

## Código de expediente DNCG\_LEY\_108710/20\_08

Gasteizko Bizikleteroak con NIF G01281344 y dirección a efectos de notificación en la Casa de Asociaciones Rogelia de Alvaro sita en la Calle Panamá S/N (CP 01012) de Vitoria-Gasteiz, Email: info@bizikleteroak.org, y teléfono de contacto 687 30 82 90

### EXPONE

Que habiéndose publicado en el BOPV del 21 de abril de 2021 el anuncio del departamento de Planificación Territorial Vivienda y Transporte por el que se somete a información pública el “Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible de Euskadi, y se abre un periodo un mes para información pública y alegaciones; mediante este escrito, en tiempo y forma, realizo las siguientes alegaciones:

## ALEGACIÓN PRIMERA: SOBRE LA PARTICIPACIÓN PARA LA ELABORACIÓN, MODIFICACIÓN Y REVISIÓN DE PLANES

En la **exposición de motivos**

*“Participación **real y efectiva** de la sociedad vasca en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en la planificación de la movilidad sostenible”.*

En el **CAPITULO I: Disposiciones generales**

En el artículo 3: principios de actuación

*g) La participación pública **en la toma de decisiones** que afecten a la movilidad sostenible*

En el **CAPITULO IV. Información y participación pública en materia de movilidad sostenible**

Artículo 23. Participación.

*1. Las Administraciones Públicas y los demás entes pertenecientes al sector público promoverán y garantizarán el correcto ejercicio del derecho de participación, **real y efectiva**, en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en la planificación de la movilidad y cuya elaboración o aprobación les corresponda.*

*2. En particular, las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, promoverán y garantizarán la participación de las personas interesadas y del público en general en los procedimientos de elaboración, modificación, revisión y aprobación de los instrumentos de planificación previstos en la presente ley. Dicha participación se realizará tomando en consideración la perspectiva de género.*

*3. Las personas interesadas y el público en general podrán hacer uso de su derecho de participación en los citados procedimientos antes de que se adopte cualquier decisión, mediante la presentación de comentarios, observaciones o alegaciones.*

Dado que en este proyecto de ley se menciona en varias ocasiones que la participación debe ser real y efectiva se entiende que la participación social es una herramienta imprescindible para los planes de movilidad sostenible y que debe ir más allá de los tradicionales mecanismos de información pública y presentación de alegaciones que acompañan a los proyectos y planes de las administraciones.

Existen varios niveles de participación en los que las personas participantes pueden, en el nivel más bajo, simplemente recibir información o en el nivel más alto de empoderamiento de la ciudadanía, poder tomar decisiones. Por lo tanto, es imprescindible y dada la importancia de una participación real y efectiva, que esta ley de movilidad sostenible defina concretamente a qué se refiere con participación real y efectiva sobre todo

en la exigencia de la elaboración de distintos planes de movilidad sostenible para las distintas administraciones.

En la Ley 2/2016 de Instituciones locales de Euskadi se regula la participación en el Capítulo IV Participación Ciudadana, que es aplicable a los municipios, pero no a administraciones superiores como Diputaciones o Gobierno Vasco.

**Proponemos**, por lo tanto, que esta **Ley de movilidad incluya y especifique que para garantizar la participación real y efectiva** en los procedimientos de elaboración, modificación, revisión y aprobación de los instrumentos de planificación previstos en la presente ley, **se llevarán a cabo procesos participativos** que constarán al menos de lo siguiente:

- Concepto de proceso participativo
- Promoción de los procesos participativos
- Grupo impulsor del proceso participativo
- Finalidades, limitaciones y compromisos del proceso participativo
- Aprobación del proceso participativo
- Convocatoria de los procesos participativos
- Personas y/o entidades llamadas a participar en los procesos participativos
- Fases de los procesos participativos
- Funcionamiento y metodología de los actos y debates
- Informes finales con conclusiones de los procesos participativos
- El retorno del proceso participativo y su comunicación
- Evaluación del proceso participativo

### **ALEGACIÓN SEGUNDA: SOBRE LA PARTICIPACIÓN CONTINUA Y PERMANENTE.**

Esta Ley no recoge la creación de órganos de participación y para garantizar una participación real y eficaz, debería hacerlo.

Los órganos de participación son los medios de encuentro regular entre la ciudadanía y las administraciones para debatir y recoger, de manera continuada, sus opiniones y propuestas sobre sus actuaciones. Para llevar a cabo estas funciones deben recibir información suficiente sobre las actuaciones, facilitada directamente por la administración correspondiente por iniciativa propia o a petición del mismo órgano.

El funcionamiento de estos órganos de participación deberá inspirarse en los principios de proximidad, frecuencia, compromiso y voluntad política.

**Proponemos** que esta ley recoja la creación de un consejo vasco de movilidad sostenible, consejos forales y consejos municipales que deberán regirse por sus propios reglamentos que establecerán su composición, estructura, funciones y régimen de funcionamiento. Entre sus principales funciones deberá figurar el seguimiento y evaluación de los distintos planes de movilidad sostenible de la administración correspondiente

### **ALEGACIÓN TERCERA: SOBRE LA IMPORTANCIA DEL FACTOR ECONOMICO EN EL CONCEPTO DE SOSTENIBILIDAD Y NO SOLO LOS FACTORES AMBIENTAL Y SOCIAL**

Tanto en la exposición de motivos como en los “principios de actuación”, como a lo largo del anteproyecto, no se indica claramente que la movilidad no es solo sostenible cuando contribuye a la sostenibilidad ambiental

y social, si no que también cuando contribuye a la sostenibilidad económica. De hecho, no puede existir sostenibilidad social ni ambiental, si no hay una sostenibilidad económica que permita la existencia de la Comunidad. Como dijo el Presidente John F. Kennedy “No ha sido nuestra riqueza la que ha construido nuestras carreteras, sino nuestras carreteras las que han construido nuestra riqueza”.

