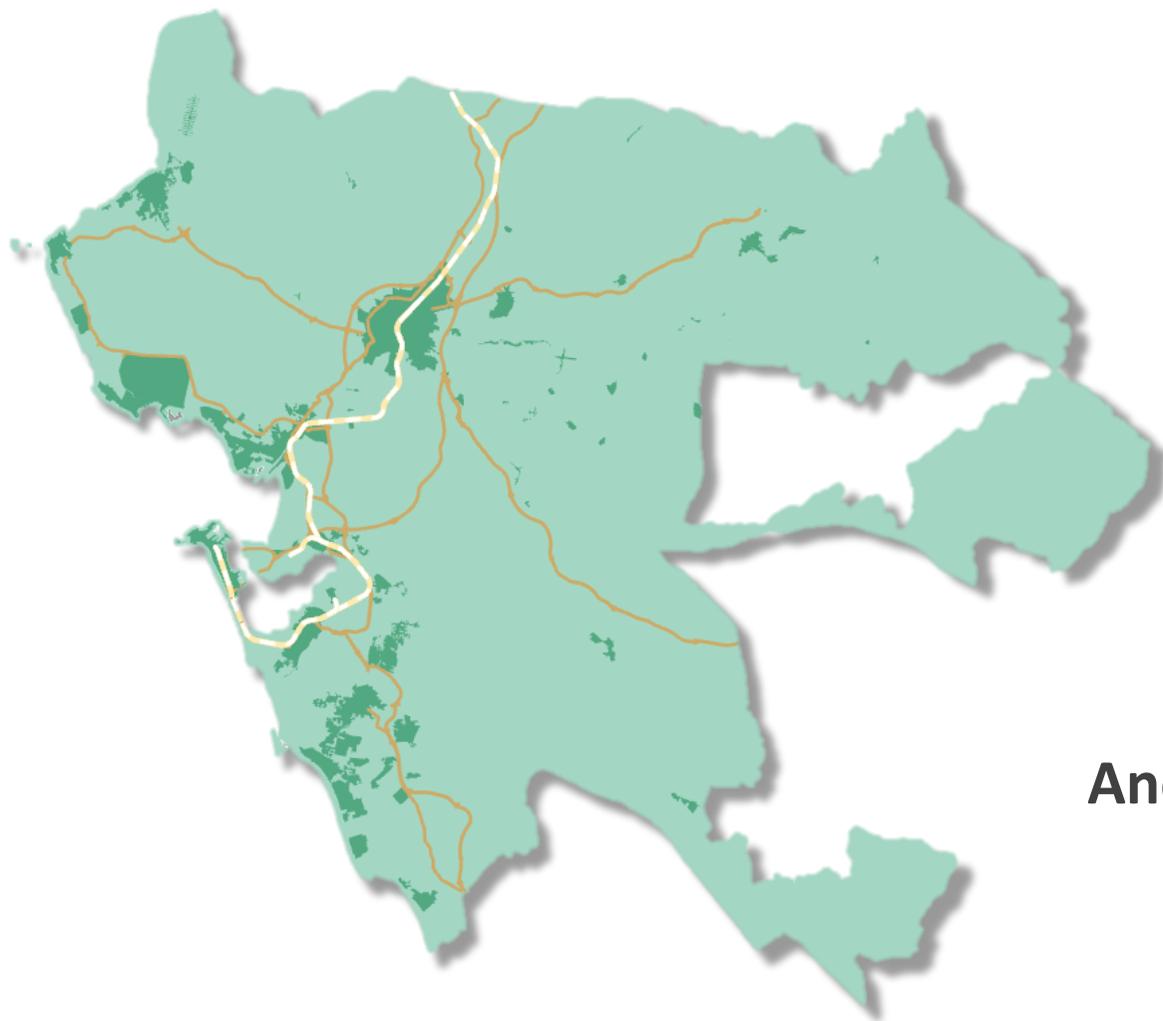


Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz

Plan de Movilidad Sostenible



Anexo: Consultas realizadas

Abril 2024



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES
DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

Índice:

1. INTRODUCCIÓN	5
2. TRAMITACIÓN AMBIENTAL. DOCUMENTO DE ALCANCE	6
2.1. ENTIDADES CONSULTADAS	6
2.2. PRINCIPALES PUNTOS A CONSIDERAR DEL DOCUMENTO DE ALCANCE	8
2.3. RESUMEN DE LOS INFORMES RECIBIDOS EN LA FASE DE CONSULTAS E INFORMACIÓN	10
2.3.1. Consultas al Estado	11
2.3.2. Consultas a la Junta de Andalucía	11
2.3.3. Consultas a la Administración local	17
2.3.4. Consultas a otras instituciones y colectivos sociales	17
3. CENTROS DIRECTIVOS Y ENTIDADES Y ORGANISMOS ADSCRITOS A LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA CONSULTADOS	21
3.1. AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA	21
3.2. SECRETARÍA TÉCNICA DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA	26
3.3. DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA	26
3.4. DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA	30
4. OBSERVACIONES RECIBIDAS PREVIA A LA CELEBRACIÓN DE LA COMISIÓN DE REDACCIÓN Y COMITÉ DE EXPERTOS	34
4.1. CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y FONDOS EUROPEOS	34
4.2. CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y ECONOMÍA AZUL	36
4.3. CONSEJERÍA DE EMPLEO, EMPRESA Y TRABAJO AUTÓNOMO	40
4.4. CONSEJERÍA DE UNIVERSIDAD, INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN	40
4.5. ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	40
4.5.1. Unidad de Cádiz de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía, de la Dirección General de Carreteras.	41
4.5.2. Estado Mayor de la Defensa (Mando Operativo Marítimo)	46
4.5.3. Oficina Española de Cambio Climático	46
4.6. OFICINA ANDALUZA DE CAMBIO CLIMÁTICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO	47
4.7. SERVICIO DE CALIDAD DEL AIRE DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO	54
4.8. DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA Y ORDENACIÓN FARMACÉUTICA DE LA CONSEJERÍA DE SALUD Y CONSUMO	57
5. SÍNTESIS DEL COMITÉ DE EXPERTOS	59
5.1. INTRODUCCIÓN	59
5.2. PRESENTACIÓN DE EXPERTOS	59
5.3. RESPUESTAS Y CONCLUSIONES EXTRAÍDAS DEL COMITÉ DE EXPERTOS	60
5.3.1. Pertinencia	60
5.3.2. Impacto potencial	63
5.3.3. Suficiencia de tiempo y medios	65
5.3.4. Coherencia externa	67
5.3.5. Coherencia interna	67
5.3.6. Priorización de elementos y factores de éxito	68
5.3.7. Integridad y relevancia	69
5.3.8. Impacto en la sociedad andaluza	71
5.4. CONCLUSIONES DEL GRUPO FOCAL CON PERSONAS EXPERTAS PARA LA EVALUACIÓN EX ANTE DEL PLAN 72	
5.4.1. Metodología	72

5.4.2. <i>Impacto potencial</i>	73
5.4.3. <i>Gestión de la información</i>	73
5.4.4. <i>Coherencia interna</i>	74
5.4.5. <i>Integralidad y relevancia</i>	74
5.4.6. <i>Observaciones finales</i>	74

Índice de tablas:

Tabla 1: Administraciones públicas y entidades consultadas en la 1ª ronda de Consultas del procedimiento ambiental del PTMBC.	6
Tabla 2: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Estado.....	11
Tabla 3: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Junta de Andalucía	11
Tabla 4: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Administración local.	17
Tabla 5: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Otras instituciones y colectivos sociales.	17
Tabla 6: Organismos llamados a la participación en la Comisión de Redacción del PTMBC.....	34
Tabla 7: Persona experta I consultada para la valoración del PTMBC.	59
Tabla 8: Persona experta II consultada para la valoración del PTMBC.	59
Tabla 9: Persona experta III consultada para la valoración del PTMBC.	60
Tabla 10: Persona experta IV consultada para la valoración del PTMBC.	60
Tabla 11: Persona experta V consultada para la valoración del PTMBC.	60
Tabla 12: Persona experta VI consultada para la valoración del PTMBC.	60
Tabla 13: Conclusiones del grupo focal sobre la Metodología	72
Tabla 14: Conclusiones del grupo focal sobre el Impacto Potencial.....	73

Tabla 15: Conclusiones del grupo focal sobre la Gestión de la Información...	73
Tabla 16: Conclusiones del grupo focal sobre la Coherencia Interna.....	74
Tabla 17: Conclusiones del grupo focal sobre la Integralidad y Relevancia....	74
Tabla 18: Observaciones finales del grupo focal	74

Índice de figuras:

Figura 1: Metodología para la caracterización ambiental.	9
---	---

1. Introducción

El objetivo de este Anejo es recopilar el conjunto de aportaciones que se han realizado al Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz durante el proceso de elaboración del mismo, y motivar cómo dichos comentarios se han considerado e integrado en el propio Plan.

Además de este primer apartado introductorio, en la segunda sección se recogen las consultas realizadas en la primera fase de tramitación ambiental, para la elaboración del Documento de Alcance para el Estudio Ambiental Estratégico. Las aportaciones se han realizado con base al documento Borrador del Plan, el Documento Inicial Estratégico (en adelante DIE) y el documento inicial de Valoración de Impacto en Salud (en adelante VIS).

En la tercera sección se incluyen las observaciones recibidas por parte de los Centros Directivos, Entidades y Organismos adscritos a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (CFATV).

En la cuarta sección se incluyen las observaciones recibidas con anterioridad a la celebración de la Comisión de Redacción del Plan, la cual se celebra el 19 de septiembre de 2023. Las aportaciones se han realizado con base a la Versión Preliminar del Plan del mes de marzo de 2023.

En la quinta sección se incluyen las consideraciones y aportaciones al Plan producto de la celebración del Comité de Expertos, el 20 de junio de 2023.

2. Tramitación ambiental. Documento de alcance

2.1. Entidades consultadas

En relación a lo establecido en la Ley 7/2007, la Evaluación Ambiental Estratégica es el procedimiento administrativo instrumental respecto de la aprobación o de adopción de planes y programas, a través del cual se analizan los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente de los planes y programas, y en el caso de estudio los del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz (PTMBC).

En consecuencia, y con carácter normativo, el fin del presente procedimiento de evaluación ambiental estratégica es la integración ambiental de los planes o programas, como aspecto esencial para prevenir y corregir los posibles efectos negativos¹ que repercutan sobre sistema medioambiental.

En julio de 2022, se redactó el Documento Inicial Estratégico (en adelante, DIE) del presente Plan para así iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica regulado en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre) y en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Se trata de un Plan

que, al tratarse de un instrumento de planificación, pretende establecer el marco de futuras autorizaciones de proyectos legalmente sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que no detalla proyectos específicos ni dispone de un carácter ejecutivo, planteándose a escala estratégica, no a la escala de los proyectos que lo desarrollen posteriormente.

Así, **el órgano ambiental somete el DIE y el documento Borrador del Plan** (a fecha de julio de 2022) **a consultas a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, con el fin de elaborar el documento de alcance**, de acuerdo al artículo 19.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre). Complementariamente, la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul habilitó la web para facilitar dicha información y consulta, y el canal de administración electrónica.

Las entidades consultadas, y las que han emitido un informe de respuesta, se resumen en la siguiente tabla.

Tabla 1: Administraciones públicas y entidades consultadas en la 1ª ronda de Consultas del procedimiento ambiental del PTMBC.

Entidades consultadas	Responde
Estado	
Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico Secretaría de Estado de Medio Ambiente	X
Junta de Andalucía	

¹ Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Artículo 15. Finalidad. Los instrumentos de prevención y control ambiental regulados en el presente Título tienen por finalidad prevenir o corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones.

Entidades consultadas	Responde
Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa Viceconsejería	
Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional Viceconsejería	
Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural Viceconsejería	
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Viceconsejería	
Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo Viceconsejería	X
Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública Viceconsejería	x
Consejería Economía, Hacienda y Fondos Europeos Viceconsejería	x
Consejería de Política Industrial y Energía Viceconsejería	x
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Viceconsejería	x ²
Consejería de Salud y Consumo DG de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica	x
Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad Viceconsejería	x
Consejería de Universidad, Investigación e Innovación Viceconsejería	x
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	x
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Varios centros directivos	x
Administración local	
Diputación Provincial de Cádiz	x
Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda	

Entidades consultadas	Responde
Ayuntamiento de Chipiona	
Ayuntamiento de Rota	
Ayuntamiento de El Puerto de Santa María	
Ayuntamiento de Jerez de la Frontera	
Ayuntamiento de Arcos de la Frontera	
Ayuntamiento de Cádiz	
Ayuntamiento de Puerto Real	
Ayuntamiento de San Fernando	
Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera	
Ayuntamiento de Conil de la Frontera	
Ayuntamiento de Medina Sidonia	
Mancomunidad de Municipios Bahía de Cádiz	
Otras instituciones y colectivos sociales	
UCA (Unión de Consumidores de Andalucía)	
FACUA (Consumidores en Acción)	X
Federación Provincial de Consumidores y Amas de Casa Al-Andalus	
FAMP (Federación Andaluza de Municipios y Provincias)	
CSIC Andalucía	
Confederación de Empresarios de la provincia de Cádiz	
Asociación de jóvenes empresarios de Cádiz	
AESMA (Asociación de Empresas de Andalucía)	
CCOO (Comisiones Obreras)	X
UGT (Unión General de Trabajadores)	
WWF/Adena	
Ecologistas en Acción	X

² Los comentarios de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte fueron enviados en un paquete separado al conjunto de documentos recibidos con el documento de alcance., por este motivo se marca con una X la casilla correspondiente, conforme sí que se ha recibido respuesta.

Entidades consultadas	Responde
Greenpeace España	
Grupo SEO	
Cámara de Comercio	
ASAJA (Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores)	
COAG (Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos)	
UPA (Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos)	
Universidad de Cádiz	
Federación Gaditana de Personas con Discapacidad Física y/u orgánica	
Asamblea Ciclista Bahía de Cádiz	
Federación Andaluza de Ciclismo	
Asociación Gaditana de Radio Taxi	
Asociación Unión Jerezana de Teletaxi	
Asociación Grupo Local de Taxis de San Fernando	
Asociación Gaditana de Peatones La Zancada	
Otras Instituciones y colectivos sociales (no consultadas)	
Plataforma Defensa Ferrocarril Cádiz	X

Fuente: Documento de Alcance del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz.
 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

Finalizado el trámite de consultas, la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul recibe los informes preceptivos y procede a proponer la amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación que habrá de presentar el correspondiente Estudio Ambiental Estratégico (EsAE), como parte integrante del PTMBC con los contenidos exigidos por la Ley 7/2007, así como toda aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar su calidad.

