



Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada

Jornadas Participativas de Diagnóstico Conclusiones de los grupos homogéneos



mayo de 2021



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento, Infraestructuras
y Ordenación del Territorio

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE GRANADA

Contenido

1. Grupo ciudadanía.....	2
2. Ayuntamientos área norte.....	4
3. Ayuntamientos área vega	5
4. Ayuntamientos área sur	7
5. Grupo instituciones.....	9
6. Operadores y profesionales del sector transporte.....	10



En este documento se presentan las conclusiones obtenidas de cada una de las seis sesiones de grupos homogéneos llevadas a cabo durante las Jornadas Participativas de Diagnóstico del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible.

Las cuestiones que se trataron en estas sesiones de grupos fueron las siguientes:

1. **¿Hay algún dato o elemento de la realidad que no se haya contemplado y deberían tenerse en cuenta para el Plan?**
2. **¿Qué aspectos son los más graves, urgentes e importantes a abordar por el Plan en vuestro punto de vista?**

En cada una de las seis sesiones participó un grupo concreto de agentes implicados en el Plan, organizados en forma de “grupos homogéneos”. Durante cada una de las sesiones, se llevó a cabo una dinámica de debate en subgrupos y un plenario posterior donde se expusieron las conclusiones de cada subgrupo y se llevó a cabo un debate de las mismas.

A continuación se recogen las conclusiones de cada uno de las sesiones de grupos homogéneos:

1. Grupo ciudadanía

Para la primera cuestión (*¿Hay algún dato o elemento de la realidad que no se haya contemplado y deberían tenerse en cuenta para el Plan?*), el primer subgrupo de ciudadanía recalco la necesidad de mencionar a lo largo de todo el Plan a los **VMP junto a las bicicletas**, pues poseen características similares. En la ciudad de Granada existen actualmente **20.000 VMP** y cada día estos vehículos ganan en autonomía pudiendo aumentar las distancias a recorrer. Destacan la reciente prohibición de circular por vías interurbanas decretada por la DGT, con la cual no están de acuerdo. Por otro lado, destacan la falta de información acerca de **vehículos eléctricos y del servicio público de transporte a demanda**. Creen necesario incluir también en el estudio a los vehículos autónomos, lo cuales deberían empezar a mencionarse en los planes.

El segundo subgrupo destacó la falta de información del documento resumen en cuanto a **aparcamientos**, disponibilidad de plazas en toda el área metropolitana, ratios de ocupación, precio de aparcamientos, etc. En relación a la **intermodalidad** recalcan la necesidad de poder transportar la bicicleta en los autobuses interurbanos, y preguntan por las plazas disponibles para este uso en los diferentes vehículos en los cuales están instalado el sistema, también creen necesario saber si realmente se está usando ese servicio, información sobre la cobertura de estas plazas. Por otro lado, afirman que, si aparece información sobre la falta de conexión de la infraestructura ciclista, sin embargo, no consideran adecuada la perspectiva usada en el análisis. Explican que no solo se trata de la falta de conexión, sino que la **infraestructura ciclista existente tampoco es adecuada**, las dimensiones para una vía ciclista de doble sentido no son suficientes. Una opción para ellos sería usar el arcén, dotándolo de ancho suficiente para obtener una red amplia, y adecuar los caminos de tierra ya existentes, no es cuestión de extender lo que ya hay, sino analizar que lo que ya hay es deficitario, y mejorarlo. **El modelo actual se usa como modelo de actividad física y no para el transporte y la movilidad.**

Respecto a la segunda cuestión (*¿Qué aspectos son los más graves, urgentes e importantes a abordar por el Plan en vuestro punto de vista?*), el primero subgrupo opina que hay que **mejorar las conexiones para los vehículos más ecológicos**, los cuales son también los más vulnerables, por lo que también habría que mejorar la **seguridad** de estos usuarios. Consideran que habría que dar un **enfoque ambiental** al Plan, conseguir reducir la contaminación atmosférica, plantear zonas de cero emisiones, sistemas para impulsar la movilidad sostenible.