Así mismo, la **estrategia de la Unión Europea** indica que “es necesario fomentar un enfoque integrador de la dimensión económica, social, ambiental y global de la sostenibilidad del desarrollo. Todo ello con el objetivo de garantizar la prosperidad económica del país, así como de asegurar la protección de nuestro medio ambiente y fomentar una mayor cohesión social.

La **Movilidad sostenible es parte del “Desarrollo Sostenible”** de una Comunidad y en todas las definiciones aceptadas mundialmente, el aspecto económico es una de las partes fundamentales como lo indican las siguientes definiciones que se ponen como ejemplo:

- ISO 26000 sobre Responsabilidad Social /ISO 37101-sobre Desarrollo Sostenible. **DESARROLLO SOSTENIBLE:** Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Nota: El desarrollo sostenible se refiere a la integración de los objetivos de calidad de vida elevada, salud y prosperidad con la justicia social y al mantenimiento de la capacidad de la tierra para mantener la vida en toda su diversidad. Nota Estos objetivos sociales, económicos y ambientales son interdependientes y se refuerzan mutuamente. El desarrollo sostenible puede considerarse como una vía para expresar las más amplias expectativas de la sociedad en su conjunto.
- Para la ONU, el Desarrollo Sostenible es aquel tipo de desarrollo que “fomenta la prosperidad y las oportunidades económicas, un mayor bienestar social y la protección del medio ambiente; es el mejor camino a seguir para mejorar la vida de la población.

**Proponemos** que La Ley indique claramente que uno de los principios y objetivos de la movilidad sostenible es también la sostenibilidad económica de la Comunidad, tanto en la exposición de motivos como en los principios de actuación como en el capítulo de Definiciones

## **ALEGACIÓN CUARTA: SOBRE LOS PRINCIPIOS DE ACTUACIÓN**

En el **Artículo 3 Principios de actuación**, este proyecto de ley establece:

La consideración de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquél.

**Consideramos** que en ninguna parte de este anteproyecto se indican las razones por las que la red ferroviaria debe ser el eje estructurante, cuando existen otras alternativas para estructurar la movilidad. La necesidad de explicar esta decisión cobra mayor importancia si consideramos que:

- Las inversiones públicas en la red ferroviaria suponen multimillonarias inversiones realizadas con dinero público.
- A pesar del enorme impacto de estos proyectos en los presupuestos públicos y en el medio ambiente, los procesos de participación pública en la toma de decisiones han sido anecdóticos y han dado lugar a diversas plataformas ciudadanas contra diversos proyectos ferroviarios como por ejemplo contra el proyecto del TAV o contra el proyecto del Tranvía Sur de Vitoria o el metro de San Sebastián.
- Pero además, aún quedan importantes y costosos proyectos por realizar con dinero público que se financiarán incrementando la ya abultada deuda, que son proyectos muy controvertidos y que han producido tradicionalmente abultados sobrecostos (TAV, soterramiento del tren en Vitoria, etc) . De hecho, en 2018 el Tribunal Europeo de Cuentas emitió el informe titulado “La red europea de trenes de

*alta velocidad. No una realidad sino un parche ineficaz”, en la que indicaban que “una línea de alta velocidad debe tener nueve millones de pasajeros para tener éxito”. En España sólo hay una que lo cumple y es la de Madrid-Barcelona. También indican que “la decisión de construir líneas de alta velocidad a menudo se basa en consideraciones políticas”. Además, con relación al AVE se han producido frecuentes sobrecostes (línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, por ejemplo, fue un 38,5% superior y la de Madrid-León (33,3%). El citado informe también indica que “En España, la mayoría de los estudios daban como resultado ratios de rentabilidad muy bajos y algunos proyectos no eran viables desde una perspectiva socioeconómica”.*

**Por todo ello, Solicitamos que**

**Esta Ley explique claramente las causas por las que se ha adoptado la decisión que en el artículo 3 indica “La consideración de la red ferroviaria como eje estructurante de la oferta del transporte público, siendo el transporte por carretera complementario a aquél”, y también explique la magnitud del impacto previsto de esta decisión en la mejora de la sostenibilidad económica, social y ambiental de Euskadi.**

### **ALEGACIÓN QUINTA: SOBRE LAS DEFINICIONES**

Consideramos conveniente corregir o completar algunas definiciones:

El anteproyecto recoge:

f) **Movilidad activa:** Capacidad de desplazamiento ya sea caminando o mediante el uso de otros medios de transporte no motorizados.

Un medio de transporte no motorizado podría ser un caballo o un ala delta y desplazarse con éstos no sería movilidad activa.

