21 de julio, y 3, 11 y 16 de septiembre de 2014, cuyos miembros fueron nombrados por la Comisión Permanente reunida el día 3 de octubre de 2013. La Comisión de Trabajo da traslado al Pleno del Consejo Económico y Social que aprueba en su sesión extraordinaria del día 17 de octubre de 2014, el siguiente

Dictamen

I. ANTECEDENTES

Con fecha 3 de octubre de 2013, el Presidente del CESS, en ejercicio de las facultades previstas en el artículo 19 b) y c) de su Reglamento, dispuso convocatoria de la Comisión Permanente, en la que se acordó la constitución de la Comisión de Trabajo para emitir dictamen sobre la movilidad en la ciudad de Sevilla.

Los miembros de la Comisión de Trabajo fueron por el Grupo Primero D^a. Pilar Moreno Calvo y D. María Jesús Díaz García, por el Grupo Segundo D. Antonio López Balbuena, y por el Grupo Tercero D. Miguel Ángel Rivas Estepa y D. Francisco Velasco Sánchez, actuando como ponente D. Manuel Baus Japón, contando con la participación del

Presidente del CESS, D. Joaquín Revuelta García. A dichas reuniones asistieron en calidad de asesores D^a. María del Mar Merchán Muñoz, D. Rafael García Serrano, D. Enrique Arias García, D. Francisco Delgado de los Santos, D. Diego Carlos García Cebrián y D^a. María Luisa Roldán Borrego, y asistieron en calidad de invitados, D. José Antonio Salido Pérez, D. Salvador Navarro Amaro, D. José Roales Galán y D^a. María Luisa Infantes Dianas.

Asimismo comparecieron a las reuniones de las Comisiones de Trabajo por invitación de los grupos el día 2 de junio D. Ricardo Marques Sillero (Profesor de Física de la Universidad de Sevilla), D. Venancio

Yélamos Navarro (Jefe de Servicio de Transporte de la Delegación Provincial de la Consejería de Fomento y Vivienda) y D. Manuel Calvo Salazar (Biólogo y Socioecólogo), el día 3 de junio D^a. Ana Luz Jiménez Ortega (Directora del Centro de Gestión del Tráfico del Suroeste) y D. Antonio Rodrigo Torrijos (Ex-Primer Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Sevilla), y el día 4 de junio D. Miguel Ángel

Ruiz Frutos (Director General de Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla).

La Comisión de trabajo se reunió los días 5 de noviembre de 2013 y 31 de enero, 5 y 21 de marzo, 22 de mayo, 2, 3, 4 y 26 de junio, 9 y 21 de julio, y 3, 11 y 16 de septiembre de 2014, con el fin de elaborar la correspondiente Propuesta de Dictamen, que se presentó ante el Pleno el día 17 de octubre de 2014.

II. CONTENIDO

Durante las últimas décadas los cambios socioeconómicos ocurridos en el mundo han afectado sustancialmente al transporte urbano. La movilidad en las ciudades actuales se caracteriza por unos patrones de movilidad más difusos, con unas distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización.

El término sostenibilidad, o desarrollo sostenible, se empieza a escuchar a partir de la década de los setenta, cuando la Comunidad Europea y otros organismos supranacionales comienzan a mostrar una clara preocupación por los problemas medioambientales, la cohesión económica y social y el desarrollo regional, que ya empezaban a constituir una amenaza para la sociedad.

El desarrollo sostenible, según el informe Brundtland, se define como "el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades".

Un sistema de transporte sostenible según el Consejo de Transportes de la UE es el que:

- permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente, y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas;

- resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado;
- limita las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, usa energías renovables al ritmo de generación y utiliza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutivos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos.
- El desarrollo sostenible consiste en hacer compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente; de esta forma, se garantiza una mejor calidad de vida para la población actual y futura, sin aumentar el uso de recursos naturales más allá de la capacidad de la naturaleza para proporcionarlas indefinidamente.

El transporte urbano produce impactos adversos sobre este equilibrio, afectando al medio ambiente, a la salud y a la seguridad de los ciudadanos, a la economía, a la sociedad y, en general, a la calidad de vida de la población que vive y trabaja en las ciudades.

Esta situación se debe a políticas erróneas adoptadas en el pasado que propiciaban políticas territoriales y desarrollos urbanísticos sin considerar sus impactos en términos de movilidad y medio ambiente.

Por la globalidad y alcance de las actuaciones que contemplan, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible o PMUS se configuran como instrumentos básicos para reducir los impactos asociados a la movilidad urbana.

Los PMUS son instrumentos básicos para la ordenación y planificación del transporte y la movilidad de personas y mercancías a nivel urbano.

La Ley 2/2011 de Economía Sostenible establece que son un conjunto de actuaciones que tienen como objeto la implantación de formas de desplazamientos más sostenibles, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transporte (pie y bicicleta) y desarrollando aquellos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Esta Ley establece que el contenido del PMUS se ajustará a los principios de la propia Ley y de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (consejo de ministros, abril 2009), y también condiciona las subvenciones del Ministerio de Hacienda al transporte urbano, más conocido como 'fondo 5000', a que las entidades locales dispongan del correspondiente PMUS y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Sin embargo, no existe ninguna normativa, ni a nivel estatal, ni autonómica, que regule su contenido ni los procedimientos para su tramitación, aprobación o revisión, de

forma análoga a como se hace con la planificación urbanística. Tan sólo existen guías y recomendaciones del Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético (IDAE).

En Andalucía se está elaborando de una Ley de Movilidad Sostenible que regule estos y otros aspectos, de forma similar a las leyes aprobadas en Cataluña y la Comunidad Valenciana, y los proyectos de ley de Navarra o el País Vasco.