El segundo subgrupo enunció que el diagnóstico daba información ya conocida por todos los interesados. El **uso excesivo del coche** unido a la expansión urbana, han generado la situación actual, donde vive más gente fuera de la ciudad que dentro. El **transporte público es deficitario**, y hay gran cantidad de aparcamientos, es fácil vivir en un pueblo y aparcar en el centro de Granada. Para ellos, lo principal y lo fundamental es limitar el uso del coche, reducir los espacios de estacionamiento.

La consejería tiene en su plan la VAU-09 y “no es de recibo” volver a hacer infraestructura para el coche, ese dinero se podría destinar en mejorar el transporte público interurbano, no se puede apostar por el uso del coche, hay que **limitar el uso del coche**.

Desde la **universidad** se piden **descuentos** para estudiantes en los autobuses interurbanos y no sólo en los urbanos.

El **modelo de vía interurbana para la bicicleta** debería de modificarse y señalizar los caminos de tierra y también en las carreteras interurbanas, un arcén de 2 metros a cada lado y podrías usar cualquier camino de los márgenes.

Tras la exposición de las conclusiones de los subgrupos, se generó un debate para finalmente llegar a unas conclusiones, a continuación, se exponen algunas de las afirmaciones expuestas en el debate final.

Los actuales niveles de **contaminación** son debido al elevado uso del vehículo privado.

El **transporte público colectivo** es importante promocionarlo, no sólo metro ligero también es el transporte en autobús, transporte a la demanda como taxi o microbuses y solamente insistir en que hay tres líneas en

el resumen, necesidad de ubicar zonas de **recarga eléctrica**.

Si se quiere fomentar verdaderamente el uso de los **autobuses**, es importante que los autobuses sean **cómodos**, tengan suficiente frecuencia y no haya superposición de recorridos. Por otro lado, la posibilidad de recargar las tarjetas en los propios autobuses. A día de hoy no se puede hacer una recarga en el propio autobús.

CONCLUSIONES DEL GRUPO:

1. **¿Hay algún dato o elemento de la realidad que no se haya contemplado en el documento y es importante tenerlo en cuenta a la hora de abordar el Plan desde vuestra perspectiva de vuestro ámbito/colectivo?**
 - Añadir VMP siempre junto a la bicicleta.
 - Añadir más información sobre la contaminación atmosférica.
 - Considerar más al vehículo eléctrico, autónomo, y nuevas tecnologías.
 - Aparcamientos, número, disponibilidad y distribución en el área metropolitana.
 - Plazas para bicicletas en los autobuses interurbanos, disponibilidad y uso.
 - Infraestructura ciclista, no solo la falta de conexión, sino la calidad de la actual red.

2. **¿Qué aspectos son los más graves, importantes o urgentes a abordar por el Plan en vuestro punto de vista?**
 - Mejorar las conexiones de la red ciclista.
 - Realizar un enfoque más ambiental, reducir las emisiones e impulsar la movilidad sostenible.
 - Garantizar la seguridad de los usuarios más vulnerables.
 - Limitar el uso del vehículo privado.
 - No invertir dinero en nuevas infraestructuras, sino garantizar un servicio de transporte público de calidad.

2. Ayuntamientos área norte

En este grupo no fue necesario realizar subgrupos debido al pequeño número de participantes.

Para la primera cuestión, afirman que el análisis ha sido completo. Consideran adecuada la necesidad de unión de algunos de los municipios que forman el área norte. Del tema del carril bici que se está realizando entre Maracena, Albolote y Atarfe; hay un aspecto de unión entre las urbanizaciones que queda en el aire en la actual planificación, por lo que desde los Ayuntamientos han tenido que trabajar en ellos, se han planteado modificaciones en los carriles bici. Por otro lado, la posibilidad de unir las rutas hacia Granada no lo consideran adecuado, colapsan el tráfico, creen que es mejor que se uniesen los núcleos/urbanizaciones/zonas habitadas más alejadas con la cabecera de metro y liberar esas infraestructuras de acceso a la ciudad. Planteamiento de la conexión de los modos sostenibles con el metro para que las uniones fuesen más frecuentes.