**Proponemos la siguiente definición**

**Movilidad activa: Capacidad de desplazamiento ya sea caminando o impulsando otros medios de transporte que aprovechen el cuerpo humano como motor**

El anteproyecto recoge:

g) **Movilidad sostenible:** Movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonable mejorando la calidad de vida de las personas y minimizando los efectos negativos sobre las personas y el medio ambiente, relacionando los desplazamientos con sus consecuencias sociales y ecológicas.

Como ya hemos mencionado anteriormente, la sostenibilidad se basa en tres pilares: el medio ambiente, la economía y la sociedad, por lo tanto, cuando se mencionan las consecuencias ecológicas y sociales, faltan las económicas. **Así la definición correcta sería:**

**Movilidad sostenible:** Movilidad que se satisface en un tiempo y con un coste razonable mejorando la calidad de vida de las personas y minimizando los efectos negativos sobre las personas y el medio ambiente, relacionando los desplazamientos con sus consecuencias sociales, ecológicas y económicas.

Sin embargo, consideramos que las definiciones deben ser claras y sencillas para cumplir el objetivo previsto: aclarar posibles interpretaciones y evitar malentendidos y por lo tanto,

**Proponemos la siguiente definición:**

**Movilidad sostenible: es el desplazamiento de personas y mercancías de forma eficiente, con un coste razonable, económicamente viable, socialmente responsable y aceptable y sin perjudicar el medio ambiente.**

Se echan en falta algunas definiciones importantes y

Proponemos añadir las siguientes definiciones

**Accesibilidad universal:** es la característica que deben cumplir los entornos, bienes, productos y servicios, que permite a todas las personas su acceso, comprensión, utilización y disfrute de manera normalizada, cómoda, segura y eficiente. Resulta un concepto absolutamente contrapuesto al de barreras.

**Desplazamiento:** Itinerario, con origen y destino definidos, en el que se utilizan el impulso del cuerpo humano, uno o varios medios de transporte y que se puede dividir en una o varias etapas.

**Medio de transporte:** Conjunto de técnicas, instrumentos y dispositivos de características homogéneas en cuanto a la tecnología que se utilizan para el transporte de personas o mercancías, incluida la marcha a pie.

**Movilidad inteligente:** En la exposición de motivos se menciona la movilidad sostenible e inteligente, pero desconocemos su definición. Hemos encontrado la siguiente: se refiere a utilizar modos de transporte al lado de o en lugar de poseer un vehículo que utiliza gasolina-

## ALEGACIÓN SEXTA: SOBRE LOS OBJETIVOS

El artículo 4: objetivos recoge lo siguiente:

- c) Contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica.

Consideramos que se debería añadir: las enfermedades derivadas de la contaminación, el sedentarismo y el estrés y el número de accidentes, **por lo tanto,**

Proponemos que el objetivo c) se cambie por

**c) Contribuir a la mejora del medio ambiente y la seguridad y salud de la ciudadanía, reduciendo la contaminación atmosférica y acústica, las enfermedades derivadas de la contaminación, el sedentarismo y el estrés y el número de accidentes.**

- d) Implantar medidas disuasorias del uso del vehículo privado promoviendo la movilidad activa

Hay que tener en cuenta que la bicicleta es un vehículo privado y también movilidad activa por lo que se debería añadir motorizado y no colectivo ya que autobuses privados (escolares o de empresas) también es movilidad sostenible y también se debería añadir el transporte colectivo que es un modo alternativo al vehículo privado, **por lo tanto,**

Proponemos que el objetivo d) se cambie por

**d) Implantar medidas disuasorias del uso del vehículo privado motorizado no colectivo promoviendo la movilidad activa y el transporte colectivo**

- e) Priorizar el transporte público y colectivo, optando por medios que consuman energías renovables.

Hay que recordar el principio recogido en el apartado c) del artículo 3 de esta misma Ley que dice:

La priorización de los medios de transporte con menor coste social y ambiental, orientando las previsiones y la planificación hacia el fomento de la movilidad activa.

Consideramos que mencionar priorizar el transporte público y colectivo sin especificar sobre qué se prioriza es ambiguo y no admisible en los objetivos de una Ley. Por lo tanto

Proponemos que el objetivo e) se cambie por

**Para el transporte público y colectivo, priorizar los vehículos que consuman energías renovables frente a los combustibles fósiles**

Se echan en falta algunos objetivos importantes para alcanzar una movilidad sostenible que se deberían añadir, por lo tanto,

Proponemos añadir los siguientes objetivos:

- Reducir las necesidades de desplazamientos (quizás el objetivo más importante)
- Atender adecuadamente a las condiciones de movilidad de las personas con limitaciones de movilidad
- Proporcionar una oferta de redes peatonales y ciclistas que garanticen una accesibilidad total (es un derecho mencionado en el artículo 7) por estos modos garantizando su seguridad.
- Integrar la movilidad sostenible en la ordenación del territorio, en la planificación urbanística y en las nuevas áreas industriales potenciando el urbanismo de proximidad
- Potenciar el espacio público multifuncional, reduciendo la preponderancia actual del uso del espacio para el vehículo privado motorizado
- Promover la flexibilidad laboral y el teletrabajo
- Optimizar la utilización de las infraestructuras existentes
- Promover la permeabilización de las infraestructuras para la fauna.
- Coordinar con comunidades autónomas anejas

### ALEGACIÓN SEPTIMA: SOBRE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS.

De la misma manera que se menciona como un derecho (el b) “Disponer de un servicio de transporte público con independencia de su punto de residencia” y dado que las personas tienen derecho a la libre elección de los medios de transporte para alcanzar un determinado destino

Proponemos añadir en el apartado de los derechos de las personas el siguiente:

f) Disponer de infraestructuras de calidad y seguras en los desplazamientos con distintos modos de movilidad para las personas de diferentes edades y capacidades físicas.