Aunque no trate específicamente los PMUS, la Ley 2/2003 de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros en Andalucía sí define y regula los Planes de Transporte Metropolitanos, como los instrumentos básicos para la ordenación y planificación del transporte en los ámbitos metropolitanos de Andalucía.

En este sentido, cabe señalar la aprobación por parte del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible en octubre de 2006.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, aprobado en 2006, es el principal instrumento de ordenación y planificación de los transportes a escala metropolitana.

A partir del diagnóstico de la situación actual y su proyección futura se deduce la insostenibilidad del modelo actual de movilidad, proponiéndose un nuevo modelo basado en la potenciación del transporte público, tanto en infraestructuras como en servicios de transporte, la mejora de la red viaria y el fomento de los modos más sostenibles: a pie y en bicicleta.

Sin embargo, el escenario económico actual de restricción de los presupuestos públicos, especialmente los dedicados a las infraestructuras, es radicalmente distinto al momento en el que se formuló el Plan por lo que existe gran incertidumbre sobre el horizonte inicialmente previsto de 2020, haciendo necesaria su revisión de forma análoga a como se está realizando con el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad en Andalucía (PISTA 2007- 2013).

En la escala propiamente urbana hay que destacar numerosas actuaciones realizadas en los últimos años que han tenido especial incidencia sobre las pautas de movilidad de la población, y entre las que podemos destacar las siguientes:

- Inauguración en octubre de 2007 del tranvía.
- Inauguración en abril de 2009 de la Línea 1 de metro.
- El Plan de la Bicicleta de Sevilla, que ha supuesto, entre otras cosas, la construcción de una extensa red de carriles bici y el servicio de bicicleta pública SEVICI.
- Proceso de peatonalización en el centro histórico (Avda. Constitución, Alameda, Plaza de la Alfalfa...) y en barrios (calle Asunción, San Jacinto, entre otras).
- Ampliación del tranvía hasta San Bernardo, conectando con metro y Renfe Cercanías, convirtiendo el nodo Viapol-San Bernardo en el principal intercambiador de la ciudad.
- Innovación tecnológica en la información al público de TUSSAM y cambios de itinerarios y terminales de diversas líneas para ajustarlos a las demandas de los usuarios.
- La línea del tranvía, tras su ampliación hasta San Bernardo, se ha consolidado como la segunda línea de TUSSAM que más viajeros transporta tras la línea 2.
- Reordenación de algunos de los principales ejes viarios (sentido único en la ronda histórica, entre otros) y puesta en servicio de pasos inferiores (Los Arcos y Cardenal Bueno Monreal).
- Puesta en servicio del apeadero de Cartuja de la línea C-2 de Renfe Cercanías.
- Aprobación de la red completa de metro en lo que se refiere a su trazado: las líneas 2, 3 y 4 de metro suponen un total de 40,7 Km (92% en subterráneo) y una inversión estimada de 3.706 millones de euros.

En general, como se ha dicho, el aumento de las distancias de los viajes y el continuo incremento del nivel de motorización marcan las pautas de los desplazamientos cotidianos de nuestras ciudades, habiéndose originado con ello un modelo de movilidad insostenible caracterizado por el desequilibrio funcional, el elevado coste energético y de infraestructuras, la alta emisión de contaminantes y la exclusión social.

Las actuaciones de transporte realizadas en los últimos años en

Sevilla han provocado cambios muy rápidos en las pautas de movilidad de amplios sectores de la población, fundamentalmente en lo referente a la utilización de los nuevos modos de transporte (metro y tranvía) y la generalización del uso de la bicicleta como medio habitual de transporte.

Por otra parte, el descenso de la actividad económica derivado del escenario de crisis en el que nos encontramos, ha provocado una notable bajada en las intensidades medias de tráfico lo que ha generado un modelo algo más sostenible del que existía hace apenas unos años. Aunque esta mejora sea circunstancial y vinculada en parte a la crisis, debe ser interpretada como una oportunidad inmejorable para afrontar los problemas de movilidad que aún persisten en muchas zonas.

La sociedad actual, insertada en la era de la información y el conocimiento, demanda un entorno urbano más saludable en el que vivir y moverse, por eso, la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla supone uno de los instrumentos de planificación más

eficaces para avanzar hacia una ciudad energéticamente más eficiente con un mayor nivel de complejidad organizativa.

La contaminación visual, la contaminación atmosférica y acústica, generan unos efectos singularmente graves cuando afectan a los bienes declarados como pertenecientes al patrimonio histórico. Justamente por ello, la Ley 14/2007, de 26 de Noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, contempla distintos preceptos definiendo que se entiende por contaminación visual o preceptiva, estableciendo la necesaria coordinación en la actividad urbanística, ambiental y de patrimonio histórico cuando los bienes sean declarados Bienes de Interés Cultural.

Un entorno urbano armoniza con un sistema de transporte sostenible cuanto más se acerca a la premisa básica de "reunir las mejores condiciones para facilitar el acceso a todos los puntos de la ciudad con la mayor participación posible de modos de transporte eficientes, los no motorizados y el transporte público".

DESCRIPCION GENERAL DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS POR EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 2012.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla, en adelante PMUS, establece como objetivo general establecer medidas para lograr un modelo de movilidad más eficiente desde el punto de vista funcional, medioambiental, social, económico, para avanzar hacia una ciudad más sostenible. Con este propósito recoge una serie de

medidas a poner en marcha con los siguientes objetivos:

- Disminuir atascos.
- Promover el consumo de energías renovables.
- Apoyar el desarrollo urbano equilibrado.

- Mejorar los servicios de transporte público y fomentar la intermodalidad.
- Recuperar el espacio público, garantizando la accesibilidad y las necesidades de movilidad de todos los ciudadanos.
- Mejorar las condiciones generales de medioambiente urbano.
- Contribuir a mejorar la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.