De este modo, y en base a los Informes en 1ª ronda de consultas del PTMBC, se elabora el documento de alcance en diciembre de 2022.

Adicionalmente a las entidades consultadas para la preparación del documento de alcance en la 1ª ronda de consultas, en el mes de febrero de 2023 la **Delegación Territorial de Cádiz de la Consejería de Turismo y Deporte** envió el “Informe sobre la afectación patrimonial del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible”, con el objetivo de integrarlo en el paquete de documentos que se han recogido de la 1ª ronda de consultas del procedimiento ambiental. Así mismo, **la Secretaría General para el Turismo de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, también envió en el mes de marzo de 2023 observaciones e informes** para la inclusión del patrimonio cultural en la evaluación ambiental estratégica.

Con todo esto, se remarca que la finalidad del EsAE consiste en aportar toda la información ambiental necesaria para analizar la repercusión del Plan sobre el medio ambiente, de manera que favorezca la incorporación de la dimensión ambiental en el Plan antes de su aprobación.

2.2. Principales puntos a considerar del documento de alcance

El documento de alcance del PTMBC emitido en el mes de diciembre de 2022, y elaborado por la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, hace alusión a la importancia de la Evaluación Ambiental Estratégica en contribuir desde la planificación al desarrollo de modelos realistas de sostenibilidad, teniendo en cuenta el cambio climático, y tomando como referencia los principios enmarcados en los acuerdos existentes a nivel internacional, nacional y autonómico.

Por ello, el documento de alcance remarca la necesidad de que el PTM se coherente con:

- El modelo de desarrollo sostenible que plantea la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS 2030).
- La Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, y el Plan Andaluz de Acción por el Clima 2021-2030.

El documento de alcance también recoge el contenido que debe tener el presente Estudio Ambiental Estratégico, tomando en consideración las respuestas recibidas en la fase de consultas, así como la secuencia metodológica que debe seguirse durante su elaboración:

1. Objetivos y principios de sostenibilidad
2. Caracterización y diagnóstico ambiental
3. Análisis de alternativas
4. Identificación y valoración de los efectos ambientales negativos
5. Seguimiento de los efectos ambientales negativos

Acorde con la finalidad de este procedimiento, el EsAE ha de concentrar su análisis en los aspectos con mayor capacidad preventiva, es decir, la evaluación de alternativas, la valoración de posibles efectos ambientales negativos y el seguimiento de los mismos.

Figura 1: Metodología para la caracterización ambiental.



Fuente: Documento de Alcance del PTMBC (2022).

Atendiendo a este esquema, el EsAE deberá contemplar, al menos, los siguientes contenidos:

- Identificar los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático aplicables al PTM. Coherencia del PTM con la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 y con el Plan Andaluz de Acción por el Clima.
- Caracterizar y diagnosticar el ámbito territorial del PTM atendiendo a los factores que establece la ley GICA.
- Proponer y analizar alternativas ambientalmente viables coherentes con los anteriores puntos. Justificar y describir detalladamente las alternativas evaluadas y la finalmente seleccionada.
- Valorar los efectos ambientales negativos generados por las propuestas de la alternativa seleccionada.
- Identificar y describir las medidas previstas para prevenir, reducir y, en último caso, compensar los efectos ambientales negativos. • Definir un programa de seguimiento ambiental que describa las medidas previstas para el seguimiento y control de los efectos negativos.
- Resumir con carácter no técnico toda la información anterior, con objeto de facilitar la consulta pública.

Por último, el documento de alcance también facilita el acceso a la información ambiental existente y actualizada en la REDIAM. En concreto, el órgano ambiental ha elaborado un documento específico denominado *“Informe relativo a la determinación de los condicionantes ambientales al Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible”*, con información actualizada a fecha de diciembre de 2022.

2.3. Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información

Tal y como se ha indicado en secciones anteriores, en la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, el órgano ambiental remitió escritos en relación con la consulta para la evaluación ambiental del “Plan de transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible”.

A continuación, se expone un breve resumen del resultado de las consultas realizadas y cómo estas se han tomado en consideración en la propuesta final del Plan y el Estudio Ambiental Estratégico.

2.3.1. Consultas al Estado

Tabla 2: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Estado.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico Secretaría de Estado de Medio Ambiente	Informe MITECO_PTM BC	<ol style="list-style-type: none"> 1. No se ha identificado ningún espacio marino protegido competencia de la Subdirección General de Biodiversidad Marina y Terrestre (SGBTM), y el informe del MITECO sugiere la inclusión de 3 espacios marinos protegidos de las aguas marinas exteriores de la bahía de Cádiz, competencia de la SGBTM. 2. En relación a la potencial afección de las actuaciones que deriven del Plan sobre los espacios protegidos de la Red Natura, incluir referencias de la sentencia STS 1706/2020 de la Sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo y del artículo 46.3 de la citada Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. 3. En el EsAE, se solicita de una evaluación de los posibles efectos ambientales que una hipotética intensificación del tráfico marítimo. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. El Estudio Ambiental Estratégico ha incluido, en el capítulo de Caracterización ambiental, los espacios ambientales marinos sugeridos por el MITECO. 2. Se han incluido las referencias en el Estudio Ambiental Estratégico. 3. Se ha analizado en la valoración ambiental.

Fuente: Elaboración propia, a partir de los informes recibidos en 1ª fase de consultas para la elaboración del documento de alcance.

2.3.2. Consultas a la Junta de Andalucía

Tabla 3: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Junta de Andalucía

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo Viceconsejería	CEETA_SIN	Sin observaciones	No se han adoptado modificaciones
Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública. Viceconsejería	4_Oficio_a_CSMAEA_n o_observaciones	Sin observaciones	No se han adoptado modificaciones
Consejería Economía, Hacienda y Fondos Europeos Viceconsejería	Informe_CEHFFEE_PT M BC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se observa que el referido Plan no se acompaña del instrumento jurídico necesario para su aprobación. 2. Debiera adjuntarse al Plan una memoria, en la que se determine la incidencia económica-financiera que vaya a derivarse de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se ha considerado en el Plan convenientemente 2. Se ha considerado, y se puede consultar en los capítulos 12 y 13 de la Memoria del Plan 3. Se han actualizado convenientemente.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
		3. se propone que las alusiones a las diferentes consejerías se actualicen de acuerdo con la denominación recogida en el artículo 1 del Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías.	
Consejería Economía, Hacienda y Fondos Europeos Viceconsejería	Informe_CEHFFEE_PT M BC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Indicar el instrumento jurídico necesario para la aprobación del Plan. 2. Debiera adjuntarse al citado borrador del Plan una memoria, en la que se determine la incidencia económica-financiera que vaya a derivarse de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. 3. Actualizar las alusiones a las Consejerías, de acuerdo con el artículo 1 del Decreto de Presidente 10/2022, de 25 de julio. 4. Respecto el DIE, comentarios generales 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se ha introducido en la memoria del Plan. 2. El impacto económico del Plan, mediante un análisis Coste-Beneficio, y previsión presupuestaria de las actuaciones, se incluirá en los documentos de Versión Preliminar y Versión Final del Plan. El Borrador se trata de un documento preliminar. 3. Se han actualizado en todos los documentos. 4. Se han incorporado tanto en el DIE como en el Estudio Ambiental Estratégico.
Consejería de Política Industrial y Energía Viceconsejería	CPIE. SGEnergia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Incluir indicadores referidos a la movilidad a pie 2. Incorporar en el Marco Estratégico del Plan las Directrices Energéticas de Andalucía, horizonte 2030, y la Estrategia Energética de Andalucía 2030. 3. Se propone precisar cuantitativamente la propuesta de disminución del consumo energético en los objetivos. 4. Por ello se propone la inclusión de una línea estratégica, con sus correspondientes actuaciones, que añada la componente de limitar las necesidades de movilidad y de transporte de la población. 5. Se propone precisar los escenarios, por considerarse similares entre sí. 6. Revisar la redacción del documento DIE. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. En el capítulo de “Sistema de Seguimiento y Evaluación” del Plan se han incluido indicadores relacionados con la movilidad a pie. No obstante, se considera que el indicador propuesto de “Relación del viario peatonalizado respecto de la superficie viaria total en los cascos urbanos” excede el alcance del Plan, que es un Plan de Transporte Metropolitano, y las mediciones de tal nivel de detalle deben contextualizarse en instrumentos de planificación de escala local. 2. Se han incluido ambas referencias. 3. Se ha matizado. 4. Las cinco líneas estratégicas propuestas en el PTMBC se consideran correctamente formuladas, acorde a otros PPTMM. No obstante, se han incluido ciertas actuaciones, enmarcadas en la línea estratégica de concienciación ciudadana, que aspire a lograr las metas propuestas en el comentario de la Consejería de Política Industrial y Energía Viceconsejería. 5. Los escenarios propuestos en el Plan han sido actualizados y revisados respecto a los comentarios sobre el documento Borrador del mes de julio de 2022. Conviene remarcar que los escenarios finales propuestos para el Plan han sido consensuados con el Consorcio Metropolitano de Transporte de la Bahía de Cádiz. 6. Se ha revisado.
Consejería de Política Industrial y Energía Viceconsejería	CPIE. SGIM	1. Información correspondiente a derechos mineros existentes y la potencialidad minera del territorio que constituye el ámbito de aplicación del mismo, así como la información de establecimientos sometidos a accidentes graves.	1. El EsAE incluye una sección relativa a la descripción del suelo y georrecursos. No obstante, y considerando que las actuaciones del Plan se fundamentan en optimizar la infraestructura de transporte existente, y sobre todo en un ámbito urbano, se ha valorado que la inclusión de los

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
			derechos mineros existentes es información excesiva y por ello no se ha incluido en la EsAE.
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Secretaría General para la Cultura	Informe_DT TCD Cádiz_PTM BC	Informe acordado por la ponencia técnica de Cádiz, en su reunión de fecha 14/02/2023. 1. Se solicita caracterizar adecuadamente el patrimonio cultural del ámbito.	1. En el EsAE, en el capítulo de caracterización ambiental, se incluye un apartado específico a la caracterización del patrimonio cultural (patrimonio arquitectónico y arqueológico)
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Secretaría General de Turismo	1 Observaciones SG TURISMO	1. Se solicitan aportaciones referidas, entre otras, a: Comentarios sobre los principales efectos (positivos y negativos) del plan sobre el medio ambiente, Propuestas sobre las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que se consideren aplicables para hacer frente a los impactos anteriormente referenciados, y Sistema de seguimiento de tales impactos ambientales positivos y negativos. 2. Se sugiere que, dentro de dicho plan, se haga mención y se incluya algún análisis relativo al impacto en el patrimonio cultural, ya que las propuestas que conlleven una ocupación del terreno, hay que planificarlas adecuadamente teniendo en cuenta los elementos patrimoniales para la fijación de infraestructuras.	1. Se ha incluido en el Estudio Ambiental Estratégico, como parte de la valoración de impacto ambiental. También se propone un plan de seguimiento con indicadores. 2. 1. Se ha incluido en el Estudio Ambiental Estratégico, en la caracterización ambiental.
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Secretaría General para la Cultura	2_1 Informe ponencia DT Cádiz	Mismos análisis y observaciones que en el documento anterior relativo al "Informe_DT TCD Cádiz_PTM BC".	Mismas consideraciones
Consejería de Salud y Consumo DG de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica	CSC. Informe PTM BC_DTSalud	1. El borrador no contienen un apartado específico y detallado donde se analicen los impactos previsibles para la salud. En ese sentido sería recomendable que para el abordaje de estos efectos se aporte información que incluya al menos una breve descripción de la actuación con las posibles alternativas, justificación de la alternativa seleccionada y efectos en salud. 2. Otras consideraciones sobre el documento de Valoración de Impacto en la Salud	1. La descripción detallada del Escenario del Plan, con sus actuaciones, se incorporará en la Versión Final del mismo, y los efectos en la salud en los anexos relativos al ESABE y VIS. 2. Se han considerado en la VIS.
Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad Viceconsejería	Oficio respuesta CISJUFI EAE BahiaCadiz(F)	Sin observaciones	No se han adoptado modificaciones
Consejería de Universidad, Investigación e	CUII_SIN	Sin observaciones	No se han adoptado modificaciones