### ALEGACIÓN OCTAVA: SOBRE EL FOMENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA

En el Artículo 8. Fomento de la movilidad activa recoge tan solo 4 puntos que si tenemos en cuenta que la movilidad activa, en la movilidad sostenible es la prioritaria, son del todo insuficientes, ambiguos y nada ambiciosos. Que entre estos 4 puntos de fomento de la movilidad activa 2, hagan referencia a que determinados edificios tengan que dotarse de aparcamientos para bicicletas sin mencionar siquiera la capacidad mínima exigible lo consideramos muy poco serio.

A partir del análisis punto por punto hemos podido realizar las siguientes propuestas:

1. Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco promoverán los desplazamientos a pie y medios no motorizados tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad sostenible, como en materia de planificación urbanística, ubicación de servicios y construcción de infraestructuras, con base en criterios de proximidad.

Consideramos que es necesario recalcar que los desplazamientos a pie y no motorizados no sólo deben promoverse, sino que también deben priorizarse. Hay que señalar que en la pirámide de jerarquía de la movilidad sostenible mundialmente consensuada, los desplazamientos a pie y en bici son los prioritarios por ser movilidad activa, la más saludable y eficiente además de no contaminante y por ser los modos más vulnerables.

Por otro lado, la planificación urbanística y la ubicación de servicios si deben diseñarse con criterios de proximidad, pero la construcción de carreteras debe diseñarse con criterios ambientales, económicos y de seguridad. Por lo tanto,

Proponemos que este punto sea cambiado de la siguiente forma:

**1. Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco priorizarán y promoverán los desplazamientos a pie y medios no motorizados tanto en el ejercicio de sus competencias en materia de movilidad sostenible, como en materia de planificación urbanística y ubicación de servicios con base a criterios de proximidad y la construcción de infraestructuras, con base en criterios ambientales, económicos y de seguridad**

2. El planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanística tenderán a reforzar el papel de las calles, plazas y avenidas promoviendo la pacificación del tráfico y dando atención preferente a su uso peatonal.

Consideramos importante recalcar la urgente necesidad de recuperar el espacio dedicado a las calzadas a costa del espacio peatonal y por lo tanto,

Proponemos que este punto sea cambiado de la siguiente forma:

**2. El planeamiento urbanístico y los instrumentos de ejecución urbanista priorizarán dotar a ciudades y pueblos de espacio público para la ciudadanía (peatonal y de estancia) minimizando el espacio dedicado al transporte privado motorizado y reduciendo la velocidad de éste al máximo para garantizar la calidad y seguridad de dichos espacios.**

Pero **consideramos** que además, este requisito puede tener un gran impacto en el desarrollo urbano, pero no indica cómo debe ser la coordinación para que se traslade convenientemente a los PGOU (Plan General de Ordenación Urbana) y otros instrumentos urbanísticos de cada municipio.

Por ello **Solicitamos** que:

**Ante el gran impacto que puede tener esta directriz sobre el desarrollo urbano, que la ley incluya nuevos requisitos que planifiquen y aseguren la ejecución efectiva de esta directriz a los PGOU u otros instrumentos de ejecución urbanística pertinentes.**

3. Los edificios destinados a servicios públicos, las estaciones ferroviarias y de autobuses se dotarán de aparcamientos para bicicletas.

4. Los nuevos edificios residenciales deberán dotarse de emplazamientos seguros y resguardados para bicicletas.

**Con respecto al punto 3**, las estaciones son lugares donde se aparcan las bicicletas durante periodos largos, medio día o todo el día, a veces incluso durante varios días. Consecuentemente son lugares susceptibles al robo. Por ello no basta con prever suficientes soportes, también se tiene que velar para que haya una protección suficiente contra la intemperie y contra los robos. Por lo tanto, en las grandes estaciones se debe considerar instalar una biciestación en un espacio cerrado y vigilado de manera permanente.

**Consideramos** importante definir en ambos casos el número mínimo de elementos, ya sea un número concreto por vivienda o en proporción a la afluencia de personas prevista.

En ambos puntos se deberían añadir algunos conceptos quedando por lo que,

Proponemos que estos puntos queden de la siguiente manera:

**3. Los edificios destinados a servicios públicos, las estaciones ferroviarias y de autobuses se dotarán de aparcamientos para bicicletas cercanos al punto de destino, sin elementos que dificulten el acceso y con capacidad para un 20% más de la demanda estimada.**

**4. Los nuevos edificios residenciales deberán dotarse de emplazamientos seguros y resguardados para bicicletas, en puntos anejos a la entrada al edificio, sin elementos que dificulten el acceso, y con capacidad para al menos 2 bicicletas por vivienda**

Además consideramos que se deberían añadir varias directrices más para el fomento de la movilidad activa real y eficiente, y así



Proponemos por ejemplo añadir los siguientes puntos:

- Reforzar la movilidad activa en la conexión entre municipios, con infraestructuras seguras y de calidad con sendas peatonales y ciclables intermunicipales, no sólo dirigidas al ocio y al turismo sino también a desplazamientos con otros objetivos.
- Diseñar y construir, o colaborar en caso de que la competente fuese otra administración, infraestructuras ciclistas que permitan el desplazamiento en bicicleta entre centros urbanos y polos de atracción de trabajadores en la periferia (polígonos industriales, parques logísticos y empresariales), así como zonas de aparcamiento seguras.
- Desarrollar redes peatonales y ciclistas, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable, favoreciendo los itinerarios continuos.
- Garantizar entornos peatonales accesibles, cómodos, seguros y agradables para toda la ciudadanía,
- Mejorar las infraestructuras para desplazamientos a pie, proporcionando aceras y espacios cómodos, amplios, seguros y en buen estado de mantenimiento.
- Realizar campañas de información y concienciación desde las edades más tempranas, para lograr desde la infancia incorporen a su vida diaria unos hábitos de desplazamiento saludables.
- Apoyar a las administraciones locales en el diseño de infraestructuras ciclistas (manuales de recomendaciones y buenas prácticas en el diseño de carriles-bici, por ejemplo).
- Fomentar el cicloturismo a través del Programa de Vías Verdes, donde recuperar antiguos trazados ferroviarios para crear itinerarios de conexión sostenible entre entornos rurales y ofrecerlos como una opción de turismo rural, atractivo y sostenible.
- Mejorar la seguridad ciclista mediante actualizaciones normativas para atender necesidades específicas de los ciclistas.
- Mantener en buen estado de conservación las infraestructuras viarias que, si bien no sean exclusivas para ciclistas, sí sean utilizadas con asiduidad por estos.
- Mantener una señalización adecuada y fácilmente comprensible para todas las personas y edades

### ALEGACIÓN NOVENA: SOBRE LA FORMACIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA

En el **Artículo 8.** Fomento de la movilidad activa, debería **añadir** la creación de programas formativos que garanticen que toda la ciudadanía adquiriera la capacidad de desplazarse en bicicleta por la calzada de forma autónoma y segura. En muchos países de la UE existen programas específicos que forman a la juventud desde la propia escuela. Es una práctica que también se está ofertando en muchos centros escolares de Euskadi, con gran éxito y muy buena valoración.

Además sabemos que existe una gran necesidad de contar con formadores, dinamizadores y expertos en ciclismo, tanto orientados a la iniciación a la bici en centros escolares, en programas de transporte al trabajo, campañas municipales de promoción de la bici, gestores en agencias municipales de la bici, etc.

A nivel estatal se está impulsando, desde las asociaciones de usuarios de la bicicleta, el reconocimiento de nuevas ocupaciones ciclistas en el CNO (y ESCO), para que haya un espacio en la FP para la educación vial ciclista, y para establecer las bases de una posible cualificación profesional de formación ciclista en docencia, dinamización y gestión ciclista.

**Consideramos** importante incluir la apuesta por cubrir ambas necesidades dentro del articulado de la Ley por lo que,

Proponemos añadir los siguientes puntos referidos a la formación

- Se impulsará la adecuación de los programas formativos de FP u otros programas para dar respuesta a las nuevas necesidades de formadores, mecánicos, dinamizadores y expertos en ciclismo, tanto orientados a la iniciación a la bicicleta en centros educativos, como en programas



de transporte al trabajo, campañas municipales de promoción de la bicicleta, gestores en agencias municipales de la bicicleta, talleres y mecánica de la bicicleta, etc.

- Se impulsará la ampliación del currículo escolar para incluir módulos de formación en conducción ciclista y seguridad vial que garanticen a toda la juventud el conocimiento y uso de las normas y habilidades necesarias, así como para dotarles de capacidad necesaria y suficiente para moverse con autonomía y de forma activa en bicicleta desde la adolescencia.
- Se impulsará la creación de planes de movilidad en todas las escuelas, que prioricen el acceso sostenible que permitan a la infancia el desplazamiento autónomo, activo y sostenible en su acceso al centro educativo, con caminos escolares que garanticen su seguridad.

## **ALEGACIÓN DÉCIMA: SOBRE EL FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

El **Artículo 9:** Fomento del transporte público recoge,

3. De acuerdo a lo dispuesto en la legislación vigente, se promoverá a tal efecto la progresiva incorporación de medidas coordinadas tendentes a la disuasión del uso del vehículo privado, bien mediante la imposición de costes directos, bien incorporando sistemas de limitación del acceso a los núcleos urbanos con mayor impacto ambiental, debiendo ser proporcionales y justificadas con base a criterios ambientales y de salud.

Como ya hemos mencionado en una alegación anterior, una bicicleta también es un vehículo privado por lo que

**Proponemos cambiar por**

**Vehículo privado motorizado y no colectivo**

Por otro lado este artículo consta de 4 puntos que también consideramos insuficientes por lo que,

**Proponemos añadir estos otros:**

5. Se mejorará la calidad del servicio del transporte público fomentando la implantación de SIT (Sistemas Inteligentes de Transporte) y otras herramientas de gestión como la regulación semafórica favorable al transporte público y carriles de uso exclusivo.

6. Se establecerá un sistema tarifario único para todo el transporte público (bus, metros y tranvía) y para toda la comunidad autónoma, que permita la bonificación de los transbordos y descuentos por uso.

7. Se garantizará el acceso con bicicletas al transporte público para favorecer la intermodalidad.

8. Todos los puntos de paradas del transporte público ya sea urbano o interurbano deberán contar con infraestructuras para la espera accesibles, seguras, cómodas y que proporcionen resguardo frente a las inclemencias climáticas.