Para cumplir con estos objetivos generales se establecen como objetivos específicos el establecimiento de medidas dirigidas a la circulación rodada, de interferencia modal, de transporte público, de circulación no motorizada e instrumentales y de gestión.

Ejes de actuación

1.- Circulación rodada.

Este eje de actuación contempla dos aspectos: la red viaria y el aparcamiento.

En relación a la red viaria recoge que lo que se pretende es reorganizar el tráfico a motor con el objeto de evitar la saturación en ciertas zonas de la ciudad, principalmente en el centro histórico, las zonas residenciales con cierta autonomía funcional y los ámbitos comerciales.

En el documento se hace mención a dar una jerarquización del uso del viario público y su mejora desde el punto de vista funcional mediante la propuesta de la elaboración de un Plan de Seguridad Vial, que a fecha de hoy no ha sido elaborado.

No se contemplan medidas concretas para abordar, lo que se según se expone, es dar a las calles y avenidas un uso aparte de soporte de movilidad, como espacio público para la convivencia y progreso económico, cultural y social.

En relación al aparcamiento, la única medida concreta recogida en el plan se ciñe al establecimiento del aparcamiento regulado, estableciendo zonas donde según el plan es necesaria su implantación.

Así se prevé el establecimiento de aparcamientos regulados en zonas frecuentadas fundamentalmente por trabajadores y estudiantes como Macarena, PCT Cartuja, Bami, Luis Montoto o Pirotecnia.

2. Transporte público

En este eje de actuación se contemplan dos aspectos: ampliación del carril bus y red de intercambiadores con infraestructuras nuevas y la potenciación del consorcio de transporte. En el plan se apuesta por una ampliación del carril bus como alternativa al uso del vehículo privado, por su ventaja medioambiental, así como por la menor ocupación de espacio urbano.

Apuesta por su ampliación ya que el usuario valora la rapidez y la puntualidad del servicio. Esta medida ha demostrado que son aspectos que mejoran y hacen más competitivo el transporte público frente al vehículo privado.

En cuanto a la red de intercambiadores, según el plan responde a la idea de apostar por el transporte público y la intermodalidad, y por ello plantea la

necesidad de combinar los medios de transporte de la forma más óptima para el usuario y para el sistema de transporte en su conjunto.

Un elemento clave de esta intermodalidad lo constituyen los intercambiadores o nodos que sirven para cambiar de modo de transporte. El Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla propone una red muy ambiciosa basada en diez intercambiadores de escala metropolitana, y el PGOU distingue entre intercambiadores de primer nivel: San Bernardo, Prado de San Sebastián, Plaza de Armas y Pablo de Olavide, e intercambiadores secundarios, de escala más urbana: Puerta de Jerez, Puerta Osario y Puerta de la Macarena.

3. La movilidad no motorizada.

En este eje de actuación se contempla la red peatonal y la movilidad en bicicleta.

Respecto a la red peatonal se centra en resaltar el problema del casco histórico como barrio comercial y de servicios por excelencia, resaltando los problemas de congestión, degradación del viario provocada por el aparcamiento ilegal y la falta de espacios libres.

Se destaca la existencia de calles donde el peatón tiene que compartir la calzada con el vehículo debido a la estrechez, inexistencia de acerado o por el aparcamiento ilegal.

Apuesta por una política de peatonalización basada en la flexibilidad y el consenso, y se proponen unos itinerarios peatonales al centro histórico.

En cuanto a la movilidad en bicicleta, se destaca el avance efectuado con el anterior plan en cuanto al trazado del carril bici, y en este plan se apuesta por el mantenimiento del mismo, así como en trabajar en el intercambio entre bicicleta y otro transporte público, y en la divulgación y promoción, se proponen campañas de divulgación dirigida al colectivo mayor de 65 años y escolares con programas de fomento de caminos escolares seguros.

4. Educación vial.

El Plan prevé campañas de educación vial en centros escolares para la adquisición de valores viales, algo que va más allá del conocimiento de normas y señales de circulación.

Se apuesta por la extensión de esta labor de formación al resto de la ciudadanía en colaboración con entidades vecinales y cívicas.

III. VALORACIONES Y PROPUESTAS

Una vez analizado el PMUS y escuchado a diferentes expertos en la materia, para abordar propuestas viables, teniendo en cuenta las circunstancias económicas actuales y lo previsto en los instrumentos analizados, tanto en el PMUS como en el PGOU, hay que poner de manifiesto los problemas que actualmente siguen estando candentes y que han sido y son objeto de conflicto, a los cuales no se les ha dado una solución o una alternativa viable en términos de movilidad sostenible.

Así, es necesario poner de manifiesto en primer lugar la falta de participación social en las políticas de movilidad. Como se ha dicho al inicio del documento, es necesario definir el modelo de ciudad que queremos, y para ello es necesario escuchar y tener en cuenta todas las aportaciones y demandas de los agentes económicos y sociales, para llegar a un modelo lo más consensuado posible, y más teniendo en cuenta que la participación en la elaboración de las políticas de movilidad se recoge en instrumentos a tener presente como la Estrategia Andaluza para la Sostenibilidad Urbana y como en el propio PMUS. En este sentido, destacar que el PMUS de Sevilla se aprueba por medio de una Resolución del Delegado de Seguridad y Movilidad con fecha de 26 de junio de 2012 con carácter de urgencia y, por tanto, sin el necesario canal de participación de la ciudadanía.

Aunque existe una estructura administrativa en el Ayuntamiento dedicada a las actuaciones en materia

de movilidad (Dirección General de Movilidad dependiente de la Delegación de Seguridad y movilidad), consideramos necesario dotar a estas Áreas de los recursos técnicos y el personal competente necesario para resolver los problemas y presentar las alternativas de las políticas de movilidad. En el mismo sentido debemos evitar la dispersión competencial entre las distintas delegaciones municipales.