Respecto a la segunda cuestión, creen que la problemática se ha ido solucionando. Con las actuales limitaciones de velocidad y la implantación del metropolitano se ha corregido la situación de movilidad y se mejora el medio ambiente. Las conexiones con el carril bici es un tema que necesita inversión de tiempo y dinero. Consideran adecuado la instalación de aparcamientos/depósito de bicicletas para poder dejar cascos y bicis para usar otro tipo de transporte público. Aparcamientos disuasorios, se plantearon y realmente no están dando resultado, dentro de los municipios hay pocos espacios para aparcar.

CONCLUSIONES DEL GRUPO:

1. **¿Hay algún dato o elemento de la realidad que no se haya contemplado en el documento y es importante tenerlo en cuenta a la hora de abordar el Plan desde vuestra perspectiva de vuestro ámbito/colectivo?**
 - Necesidad de conexión de las urbanizaciones dispersas hacia la cabecera de metro.
 - Mejora en las conexiones de carriles bici.

2. **¿Qué aspectos son los más graves, importantes o urgentes a abordar por el Plan en vuestro punto de vista?**
 - Hay un problema básico de intermodalidad y de conexión entre diferentes medios de transporte.
 - Necesaria efectividad de los aparcamientos disuasorios.

3. Ayuntamientos área vega

Respecto a la primera cuestión, el primer subgrupo apuntó al impacto de la segunda circunvalación en la movilidad de Granada y pidió su análisis. Así mismo, respecto de los centros atractores, comentaron que hay que tener también en cuenta otros centros importantes como los centros sanitarios (PTS en el sur y el hospital en la zona norte) y el parque de las ciencias.

En cuanto a la segunda cuestión, el primer grupo apuntó por una parte la necesidad de conexión de la red de carriles bici y de dar indicaciones sobre su sección transversal. Por otra parte, expuso su deseo de realizar un análisis sobre la implantación de aparcamientos disuasorios, con concepción que no sea solo municipal sino metropolitana. Consideraron como importante el área de prestación conjunta taxi y la necesidad de extenderla.

Por otra parte, argumentaron la importancia de la red de transporte público, que no debe ser únicamente radial, sino que debe existir algún eje transversal como por ejemplo entre Fuente Vaqueros y Albolote. Solicitaron que se estudie y contemplan la ampliación del tranvía metropolitano y su posible ampliación hasta el aeropuerto. Apuntaron que las concesiones de autobús interurbano se encuentran caducadas y que las nuevas deben adaptarse a la realidad de la demanda. Anotaron la importancia de crear líneas coordinadas de autobús urbano-interurbano y extender a otros casos el caso de éxito de la línea 3, especialmente en los corredores de mayor demanda. Para las zonas más externas del área con menor demanda propusieron considerar el transporte a demanda. Y por último, comentaron los cambios producidos en la movilidad en cuanto reparto modal y distribución horaria por el COVID, que puede que se mantengan en el futuro.

Por su parte, el segunda subgrupo señaló como importante la mejora del bus interurbano y que se convierta en un servicio de transporte de calidad. Propuso considerar la conexión del metropolitano al aeropuerto por Santa Fe, tal como preveía el POTAUG. Además, anotó la importancia de la conexión de los carriles bici de la provincia, para hacer la movilidad más sostenible y ecológica, así como la creación de aparcamientos disuasorios e interconexiones /intercambiadores entre diferentes modos de transporte o la implementación de lanzaderas de transporte. Por otra parte, respecto al taxi, señalaron la necesidad de mejorarlo y que cada municipio vea la mejor manera de integrarse o no en el Área de prestación conjunta. Por último, respecto al transporte de mercancías apuntaron que este mejorará con la entrada en servicio segunda circunvalación y así mejorará también la contaminación en el centro del área metropolitana de Granada.