9. Se modernizará y extenderá la red ferroviaria que sirve de soporte a los servicios de viajeros de cercanías, para promover el uso del ferrocarril como medio de transporte eficiente y sostenible para conectar entre sí los núcleos urbanos.

## **ALEGACIÓN UNDÉCIMA: SOBRE EL FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD BICICLETA-TRANSPORTE PÚBLICO**

El **CAPÍTULO II. Fomento de la movilidad sostenible** consta de 5 artículos

Artículo 8. Fomento de la movilidad activa.

Artículo 9. Fomento del transporte público.

Artículo 10. Fomento del transporte de mercancías por ferrocarril.

Artículo 11. Fomento de la educación y concienciación en materia de movilidad sostenible.

### Artículo 12. Fomento de la accesibilidad a medios de transporte e infraestructuras.

**Consideramos imprescindible** para el fomento de la movilidad sostenible un **sexto artículo para fomentar la intermodalidad bicicleta-transporte público**

Una parte importante de las políticas de promoción de la bicicleta, especialmente en Europa, tienen que ver con la promoción de la intermodalidad bicicleta-TP. Las potencialidades de la bicicleta como modo de transporte en los ámbitos urbano y metropolitano se derivan, en primer lugar, de su mayor eficacia respecto del transporte motorizado para desplazamientos inferiores a 5 km, que constituyen el 50% de los desplazamientos en automóvil y de su relativa competitividad hasta distancias del orden de los 10 km. Y en segundo lugar, de sus amplias posibilidades de combinación con los diferentes modos de transporte público.

La superioridad de la bicicleta sobre otros modos de transporte para distancias inferiores a 5 km la hace especialmente apropiada para los desplazamientos de primera y última etapa en combinación con el transporte público, siempre que se disponga de una apropiada infraestructura en las estaciones y/o en los vehículos de éste.

En la actualidad, la promoción de la intermodalidad bicicleta-TP se considera una parte esencial de la planificación del tráfico ciclista, así como de cualquier plan de movilidad urbana sostenible. La intermodalidad bicicleta-TP permite mejoras sustanciales en la sostenibilidad y eficacia del sistema de movilidad, ligadas principalmente al incremento del área de influencia de las estaciones del transporte público. Otras ventajas potenciales son:

- Mejora del atractivo y la eficiencia en del transporte público al reducir el número de transbordos.
- Aumento inducido del uso de la bicicleta.

**Proponemos que esta ley recoja el siguiente artículo:**

#### **Artículo xx: Fomento de la intermodalidad bicicleta-transporte público**

**Las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco fomentarán la intermodalidad bicicleta-transporte público dedicando un capítulo a esta intermodalidad en sus respectivos Planes de movilidad exigibles por esta ley. Dicho capítulo constará de al menos los siguientes apartados:**

- **Diagnostico**
- **Determinación de las áreas de influencia**
- **Determinación de la población servida**
- **Determinación del mercado potencial de desplazamientos**
- **Estimación de la demanda**
- **Propuestas de actuación**
- **Indicadores de seguimiento para la evaluación**

### **ALEGACIÓN DUODÉCIMA: SOBRE EL FOMENTO DE LA ACCESIBILIDAD A MEDIOS DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS**

**Consideramos** que otro aspecto fundamental de la accesibilidad es la de ésta para las personas que acuden a la infraestructura y los propios vehículos del transporte público, con sus bicicletas. Escaleras, tornos, andenes, vehículos y, a veces, hasta los propios servicios de parking o alquiler de bicicletas, a menudo resultan difícilmente accesibles para ciclistas, lo que desincentiva su uso. Por ello es necesario cuidar el diseño interior de las estaciones de modo **que para en el fomento de la intermodalidad bicicleta-Transporte público,**

**Proponemos que se incluya:**

- **Se facilite el acceso directo a los andenes desde los aparcamientos de bicicletas y la distancia no sea excesiva.**
- **Las escaleras vayan dotadas de guías o canalillos para bicicletas que faciliten su uso por los ciclistas**

- Los pasillos de las estaciones y los pasillos de maniobra en los aparcamientos tengan las dimensiones adecuadas.
- La situación de los aparcamientos y otros servicios esté adecuadamente señalizada.

## ALEGACIÓN DECIMOTERCERA: SOBRE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN

### CAPÍTULO III: Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible

#### El Artículo 13. Instrumentos de planificación de la movilidad sostenible.

##### En el punto 1 recoge:

Los instrumentos de planificación previstos en esta ley constituyen la herramienta que posibilita un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Los distintos planes deberán concretar en el respectivo ámbito territorial, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente ley mediante el establecimiento de las actuaciones que se consideren oportunas para alcanzarlos.

Consideramos conveniente **recalcar** el modelo de movilidad sostenible y lo que todos los planes deben incluir como mínimo, por ello,

##### Proponemos que este apartado sea cambiado por

Los instrumentos de planificación previstos en esta ley constituyen la herramienta que posibilita un tratamiento sistemático, coherente e integral de todas las acciones dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible que prioriza la movilidad activa sobre la motorizada y la colectiva sobre la individual y que persigue optimizar el uso de las infraestructuras existentes. Los distintos planes deberán concretar en el respectivo ámbito territorial, la aplicación de los objetivos de movilidad de la presente ley mediante el establecimiento de las actuaciones que se consideren oportunas para alcanzarlos, incluyendo como mínimo:

- diagnóstico de la situación,
- los objetivos
- las actuaciones propuestas con sus indicadores
- los mecanismos de financiación y programa de inversiones.