Como decimos en párrafos anteriores, se echa en falta la apuesta decidida por un cambio de modelo, que hay que empezar por definir y desde un proceso participativo.

Tendríamos una visión restrictiva del tema si solo nos circunscribiéramos a la ciudad de Sevilla, ya que como hemos podido comprobar gran parte de los problemas de saturación y congestión, devienen de las personas que se desplazan desde el área metropolitana diariamente para trabajar en Sevilla. Por ello debiéramos, en la medida de lo posible, incentivar y promover el transporte colectivo desde las diferentes zonas hasta la capital.

Sin lugar a dudas, tendríamos que hacer hincapié en la mejora de dichos transportes colectivos; así, se propone un compromiso en el cumplimiento presupuestario por parte de las administraciones públicas del Consorcio de Transporte, con unos servicios regulares, de calidad, y que den respuestas a las necesidades de la población. Regularidad, calidad y respuestas a las necesidades deben ser palabras claves en estos servicios de autobuses por carretera y de los servicios de cercanías ferroviarios.

En relación al tren de cercanías tenemos que hacer una apuesta por la mejora de dichos servicios aunque en la actualidad están muy valorados, no solo por trabajadores/as sino también por estudiantes.

Los tranvías de Alcalá de Guadaíra y del Aljarafe son otras de las grandes obras inacabadas que mejoraría sustancialmente la saturación del acceso a la ciudad desde allí y su conexión con el metro de Sevilla, línea uno. Desde este Consejo Económico y Social, consideramos necesario un compromiso efectivo de la Junta de Andalucía para con estos proyectos y que sean incluidos en los próximos Presupuestos.

Entre los objetivos del plan se echa en falta que sea un plan respetuoso con el paisaje urbano y con el patrimonio cultural, así como referencias a la movilidad de personas y el entorno de la ciudad (aéreas metropolitana y barrios periféricos), tan dependientes la una de la otra.

Además, debe ser un plan que dé respuesta a la evolución futura de la ciudad

La falta de ejecución de ciertas infraestructuras que se preveía en el PGOU y que se consideraban necesarias para resolver problemas de movilidad referidos a ciertas zonas de la ciudad, están provocando problemas de movilidad que no se podrán solucionar si no se estudian medidas alternativas o se ejecutan con las adaptaciones necesarias por el tiempo transcurrido.

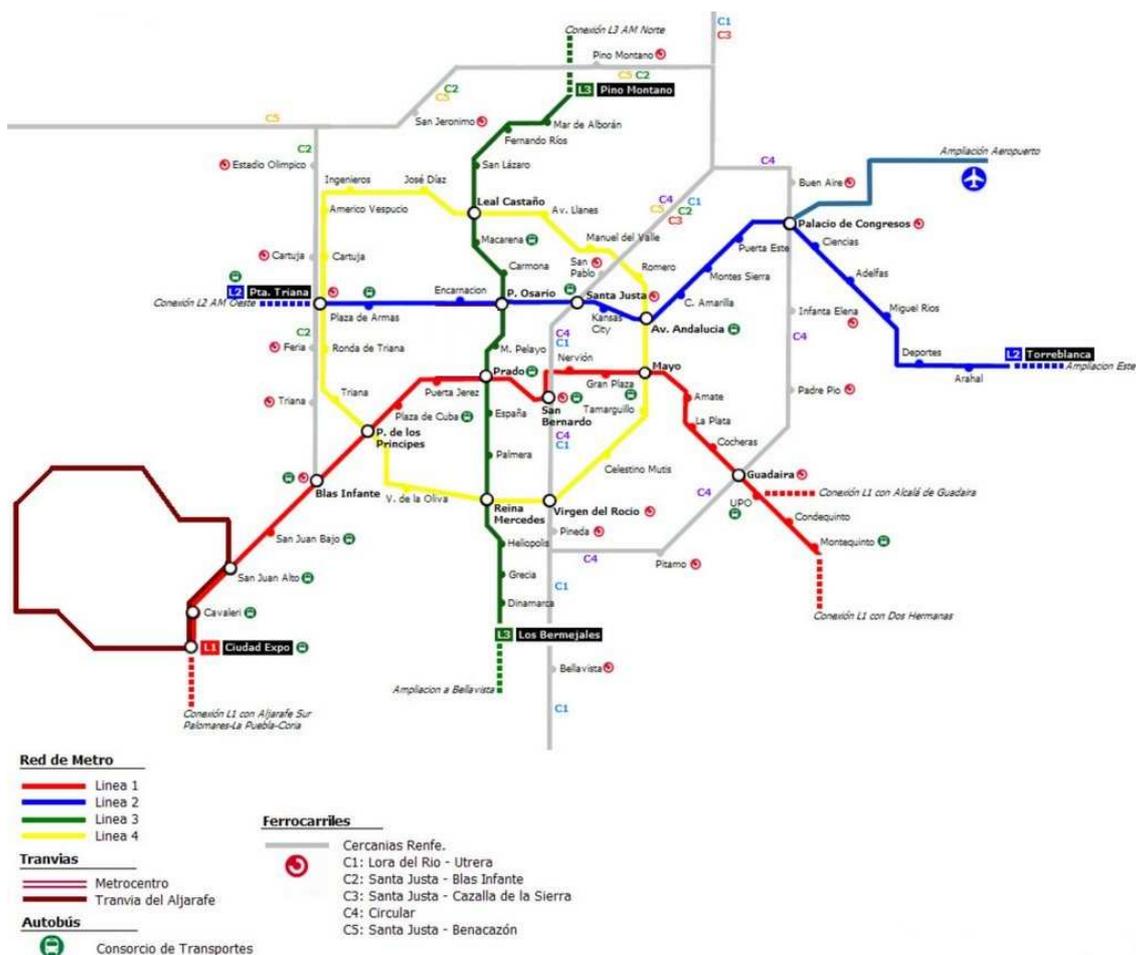
Existe una percepción generalizada por una gran parte de la ciudadanía de que la ciudad es un espacio

motorizado, con el consiguiente peligro que ello conlleva para el tránsito de peatones, sobre todo para las personas con movilidad reducida, que si bien, en los últimos 6 años ha habido adaptaciones del acerado, etc., para ellas, aún resultan éstas insuficientes y necesitarían mas mejoras sustanciales al respecto.