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
Innovación Viceconsejería			
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	Acta CAGL_SIN	Sin observaciones	No se han adoptado modificaciones
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul	CSMAEA_DGSACC. Informe OACC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Revisar/completar el marco jurídico y estratégico del Plan. 2. Actualizar el diagnóstico (apartado 8.1 Síntesis del estado actual y conclusiones) con alguna conclusión sobre las emisiones de GEI y consumo energético. Incluir en el diagnóstico un análisis de la participación de las energías renovables en el consumo de energía final del sistema de transporte. Además, analizar la evolución previsible del consumo energético y de GEI en el escenario tendencial. Meterlo también en el DAFO, y problemas necesidades y retos. 3. En el DIE, diferenciar en apartados diferentes la calidad del aire con el cambio climático. 4. Incluir la metodología de cálculo de las emisiones de GEI a raíz de la implementación del Plan, así como una comparativa de las emisiones de GEI en la situación actual y los correspondientes escenarios objetivos del Plan. 5. Incluir en el diagnóstico del Plan y en el EsAE el impacto del cambio climático. 6. Análisis de objetivos. Los objetivos no se encuentran correctamente alineados con el PAAC. 7. Análisis de líneas estratégicas. Al igual que ocurre con la redacción de los objetivos, no se recoge ninguna alusión concreta a la necesidad de reducir los riesgos climáticos para conseguir un modelo más resiliente, obviando por tanto el ámbito de la adaptación al cambio climático. En consonancia con todo lo anterior, no existe una correspondencia clara entre el enfoque estratégico de este Plan manifestado en la redacción de su misión, visión y valores con el desarrollo de este paquete de líneas estratégicas, en lo que a la necesidad de desarrollar medidas de adaptación al cambio climático se refiere. Por lo que debería concluirse que no se encuentra correctamente alineado con el PAAC. 8. En el DIE, abordar un estudio de vulnerabilidad contra del cambio climático, o una evaluación de los riesgos climáticos que sirva de fundamento para la asunción de las medidas de adaptación más idóneas. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se ha considerado 2. Se ha considerado. 3. Se ha considerado. 4. Se ha considerado. 5. Se ha considerado 6. Los objetivos estratégicos y específicos del Plan se ha actualizado respecto a la versión del Borrado, incluyendo referencias al PAAC. 7. En la definición y caracterización de las líneas estratégicas, se han hecho alusiones a la lucha contra el cambio climático, en materia de mitigación y adaptación, coordinadamente con el PAAC. 8. Se ha caracterizado el efecto del cambio climático y se ha desarrollado un análisis específico de la vulnerabilidad al cambio climático.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul</p>	<p>CSMAEA_DGSACC. Informe SPCA</p>	<p>Se incluyen recomendaciones generales a considerar en el EsAE.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tener en cuenta los efectos negativos sobre el medio, que estarían relacionados principalmente con: la contaminación atmosférica y acústica, accidentes, congestión, dependencia energética, y fragmentación del territorio y ecosistemas por las infraestructuras lineales. 2. Como se actúa sobre el paisaje y el medio, por lo tanto, se producen fragmentaciones del hábitat y modificaciones en cuantiosos aspectos del área. Algo especialmente relevante si tenemos en cuenta que el Área metropolitana de la Bahía de Cádiz está marcada por uno de los elementos naturales más importantes que dibujan la zona y la caracterizan, el Parque Natural de la Bahía de Cádiz. También existen espacios naturales protegidos y espacios de la Red Natura 2000 de gran importancia como ZEC Río Íro, Guadalete y Salado de San Pedro, ZEC y ZEPA Bahía de Cádiz, ZEC Acebuches de la campiña sur de Cádiz, ZEC y ZEPA Doñana, ZEC Complejo endorreico de Chiclana, Complejo endorreico del Puerto de Santa María y Complejo endorreico de Puerto Real y LIC Pinar de Roche. Así como Hábitats de Interés Comunitario (espacios protegidos por legislación europea) que se concentran en los espacios protegidos anteriormente mencionados 3. Reducir en origen la producción de residuos, las emisiones a la atmósfera, al agua y al suelo así como evaluar las repercusiones de dichas actuaciones, en el ámbito de la fauna y flora silvestre, los hábitats naturales, en especial los incluidos en la Red Ecológica Europea Natura 2000 y los procesos ecológicos que sustentan el funcionamiento de la Red 	<p>Se han considerado los puntos 1, 2 y 3 en el Estudio Ambiental Estratégico.</p>
<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul</p>	<p>CSMAEA_DGSACC. Informe Sv_ CA</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sobre el documento Borrador: <ol style="list-style-type: none"> 1.1. Se podría incorporar en la valoración de las oportunidades ligadas a la implantación del plan una definida como “la disminución de las concentraciones de contaminantes atmosféricos y del ruido debidos al tráfico”. 1.2. Dentro del apartado Necesidades, se podría establecer como uno de los aspectos a tratar “la disminución de las concentraciones de contaminantes atmosféricos y del ruido debidos al tráfico”. 1.3. Se propone incluir un Objetivo Específico: “Disminuir los contaminantes atmosféricos ligados al tráfico de acuerdo con la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire”. Porcentajes de reducción para las partículas menores a 10 micras. 	<ol style="list-style-type: none"> 1.1. Se ha incorporado. 1.2. Se ha incorporado. 1.3. Se ha incorporado. 2.1. Se ha incorporado. 2.2. Se ha considerado. 2.3. Se ha analizado la coherencia en el apartado 3.4. Posibles interacciones con otros instrumentos de planificación

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
		<p>2. Sobre el Documento Inicial Estratégico.</p> <p>2.1. Considerar los objetivos comentados del Borrador.</p> <p>2.2. En el apartado 5.2. Calidad del Aire, incluir lo recogido en la Estrategia de Calidad del Aire.</p> <p>2.3. Analizar la coherencia en el apartado 7 con la Estrategia de Calidad del Aire.</p>	
<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul</p>	<p>CSMAEA_DGSACC. Informe Sv_ Costas y GL</p>	<p>1. El documento inicial estratégico debe tener en cuenta las prerrogativas y las limitaciones que establece la normativa en materia de costas al objeto de proteger el litoral y hacer un uso sostenible del mismo. Este aspecto no ha sido considerado en la redacción de estos documentos, de modo que no dedican ningún apartado que describa la posible afección de las actuaciones a la gestión y ordenación del litoral.</p> <p>En todo caso, el artículo 25.1 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas establece la prohibición, en la zona de servidumbre de protección, de la construcción o modificación de vías de transporte interurbanas y las de intensidad de tráfico superior a 500 vehículos/día de media anual en el caso de carreteras, así como de sus áreas de servicio.</p> <p>Debería contemplar los efectos que puede tener sobre el litoral un incremento en el tránsito de personas y la previsible degradación de sus valores ecológicos que esto conllevaría. Por esta razón el documento inicial estratégico debería incluir un análisis de estos efectos en los municipios costeros incluidos en su ámbito territorial.</p> <p>Asimismo, este Plan deberá ser coherente con el resto de los planes de ordenación territorial y urbanística del litoral en lo relativo a la previsión de suficientes accesos al mar y aparcamientos fuera del dominio público marítimo-terrestre, conforme a lo dispuesto en el artículo 28.2 de la Ley de Costas.</p>	<p>1. En el Estudio Ambiental Estratégico se ha incorporado la normativa vigente en materia de costas, se ha incluido en la caracterización ambiental el recurso del litoral, y se ha hecho una valoración de los impactos presumibles que el Plan podría tener sobre el mismo.</p>
<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul</p>	<p>CSMAEA_Sv Análisis Ambiental</p>	<p>1. La Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul ha elaborado el Informe relativo a la determinación de los condicionantes ambientales al Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible.</p>	<p>1. La caracterización ambiental desarrollada en el Estudio Ambiental Estratégico del PTMBC ha considerado toda la documentación aportada en el informe de la Consejería, así como las referencias externas a dicho informe que se citan con la finalidad de completar la caracterización y valoración de impacto del Plan sobre el medio ambiente.</p>

Fuente: Elaboración propia, a partir de los informes recibidos en 1ª fase de consultas para la elaboración del documento de alcance.

2.3.3. Consultas a la Administración local

Tabla 4: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Administración local.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
Diputación Provincial de Cádiz	221005_Informe_PTM BC_Dip Cádiz	<p>1. Es previsible que las entidades locales tengan un papel clave en la consecución de los objetivos estratégicos marcados por el PTMBC. Por ello, sería indispensable que el estudio ambiental estratégico tenga en cuenta las posibles repercusiones e impactos del PTMBC a nivel local.</p> <p>2. En este sentido, muchos de los municipios afectados disponen ya de objetivos definidos relativos a la sostenibilidad energética y la movilidad sostenible que pueden interactuar y verse afectados de distinto modo por el PTMBC. En la provincia de Cádiz la práctica totalidad de municipios han suscrito el objetivo de disminución de un 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030 derivado de la iniciativa Pacto de Alcaldías.</p> <p>3. La evaluación ambiental debería prestar especial atención, no sólo a los efectos de estas infraestructuras sobre el ecosistema natural, sino también a la significativa transformación del territorio a nivel local asociada al despliegue de las instalaciones, considerando además el impacto de las instalaciones de manera acumulada.</p>	<p>1. El Plan de Transporte Metropolitano se ha desarrollado, tanto en su fase de diagnóstico, plan de acción como de valoración ambiental, con un carácter estratégico, por la escala que lo define y sobre la que tiene competencias. No obstante, en los casos necesarios se hacen alusiones y recomendaciones para su aplicación y efecto en una escala local, con la que evidentemente las actuaciones que deriven del Plan deben coordinarse para su óptima implementación y desempeño.</p> <p>2. Misma respuesta al comentario anterior.</p> <p>3. El EsAE, en la valoración ambiental, caracteriza y analiza el posible impacto sobre el suelo (ocupación del suelo) y fragmentación del territorio, en una escala de evaluación estratégica, que es la que define el Plan.</p>

Fuente: Elaboración propia, a partir de los informes recibidos en 1ª fase de consultas para la elaboración del documento de alcance