CONCLUSIONES DEL GRUPO:

- 1. ¿Hay algún dato o elemento de la realidad que no se haya contemplado y deberían tenerse en cuenta?**
 - El impacto de la segunda circunvalación en la movilidad de Granada
 - Existen otros centros atractores importantes, como los grandes centros sanitarios del área, con la dualidad actual con el PTS en el sur y la zona hospitalaria norte, así como el Parque Científico.
- 2. ¿Qué aspectos son los más graves, urgentes e importantes a abordar por el Plan en vuestro punto de vista?**
 - Conexión de la red de carriles bici con una sección transversal adecuada a cada caso.
 - Aparcamientos disuasorios con concepción metropolitana, puntos de interconexión/intercambiadores entre diferentes modos de transporte y lanzaderas de transporte.
 - Mejora del servicio de taxi. Considerar la necesidad y conveniencia de extender el Área de prestación conjunta del taxi a otros municipios respetando la autonomía municipal.

- Red de transporte público de calidad. Esta no debe ser solo radial, sino se debe contemplar algún eje transversal. Especialmente debe ser mejorado el bus interurbano.
- Ampliación del metropolitano y especialmente su ampliación hasta el aeropuerto.
- Concesiones de autobús interurbano: están caducadas, las nuevas deben adaptarse a la realidad de la demanda.
- Líneas de transporte coordinadas urbano-interurbano: extender a otros casos el caso de éxito de la línea 3, especialmente en los corredores de mayor demanda.
- Considerar el transporte a demanda para las zonas más externas del área con menor demanda.
- Considerar cambios de movilidad en el reparto modal y distribución horaria que se han producido por la pandemia que podrían mantenerse en el futuro.

4. Ayuntamientos área sur

En este grupo se organizaron tres subgrupos, que debatieron acerca de las dos preguntas objeto de la sesión. A continuación se resumen las conclusiones de este grupo a partir de lo aportado por los diferentes subgrupos.

CONCLUSIONES DEL GRUPO:

1. ¿Hay algún dato o elemento de la realidad que no se haya contemplado y deberían tenerse en cuenta?

- Incluir la necesidad de actualizar y licitar los nuevos mapas concesionales de servicio de transporte público de viajeros por carretera. Dado que los municipios, sobre todo de la primera corona metropolitana, han aumentado en población y se han implantado nuevos servicios de transporte público por carretera, pero sin una visión de conjunto de movilidad metropolitana.
- Durante la situación sanitaria se ha reducido la oferta de transporte público de viajeros por carretera en cuanto a número de servicios, horarios, etc (p.e: en el municipio de Gójar). Este hecho dificulta la movilidad cotidiana de los ciudadanos.
- Existe una red de transporte público interurbana mayoritariamente radial con la ciudad de Granada. No obstante, existen relaciones de movilidad transversales a la capital (p.e: Monachil, Cájar, La Zubia Gójar, etc) que no cuentan con un servicio de transporte público transversal.
- Resaltar la dificultad de desplazarse en bicicleta por la zona sur del área metropolitana debido a su orografía, además de la falta de infraestructura ciclista que conecte los municipios.
- Analizar el nivel de electrificación de la flota de autobuses del servicio público de transporte de viajeros.
- Considerar durante todo el desarrollo del plan la contaminación ocasionada por los vehículos motorizados.

2. ¿Qué aspectos son los más graves, urgentes e importantes a abordar por el Plan en vuestro punto de vista?