Se observa que en el espacio público la prioridad es el vehículo siendo complicado compartir el mismo con otros usos, de forma que es esencial incentivar al ciudadano para no usar el vehículo privado. Sobre todo en los desplazamientos de larga o media distancia, éste se considera el único posible, al no existir alternativas al transporte privado eficaces o eficientes que satisfagan su necesidad de desplazamiento y accesibilidad.

La realización de las líneas del metro que ya en su día la propia Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla evaluaron como muy necesaria, sería sin lugar a dudas un elemento fundamental para la mejora de la movilidad en el casco antiguo de la ciudad, pero también el transporte desde los barrios periféricos al centro. Nos referimos a Alcosa, Sevilla Este, Torreblanca, Pino Montano, San Jerónimo, etc. Estos barrios desde el que se desplazan a diario miles de personas al centro u otras partes de la ciudad, necesitan una respuesta a sus demandas de transporte colectivo, si bien no es menos cierto que han mejorado sustancialmente.

Entendemos necesario que se lleve a cabo la red completa de metro, cuyo diseño concluyó a finales del año 2010, y que se adjunta:



Conviene realizar un cuadro comparativo de la situación del metro en España:

CIUDAD	POBLACIÓN	ÁREA METROPOLITANA	ESTACIONES	LÍNEAS	KM
MADRID	3.234.000	6.052.247	300	13	293
BARCELONA	1.621.000	5.030.679	165	11	123
VALENCIA	797.028	1.551.585	133	3M+2T	146
SEVILLA	702.355	1.294.867	22	1	18
MÁLAGA	567.433	953.251	26	2	12
PALMA DE MALLORCA	407.648	548.211	15	2	15
BILBAO	351.629	910.578	40	2	43
GRANADA	239.017	517.580	26	2	15

En este sentido y dado el tiempo que transcurrirá hasta la ejecución completa del metro, es urgente actuar y poner en marcha diversas actuaciones que mejoren la movilidad de los ciudadanos entre las distintas zonas de la ciudad.

Una experiencia interesante de analizar sería la de los Autobuses de Tránsito Rápido (BRT en sus siglas en inglés), experiencia que se ha puesto en marcha otros países y en España, en concreto en la ciudad de Barcelona.

Estos servicios consisten en líneas en plataformas reservadas destinadas a la circulación de autobuses. Normalmente los viajeros validan su título de viaje con anterioridad al acceso al vehículo. Cuando el autobús, normalmente un vehículo articulado de gran capacidad, llega a la parada, abre todas sus puertas y los pasajeros suben y bajan por todas ellas. Su principal ventaja estriba en que son sistemas cuya construcción y puesta en servicio son mucho menos costosos que otros sistemas y sus plazos de construcción, instalación y operación son enormemente más reducidos que los sistemas ferroviarios.

No obstante, este servicio sólo sería viable en grandes avenidas.

Actualmente, entre otros problemas que se comentarán más adelante, nos encontramos con una edificación que generará problemas de movilidad con su puesta en funcionamiento, nos referimos a la Torre Pelli. Desde distintos colectivos se ha puesto de manifiesto la repercusión que dicha obra tendrá en la movilidad de esta ciudad. En concreto, existe un informe del Defensor del Pueblo

Andaluz según el cual son infraestructuras clave para resolver el impacto de dicho edificio las líneas dos y cuatro del metro, la plataforma reservada para el transporte público que proyectaba el Consorcio Metropolitano de Transportes y la ampliación de la red de trenes de Cercanías hasta el edificio de Torretriana. En ese sentido, cabe recordar que el Plan General de Ordenación Urbana de 2006 contempla, por lo que a la Isla de la Cartuja se refiere, la llegada de las líneas dos y cuatro de la red de metro, así como la ampliación de la red de trenes de cercanías hasta el edificio administrativo de Torretriana y su conexión con la línea 1 de metro en Blas Infante, infraestructuras pendientes de ejecución, por lo que será necesario estudiar medidas que palién el impacto que se producirá, sobre todo por el tráfico rodado proveniente de la zona del aljarafe y valorar otras nuevas infraestructuras de comunicación en el ámbito de todo el Parque Tecnológico.

En relación a las zonas industriales es necesario destacar que no existen alternativas de acceso a las mismas en otros medios que no sean el vehículo privado y, por ello, es necesario incentivar fórmulas de transportes públicos y no motorizados que realmente sean competitivas y satisfagan las necesidades de los usuarios y trabajadores para que se conviertan en los medios principales de movilidad. No existen líneas de transporte público y en el trazado del carril bici no se ha planteado su ampliación a dichas zonas. Son de sobra conocidas las reivindicaciones en este sentido, que hacen necesario la elaboración de planes específicos para estas zonas donde a diario se

producen miles de desplazamientos, medidas tales como ampliación del carril bici, tren de cercanías en aquellas zonas donde sea posible y transporte colectivo urbano, así como desarrollar Planes de Movilidad al puesto de trabajo con la participación de las Administraciones Públicas, el Sector Empresarial y la Representación Sindical de los Trabajadores.

Asimismo, y dado que los viajes al trabajo suponen un tercio de la movilidad general y estos desplazamientos se producen fundamentalmente en vehículo privado, debiéndose a las distancias entre lugar de residencia y puesto de trabajo y con la imposibilidad de realizar estos en transportes públicos, sería necesario elaborar y desarrollar planes específicos para zonas periféricas y de gran densidad poblacional (Sevilla Este, Parque Alcosa, Pino Montano, San Jerónimo,...).