2.3.4. Consultas a otras instituciones y colectivos sociales

Tabla 5: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Otras instituciones y colectivos sociales.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
FACUA (Consumidores en Acción)	Aportaciones FACUA Andalucía	<p>1. Compartimos los objetivos que se pretenden desarrollar con este plan, si bien no podemos valorar el plan que se nos presenta ya que en el mismo no se explica nada más que las pruebas que se han realizado hasta el momento y el ideario de metas a conseguir, si bien no se explica si existe algún impacto ecológico en las actuaciones que se pretenden realizar, ni detallan los plazos de las distintas etapas del plan ni se aporta una memoria económica en la que se recoja la forma de financiación.</p>	<p>1. A tenor de los comentarios, se debe especificar que la Versión Preliminar y Versión Final del Plan incluirán una memoria económica con las previsiones presupuestarias de las actuaciones derivadas del Plan, y los resultados de un Análisis Coste Beneficio.</p> <p>Así mismo, en el Estudio Ambiental Estratégico se valorará el potencial impacto del Plan sobre el medio, tanto de los efectos negativos como positivos, proponiendo un plan de seguimiento del Plan hasta su horizonte 2030.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
			Se remarca que los informes sobre los que se han hecho los comentarios son el DIE y el Borrador del Plan, ambos preliminares a efectos de dar una valoración definitiva sobre el Plan o el impacto ambiental.
CCOO (Comisiones Obreras)	Alegaciones Plan Metropolitano Bahía Cadiz_CCOO	<p>1. Los elementos de coordinación y de mutua implicación descritos NO están debidamente garantizados en este proceso de desarrollo y en la elaboración del diseño, ni están explicitados en el desarrollo y redactado del Plan entregado. Dependerá en gran medida la implementación del compromiso de colaboración y sincronización de las acciones para culminar con éxito el desarrollo y ejecución del plan Metropolitano.</p> <p>2. En referencia a la recién inaugurada línea del Tranbahía y su vinculación y ambivalencia con la red de CERCANIAS de Renfe No está bien referenciado ni descrito su implicación y EFECTO positivo en el presente y futuro de la movilidad de más del 70% del área metropolitana.</p>	<p>1. En la Versión Final del Plan, en la sección "3. Ámbito Competencial", se menciona la necesidad de coordinación y seguimiento de las administraciones competentes en el Plan. En particular, se cita la coordinación producto de la presente fase consultiva (previa a la Versión Preliminar), y las periódicas reuniones de coordinación entre el Consorcio, DGTM y la Consultora.</p> <p>2. En la sección "7. Análisis de la situación actual" de la Versión Final del Plan se ha matizado la interacción del sistema trambahía con la red de Cercanías.</p>
WWF/Adena Ecologistas en Acción	20221111_Sugerencias Eco Acc_PTM BC	<p>1. El Plan no asume los retos climáticos de reducción de emisiones para 2030, y tampoco se coordina con el Plan Andaluz de Acción por el Clima ni con los Planes Locales frente al Cambio Climático. Falta el documento de Valoración de Impacto para la Salud y se olviden las referencias a la legislación reciente de importancia para el contexto del PTMBC.</p> <p>2. El informe de Ecologistas en Acción presenta sugerencias para la incorporación en el PTMBC.</p> <p>- <u>Sugerencia 1.</u> Ampliación del ámbito territorial para incluir al municipio de Trebujena.</p> <p>- <u>Sugerencia 2.</u> Evaluación bianual del PTMBC hasta el año 2030. Año horizonte. Concreción de Indicadores de evaluación</p> <p>- <u>Sugerencia 3.</u> En la documentación accesible no se encuentra el "Estudio de Impacto sobre la Salud" incumplándose un requisito del procedimiento marcado por la Ley 16/2011 de salud pública de Andalucía.</p> <p>- <u>Sugerencia 4.</u> Extender la integración tarifaria a efectos de transbordo entre redes urbanas e interurbanas mediante Contrato-Programa con las empresas que operan el transporte urbano en cada localidad del ámbito territorial del PTMBC con el transporte público.</p> <p>- <u>Sugerencia 5:</u> Ampliar la red ferroviaria de cercanías.</p> <p>- <u>Sugerencia 6.</u> Una red ferroviaria mixta de mercancías y viajeros.</p> <p>- <u>Sugerencia 7:</u> Estudiar la posibilidad de una línea de transporte marítimo: Cádiz-Chipiona-Sanlúcar.</p> <p>- <u>Sugerencia 8:</u> Mejorar las redes peatonales y ciclistas y fomentar el uso de los vehículos de movilidad personal.</p>	<p>1. Ante los comentarios realizados sobre el Borrador del Plan y el DIE, ambos preliminares de la Versión Final del Plan y el EsAE, cabe mencionar que las versiones definitivas de ambos documentos han actualizado los objetivos estratégicos y específicos del Plan, coordinadamente con el PAAC y directivas europeas. El Plan ha actualizado el marco jurídico y estratégico del Plan convenientemente, y ha desarrollado el documento de Valoración de Impacto en la Salud. Por todo ello, se considera que se han resuelto los comentarios asociados.</p> <p>2. Respuesta a las sugerencias.</p> <p>- <u>Sugerencia 1.</u> El ámbito territorial del Plan comprende el ámbito metropolitano del Área de la Bahía de Cádiz, definido a los efectos previstos en el artículo 12 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, por los siguientes municipios: Arcos de la Frontera, Cádiz, Chiclana de la Frontera, El Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera, Medina Sidonia, Puerto Real, Rota, San Fernando y Sanlúcar de Barrameda.</p> <p>No obstante, y como el municipio de Trebujena se encuentra dentro de la isocrona de 60 minutos de las principales aglomeraciones del ámbito (Cádiz y Jerez), se podría valorar a posteriori la ampliación del ámbito territorial, ajeno al presente PTMBC, y siempre y cuando se cumplan los requisitos necesarios. En definitiva, y a efectos de aplicación para el presente PTM, se desestima la sugerencia 1.</p> <p>- <u>Sugerencia 2.</u> Se precisará que el horizonte del Plan es 2030. En cualquier caso, en la Versión Preliminar y Versión Final del Plan se incluirán</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
		<p>- <u>Sugerencia 9.</u> Debe habilitarse el anexo del Puente Carranza para un carril bici, con carácter de urgencia.</p> <p>- <u>Sugerencia 10.</u> Racionalización de las paradas de los autobuses interurbanos.</p> <p>- <u>Sugerencia 11.</u> Reforzar especialmente las líneas de autobús interurbano para transportes esenciales. Por ejemplo, a la Universidad y Centros de Formación Profesional (en las horas más frecuentes de inicio y finalización de las clases) y los Hospitales.</p> <p>- <u>Sugerencia 12.</u> En el borrador del Plan faltan algunas referencias importantes a normativas y a acuerdos vinculantes que deben condicionar los objetivos específicos de reducción de emisiones y de la movilidad con el vehículo privado</p> <p>- <u>Sugerencia 13.</u> El PTMBC se queda cojo si no va acompañado de una revisión en profundidad del Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, que incluye a Jerez; actualmente hibernado y pendiente de una actualización.</p> <p>- <u>Sugerencia 14.</u> Incluir un nuevo punto en las Prioridades del Plan de Acción del PTMBC (pág. 174 del documento del Plan). Reducir los desplazamientos ineficientes o contaminantes de forma activa (supermanzanas, zonas de bajas emisiones...).</p> <p>- <u>Sugerencia 15.</u> Fomentar el desplazamiento de las gasolineras urbanas fuera de los entornos residenciales. La evidencia científica de los últimos años demuestra que en el entorno cercano a las gasolineras las concentraciones de benceno y otros compuestos orgánicos volátiles son peligrosas para la salud. Estos compuestos se emiten al evaporarse la gasolina, principalmente, aunque también se generan en menor medida al quemarse dicho combustible en los vehículos. Basta que estén retiradas de las zonas residenciales unos 150-200 m. para que los niveles de benceno se igualen a los de fondo.</p> <p>- <u>Sugerencia 16.</u> Sobre los 3 escenarios propuestos en el Plan de Acción. Los 3 escenarios incluyen casi las mismas actuaciones. Sus principales diferencias se refieren a algunas nuevas líneas de autobuses y al uso de plataformas reservadas para los autobuses en zonas congestionadas de tráfico. Si ha quedado claro que la mejora del transporte público es esencial para reducir los viajes en vehículos privados y para reducir las emisiones contaminantes, no debería haber opción posible y habría que descartar los escenarios 1 y 2.</p> <p>- <u>Sugerencia 17.</u> Objetivos estratégicos del PTMBC. A los 9 objetivos estratégicos del Plan sugerimos añadir uno más: Incrementar la cuota modal de ferrocarril en el transporte de viajeros y mercancías.</p>	<p>indicadores de seguimiento y el plan de seguimiento de dichos indicadores, que evidentemente no se limitan al año 2030.</p> <p>- <u>Sugerencia 3.</u> La Consultora ha elaborado dicho documento VIS consecuentemente con la Ley 16/2011, y se ha entregado al promotor del Plan (DGMT).</p> <p>- <u>Sugerencia 4.</u> Ya estaba considerado inicialmente en las actuaciones del Plan.</p> <p>- <u>Sugerencia 5.</u> El Plan plantea mejora de los servicios de autobús para las relaciones que cubren Jerez-Sanlúcar-Chipiona-Rota-El Puerto de Santa María, puesto que el desempeño de una vía férrea (como la del “Tren de la Playa” entre El Puerto y Sanlúcar de Barrameda, en desuso desde 1985) presumiblemente no captaría demanda suficiente para la explotación de un modo de transporte público de alta capacidad.</p> <p>Por otra parte, también se ha desestimado la sugerencia de ampliar la red ferroviaria entre Sanlúcar-Trebujena-Lebrija, por ser relaciones exteriores al ámbito de estudio, y la de prolongar el tren tranvía entre Chiclana y Conil, esta relación ya cubierta con servicios de transporte público por carretera, y que en el año base del estudio (2019) registra aproximadamente 8 mil viajes anuales en autobús entre Chiclana (zona C) y Conil (zona S), lo que es a priori una baja demanda para un modo de transporte de alta capacidad.</p> <p>- <u>Sugerencia 6:</u> La sugerencia de considerar una red ferroviaria mixta de pasajeros y mercancías para la línea Cádiz-Sevilla excede las competencias territoriales del ámbito del Plan, por ser una actuación de mayor escala a metropolitana, que es la objetivo del PTMBC.</p> <p>- <u>Sugerencia 7:</u> No se considera oportuno operar un servicio marítimo regular de pasajeros entre Cádiz-Chipiona-Sanlúcar por diversos motivos: i) por el tiempo de viaje en barco, que solamente satisfaría las necesidades de los viajeros que se desplazan de origen a destino, perdiendo la permeabilidad del autobús si el servicio se hace por carretera; ii) por la salida de los barcos del ámbito de la Bahía de Cádiz; iii) por el riesgo de afección a los espacios naturales protegidos de la zona (este último muy relevante). No obstante, el PTMBC propone la operación de servicios directos de autobús entre Sanlúcar y Cádiz en las horas punta, y la explotación de plataformas reservadas para el autobús en la entrada a Cádiz, lo que mejorará los tiempos de viaje.</p> <p>- <u>Sugerencia 8:</u> El Plan propone mejoras de la movilidad no motorizada dentro de sus competencias de actuación, las metropolitanas, y propone</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMBC
			<p>por ejemplo ampliaciones de la red ciclista metropolitana. Además, y a modo de recomendación para las administraciones locales, también plantea mejoras de las vías peatonales y ciclistas de los núcleos urbanos de los municipios con mayores necesidades.</p> <p>- <u>Sugerencia 9</u>. La limitada capacidad del Puente J.L. Carranza dificulta la posibilidad de implantar una vía ciclista, la cual ha sido analizada. En su caso, y aunque no se ha materializado como el escenario del Plan, el PTMBC ha valorado un escenario con vía ciclista por el Puente de la Constitución, entre Cádiz y Puerto Real.</p> <p>- <u>Sugerencia 10</u>: El Plan propone la coordinación de horarios para los servicios de transporte público, así como el aumento de frecuencias, sobre todo en las horas punta.</p> <p>- <u>Sugerencia 11</u>. Esta medida ya estaba considerada inicialmente, dentro del planteamiento de coordinación de horarios y mejora de frecuencias de las líneas, especialmente en horas punta.</p> <p>- <u>Sugerencia 12</u>. Se han actualizado los documentos convenientemente.</p> <p>- <u>Sugerencia 13</u>. Se han hecho referencias a esta cuestión.</p> <p>- <u>Sugerencia 14</u>. Se considerará, pero en el paquete de medidas del Plan se contemplará a modo de recomendación, por tratarse de actuaciones de competencia municipal y no metropolitana.</p> <p>- <u>Sugerencia 15</u>. Igual al comentario anterior.</p> <p>- <u>Sugerencia 16</u>. Los escenarios se han replanteado en la Versión Preliminar y Versión Final del Plan, coordinadamente con el Consorcio Metropolitano de Transporte de la Bahía de Cádiz.</p> <p>- <u>Sugerencia 17</u>. Los objetivos estratégicos y específicos del Plan se han replanteado en la Versión Preliminar y Versión Final del Plan, coordinadamente con el Consorcio Metropolitano de Transporte de la Bahía de Cádiz.</p>
Plataforma Defensa Ferrocarril Cádiz	Sugerencias_PTMB C PDF CADIZ_signed	Mismos comentarios que los propuestos por Ecologistas en Acción, en el documento "20221111_Sugerencias Eco Acc_PTM BC"	Misma respuesta a los comentarios propuestos por Ecologistas en Acción.

Fuente: Elaboración propia, a partir de los informes recibidos en 1ª fase de consultas para la elaboración del documento de alcance.

3. Centros Directivos y Entidades y Organismos adscritos a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda consultados

Se presenta un registro de los Centros Directivos, Entidades y Organismos adscritos a la CFATV que realizaron aportaciones a la Versión Preliminar del Plan.

- Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
- Secretaría General Técnica
- Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana
- Dirección General de Infraestructuras Viarias

A continuación, se exponen y contesta a cada una de las alegaciones recibidas.

3.1. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía

La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA) aporta, previa la celebración de la Comisión de Redacción del PTMBC, el “Informe sobre el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz”, en el que se exponen consideraciones sobre el documento de la Versión Preliminar (de marzo de 2023).

Se remarca que la AOPJA gestiona actualmente el sistema Trambahía, y por lo tanto “se analiza para cada apartado este aspecto, y se añaden algunas cuestiones en relación con el PTIMA y a la movilidad activa”.

1. En el capítulo 3, análisis competencial, en la relación de entidades responsables del sistema de transporte, aparece la Junta como entidad titular del Trambahía, e identifica la operadora.

Respuesta 1. En la Tabla 1 se ha matizado que la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía es la entidad responsable del sistema Trambahía.

2. En el marco de planificación, el PITMA 2030 tiene escasa mención, frente a otros planes, cuando debería ser el principal referente, ya que se entiende que los PTMS desarrollan el Plan para cada área Metropolitana:

Respuesta 2. En el capítulo 5 del marco estratégico de la memoria, se ha ampliado la descripción asociada al PITMA 2030. En cualquier caso, en el Anexo correspondiente se amplía esta cuestión.

3. *En 7.3.5.3 Estaciones de autobuses y ferrocarril. Puntos de transbordo, falta el intercambiador de Río Arillo (Cercanías con Trambahía). Los intercambiadores del Río Iro y de la Ardila aparecen mal escritos.*

Respuesta 3. En la descripción se añade el intercambiador Río Arillo, y se corrigen las erratas.

4. *El apartado 7.3.7 Infraestructuras verdes confunde los términos. Se inicia mencionando el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía (PDMCEA), que pretende establecer una red de corredores ecológicos de conexión entre espacios protegidos, y continua con una mención a las vías ciclistas metropolitanas. Son dos conceptos de “infraestructuras verdes” que no tienen relación alguna.*

Respuesta 4. De acuerdo. Dicho apartado se ha matizado, considerando las alusiones relacionadas con las infraestructuras verdes que arroja el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía.

5. *En 7.7.2 La red ciclista, no se hace mención alguna a las actuaciones que con la ITI se están realizando desde las Consejerías de Sostenibilidad y de Fomento, con actuaciones que también tienen interés metropolitano, como la reciente conexión entre San Fernando y Chiclana por el Caño de Sancti Petri, que no se está solo usando como vía de ocio, sino también para desplazamientos obligados.*

Respuesta 5. Se ha incluido una mención en la sección correspondiente. No obstante, se recuerda que el proceso de elaboración del Plan es prolongado

y que desde el inicio hasta la finalización de la redacción del mismo se han incorporado nuevas actuaciones al marco de la planificación del ámbito territorial de la Bahía de Cádiz.

En este sentido, la actuación mencionada en los comentarios como “Itinerario de conexión peatonal y ciclista entre San Fernando y Chiclana, a través del Caño de Sancti-Petri” ya se había incorporado como actuación de los escenarios del Plan. No obstante, y considerando que dicha conexión se ha inaugurado y abierto al público el 21 de octubre de 2022, se considera conveniente reubicarla como una actuación que formará parte del Escenario Tendencial, y no del Escenario del Plan. Por tanto, esto se ha incorporado en la sección 10.1.3. Previsiones de nuevos desarrollos.

6. *En el análisis del sistema ferroviario de transportes, se incluye en Trambahía en 7.7.6.3 Sistema Trambahía de la Bahía de Cádiz, donde además se analiza el solape de su servicio con las líneas de autobuses existentes, sugiriendo la necesidad de reordenar el sistema conjunto bus-tranvía. Podrían darse algunos datos ya, si se considera oportuno, sobre el servicio que se presta, con 74 viajes diarios (37 en cada sentido), en un día laboral corriente.*

Respuesta 6. Se han incorporado datos generales de frecuencias y horarios.

7. *En 7.7.16 Economía del Transporte, se habla del esfuerzo realizado en materia de integración tarifaria, mencionando autobuses, cercanías y transporte marítimo, pero no se menciona el TramBahía. De hecho en las Conclusiones sobre el Sistema de Transportes (7.7.18) se afirma [...].*

Respuesta 7. Se ha hecho mención al sistema tarifario integrado con el Trambahía, además de incorporar las tarifas por tipos de tarjetas que están actualmente vigentes.

8. *En este apartado de conclusiones se menciona el “Tren Tranvía”. Debería unificarse la denominación en todo el documento, ya que aparece como Tren de la Bahía, Trambahía o tren tranvía. La denominación actual es Trambahía.*

Respuesta 8. Se ha revisado todo el documento.

9. *De la exposición inicial del apartado 7.8 Análisis de la Movilidad, se deduce que el modelo utilizado para dicho análisis no incluye datos del Trambahía. Los datos de partida son de 2019. La puesta en servicio del Trambahía ha sido reciente, pero no obstante ya existían previsiones de demanda de dicho servicio, y el trazado y la población servida estaba ya determinada. Debería indicarse algo sobre ello en este apartado 7.8, dado que el Plan se aprobará con el Trambahía en servicio desde hace varios meses, con el efecto evidente sobre la movilidad metropolitana en los municipios de San Fernando, Chiclana y Cádiz, y los limítrofes.*

Respuesta 9. En la introducción de la sección 7.8, se hace referencia a que el diagnóstico de la situación actual (2019) es anterior a la puesta en servicio del Trambahía (2022). No obstante, se indica que este análisis más detallado se incluirá en la sección “10.2. Prognosis de la movilidad. Escenario Tendencial”.

Además, a lo largo del texto, durante el análisis del reparto modal del transporte público entre municipios (en particular entre Cádiz y el resto de los municipios del área metropolitana), se identifica una oportunidad relacionada con el Trambahía: “*Se identifica una oportunidad de mejora de la ratio de reparto modal del transporte público a raíz de la implementación del sistema Trambahía entre Cádiz, San Fernando y Chiclana, recientemente puesto en servicio (octubre 2022).*”.

Esta misma oportunidad se ha incluido en las conclusiones y el análisis DAFO.

10. *De nuevo, en el apartado 9, de Diagnósis, solo se hace una tímida mención al Trambahía, sin mayor detalle:*

Con todo, cabe destacar la incipiente apertura de los servicios del tren tranvía (comercialmente Trambahía) entre Chiclana de la Frontera, San Fernando y Cádiz, que supone una alternativa de transporte público masivo con potencial de captación de viajes hacia modos de movilidad sostenibles.

En la diagnóstico por modos de transporte, no aparece el Trambahía (si aparece cercanías, autobuses... pero no este sistema gestionado por la propia Junta). Debería incluirse un subapartado específico.

Respuesta 10. En este capítulo se ha hecho mención del sistema Trambahía, con base en las matrices OD del escenario base. No obstante, y como el capítulo hace referencia explícita a los modos de transporte operativos en el escenario base, es decir, 2019, no se considera oportuno incluir un subapartado específico del Trambahía, aunque sí se indica la

demanda que se ha registrado en los primeros meses de su explotación (final de 2022 y principios del 2023, tal y como lo recoge la propia AOPJA.