Transporte público

- Actualizar y licitar los nuevos mapas concesionales de servicio de transporte público de viajeros por carretera, adaptándolos a las actuales relaciones de movilidad del área metropolitana.
- Volver a la situación de oferta de transporte público por carretera pre-covid e incrementar el número de servicios en algunos municipios (p.e: Padul, Gójar, etc).
- Implantar rutas de transporte público de viajeros por carretera que cubran relaciones de movilidad transversales a la ciudad de Granada (p.e: Monachil, Cájar, La Zubia Gójar, etc).
- La línea 360 de autobús interurbano (Granada-Nigüelas) en su tramo entre Padul y Dúrcal, podría desviarse hasta la localidad de Villamena dado que existe conexión viaria, para dar un servicio de transporte más próximo.
- Fomentar la intermodalidad.
- Implantar un servicio de transporte público a la demanda (Minibus) de viajeros por carretera, en las zonas donde no sea viable la puesta en marcha de un servicio de transporte periódico debido a la baja demanda de movilidad en transporte público.

Vías ciclistas

- Implantar infraestructura ciclista que conecte los municipios y fomente la movilidad activa. Especialmente en los municipios de la segunda corona del área metropolitana de Granada.
- Implantar un sistema de alquiler público de bicicletas eléctricas.

Aparcamientos disuasorios

- Implantar aparcamientos disuasorios para vehículo privado en los accesos norte y sur a la ciudad de Granada, para fomentar la intermodalidad: estacionar el vehículo privado y desplazarse posteriormente a pie, en bicicleta o en transporte público.

Viario

- Implantar carriles reservados Bus-VAO en los principales accesos a la ciudad de Granada.
- Medidas para laminar la demanda de vehículos privados motorizados en los accesos a Granada en hora punta.

Electromovilidad

- Implantar puntos públicos de recarga de vehículo eléctrico en los principales núcleos de cabecera.

5. Grupo instituciones

En este grupo se organizaron dos subgrupos, que debatieron acerca de las dos preguntas objeto de la sesión. A continuación se resumen las conclusiones de este grupo a partir de lo aportado por los diferentes subgrupos.

CONCLUSIONES DEL GRUPO:

1. **¿Hay algún dato o elemento de la realidad que no se haya contemplado y deberían tenerse en cuenta?**

- Actualizar y licitar los nuevos mapas concesionales de servicio de transporte público de viajeros por carretera, de forma que las mejoras de servicio no tengan que ser financiadas por el Consorcio y los Ayuntamientos.
- Identificación de las zonas que no cuentan con cobertura de transporte para mejorarlas.
- Destacar la importancia de la seguridad ciudadana en relación al uso de transporte público de viajeros, especialmente en relación al Metropolitano. Así como, indicar el sistema de videovigilancia en el Metropolitano, presente en la actualidad.
- Describir el incremento de accidentes de tráfico en vías urbanas ocurridos en los últimos años.
- Destacar la deficiente calidad del aire de la ciudad de Granada y resaltar la importancia de abordar soluciones contra los agentes contaminantes de vida corta.
- Describir las infraestructuras de transporte previstas en el área metropolitana.
- Importancia a las emisiones de contaminantes producidas por el transporte motorizado y a su consumo energético.
- Emplear la información de los mapas de ruido de infraestructuras de Granada, para el desarrollo del plan.

2. **¿Qué aspectos son los más graves, urgentes e importantes a abordar por el Plan en vuestro punto de vista?**

Transporte público

- Integración tarifaria entre la tarjeta del Consorcio (autobús interurbano y Metropolitano) y la tarjeta de autobús urbano de Granada.

Infraestructura ciclista y servicios

- Analizar el funcionamiento de la única estación de sistema público de alquiler de bicicletas y estudiar la implantación de más estaciones.
- Implantar infraestructura ciclista que conecte los municipios y fomente la movilidad activa.

Seguridad Vial

- Mejorar la seguridad vial, especialmente en vías urbanas.