Es importante resaltar que en la actualidad el puerto de Sevilla sufre una saturación en el tráfico de trenes de mercancías, quedando relegado éste al horario nocturno, ya que los itinerarios se ven cortados de día por la alta utilización del trayecto Sevilla Utrera por la red de cercanías. Si queremos que el puerto de Sevilla lo sea de primer orden, tendrían que realizarse las obras necesarias para que éste no esté subordinado al tráfico de pasajeros por compartir un tramo de vía. Esto está evaluado en que permitiría aumentar la capacidad de tráfico de contenedores en un 30% y así evitaríamos riesgos inútiles en las circulaciones ferroviarias.

Respecto al carril bici, si bien es cierto que la ciudad cuenta con un itinerario

amplio, es necesario señalar que el mismo en su inicio se efectuó con ciertos problemas en el trazado. Por tanto, es necesario que se revise el mismo, y se solucionen problemas tales como la señalización en los cruces con peatones y vehículos especialmente en las zonas próximas a las paradas de autobuses. Los carriles bici deben estar en continuo mantenimiento. Hace apenas tres años que estos no sufren la más mínima reforma o mantenimiento.

Los expertos consultados coinciden en la eficacia de este medio de transporte para resolver problemas de movilidad en las ciudades, pero siempre que se acompañe de medidas que promuevan la intermodalidad entre los distintos medios de transporte urbano e interurbano. Para ello es necesario establecer las medidas necesarias para conseguir la integración de los distintos modos de transporte, permitiendo que un usuario pueda acudir desde cualquier punto de Sevilla a otro, utilizando distintos medios de transporte sin necesidad de grandes desplazamientos para cambiar de medio.

El transporte de la bicicleta en medios de transporte colectivo debe ser tenido en cuenta, como sucede en ciudades como Copenhague.

Echamos en falta que no se plantee la posibilidad de ampliar el carril bici teniendo en cuenta las demandas ya existentes desde diversos colectivos en cuanto a su extensión a las zonas industriales, así como la revisión de su trazado dada las deficiencias existentes, buscando el máximo consenso ciudadano.

Así es necesario apostar por la red de intercambiadores y ejecutar lo

dispuesto en el PGOU al respecto, ya que al día de hoy sólo existen dos intercambiadores, uno en el Prado de San Sebastián (Metro-tranvía-autobuses-bici) y otro en San Bernardo (Metro-tranvía-cercanías-autobuses-bici), de forma que faltan intercambiadores en Santa Justa y Plaza de Armas, donde deberían converger todos los transportes, así como la puesta en marcha del intercambiador construido en Ciudad Expo de Mairena del Aljarafe. También parecería adecuado el diseño de intercambiadores de segundo nivel en zonas de la ciudad como Puerta Osario, Puerta Jerez, Macarena, Encarnación-Ponce de León, que mejoraría la situación actual.

En el caso de la estación de ferrocarril de Santa Justa es necesaria la construcción en los terrenos aledaños de una estación de autobuses y metro. (Intermodal)

En relación a la intermodalidad se considera necesaria la creación de un único título de viaje compatible con todos los transportes públicos. Esta cuestión es fundamental para garantizar la competencia económica del usuario.

En la actualidad, sólo la tarjeta del Consorcio de Transporte Metropolitano de Sevilla es compatible con el resto de transportes públicos. De ahí la necesidad de crear un título de viaje compatible que permita al usuario desplazarse utilizando distintos medios de transporte, racionalizando la oferta y ahorrando costes.

Aunque en los últimos tiempos se han mejorado los sistemas de tarificación en tres aspectos fundamentalmente:

en primer lugar, se han diversificado los títulos de viajes en modo de abono que han repercutido en el abaratamiento considerable de la utilización del servicio por los usuarios habituales; en segundo lugar, se han mejorado los sistemas de cobros con tarjetas sin contacto y recargables, y por último, se han unificado abonos y billetes que pueden utilizarse en diferentes modos y trayectos. No obstante aun quedan aspectos a mejorar en lo referente a la validación de los títulos. El modelo de acceso por los usuarios en fila india y por la misma puerta para que el conductor pueda comprobar que los títulos se validan, es un modo de proceder lento que obliga a los vehículos a permanecer estacionados en las paradas demasiado tiempo.

En cuanto al transporte urbano colectivo es necesario apostar por un transporte más rápido y eficiente, por ello la necesidad del carril bus.

Estamos de acuerdo en potenciar la utilización del vehículo eléctrico, pero su promoción no debe pasar por conceder el privilegio de circular por el carril bus. Además, es aconsejable que se establezcan condiciones de “prioridad semafórica”, de manera que las expediciones de transporte público tengan también prioridad en las intersecciones viarias.

La congestión de tráfico a ciertas horas del día, el acceso en transporte público, y las necesarias reformas estructurales en acerado, etc. (tal y como contempla el PGOU y aún por ejecutar) son medidas que paliarían las deficiencias que el centro de la ciudad padece en cuanto a movilidad, a la vez que se cumplirían las normas

respecto al tránsito de vehículos y personas.

Esta medida de compartir el uso de la red viaria y el estudio de la peatonalización de ciertas calles, consideramos necesaria su extensión a los barrios y zonas consolidadas de la ciudad. Es necesario recuperar espacio público urbano para hacer la ciudad más amable y sostenible con el necesario debate y participación de la ciudadanía.

El criterio general para fomentar los desplazamientos peatonales consiste en recuperar el espacio público destinado, en su mayoría, a la circulación motorizada. El peatón debe ser considerado el protagonista de la vida urbana y a él deben de destinarse los recursos de movilidad con preferencia (Shared Space, 2005).