11. En el 9.3 Análisis DAFO, el Trambahía aparece como una amenaza. Pero no figura entre las oportunidades y fortalezas. Es decir, se identifica como un factor externo que afecta al sistema. Lo cual no parece ser muy coherente, dado que se trata de un sistema de transporte impulsado desde dentro por la propia Junta de Andalucía, que está contribuyendo notablemente a una movilidad metropolitana más sostenible. Esto debería corregirse. Es necesario recordar que el 13 de Abril de 2023, y tras 5 meses y medio de servicio ha desplazado ya a 1 millón de viajeros con un promedio de 6.000 pasajeros/día.

Respuesta 11. En el análisis DAFO, el sistema Trambahía se incluye como una oportunidad para el sistema de transporte (citada anteriormente), además de una fortaleza, haciendo alusiones a la demanda registradas en los 5 meses de operación. Además, en la propia caracterización del Trambahía que se desarrolla en el capítulo “Sistema Trambahía de la Bahía de Cádiz”, se hace alusiones a este respecto.

12. En el capítulo 10, de proyecciones a futuro, es importante subrayar que se menciona como infraestructura en el futuro de la Línea 1 del Trambahía (aunque de forma correcta en la tabla figura como puesta en servicio de octubre de 2022), pero no se menciona la Línea 2:

Tabla 115: Previsiones de Infraestructuras y Servicios ferroviarios.

Actuaciones	Tipo	Municipio	Administración	Comentario
Puesta en marcha del Tranvía de la Bahía de Cádiz (Trambahía). Operación de la nueva línea T-1 del Trambahía, que realiza la conexión de Cádiz con San Fernando y Chiclana. La línea T-1 cuenta con 21 estaciones y paradas.	Servicios de transporte en modo ferroviario	Chiclana de la Frontera-San Fernando-Cádiz	Junta de Andalucía	Puesta en marcha en octubre de 2022. Ejecutada en el Escenario Tendencial.

Respuesta 12. En este capítulo se ha añadido la siguiente alusión:

“La línea 2 del Trambahía (T2), planificada para cerrar el corredor ferroviario que une Cádiz (por el Puente de la Constitución), El Puerto de Santa María y Jerez, no está oficialmente aprobada ni explícitamente recogida en el PITMA 2030. Por este motivo, no se ha introducido como parte del Escenario Tendencial, aunque a lo largo del presente documento se hace mención expresa a que las determinaciones que proponga el PTMBC han de ser siempre compatibles con una futura ampliación del sistema tranviario, particularmente por el potencial desarrollo de esta línea T2”.

13. En la Tabla 116: Previsiones de Intercambiadores de Transporte, en este mismo capítulo, se incluyen los intercambiadores del Trambahía, pero no aparece el del río Arillo (intercambiador con cercanías). En los comentarios sobre estos intercambiadores, se indica “incluido en PISTA 2030”. También se mencionan en el reciente PITMA 2030.

Respuesta 13. Se ha incluido el intercambiador Río Arillo en la tabla, así como la mención al PITMA 2030 en los comentarios.

14. En la Tabla 121: Previsiones en infraestructura peatonal y ciclista, conviene incluir las previsiones de las infraestructuras incluidas en la ITI, y contrastar si se incluyen las previstas en el reciente Programa de ACCESIBILIDAD A LOS NODOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE: FOMENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA.

Respuesta 14. Se ha incluido la actuación prevista en la ITI “Itinerario de conexión peatonal y ciclista entre San Fernando y Chiclana, a través del Caño

de Sancti-Petri". Además, revisando las actuaciones del *Programa de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte: Fomento de la Movilidad Activa*, se ha actualizado el nombre de la actuación de dicha tabla, que hacía referencia al proyecto constructivo, por el incluido en el Programa: "Vía ciclo-turística y camino peatonal Puerto Real-San Fernando".

15. En la Tabla 123: Previsiones en materia de eficiencia energética de infraestructura de transporte, se menciona correctamente las actuaciones que se lleva a cabo en el Trambahía. Sin embargo, en la tabla 122: Previsiones en actuaciones relacionadas con la gestión y digitalización del transporte, se menciona erróneamente que las actuaciones en el Trambahía son del Ministerio (gemelo digital y mejoras del funcionamiento y gestión).

Respuesta 15. Respecto a las dos actuaciones mencionadas, se han actualizado las referencias a la administración competente, incluyendo en este caso a la Junta de Andalucía.

16. En la Prognosis, de nuevo (al igual que en el DAFO) se vuelve a expresar la puesta en servicio del Trambahía como un factor externo que impacta en los servicios de autobús, en vez de considerarlo como una infraestructura de TP integrada en el sistema, cuya inclusión permite reorganizar el sistema de transporte por autobús (se habla de competencia, y no de integración, lo que es un error de manual, dado además que es la misma Consejería quien gestiona). Aunque es cierto que después se menciona la necesidad de adoptar medidas para evitar la competencia.

Respuesta 16. Se ha modificado la literatura de dicho capítulo, haciendo referencias explícitas a la integración del Trambahía en el sistema de transporte público metropolitano de la Bahía de Cádiz, en coordinación con las conclusiones del DAFO expuestas.

17. En el 12.4. Coherencia del Plan con instrumentos de planificación estratégica, debería incluirse el análisis de la Coherencia con el PITMA 2030.

Respuesta 17. Se ha incluido.

18. En escenarios propuestos, una de las líneas de actuación es Remodelación de servicios para complementar la oferta con la del Tren Tranvía Metropolitano (línea 1). Es una propuesta necesaria y correcta. Sin embargo, no se indica nada sobre la posible construcción de la Línea 2, planificada hace tiempo, aunque no expresamente incluida en el PITMA; donde se deriva a la Planificación Metropolitana (este Plan de Transportes Metropolitano).

Respuesta 18. En primer lugar, y de forma general, en las observaciones del presente informe se indica que la línea T2 del Trambahía debe ir incluida en la batería de las actuaciones del Escenario Tendencial, y en los escenarios del Plan, lo cual es conceptualmente erróneo.

En segundo lugar, en las tablas en las que se citan las actuaciones de los escenarios no incluye a la línea 2 ya que, en función de la demanda esperada, no se prevé que salga económicamente rentable en comparación con el resto de las alternativas relacionadas con una plataforma reservada

para el autobús en el Puente de la Constitución, de un costo significativamente inferior.

No obstante, se indicado tanto en las *Necesidades* del plan, en el capítulo introductorio de los escenarios del *Plan de Acción*, y en el *Proceso de Elección: Análisis Coste Beneficio y Análisis Multicriterio*, que las actuaciones propuestas por el Plan son compatibles con la realización de la línea T2 del Trambahía a futuro, y se explican una serie de factores de peso por los que no se han incluido en los escenarios del Plan.

19. *En la Figura 176: Actuaciones adicionales sobre la red ferroviaria, parece que se dibuja el Tranvía como una actuación adicional (en el escenario), cuando es ya una realidad. En general, en todas estas figuras de actuaciones adicionales no queda claro cuáles son las propuestas y cuáles son las infraestructuras ya existentes que se representan. Podría mejorarse fácilmente la representación (en la leyenda).*

Respuesta 19. Se ha actualizado la leyenda para clarificar que el Tranvía ya es existente.

20. *En el análisis multicriterio (12.6.2), la opción seleccionada excluye por completo la Línea 2 del Trambahía, aparentemente sin haberla analizado, optando por una plataforma BUS-VAO.*

Quizás podría optarse por una solución de plataforma reservada de TP menos cerrada, admitiéndose tanto BUS-VAO como extensión del tranvía, en función de la demanda (aunque el análisis ACB es diferente). Y ello considerando que

previamente en el análisis de problemas, necesidades y retos, se menciona la falta de demanda para la L2 del Trambahía, pero se indica.

Respuesta 20. Se ha actualizado la leyenda para clarificar que el Tranvía ya es existente.

3.2. Secretaría Técnica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

A continuación, se exponen las aportaciones de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Fomento Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía.

1. *En respuesta a su escrito con motivo de la tramitación del "Documento de Propuesta de Plan de Transporte Metropolitano del Área de Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible", al objeto de que se realicen las consideraciones y aportaciones oportunas en el ámbito de nuestras competencias, se le comunica que no procedemos a realizar observaciones al mismo.*

Respuesta 1. De acuerdo.

3.3. Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de

La Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

A continuación, se exponen las aportaciones de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía.

1. *Los objetivos se desarrollan en el apartado “12.3. Líneas estratégicas”, y en el apartado “13.1 Programa de actuación”. No obstante, no se especifica cuáles de las propuestas apuntadas tendrían la consideración de objetivos territoriales a conseguir a los efectos establecidos en el artículo 48.2.b) de la LISTA.*

Respuesta 1. En primer lugar, se remarca que en el capítulo 4. *Marco jurídico* y en el capítulo 5. *Marco estratégico* del Plan, se han incluido referencias explícitas a la LISTA, y se ha dado un mayor énfasis en la descripción a los planes de ordenación del territorio relacionados con el PTMBC (POTA, POTBC, POTCNC, POTLJ).

Así mismo, y en relación con la observación planteada, esta se ha considerado en la sección 12.2. *Objetivos del PTMBC*, del siguiente modo:

“Así mismo, también se remarca que los objetivos estratégicos propuestos son coherentes con los objetivos territoriales a conseguir, de acuerdo con las necesidades sectoriales y las directrices establecidas por los planes de ordenación del territorio para la planificación sectorial, tal y como dicta el artículo 48.2.b) de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA).

En los siguientes apartados de este capítulo se justifica la coherencia entre los objetivos del PTMBC y los del POTA, POTBC, POTCNC, POTLJ, no obstante, conviene especificar que, aunque en mayor o menor medida, todos se alinean con los propuestos por los POTs, pero es el OE7 (relacionado con la estructuración de un modelo de movilidad en el territorio), y el OE1, OE2 y OE3 (estos tres últimos relacionados con la lucha frente el cambio climático y la reducción de la contaminación atmosférica y ruido) son fundamentales para el desarrollo sostenible, resiliente y equilibrado del ámbito territorial en el que se formula el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz.”

2. *En cuanto al POT de Bahía de Cádiz, hay que resaltar que vincula a 5 de los municipios que forman parte del PTMBC, sin incluir a Jerez de la Frontera que forma parte del nuevo Plan formulado y paralizado en su tramitación desde el año 2011. Se determinan 3 objetivos, y analizada la coherencia con el Plan, se concluye de forma genérica que las interacciones identificadas son todas positivas. A este respecto, se manifiesta que el objetivo del POT con mayor impacto directo en el PTMBC es el de potenciar el transporte público, generando un sistema de transporte multimodal que favorece y garantiza la accesibilidad de todo del territorio de la Bahía de Cádiz.*

Respuesta 2. Se ha incluido una mención al nuevo POT de Bahía de Cádiz, considerando que este incluía a Jerez de la Frontera en su ámbito de actuación, a pesar de haberse paralizado su tramitación desde 2011.

3. *Analizada la parte propositiva del documento, se pone de manifiesto que, dentro de las actuaciones propuestas en el Escenario del Plan, la línea estratégica que contempla más programas de actuación con una incidencia territorial más clara*

y directamente vinculadas o afectadas por las determinaciones del planeamiento territorial vigente, y en especial con el POT de Bahía de Cádiz, es la “LE1 Fomentar el transporte público masivo como alternativa al uso del vehículo privado”.

En concreto, esta línea contempla las siguientes actuaciones con posible afectación a la LE1-P1 (Plataformas reservadas de TP), LE1-P2 (Proporcionar un sistema de transporte público competitivo) y LE1-P4 (Infraestructura viaria de apoyo al transporte público por carretera).

En relación a ello, el PTMBC deberá analizar especialmente la coherencia de las actuaciones propuestas por el programa de inversiones en infraestructuras relativas a la red viaria de la Bahía de Cádiz y a las plataformas reservadas para carriles BUS-VAO. Dado el tiempo transcurrido desde la aprobación del POT de Bahía de Cádiz, que no incluye en su ámbito el municipio de Jerez de la Frontera, el PTMBC debe justificar la valoración de las actuaciones propuestas en relación con las previstas en su momento por el planeamiento territorial. Asimismo, se deberá justificar el cumplimiento de lo establecido en la normativa y en las fichas correspondientes de dicho plan en cuanto a la protección de los recursos naturales y/o culturales del ámbito.

Similar análisis y justificación debe llevarse a cabo en relación con las propuestas relativas a actuaciones de infraestructuras viarias y movilidad previstas por los planes de ordenación de territorio de La Janda y Costa Noroeste de Cádiz.

Respuesta 3. Atendiendo a las observaciones, se ha considerado lo siguiente:

- En primer lugar, se justifica la proposición del conjunto de actuaciones relacionadas con la **implantación de plataformas reservadas**, en el marco del Programa del PTMBC *LE1-P1 (Plataformas reservadas de TP)*, por estar contempladas en el PITMA 2030, dentro de su Programa *LE5.P2. Plataformas Reservadas de Transporte Público*.

No obstante, también conviene remarcar que en la Memoria de Ordenación POT de la Bahía de Cádiz se prevé una “*Plataforma Reservada en el tercer acceso a Cádiz*”, es decir, sobre el Puente de la Constitución, y en su Memoria Económica, en el “*Subprograma organización del ferrocarril, transporte por carretera y marítimo como transporte metropolitano*”, de los “*Programas sobre transporte y comunicaciones*”, se incluye como actuación prioritaria el desempeño de una “*Red de carriles reservados para transporte interurbano por carretera*”, alineado con las propuestas del PTMBC. El POTBC remarca que los tramos de la red viaria de mayor intensidad de viajes y mayor tráfico se deben reforzar con plataformas reservadas, señalando diferentes corredores prioritarios relacionados con las propuestas del PTMBC: i) corredor Cádiz-San Fernando- Chiclana; ii) corredor Cádiz- Río San Pedro- Puerto Real- El Puerto de Santa María; iii) corredor El Puerto de Santa María-Rota; iv) corredor El Puerto de Santa María-Jerez.

- En segundo lugar, en lo referente a las infraestructuras relativas a la red viaria propuesta en la Bahía de Cádiz, los Planes de

Ordenación del Territorio, por su alejada fecha de aprobación, contemplan medidas que o bien ya se han ejecutado o bien se han incluido directamente en el escenario tendencial.

No obstante, a continuación, se justifica la necesidad de las propuestas sobre la red viaria, así como la administración competente de su ejecución.