##### En el punto 2. recoge:

La planificación de la movilidad sostenible se realizará mediante los siguientes instrumentos:

- a) Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.
- b) Planes de Movilidad Sostenible de los Territorios Históricos.
- c) Planes de Movilidad Urbana.
- d) Planes de movilidad de centros de trabajo.

##### Proponemos que en el apartado c) se incluya la palabra sostenible

##### c) Planes de movilidad urbana sostenible

Consideramos que el apartado d) Planes de movilidad de centros de trabajo **queda indefinido y es insuficiente** por cuanto además, en el artículo 17 que lo desarrolla tan solo se hace mención a lo dispuesto en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca que recoge en su **Artículo 32: Planes de movilidad de centros de trabajo**.

“En los términos que se establezca en las disposiciones dictadas en desarrollo de esta ley, los establecimientos a los que se refiere esta sección deberán disponer, en los centros de trabajo donde trabajen más de 100 personas por cada turno, de un plan de transporte al centro de trabajo, que incluya medidas para posibilitar el uso de transportes públicos o de vehículos alternativos de titularidad privada. El número de 100 personas por cada turno incluirá a todas las que trabajen en el centro, tanto en régimen de contratación directa como personas autónomas o pertenecientes a empresas subcontratadas”.

En la ley 4/2019 no se define lo que se considera un centro de trabajo y ante tal indefinición creemos importante resaltar que en los polígonos industriales y en los centros comerciales puede haber empresas en las que trabajen menos de 100 personas, sin embargo, estos centros suman un gran número de trabajadores y trabajadoras y ambos son núcleos generadores de un gran número de desplazamientos y por lo tanto deberían tener sus propios planes de movilidad, por lo que,

**Proponemos que se incluyan**

**d) Planes de movilidad sostenible de empresas**

**e) Planes de movilidad sostenible de polígonos industriales**

**f) Planes de movilidad sostenible de centros comerciales**

Por otro lado, otra movilidad causante de graves problemas de tráfico en las ciudades es la movilidad escolar que además causa problemas de seguridad y de salud en los entornos de los centros escolares y por lo tanto

**Proponemos añadir otro apartado:**

**g) Planes de movilidad sostenible de centros escolares**

También generadores de problemas son los grandes estadios deportivos. Un gran estadio genera una movilidad desorbitada cuando alberga un evento, concentrado en un espacio relativamente pequeño y en un tiempo breve a una gran cantidad de personas con la voluntad de ir y volver a esa instalación deportiva. La movilidad generada produce atascos, elimina fluidez en las vías públicas aledañas al estadio y produce contaminación atmosférica y sonora. Por todo ello,

**Proponemos añadir**

**h) Planes de movilidad sostenible de grandes estadios**

En el punto 4 recoge:

Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible tendrán en cuenta las obligaciones derivadas de la normativa sobre promoción de la accesibilidad y en particular, la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad y su normativa de desarrollo.

Consideramos que los instrumentos de planificación deberán tener en cuenta la reciente Ley de Cambio climático y Transición energética y también la evaluación ambiental conforme a lo dispuesto en la ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, añadiendo esto al dicho punto 4. Por lo que,

**Proponemos que este punto 4 quede de la siguiente forma:**

**Los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible tendrán en cuenta las obligaciones derivadas de: la normativa sobre promoción de la accesibilidad y en particular, la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la promoción de la accesibilidad y su normativa de desarrollo; de las obligaciones derivadas de la ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y de las derivadas de la reciente Ley de Cambio Climático y Transición energética**

Consideramos necesario añadir otro punto que haga referencia a la importancia de la participación ciudadana en la elaboración de cualquier plan.

**Proponemos añadir otro punto:**

**5) los instrumentos de planificación de la movilidad sostenible contarán para su elaboración con la participación desde los inicios de los actores implicados o afectados por dicho plan: ciudadanía, entidades locales, grupos políticos, comités de empresa, sindicatos, operadores de transporte, comerciantes, etc. La participación en los planes de las administraciones públicas deberá llevarse a cabo en procesos participativos cuya metodología, objetivos y fases estén definidos previamente.**

**El Artículo 19: Indicadores de evaluación y seguimiento**, recoge 3 tipos de indicadores en los apartados a, b y c.

**Consideramos** que debería **añadirse un cuarto** apartado que haga referencia a los indicadores necesarios para una correcta evaluación y seguimiento de cada una de las actuaciones aprobadas en los distintos planes,

**Proponemos añadir:**

**d) indicadores para cada una de las actuaciones aprobadas**

**Consideramos** que debería **añadirse un quinto** apartado que haga referencia a los indicadores que midan el número de usos de los distintos medios de movilidad y el reparto modal

**Proponemos añadir:**

**e) indicadores de numero de usos y de reparto modal de los distintos tipos de movilidad**

## **ALEGACIÓN DECIMOCUARTA: SOBRE ARTICULADO QUE FALTA EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN**

Como ya se ha mencionado en la alegación anterior, **consideramos** indispensable incluir la obligatoriedad de planes de movilidad sostenible en otros ámbitos no mencionados en este proyecto de ley, que deben recogerse y definirse en **distintos artículos**: planes de movilidad sostenible de empresas, planes de movilidad sostenible de polígonos industriales, planes de movilidad sostenible de centros escolares, planes de movilidad sostenible de grandes estadios.