Calidad del Aire

- Considerar medidas de gestión de la movilidad a corto plazo ante riesgos elevado de contaminación, mediante el establecimiento de protocolos de contaminación.
- Plantear escenarios de riesgos climáticos para ver cómo afecta a la movilidad.
- Alinear el plan de movilidad metropolitano con el Plan de Acción por el Clima, e incorporar la herramienta predictiva de calidad del aire que se está desarrollando en el PAC.

6. Operadores y profesionales del sector transporte

Respecto a la primera cuestión, el primer subgrupo apuntó que se echan en falta en el resumen del diagnóstico preliminar referencias temporales y algunos datos no son actuales, ya que son anteriores a la pandemia de la COVID-19. Señalaron que la realidad actual es más dura y acuciante que la expresada en el documento. Echaron en falta datos sobre la contaminación atmosférica, así como una justificación sobre la elección de la división del área en tres coronas.

Por su parte, el segundo subgrupo señaló que echaba en falta un mayor análisis de la calidad del aire, de la contaminación, así como de las enfermedades fruto de esta, en el documento resumen.

En cuanto a la segunda cuestión, el primer subgrupo apuntó como importante a considerar en el Plan los conceptos de **intermodalidad y proximidad**. La intermodalidad es muy importante para el transporte público. Y respecto a la proximidad, se deberían crear áreas autofuncionales para reducir la movilidad y el número de viajes en general. Señalaron la importancia de que haya suficientes infraestructuras para el transporte público y que se analice de la implantación de servicios ferroviarios de cercanías.

Remarcaron la importancia de las aportaciones de las administraciones al transporte, por ejemplo mediante la política tarifaria, que son necesarias para **fomentar transporte público**. Actualmente consideran que la financiación es insuficiente. Señalaron como relevantes los problemas de congestión de Granada, que afectan especialmente al transporte público. Por otra parte, solicitaron aprovechar la finalización de concesiones de autobús interurbano para crear un ente que englobe a todos los modos de transporte público: autobuses interurbanos y urbanos, metropolitano y taxi. Por último, pidieron vincular este Plan de Transporte con la planificación urbanística, actuando de forma proactiva, no reactiva.

El segundo subgrupo señaló que la **movilidad peatonal** no se considera en este tipo de planes lo necesario. VMP y bicicletas suponen un problema de seguridad para las personas ciegas. Anotaron como ejemplo los carriles-bici, donde se va muy rápido, como el del Camino de Ronda de Granada. Remarcaron la importancia de la seguridad vial para minusválidos. Consideran que existe un elevado número de víctimas y accidentes en Granada. Por otra parte, anotaron como un problema importante el elevado uso del vehículo privado, que debería ser menor por sus problemas de **contaminación y salud**. Se debería utilizar más el transporte público. Señalaron que el transporte público ha disminuido por la pandemia y por ello ha aumentado la contaminación. Desde la sierra se ve la “boina” de Granada, de la cual el transporte es muy responsable.

Así mismo, apuntaron la falta de compromiso político a la hora de implementar acciones para la **promoción e incentivo del transporte público**. Se deberían revisar las políticas tarifarias, crear una red potente, así como mejorar y crear nuevos servicios e infraestructuras que faciliten el transporte público. A su vez, se deben ejecutar medidas más duras que disuadan el uso del vehículo privado. Porque ahora tenemos una movilidad poco sostenible. Debemos ir hacia una movilidad más sostenible.

Señalaron que actualmente los ciudadanos “huyen” de transporte público por dos factores: por su coste y por sus elevados tiempos de recorrido. Los ciudadanos utilizan el vehículo privado porque es una inversión grande que realizan, a la que después le quieren dar uso. Además el vehículo privado da libertad de movimiento, libertad que el transporte público no da actualmente. Por ello, creen que el transporte público debe hacerse competitivo, también mediante políticas de **desincentivación del transporte privado** como cánones o penalizaciones por aparcar en el centro de Granada y aparcamientos disuasorios de fácil acceso y subvencionados, así como con políticas de coordinación de estos con el transporte público para acceder a cualquier sitio de Granada con fluidez.