- Remodelación Enlace entre AP-4 y A-4. Esta actuación contempla incluir todos los movimientos del enlace, y se justifica por mejorar la operatividad de las líneas de autobús que circulan por dicho enlace. Se considera al MITMA como administración competente.
- Mejora de los accesos a la CA-33 desde y hacia la carretera de la Carraca (enlace nº 11), evitando pasar por plaza de Juan Vargas. Esta actuación contempla la mejora de los accesos (incorporación, salida del cuartel). Está dentro del casco urbano, y se justifica por las circulaciones de las líneas de autobús, que van a notar una mejora del tiempo de viaje. Se considera al MITMA como administración competente.
- Remodelación del acceso al Polígono Industrial Pelagatos desde la A-48 (enlace nº 10). Han sido diversos los contactos que se han mantenido entre los técnicos del Municipio y la Unidad de Carreteras de Cádiz, para intentar dar acceso directo al polígono de Pelagatos con la glorieta de la margen derecha del enlace 10 de la autovía A-48. Los

estudios realizados concluyen que es desaconsejable técnicamente, debido a la existencia de diversos ramales que existen en la actualidad en dicha glorieta. Se plantea, por tanto, una mejora del actual acceso al polígono, dotándolo incluso de la construcción de una glorieta que facilite los movimientos de entrada y salida al mismo. Se considera al MITMA como administración competente.

- Construcción de una pasarela peatonal sobre la CA-35 que permita la conexión entre Marina de la Bahía y la Escuela Superior de Ingeniería en Puerto Real. Actuación de mejora de la permeabilidad peatonal. Se considera al MITMA como administración competente.
- Conversión en vía urbana de la A-2075 a partir de la glorieta Villa de Rota, como vía principal de la ciudad y relacionado con la construcción de un nuevo apeadero de bus. Esta actuación va de la mano de propuesta de actuación de un nuevo apeadero de autobuses en Rota, una vez se construya el apeadero. Se considera al Ayuntamiento de Rota como Administración competente.

Por otra parte, en lo referente a la normativa aplicable para la valoración de los efectos del Plan sobre el medio, se remarca que en el Estudio Ambiental Estratégico del presente PTMBC se arroja una valoración ambiental de cada una de las actuaciones propuestas, incluyendo en tal evaluación el análisis de los potenciales impactos negativos de las plataformas reservadas, red viaria, etc. sobre los espacios naturales protegidos y el patrimonio

cultural del ámbito, así como sobre el resto de los aspectos ambientales que dicta la Ley GICA.

Por último, en el “Anexo. Previsiones Planes Vigentes” se incluye una descripción de las actuaciones de cada uno de los cuatro POT que aplican al ámbito del presente PTM. En dicho anexo, también se arroja una valoración de cómo las actuaciones propuestas en los POT se han incluido en el PTMBC, analizando si estas ya están ejecutadas, si se incluyen en el escenario tendencial, en el propio Plan, o no son relevantes por quedar fuera del ámbito circunscrito al PTMBC.

3.4. Dirección General de Infraestructuras Viarias de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

A continuación, se exponen las aportaciones recibidas el 5 de mayo de 2023 por parte del jefe de servicio de Planificación de la Dirección General de Infraestructuras Viarias de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

1. Se incluyen una serie de actuaciones previstas en la página 260:

Tabla 114: Previsiones de Infraestructuras viarias.

Actuaciones	Tipo	Municipio	Administración	Comentario
Remodelación Enlace Tres Caminos, entre la CA-33, A-48 y A-4.	Infraestructura de transporte viaria	Puerto Real	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	Anunciada próxima licitación de obras
Nuevo enlace de acceso a Polígono Industrial Fabricas en CA-33	Infraestructura de transporte viaria	San Fernando	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	
N-340: Mejora de las intersecciones con la Carretera de La Petit (CA-9001) y en las inmediaciones del p.k. 12,5 de la A-48 y conversión de la antigua carretera N-340 en vía urbana en algunos tramos	Infraestructura de transporte viaria	Chiclana de la Frontera	Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera	Parcialmente ejecutada
Duplicación A-491 entre los Pk 16 y 10,500	Infraestructura de transporte viaria	Rota	Junta de Andalucía	
A-2079 Doble calzada: Nuevo acceso al Puerto Deportivo de Chipiona (segunda fase)	Infraestructura de transporte viaria	Chipiona	Junta de Andalucía	Incluida en el PITMA como actuación no prioritaria a largo plazo
Acceso a Rota (A-2075)	Infraestructura de transporte viaria	Rota	Junta de Andalucía	Incluida en el PISTA 2020, y en el PITMA 2021-2030 como actuación no prioritaria a largo plazo
A-2078: Aumento de Capacidad de la CA-613 a la A-491. Ampliación de arceñes.	Infraestructura de transporte viaria	El Puerto de Santa María - Rota	Junta de Andalucía	Ejecutada en el Escenario Tendencial
A-2078: Aumento de Capacidad de Venta Antonio a la CA-602. Ampliación de arceñes	Infraestructura de transporte viaria	Jerez de la Frontera - El Puerto de Santa María	Junta de Andalucía	Ejecutada en el Escenario Tendencial
Conversión en vía urbana la antigua carretera de Sanlúcar de Barrameda a Chipiona, entre la glorieta junto al Hospital Virgen del Camino, y la A-480.	Infraestructura de transporte viaria	Sanlúcar de Barrameda	Ayuntamiento de Sanlúcar de Barrameda y Junta de Andalucía	Actuación adjudicada, en fase de contratación (inminente comienzo de las obras)

En este sentido mencionar que la duplicación de la A-491, solo se contempla a largo plazo en el PITMA. La última actuación, acceso a Sanlúcar, se encuentra ya en ejecución.

Respuesta 1. De acuerdo, se han incluido estos matices en la columna “Comentario” de la tabla correspondiente.

2. En la página 265, que recoge las propuestas de vías ciclistas, no se incluye la A-2003 Jerez La Barca que está en fase final de redacción del proyecto y que se espera adjudicar antes de fin de 2023.

Respuesta 2. De acuerdo, se ha incluido como actuación del escenario tendencial.

3. Se incluye la Conexión ciclista entre Rota y el Puerto de Santa María, por la A-491 (vía CA-03) la cual actualmente no tiene financiación disponible ni planificación temporal definida. Podría ser elegible FEDER en el nuevo marco 2021-2027 pero aún no se ha decidido.

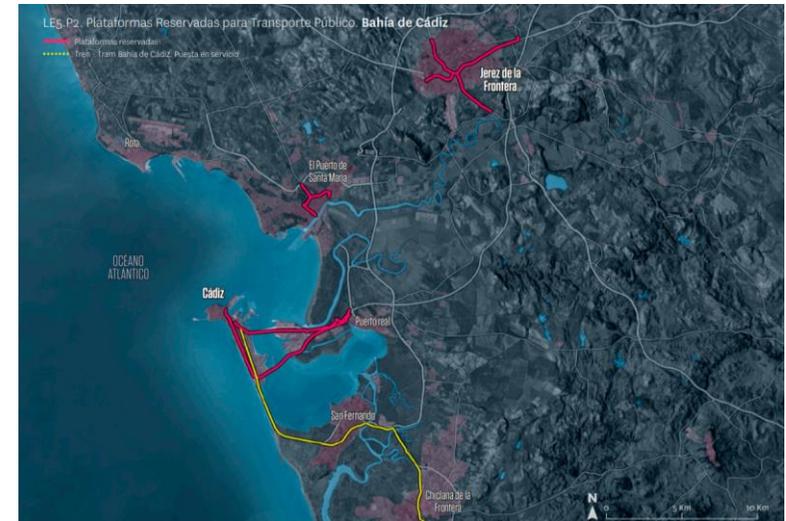
Respuesta 3. Por la falta de concreción, tanto temporal como financiera para llevarla a cabo, el Plan la considera como suya, como una actuación propia, y es este quien define un horizonte temporal y fuentes de financiación preliminares para su puesta en marcha. Se remarca que son previsiones tentativas para su puesta en servicio, atendiendo a la escala estratégica en la que se enmarca el PTMBC.

4. Las previsiones económicas se incluyen en la página 402 y siguientes. En lo que se refiere a Plataformas reservadas, desde la DGIV no se contempla en la programación ninguna de las mencionadas y discurren por viarios no autonómicos.

Tabla 164: Actuaciones del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz.

Actuación	Tipo de Actuación	Año de puesta en servicio (*)	Ámbito	Inversión (Eur) (**)	Administración Competente
Plataforma reservada BUS VAO (2 carriles, 1 por sentido) para transporte público entre Las Aletas (Puerto Real) y Cádiz por Puente de la Constitución de 1812.	Plataforma reservada TP	2030	Cádiz y Puerto Real	2.411.582	Junta de Andalucía MITMA
Plataforma reservada BUS VAO para autobuses en los accesos al carril reversible del Puente de J.L. Carranza, desde Río San Pedro.	Plataforma reservada TP	2030	Cádiz y Puerto Real	538.619	Junta de Andalucía MITMA
Plataforma reservada BUS-TAXI (2 carriles, 1 por sentido) para autobuses de acceso a Cádiz por Avda. de Andalucía.	Plataforma reservada TP	2030	Cádiz	4.626.494	Junta de Andalucía
Plataforma reservada BUS-TAXI (2 carriles, 1 por sentido) para autobuses en los accesos desde la A-491 a los intercambiadores de El Puerto de Santa María.	Plataforma reservada TP	2030	El Puerto de Santa María	5.818.167	Junta de Andalucía
Plataforma reservada BUS-TAXI (2 carriles, 1 por sentido) para autobuses en los accesos desde carreteras A-381 y A-2000 Plaza de las Estaciones de Jerez de la Frontera.	Plataforma reservada TP	2030	Jerez de la Frontera	12.113.004	Junta de Andalucía
Plataforma reservada BUS-TAXI (2 carriles, 1 por sentido) para autobuses en los accesos desde carreteras A-382 y A-4 a Plaza de las Estaciones de Jerez de la Frontera.	Plataforma reservada TP	2030	Jerez de la Frontera	9.407.205	Junta de Andalucía
Servicios directos entre Sanlúcar de Barrameda y Cádiz (con parada en la Universidad), en la HPM, circulando por el Pte de la Constitución. Este servicio no tendrá parada en El Puerto de Santa María, y de este modo se reducirán los tiempos de recorrido.	Nuevos servicios directos	2030	Metropolitano	3.410.000	Junta de Andalucía
Nuevos servicios directos entre Rota y Sanlúcar de Barrameda en las franjas horarias de mayor actividad.	Nuevos servicios directos	2030	Jerez de la Frontera	1.320.000	Junta de Andalucía Entidades Locales
Medidas de prioridad semafórica de los carriles reservados al transporte público desde el Puente de la Constitución hacia avenida de las Cortes de Cádiz.	Mejora de accesibilidad al TP metropolitano	2030	Cádiz	160.160	Junta de Andalucía Entidades Locales
Duplicación del embarque en la terminal marítima metropolitana en El Puerto de Santa María. Mejora de la accesibilidad del pasaje a las embarcaciones en el punto de atraque actual e instalación de un segundo atraque, para reducir los tiempos de embarque y desembarque.	Intercambiadores	2030	El Puerto de Santa María	246.000	Junta de Andalucía
Punto de Intercambio de Autobús en Plaza del Caballo (Jerez de la Frontera)	Intercambiadores	2030	Jerez de la Frontera	20.000	Junta de Andalucía

Respuesta 4. Las plataformas reservadas propuestas se incluyen en el PITMA 2030, el cual dicta el marco estratégico de todos los PTM andaluces, y por lo tanto del presente PTMBC. A continuación, se muestran las medidas incluidas en el programa del PITMA “LE5.P2. Plataformas Reservadas para Transporte Público. Bahía de Cádiz”, con el trazado esbozado en el ámbito, en el documento “Cartografía”.



5. De los carriles bici mencionados, solo el de la A-491 sería de competencia de la DGIV y aunque se ha iniciado la redacción del proyecto actualmente no tiene financiación asegurada la ejecución de las obras.

Respuesta 5. Las actuaciones son propuestas propias del PTMBC, aunque también se habían planteado en el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020. En la Memoria económica del presente Plan, se detallará la administración competente de dichas actuaciones, la fuente de financiación correspondiente y los plazos de inversión y puesta en servicio.

6. En cambio, habría que incorporar la actuación prevista de la A-2003, que se espera licitar este año por importe de 5.157.980,42 euros. El año de puesta en servicio sería 2025.

Actuación	Tipo de Actuación	Año de puesta en servicio (*)	Ámbito	Inversión (Eur) (**)	Administración Competente
Punto de Intercambio de Autobús en Cuatro Caminos (Jerez de la Frontera)	Intercambiadores	2030	Jerez de la Frontera	20.000	Junta de Andalucía
Punto de Intercambio de Las Aletas: líneas C1 y bus interurbano	Intercambiadores	2030	Metropolitano	20.000	Junta de Andalucía
Punto de Intercambio de Autobús junto al enlace entre la A-381 y la A-390	Intercambiadores	2030	Metropolitano	20.000	Junta de Andalucía
Intercambiador de Autobús en Plaza de Toros (El Puerto de Santa María)	Intercambiadores	2030	El Puerto de Santa María	60.000	Junta de Andalucía
Nuevos apeaderos de Cercanías en Casines (Puerto Real), Guadalcazín (Jerez), y en Sementales (Jerez).	Mejora de accesibilidad al TP metropolitano	2030	Jerez de la Frontera y Puerto Real	3.000.000	MITMA
Acondicionamiento de las paradas de autobús en Av. de Arcos (Jerez), la entrada por la A-2000 (Jerez), y el corredor Cuatro Caminos-Cl. Mourelos-C. Juan Moneo-El Torta (Jerez), conforme a las características de la nueva plataforma reservada. Av. Arcos: Universidad (2), Torres Blancas (2), La Granja-Hogar Del Pensionista (2); Corredor Cuatro Caminos: Cuatro caminos (2); Corredor entrada por A-2000: Plaza del caballo (2), Plaza de las Marinas (2), Hospital de Jerez (2).	Mejora de accesibilidad al TP metropolitano	2030	Jerez de la Frontera	56.000	Junta de Andalucía Entidades Locales
Coordinación y reordenación de las líneas urbanas y de transporte metropolitano existentes (autobús, marítimo, cercanías, media distancia, tranvía), con el fin mayorar las circulaciones del autobús por las plataformas reservadas y el corredor multimodal.	Coordinación servicios urbanos y metropolitanos	2030	Jerez de la Frontera	0	Junta de Andalucía Entidades Locales RENFE
Coordinación de horarios y mejora de frecuencias de los servicios de autobús metropolitano.	Coordinación servicios urbanos y metropolitanos	2030	Jerez de la Frontera	0	Junta de Andalucía Entidades Locales
Conexiones ciclistas metropolitanas propuestas contenidas en el Plan Andaluz de la Bicicleta y en el Plan de Fomento de la Bicicleta:	Carriles bici	2030	Metropolitano	0	Junta de Andalucía Entidades Locales
- Conexión con vía ciclista entre Sanlúcar de Barrameda y Chipiona (CA-01)	Carriles bici	2030	Metropolitano	1.298.000	Junta de Andalucía Entidades Locales
- Acceso ciclista a Rota, por la antigua vía del ferrocarril (CA-02)	Carriles bici	2030	Metropolitano	426.000	Junta de Andalucía Entidades Locales
- Conexión ciclista entre Rota y el Puerto de Santa María, por la A-491 (CA-03)	Carriles bici	2030	Metropolitano	1.080.000	Junta de Andalucía Entidades Locales
- Conexión ciclista entre el Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera, por caminos paralelos a la NIV o alternativamente por la carretera del Portal (CA-04)	Carriles bici	2030	Metropolitano	1.006.000	Junta de Andalucía Entidades Locales

Respuesta 6. Esta actuación, por tener previsiones concretas de ejecución y presupuesto, se ha incluido como una actuación del Escenario Tendencial, es decir, en el escenario sin proyecto.