**Proponemos que cada uno de estos planes añadidos sean detallados en artículos distintos y así mismo que para cada uno de estos planes se fije el plazo máximo en la que deben de estar realizados y los plazos en los que las distintas actuaciones tienen que llevarse a cabo.**

Por otro lado, se ha dado el caso de que el Plan de Movilidad Sostenible del municipio de Vitoria Gasteiz que está sin aprobar y cuyo proceso de participación ciudadana está sin finalizar, cuenta con 54 actuaciones de las cuales más del 50% están siendo puestas en marcha e incluso algunas ya finalizadas, siendo lo más grave que las que se están desarrollando son las que menos consenso político social tienen (tranvía al sur, BEI, actualización de la ordenanza de movilidad, tranvía a Salburua, por citar algunas) y sin embargo, las que tienen un consenso total no se desarrollan. Por esta razón,

**Proponemos que se especifique que las actuaciones previstas en los planes de movilidad sostenible no podrán llevarse a cabo antes de la finalización del proceso participativo y de la aprobación definitiva del plan**

## **ALEGACIÓN DECIMOQUINTA: SOBRE LA FALTA DE DIRECTRICES PARA ESTABLECER LA NECESARIA COORDINACION CON OTRAS COMUNIDADES CERCANAS**

Como es natural, existen intensas relaciones económicas, familiares y de todo tipo entre las personas y empresas de la CAPV y las Comunidades vecinas, que se sustancian en miles de personas y vehículos que entran y salen de la CAPV diariamente para hacer su vida cotidiana. Las escasas distancias y las afinidades hacen que desde Navarra hasta Cantabria donde miles de vascos y vascas tienen sus segundas residencias e incluso viven todo el año, y desde La Rioja donde muchas personas de pueblos de Álava, hacen sus gestiones en Logroño por proximidad geográfica, hasta Burgos o Francia donde habitan personas que trabajan en Guipúzcoa y viceversa, la movilidad sea muy intensa. Este continuo trasiego de vehículos, personas, mercancías y actividad requiere una gestión coordinada, que va más allá de la gestión realizada en base a la línea de frontera que marque un plano de una mesa despacho. Tanto es así, que recientemente los periódicos relataban la reunión del Lehendakari Urkullu con el Presidente de Cantabria para coordinar medidas relacionadas con el tradicional trasiego de vascos en Cantabria y las medidas frente a la pandemia de cara al

desbloqueo de los confinamientos. De hecho, ya existen algunos órganos de coordinación como la vasco aquitana que lleva muchos años funcionando y otras relaciones de instituciones vecinas que formal o informalmente se reúnen para coordinar.

**Consideramos** que esta intensa movilidad intracomunidades requiere un adecuada coordinación para planificar los recursos en clave de sostenibilidad y evitar duplicidades, costes añadidos y problemas, así como para facilitar la movilidad a los ciudadanos. **Por todo ello,**

**Proponemos que la ley planifique la necesaria coordinación incluyendo los requisitos necesarios de coordinación con el resto de Comunidades Autónomas colindantes con objeto de conseguir una movilidad sostenible tanto económicamente como social y ambientalmente.**

### **ALEGACIÓN DECIMOSEXTA:**

#### **SOBRE LA NECESIDAD DE INCLUIR UN APARTADO DE “DOCUMENTOS DE REFERENCIA” QUE AL MENOS CITE LAS LEYES Y ESTRATEGIAS DE MAYOR RANGO QUE SE HAN CONSIDERADO PARA ELABORAR ESTA LEY.**

**Consideraciones:**

- Existen estrategias y leyes sobre desarrollo sostenible y cambio climático de ámbito de la UE y/o de ámbito estatal que o bien son de obligado cumplimiento en Euskadi o marcan directrices para el desarrollo de su movilidad sostenible. Esta nueva Ley que se plantea debe estar supeditada, a las leyes aplicables de la UE y del Estado y considerar las Estrategias públicas de los Organismos competentes.
- Como suele ser habitual en los documentos legislativos y documentos técnicos se suele incluir en el texto un punto de “Documentos de Referencia” en el que se incluyen tales disposiciones para que como su nombre indica, sea una ayuda para comprender el contexto de la ley y sus disposiciones

**Por todo ello Proponemos:**

**Incluir un apartado de “Documentos de Referencia” en la ley, que contenga las leyes de rango superior y las estrategias de la UE y nacionales que necesariamente han sido tenidas en cuenta en la redacción de esta ley.**

### **ALEGACIÓN DECIMOSÉPTIMA: SOBRE LA FALTA DE UN CAPÍTULO DEDICADO A INCUMPLIMIENTOS Y SANCIONES**

**Consideramos** inconcebible una Ley que determina una serie de obligaciones como la elaboración de planes de movilidad sostenible con unas directrices claras no dedique un capítulo a los incumplimientos, a su calificación y a fijar unas sanciones.

**Por ello Proponemos:**

**Incluir un capítulo que marque y clasifique los incumplimientos y las sanciones correspondientes**

En Vitoria-Gasteiz a 20 de mayo de 2021