El fomento de la movilidad peatonal general es la asignatura pendiente de la movilidad en las ciudades en general. El reto, pues, es repensar todo el espacio urbano y revisar los criterios con los que éste es repartido entre los diferentes usos. La movilidad peatonal debe ser asegurada con comodidad en toda la trama urbana.

Algunas medidas que deberían desarrollarse deben ser las siguientes:

- Acercar usos y crear proximidad.
- Mejorar las condiciones urbanísticas del espacio peatonal: si queremos fomentar los desplazamientos andando, el espacio destinado debe ser continuo. Es necesario racionalizar el espacio peatonal en relación al mobiliario público mal ubicado, haciéndolo compatible con el desarrollo de la actividad

empresarial. No obstante, es fundamental exigir el cumplimiento de las ordenanzas de ocupación de la vía pública, garantizando el paso de todas las personas y especialmente de aquellas con movilidad reducida.

- Priorizar el desplazamiento y la estancia peatonal en zonas residenciales y comerciales.
- Establecimiento de ejes peatonales: no sólo en los desplazamientos cortos, sino también para favorecer y mejorar los desplazamientos peatonales de largo recorrido, teniendo en cuenta que los itinerarios que excedan el ideal de 500 metros deben contar con conexiones con los modos de transportes públicos.
- Peatonalizar, extendiendo su concepto más allá de las zonas históricas de la ciudad y en cooperación con el fomento de otros usos como la bici y el transporte público.
- Planeamiento urbanístico: revisarlo al objeto de poder aplicar todas estas medidas (anchura de calzadas, anchuras de aceras).

El plan, cuando aborda el problema de la circulación rodada, se olvida de los problemas que se producen en las entradas y salidas de la ciudad provocados por la afluencia de tráfico proveniente de la corona metropolitana y no aporta ningún tipo de medida frente a ello, siendo algunos ejemplos los de:

- La Ronda Norte en la confluencia con el Polígono Store.

- La Avenida de Andalucía y su confluencia con la A-92 y la SE-30.
- La rotonda de Mercasevilla.
- La Avenida de la Paz en su confluencia con Carretera de su Eminencia y la SE-30 y Carretera de Utrera.

También se olvida de los barrios de Sevilla como Alcosa, Pino Montano, San Jerónimo, Polígono Sur o inclusive Monte Quinto.

Tenemos que señalar que las competencias de las distintas Administraciones Públicas sobre un mismo espacio, impiden que se den las soluciones coordinadas que el problema requiera. Este problema es de difícil solución teniendo en cuenta que se ha apostado durante muchos años por un modelo de ciudad dispersa, donde los desplazamientos son largos y al no existir transporte público eficaz alternativo no se disuade del uso de vehículo privado.

En este sentido consideramos necesario el trabajo conjunto con el Consorcio Metropolitano de Transporte. El Consorcio debe poner en marcha propuestas encaminadas a fomentar el uso de los transportes públicos. Hay que tener en cuenta que en la Aglomeración Urbana de Sevilla (AUS) se ha producido en los últimos 25 años un incremento de la movilidad motorizada muy importante, y que esta movilidad se ha realizado mayoritariamente en vehículo privado, de tal manera que en el año 2007 la relación era de 80% vehículos privados y 20% transporte público.

Las estimaciones para el horizonte de 2020 vuelven a indicar una elevación

del número de viajes mecanizados producido por el vehículo privado.

Esta situación, aunque complicada, habría que abordarla desde el objetivo de trasvasar usuarios del vehículo privado al transporte público, y para ello, se debe de actuar en las siguientes direcciones:

- Fomento del transporte público: hacerlo competitivo, en tiempos de viajes, frecuencia y precios.
- Incremento de la intermodalidad metropolitana: Con la idea esencial de hacer que todos los medios de transportes jueguen un papel dentro de las necesidades de transportes de mercancías y viajeros para permitir usar distintos modos de transportes con la mayor facilidad y comodidad posibles.
- Actuaciones de coordinación con las políticas de urbanismo y ordenación del territorio.

En relación a los aparcamientos, la realidad de la situación es que hoy día al no existir alternativas se hacen muchos desplazamientos en vehículos privados y ello requiere de espacio para su estacionamiento.

Hasta ahora las medidas adoptadas en zonas saturadas han sido los aparcamientos subterráneos rotatorios y el sistema ORA.

En relación al sistema ORA, el CESS ya advirtió de la gravedad del tema en tanto en cuanto afecta a colectivos de trabajadores, de estudiantes, y de usuarios de centros sanitarios y familiares que tienen que pagar por una zona regulada en superficie sin posibilidad de usar los servicios de transportes colectivos adecuados. La

zona azul no puede ser la solución a otros problemas como la presencia de gorrillas. Por tanto, echamos en falta la existencia de otras medidas como las Áreas Verdes, que ya fue propuesta por el CESS en su dictamen de 14 de abril de 2014 sobre la Ordenanza de Circulación, para lograr los objetivos propuestos y que no pueden circunscribirse al aparcamiento regulado, ya que esta medida no disuade del uso del automóvil privado si no existen otras alternativas y, por tanto, no deja de ser más que una medida recaudatoria.

El aparcamiento es un factor de enorme importancia en la regulación de uso del coche. La experiencia indica que la expectativa positiva de aparcar en destino es el factor que más alienta el uso del automóvil. Si el aparcamiento en destino es fácil y accesible, es casi seguro que el ciudadano optará por la utilización del coche con independencia de la disponibilidad y calidad de otros medios de transportes puestos a su disposición.