7. En lo que se refiere a actuaciones en infraestructura de transporte viaria, aunque mencionan a la Junta como administración competente en todas, sólo lo sería en el caso de la carretera A-2075, aunque solo se menciona a largo plazo en el PITMA 2030.

Respuesta 7. De acuerdo. En la sección de “Estado financiero y actuaciones del Plan” se matiza que las actuaciones en la red viaria serán de competencia estatal (inversión estatal), excepto la relacionada con la carretera A-2075.

Así mismo, durante el mes de febrero de 2024 se recibieron observaciones adicionales al PTMBC, por parte de la Dirección General de Infraestructuras Viarias. Estas observaciones se exponen a continuación:

8. En la página 278 se mencionan las obras siguientes:

- A-2078: Aumento de Capacidad de la CA-613 a la A-491. Ampliación de arceres.
- A-2078: Aumento de Capacidad de Venta Antonio a la CA-602. Ampliación de arceres

El PITMA 2030 no contempla estas actuaciones en el horizonte 2030. Solo las incluye en el Anejo del Estudio Ambiental Estratégico, apartado 2 “Otras Actuaciones”, donde se indica que su inclusión dependerá de las disponibilidades presupuestarias adicionales o de la posibilidad de sustituir a otras actualmente priorizadas en el Plan. En este momento estas actuaciones no se encuentran priorizadas ni programadas.

En 2020, con financiación FEDER, finalizaron las obras de “ACTUACIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN LA A-2078, P.K. 0+000 AL 6+400 Y P.K. 7+400 AL 10+700 Y MEJORA DE LA INTERSECCIÓN CON LA A-491”, con un importe de adjudicación de 4,4 millones.

Respuesta 8. De acuerdo. A raíz del comentario, estas actuaciones no se considerarán en el apartado “10.1.3 Previsiones de nuevos desarrollos”. En su lugar, esta actuación se ha sustituido por la siguiente: “A-2078: Actuación de seguridad vial en la A-2078, P.K. 0+000 al 6+400 y P.K. 7+400 al 10+700 y mejora de la intersección con la A-491.”

9. Respecto a la actuación incluida en el Escenario Tendencial del Plan de “Conversión en vía urbana la antigua carretera de Sanlúcar de Barrameda a

Chipiona, entre la glorieta junto al Hospital Virgen del Camino, y la A-480”, se comenta que las obras "MEJORA DE SEGURIDAD VIAL MEDIANTE ADECUACIÓN A TRAMO URBANO DE LA ANTIGUA C-441 DESDE LA INTERSECCIÓN CON LA A-2077 (MUNIVE) HASTA EL HOSPITAL" ya se encuentran abiertas al tráfico.

Respuesta 9. De acuerdo. Se incluye este comentario en el apartado “10.1.3 Previsiones de nuevos desarrollos”.

10. *Respecto a la actuación incluida en el Escenario Tendencial del Plan de “Remodelación y mejora del enlace de la A-381 con la AP-4. Las actuaciones fomentarán el uso de nuevas técnicas innovadoras, más respetuosas con el medioambiente, la eliminación de residuos que se generen en las obras, el uso de materiales reciclables, como los residuos procedentes de neumáticos, plásticos agrícolas o áridos reciclados de residuos de construcción y demolición, el empleo de betunes modificados, etc. Con estas actuaciones se promoverá la sostenibilidad en el transporte, eliminando atascos y emisiones contaminantes.”*
- Este último párrafo, copiado del PITMA, no se refiere específicamente a la remodelación de los enlaces, sino que se aplica a todas las actuaciones del Programa de L5P5 del PITMA, destinado a la mejora de los ejes de gran capacidad autonómicos que forma parte de la red Transeuropea. Creo que se puede eliminar.*

Respuesta 10. De acuerdo.

11. *En la página 284 se menciona la:*
- *Vía ciclista entre Jerez y La Barca de la Florida, con una extensión de casi 22 kilómetros junto a la A-2003. El año de puesta en servicio previsto es 2025 (Fuente: DGIV)*

4. Observaciones recibidas previa a la celebración de la Comisión de Redacción y Comité de Expertos

A continuación, se presenta un registro de los organismos que realizaron aportaciones a la solicitud para su colaboración en la Comisión de Redacción.

Tabla 6: Organismos llamados a la participación en la Comisión de Redacción del PTMBC.

Consejerías consultadas	Aportaciones
Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera	X
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul	X
Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo	X
Consejería de Universidad, Investigación e Innovación Secretaría General Técnica	X
Administración General del Estado	X
Oficina Andaluza de Cambio Climático de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático	X
Servicio de Calidad del Aire de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático	X
Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Consejería de Salud y Consumo	X

Fuente: Elaboración propia.

A continuación se exponen y contesta a cada una de las alegaciones recibidas previa la celebración de la Comisión de Redacción del PTMBC, clasificadas por organismos.

4.1. Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos

A continuación, se exponen las aportaciones y consideraciones a la Versión Preliminar del Plan de la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos.

1. En el Apartado 14.2 “Escenario financiero y actuaciones del plan” se ofrece una relación de los importes de las inversiones a realizar, indicando la Administración que las asumirá. En relación con esto:

1.1. En aquellas inversiones en las que se indica la participación más de una Administración deben especificarse los porcentajes de participación de cada una en la inversión.

Respuesta 1.1.: Se incluye un desglose de la inversión por administración.

1.2. Es necesario un desglose detallado, por fuentes de financiación y anualidad, de los créditos en lo que prevé la participación de la Junta de Andalucía. Este desglose debe ofrecerse, cuanto menos, de forma global y, de ser posible, concretando inversión a inversión. Debe quedar claramente reflejado en el Plan en qué medida los importes serán cubiertos por autofinanciada,

transferencias finalistas del Estado, Fondos Europeos o el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. En caso de que las fuentes de financiación no estén definidas también se especificará.

Respuesta 1.2.: Se ha incluido.

- 1.3. *En este sentido también debe adoptarse un criterio de prudencia sobre las evoluciones futuras de los gastos que establezcan los recursos efectivamente disponibles en cada momento durante el periodo de vigencia del plan.*

Respuesta 1.3.: Se propone organizar las actuaciones (y sus partidas presupuestarias) en dos fases: una primera fase hasta 2027, en la que se integran las actuaciones con financiación asegurada, y una segunda fase a partir de dicho año, en la que las actuaciones de fase 2 no tienen su financiación comprometida.

2. *En el Apartado 12.4 “Coherencia del Plan con Instrumentos de planificación estratégica y en “Anexo: Marco jurídico y estratégico” se desglosan las sinergias del Plan con diferentes Instrumentos de planificación. A este respecto:*

- 2.1. *Ni en el epígrafe ni en el anexo mencionados se hace referencia a la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027 (ETEA), principal instrumento estratégico de desarrollo regional para Andalucía, refrendado mediante Acuerdo de 10 de mayo de 2022, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027.*

Respuesta 2.1.: Se ha incluido tanto en el apartado 12.4 de la Versión Final del Plan, como en la sección relacionada con el Marco Estratégico y en el Anexo: Marco Jurídico y Estratégico.

- 2.2. *Del mismo modo, sí se recoge como fuente de financiación el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España, por lo que debería reflejarse en el Plan la coherencia con los Componentes, Palancas, Inversiones y Reformas que formula este instrumento.*

Respuesta 2.2.: Se ha incluido.

3. *Adicionalmente, y reiterando las observaciones realizadas a este plan en oficio de fecha 8 de noviembre de 2022 de esta Consejería, indicar:*

- 3.1. *Dado que en el borrador del Plan remitido se establecen una serie de objetivos y de líneas estratégicas que pueden afectar a los ingresos y gastos públicos, debiera adjuntarse al mismo una memoria, en la que se determine la incidencia económica -financiera que vaya a derivarse de su ejecución.*

Respuesta 3.1.: Se ha considerado, asignando las partidas presupuestarias pertinentes por Programa de Actuación y actuación concreta.

- 3.2. *Asimismo, la Dirección General de Presupuestos, antes de que dicho Plan sea aprobado, habrá de emitir el preceptivo informe de acuerdo con lo establecido en el citado Decreto 162/2006, de 12 de septiembre. A este*

respecto, la ejecución de las actuaciones propuestas en el Plan se habrán de ajustar a las disponibilidades presupuestarias existentes.

Respuesta 3.2.: Se ha considerado.

4.2. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul

Los comentarios recibidos por parte de la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, son de dos tipos:

- **Observaciones** sobre contenidos del EsAE, que constituyen comentarios sobre los que no hace falta cambiar nada.
- **Propuestas de modificación** de contenidos del EsAE, que indican aquello que es necesario completar o modificar.

A continuación, se exponen los comentarios:

1. **Observación 1:** En la introducción, se considera que el planteamiento que se menciona al inicio del EsAE es el adecuado.

Respuesta Observación 1. De acuerdo.

2. **Propuesta de modificación 1:** Respecto a la caracterización y diagnóstico ambiental, el artículo 19 de la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía establece que el EsAE debe incluir cierta información en materia de

cambio climático. En este sentido, es necesario completar el EsAE con los contenidos correspondientes con los apartados a) y e) de dicho artículo:

- a) El **análisis** de la vulnerabilidad al cambio climático de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.
- b) El **análisis** potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero.

Respuesta Propuesta de modificación 1. Se ha incluido en el EsAE, en el subapartado “4.2. Incidencia en el Cambio Climático y factores climáticos” de la Caracterización y Diagnóstico Ambiental.

3. **Propuesta de modificación 2:** Respecto a los objetivos de transición energética del PAAC (OTE1 y OTE2) la alineación del PTM es mínima en lo relativo a las energías renovables. Por ello, se propone la inclusión de objetivos específicos que cuantifiquen el ahorro de consumo energético y la penetración de las energías renovables a alcanzar en 2030.

Respuesta Propuesta de modificación 2. El ahorro de consumo energético del sistema de transporte metropolitano ya se estaba cuantificado inicialmente en los objetivos específicos del Plan. No obstante, y a tenor de la Propuesta de modificación de Consejería, se ha incluido un nuevo objetivo específico en materia de penetración de las energías renovables para 2030.

4. **Observación 2:** Respecto el análisis de alternativas, el documento de alcance menciona la necesidad de que las alternativas presenten modelos de PTM reales y distintos, no conformados por pequeñas variaciones procedentes de un modelo único previamente definido. Durante el periodo de consultas para la elaboración del documento de alcance, se han pronunciado en este mismo sentido otras entidades como Ecologistas en Acción de Cádiz, la Plataforma en Defensa del Ferrocarril de la provincia de Cádiz y la Secretaría General de Energía (Consejería de Política Industrial y Energía), que sugieren que los escenarios presentados son en realidad el mismo con mayor o menor número de actuaciones.

Las alternativas deben dar respuestas estratégicas desde diversos enfoques, no solo a las problemáticas y necesidades propias del sistema de transporte, sino también para reducir las actuales presiones ambientales insostenibles que actualmente ejerce.

Este planteamiento no se observa en el EsAE (Tabla 93 “Ficha de actuaciones principales y adicionales”), ya que plantea 71 medidas posibles para desarrollar el PTM, de las cuales 66 son comunes a todos los escenarios propuestos, solo discriminados por 5 actuaciones relacionadas con la posible instalación de plataformas reservadas para transporte público (BUS VAO o autobús de alta capacidad) y con nuevos servicios de autobuses directos a determinadas poblaciones. Todo lo cual pone de manifiesto un escaso análisis de alternativas más allá de sumar o no determinadas actuaciones puntuales a un único modelo previamente definido que agrupa todo lo que se desea realizar. Si bien esto puede ser entendible desde la visión del promotor del PTM, no se considera acorde con las determinaciones de la ley GICA respecto de la necesidad de analizar distintas alternativas técnica y ambientalmente viables.

Respuesta Observación 2. Tal y como se ha descrito en el Plan como en las diversas comunicaciones directas con el órgano ambiental, se considera que el PTMBC propone alternativas técnica y ambientalmente viables, con diferentes estrategias de actuación diferenciadas, multimodales y multi-territoriales, considerando el carácter policéntrico de la Bahía de Cádiz.

No obstante, bien cierto es que las alternativas del PTMBC están sujetas a importantes condicionantes de planificación (redactados en la memoria) para el planteamiento de soluciones significativamente diferentes entre sí, i) dado que múltiples medidas han de considerarse de forma común en los escenarios (por sus beneficios potenciales, y de igual modo se han considerado en otros PTM), ii) por el amplio desarrollo y vertebración del sistema de transporte público actual (red de cercanías desarrollada, sistema de autobús diversificado, etc.), iii) por la amplia presencia de espacios naturales protegidos terrestres y marinos, iv) y por considerar que una de las actuaciones de mayor relevancia para el TP metropolitano (intermunicipal) ya se ha implementado recientemente en el área de estudio, el sistema Trambahía.

En este sentido, también conviene recordar que, por ser un Plan de Transporte Metropolitano, el Plan debe proponer actuaciones ligadas al transporte y la movilidad metropolitana, y siempre con base en la problemática y necesidades (de todo tipo) que se han detectado en la fase de diagnóstico. En contraposición a las observaciones de la Consejería, se considera que el PTM propone potenciales soluciones que pretenden revertir no solo los problemas del sistema de transporte (que realmente se convierten en un problema de la población y del desarrollo socio-

económico), sino que, desde el punto de vista ambiental, también se reducen las presiones insostenibles en el ámbito, lideradas fundamentalmente por el alto uso del vehículo privado y sus efectos nocivos sobre el medio, salud, ocupación del territorio, etc.. De forma directa o indirecta, la eliminación de coches en circulación ralentizará los efectos del cambio climático, por lo que se prevé que el Plan tenga, en este sentido, un impacto positivo sobre el medio ambiente (espacios naturales protegidos, flora, fauna, salud humana, aire, patrimonio, etc.).