Un equilibrio entre transporte público y transporte privado debe ser conseguido. Aunque algunas de estas medidas no son bien vistas, hay que dar pasos hacia este objetivo. Señalan por otra parte, que el acceso a Granada es un problema en hora punta para el transporte público. Debe de mejorarse la movilidad metropolitana. Y para ello es importante que haya propuestas de desincentivación del vehículo privado.

También consideran que carriles o plataformas reservadas para la hora punta ayudarían a aumentar la frecuencia de los buses metropolitanos. Así podrían cumplir su horario, que ahora no se cumple. Apuntaron que el vehículo privado no puede llegar más rápido que el transporte público a los sitios. Debe de sentirse penalizado, también con el tiempo, para poder conseguir un trasvase hacia el transporte público, más sostenible. El transporte público debe ser fomentado por sostenibilidad y salud.

Por último, además de la creación de plataformas reservadas para transporte público, apuntaron también la necesidad de crear plataformas reservadas para vehículos privados de movilidad personal y bicicletas para aumentar la seguridad de los peatones.

Tras la exposición de las conclusiones de los subgrupos, se generó un debate general, en el que se añadieron algunas ideas.

En cuanto a la **contaminación**, se considera que el Plan debe ir de la mano de Agenda 2030, con los objetivos de reducción de la contaminación, disminución del uso del vehículo privado e innovación y eficiencia en el transporte público, solución para lo anterior. La sostenibilidad desde el punto de vista medioambiental es así mismo muy importante. Es importante disminuir la contaminación ambiental, a la cual el transporte contribuye. Se debería analizar en qué porcentaje y cómo se puede mejorar, ya que el transporte es un factor determinante en la contaminación.

El Plan debería de analizar y comparar los tiempos de acceso en **transporte público** y vehículo privado, para ver si actualmente se atienden las necesidades de los ciudadanos desde la perspectiva de la sostenibilidad.

Se remarcó que un objetivo debe ser realizar menos viajes en general. Este Plan no es un proyecto, sino que tiene un plazo más largo. Por ello, este debería adelantarse a futuros problemas. En este sentido, es importante la **capacidad autofuncional** del territorio, es decir, que uno no necesite moverse lejos para resolver sus necesidades. Se apuntó el concepto de las áreas funcionales de Buchanan, así como los conceptos de la “ciudad de 15 minutos” y la superislas.

Se señaló que el **vehículo eléctrico** no puede ser la única solución, ya que no lo soluciona todo, es solo una solución parcial. Por ejemplo, no resuelve la contaminación visual.

CONCLUSIONES DEL GRUPO:

- 1. ¿Hay algún dato o elemento de la realidad que no se haya contemplado y deberían tenerse en cuenta?**
 - Referencias temporales de los datos
 - Situación actual de la movilidad en la pandemia de la COVID-19
 - Análisis más profundo de la contaminación atmosférica y los efectos de la calidad del aire y enfermedades relacionadas provocados por el transporte
 - Justificación de la división en coronas del área
- 2. ¿Qué aspectos son los más graves, urgentes e importantes a abordar por el Plan en vuestro punto de vista?**
 - Fomento del transporte público mediante mejores infraestructuras (aparcamientos disuasorios, plataformas reservadas, etc) y servicios
 - Desincentivación del vehículo privado por su carácter contaminante mediante medidas
 - Financiación insuficiente del transporte público
 - Mayor coordinación e integración de la gestión de los diferentes modos de transporte público (ente común)
 - Promoción de la intermodalidad
 - Reducción de la movilidad general mediante fomento de la capacidad autofuncional del territorio
 - Contaminación ambiental y salud
 - Vinculación entre planificación de la movilidad y urbanismo
 - Seguridad vial, en especial de los peatones, incluidas las personas con discapacidad

Entidad colaboradora:
Área de Evaluación de Políticas Públicas
Instituto Andaluz de Administración Pública