Se debe optar por una política de aparcamientos en el contexto de un plan de movilidad y con la participación de los actores implicados en la misma. Podríamos situar aparcamientos en las distintas entradas en la ciudad de Sevilla, junto a las principales vías de acceso por carretera, cuyo uso debe comportar un bajo o nulo coste para el usuario y conectadas al centro urbano a través del transporte público y otros modos de desplazamientos como el peatonal y la bicicleta. Esta medida debe ir aparejada a una red de transporte público y colectivo masivo adecuada que garantice el acceso de los ciudadanos a las distintas partes de la

ciudad de una forma eficaz y constante.

Habría que aclarar un concepto clave: una cosa es el espacio destinado en las zonas residenciales al aparcamiento de los vehículos de los residentes, y otra muy distinta es el espacio destinado al aparcamiento de rotación (aquel que se utiliza indistintamente por cualquier vehículo, sea o no residente de la zona en cuestión). En este sentido, habría que estudiar si es necesario atender a una dotación mínima de plazas de aparcamientos para todas las necesidades.

Por último y en relación al tren de cercanías, existe un proyecto llamado Tren 2020 que tras analizar la situación del ferrocarril español desde un punto de vista social y ambiental, efectúa propuestas de mejora mediante la reorientación de lo existente y pone el acento en la movilidad cotidiana. Así, en este documento se indica que el objetivo principal que deben seguir los Planes de servicios para Cercanías y Regionales es dar cobertura a la movilidad cotidiana mediante la puesta en marcha progresiva de las infraestructuras ya existentes que son competitivas y la mejora de aquellas menos competitivas, evitando su supresión.

En dicho informe se pone de manifiesto que es necesario mejorar la accesibilidad y centralidad de las estaciones, la importancia de la frecuencia de paso en la movilidad cotidiana y la política tarifaria, ya que para que sea una alternativa atractiva para el incremento del uso del ferrocarril en España se debe acompañar de una política tarifaria

distinta a la actual más comercial y competitiva.

En este sentido, queremos llamar la atención sobre la necesidad de estudiar la posibilidad de considerar viables ciertas propuestas hechas desde diversos colectivos ciudadanos donde se incluyen por ejemplo la línea circular C-4 Santa Justa-Palacio de Congresos, que entendemos infrautilizada dado que no tiene sentido contrario, así como la oportunidad de habilitar otras nuevas paradas como por ejemplo en la zona de Andalucía Residencial y los polígonos industriales como La Negrilla, Store y Calonge.

Además, debemos incidir en la idea de que dicho servicio ferroviario debe de enlazar con la línea 1 de metro en la estación de Blas Infante.

Consideramos que integrar dicha línea de cercanías dentro del transporte metropolitano de Sevilla sería una buena alternativa al vehículo privado siempre que se

cuenta con la posibilidad de acceso a otros medios de transporte (bus y bici) que permitan una movilidad completa al ciudadano.

Por último y en relación a lo que el PMUS de Sevilla establece en Educación Vial, compartimos sus objetivos, pero no solo para conocer las normas sino también para cambiar nuestro comportamiento cultural en cuanto a movilidad hacia un comportamiento más sostenible en nuestros desplazamientos.

La población debe conocer y asumir que estamos ante un reto muy importante y que el cambio de hábitos es indispensable para hacer viable el sistema a medio plazo.

La cooperación institucional emerge como el punto de partida indiscutible para iniciar este proceso. La intervención en los modelos de movilidad debe de estar basada en los aspectos sociales, psicológicos y políticos.

IV. VOTO PARTICULAR PRESENTADO POR EL REPRESENTANTE DEL GRUPO POPULAR SR. D. SALVADOR NAVARRO AMARO

Dentro de la valoración global positiva que merece a mi juicio el dictamen -sobre todo por el esfuerzo y el gran trabajo llevado a cabo por sus redactores- y dado el amplio abanico de cuestiones abordadas, se contienen en el mismo, como probablemente no puede ser de otra manera, aspectos con los que el GM al que represento está plenamente de acuerdo como es público y notorio, junto a propuestas interesantes que deberán ser estudiadas por los órganos competentes acerca de su viabilidad, otros asuntos discutidos y discutibles sobre los que habrá que seguir trabajando para buscar las mejores soluciones posibles, pero también se contienen pronunciamientos sobre los que no podemos estar de ninguna manera de acuerdo porque simplemente no responden a la realidad de una manera objetiva y no interpretable.

En particular me refiero a la frase contenida al final de uno de los párrafos en la página 15 de la propuesta de dictamen remitida para su aprobación en la que, en relación al carril-bici y sus necesidades de mantenimiento, literalmente se dice

"Hace apenas tres años que estos no sufren la más mínima reforma o mantenimiento".

En contra de esto hay que decir que según la información remitida por la GMU acerca de este extremo, única de la que hay constancia en este CESS, la realidad es que en el presente ejercicio 2014 se están realizando tareas de mantenimiento de dicha red por importe de 310.000.-€.

A partir de ahí, entiendo que el dictamen podía haberse pronunciado sobre si la inversión parece correcta o no, suficiente o no, bien orientada o no, etc. Pero lo que no debe hacer es negar un hecho manifiesto, además sin argumentos en contra, pues ello desmerece el rigor del propio dictamen.

Por consiguiente entiendo que el expresado extremo del dictamen resulta notoriamente inexacto y debería haber sido eliminado.

Es por esto que se presentó una enmienda al texto definitivo de la propuesta a fin de que fuese suprimida dicha frase, enmienda que ha sido rechazada mayoritariamente por el Pleno, y que por tratarse de una cuestión tan obvia y no opinable, motiva la formulación de este voto particular.

Sevilla, 17 de octubre de 2014
LA SECRETARIA DEL C.E.S. DE SEVILLA

Fdo.: Adela de Juan López

VºBº
EL PRESIDENTE DEL C.E.S. DE SEVILLA

Fdo.: Joaquín Revuelta García

CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE SEVILLA

E-mail: cess@sevilla.org

Síguenos en twitter.com/CESSevilla