Por ello, y ya desde el punto de vista de plantear alternativas diferentes, se considera apropiado el razonamiento de proponer diferentes fórmulas para incentivar el transporte sostenible en corredores estratégicos para la movilidad intermunicipal del área metropolitana. Se recuerda que la ordenación de la movilidad exclusivamente intramunicipal es de competencia local, y no del presente PTM. Además, el Plan debe ceñirse a los doce municipios que componen el área metropolitana, mientras que en la 1ª ronda de consultas del procedimiento ambiental, como en algunas comunicaciones posteriores, se han recomendado actuaciones que exceden el ámbito de actuación del Plan (como la propuesta de ampliar la red ferroviaria entre Sanlúcar-Trebujena-Lebrija), u otras que inicialmente se han descartado por ser, inicialmente, inadecuadas desde el punto de vista funcional (vía ciclista en el Puente J.L.Carranza), ambiental (una línea marítima entre Cádiz-Chipiona-Sanlúcar, que incrementaría la presión ambiental en el medio marino) o económico (como la de prolongar el tren tranvía entre Chiclana y Conil, con una demanda actual reducida para plantear un sistema de alta capacidad).

Así, conceptualmente, los corredores estratégicos que se proponen para el transporte público (explotados como BRT, carril BUS VAO, plataforma multimodal, servicios directos, etc.) son operacionalmente y medioambientalmente diferentes, con diferentes capacidades para revertir la problemática general del ámbito en materia de movilidad, que se basa la lucha contra el cambio climático, y por ello contra el vehículo privado. Por ejemplo, la implementación de un carril BUS VAO incentiva tanto el aumento del TP como del vehículo compartido, con un fin de eliminar vehículos en circulación, mientras que una plataforma BRT, con el mismo fin de disminuir el uso de coches, propone una migración a un sistema de TP de alta capacidad, con otro régimen de explotación. Por lo tanto, se considera que son alternativas diferentes (en concepto, inversión, impacto, etc.) que persiguen un mismo fin generalizado de minimizar el vehículo privado y con ello los incentivos del cambio climático (emisiones de GEI y consumo energético del transporte) y asegurar la adaptación al mismo mediante los modos sostenibles.

5. **Propuesta de modificación 3:** El mencionado informe “Observaciones metodológicas para el análisis multicriterio” menciona la necesidad de que esta metodología asigne pesos diferentes a los distintos criterios en función de los efectos ambientales significativos que se desprenden del cumplimiento de los objetivos estratégicos del PTM.

El EsAE presenta en su Tabla 97 los aspectos medioambientales que presentan efectos significativos con relación a los objetivos estratégicos del PTM. Se considera que estos aspectos (población, salud humana, atmósfera, factores climáticos, biodiversidad, fauna, tierra) son los que han de ser prioritarios en la selección de la mejor alternativa técnica y ambientalmente viable.

En este sentido, la metodología aplicada que resume la Tabla 100 “Pesos atribuidos por criterio y grupos de criterios” caracterizada porque los pesos de todos los criterios deben sumar 1, asigna el mayor peso (0,55) a los criterios económicos y funcionales, y un menor peso a los criterios sociales y ambientales (0,45). Se considera que los criterios ambientales deben tener una clara representación mayoritaria y por tanto recibir un valor de al menos 0,60.

Respuesta Propuesta de modificación 3. El sistema de pesos propuesto lo ha establecido la Dirección General de Transportes y Movilidad (DGTm) de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, con base en las consideraciones del órgano ambiental y de la Consultora.

- Por una parte, el órgano ambiental establece el sistema de pesos indicado en el informe de “Observaciones metodológicas para el análisis multicriterio”, como se ha incluido en las observaciones.
- Por otra parte, la Consultora, y con base en la experiencia adquirida en el desarrollo de Análisis Multicriterio, considera que otros factores diferentes a los medioambientales son esenciales a la hora de valorar el Plan, y la DGTm los ha considerado en su propuesta.

La Consultora considera que el Plan, por ser un Plan de Transporte Metropolitano, debe valorar que criterios de funcionalidad son altamente relevantes (0,30), dado que la mayoría de las propuestas se orientan a planificar el transporte sostenible, y los criterios de funcionalidad son los susceptibles de medir la ratio de éxito (ahorro de tiempo, demanda de TP, etc.) entre cada una de las alternativas. Además, y al margen del bloque de la funcionalidad, tampoco se debe minorar la importancia de los criterios

económicos (TIR, inversión) en la escala estratégica de planificación en la que nos encontramos. Ciertamente, en otros planes metropolitanos de la Junta de Andalucía, como es el caso del PTM del Área de Málaga, se hicieron múltiples modificaciones presupuestarias previa su aprobación, con el fin de ajustar los recursos presupuestarios hasta el horizonte 2030, con base en los comentarios de la Consejería de Hacienda.

En este sentido, se considera que el sistema de pesos propuesto por el órgano ambiental es parcialmente sesgado, dando mayor relevancia al medio ambiente frente a otros criterios que probablemente otras consejerías (como la de Hacienda) u otros grupos de expertos hubiesen valorado de forma diferente.

Por ello, y por ser la DGTm la promotora del Plan, se ha considerado el sistema de pesos propuesto, que asigna un 25% al bloque económico, un 45% al bloque medioambiental, y un 30% al bloque funcional. En este caso, el bloque medioambiental seguiría absorbiendo el mayor de los pesos.

6. **Propuesta de modificación 4:** Es preciso completar el EsAE con la valoración de los efectos sobre las prioridades de conservación que establecen las figuras de planificación de los espacios de la Red Natura 2000 afectados por las actuaciones de los programas 2 y 3 relacionadas con el transporte marítimo y los carriles bici.

Respuesta Propuesta de modificación 4. Se ha incluido en el EsAE, en la sección de Identificación y valoración de los efectos ambientales negativos.

7. **Propuesta de modificación 5:** Dado que la tabla 116 presenta los indicadores relacionados con los efectos negativos acorde con el objeto del apartado 8. Seguimiento y evaluación de los efectos ambientales negativos, esta tabla debería ser revisada para no incluir indicadores con efectos positivos. Éstos podrían incluirse en otra tabla independiente de los negativos, lo que, por otra parte, contribuiría a su visibilización. Se señala la necesidad de corrección de erratas

Respuesta Propuesta de modificación 5. En el EsAE se ha incluido una tabla con los indicadores de los potenciales efectos negativos y otra con los potenciales efectos positivos. Además, se han corregido las erratas.

4.3. Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo

A continuación, se exponen las aportaciones de la Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo de la Junta de Andalucía.

1. En respuesta a su oficio con fecha de entrada en esta Consejería el 23 de marzo de 2023, se comunica que desde esta Viceconsejería **no se realizan aportaciones** al documento de Propuesta del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible.

Respuesta 1. De acuerdo.

4.4. Consejería de Universidad, Investigación e Innovación

A continuación, se exponen las aportaciones de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Universidad, Investigación e Innovación de la Junta de Andalucía.

1. De conformidad con lo dispuesto en el dispositivo séptimo del Acuerdo del Consejo de Gobierno de 22 de enero de 2013, previo a la convocatoria de la sesión de la Comisión de Redacción que se celebrará próximamente, y en respuesta a su solicitud de informe facultativo con las alegaciones, observaciones y sugerencias que se estimen conveniente en relación al procedimiento de elaboración “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible”, consultados los centros directivos de esta Consejería y los distintos entes instrumentales de la misma, **se comunica que no se presentan observaciones.**

Respuesta 1. De acuerdo.

4.5. Administración General del Estado

Desde la Unidad de Cádiz de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía, de la Dirección General de Carreteras, se solicita a diversos organismos estatales remitir consideraciones/aportaciones a la Versión Preliminar del Plan:

- La propia Unidad de Cádiz de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía, de la Dirección General de Carreteras.
- Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz.
- Capitanía Marítima de Cádiz.
- Estado Mayor de la Defensa (Mando Operativo Marítimo).
- Demarcación de Costas de Andalucía Atlántico.
- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.
- Oficina Española de Cambio Climático.
- Jefatura provincial de Tráfico de Cádiz

De las anteriores, a la fecha de redacción del presente documento, solamente se han obtenido respuestas de los siguientes organismos:

- Unidad de Cádiz de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía, de la Dirección General de Carreteras.
- Estado Mayor de la Defensa (Mando Operativo Marítimo).
- Oficina Española de Cambio Climático.

A continuación, se exponen las aportaciones recibidas de la Administración General del Estado, enumeradas según organismo.

4.5.1. Unidad de Cádiz de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía, de la Dirección General de Carreteras.

Las anotaciones de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía se describen a continuación.

1. **Respecto la CA-33.** Aunque en el PTMBC se tome como administración competente a la Junta de Andalucía y a las entidades locales como

administraciones competentes para la mejora de accesos desde y hacia la carretera de la Carraca por el enlace 11 de la CA-33, la Unidad de Carreteras de Cádiz, junto al Ministerio de Defensa, está realizando los estudios previos de la redacción de un proyecto para el acceso a la Base Naval de la Carraca desde el enlace 664 de la A-4, por entender que es la opción más eficiente de las existentes.

Respuesta 1. La actuación estudiada es compatible con las propuestas del Plan. Se remarca que la actuación de mejora del enlace que propone el Plan en San Fernando es para la mejora del TP.

En el subapartado de “Descripción del Escenario del Plan” se ha matizado que la actuación que el Plan propone se ha de coordinar, en caso necesario, con los estudios que está desarrollando la Unidad de Carreteras de Cádiz junto al Ministerio de Defensa, de la cual no se dispone de información adicional técnica para su valoración.

2. **Respecto la CA-33.** Referente a la instalación de nuevas paradas de autobús en el polígono industrial de Tres Caminos, no parece la opción más idónea plantear la ejecución de paradas de autobús en uno de los nudos con más tráfico de la provincia de Cádiz. Lo que sí parece más razonable, por entenderse mucho más seguro, es plantear las paradas de autobús en el interior del polígono industrial. De esta manera, los movimientos de personas se realizan fuera del entorno del tráfico rodado, aumentando notablemente la seguridad de los peatones.

Respuesta 2. La actuación ya considera, desde el inicio, que las paradas se implanten dentro del propio polígono industrial, y no en la margen de los viales.

3. **Respecto la CA-33.** La conexión ciclista entre Cádiz-San Fernando-Chiclana está recogida en el itinerario Eurovelo 8, que es una ruta ciclista transeuropea de larga distancia que forma parte de la red EuroVelo. Por lo tanto, no se estima necesario realizar ninguna aportación al respecto.

Respuesta 3. De acuerdo, se entiende que la actuación está correctamente planteada.

4. **Respecto la A-4.** El MITMA está estudiando actuaciones de mejora en dos enlaces de la AP-4 en la provincia de Cádiz, que conectan de manera mejorable los movimientos entre vías de alta capacidad: los enlaces de Jerez Sur (A-381 – Ruta de Toro) y Puerto Real (A-4). Éste último enlace es el que recoge el PTMBC como actuación a realizar por las administraciones de la Junta de Andalucía y el MITMA.

Respuesta 4. De acuerdo, se entiende que la actuación está correctamente planteada. No obstante, se considera que será financiada por el Estado.

5. **Respecto la A-4.** Se entiende razonable la conexión de estas dos vías de muy alta capacidad (AP-4 y A-4), para que unan de una manera más eficiente el principal acceso a la provincia de Cádiz con las zonas de veraneo de un gran número de personas.

Respuesta 5. De acuerdo.

6. **Respecto la A-4.** Referente a la plataforma reservada BUS-TAXI (2 carriles, 1 por sentido) para autobuses en los accesos desde la carretera A-4, se tiene que decir que una vez analizado el plano de la página 378 del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz, no se detecta la necesidad de la ejecución de esa plataforma para el acceso a la Plaza de las Estaciones de Jerez de la Frontera.

Respuesta 6. El PTMBC no plantea en ningún momento una plataforma reservada en la A-4, ni desde sus accesos directos e inmediatos, pero sí propone que el tráfico que canaliza la A-4 se vea beneficiado por la plataforma reservada en su entrada/salida a Jerez. Lo que plantea esta actuación, y se muestra en la figura correspondiente, es una plataforma reservada BUS-TAXI que parte de Ctra. De Circunvalación, que a su vez comunica con la Ctra. Madrid-Cádiz y la A-480, ambas ya conectadas con la A-4.

Las actuaciones de implementar las plataformas reservadas en el ámbito municipal de Jerez de la Frontera se formulan según lo esbozado en el PITMA 2030, el cual dicta el marco de actuación y desarrollo del presente PTM.

7. **Respecto la A-4.** La conexión ciclista entre El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera se materializa, a día de hoy, en un camino de servicio que cruza la A-4 en el pk 646.

Respuesta 7. Se entiende que la actuación está bien planteada, y que no hay comentarios adicionales sobre esta.

8. **Respecto la A-48.** Aunque en el PTMBC se tome como administraciones competentes a la Junta de Andalucía y a las entidades locales, en este caso Chiclana, la mejora del acceso al polígono industrial de Pelagatos desde la A-48, es competencia del MITMA. Han sido diversos los contactos que se han mantenido entre los técnicos del Municipio y la Unidad de Carreteras de Cádiz, para intentar dar acceso directo al polígono de Pelagatos con la glorieta de la margen derecha del enlace 10 de la autovía A-48. Los estudios realizados concluyen que es desaconsejable técnicamente, debido a la existencia de diversos ramales que existen en la actualidad en dicha glorieta. Se plantea por tanto, una mejora del actual acceso al polígono, dotándolo incluso de la construcción de una glorieta que facilite los movimientos de entrada y salida al mismo.

Respuesta 8. En la descripción del Escenario del Plan, se ha matizado dicha actuación, conforme a lo expuesto en los comentarios.

9. **Respecto la CA-35.** No se estima necesaria la implantación de carriles preferentes en el PC1812 para transporte público BRT o VAO, ya que la calidad de operación actual de la CA-35 es muy alta, estando los niveles de servicio muy alejados del año horizonte y del nivel de capacidad máxima frente a la actual demanda de vehículos equivalentes. La introducción de carriles preferentes de transporte público por la actual calzada de conservación del Puente, impediría el realizar las labores de atención de incidencias con la diligencia necesaria, además de causar importantes retenciones en la glorieta satélite de Cádiz, ya que en la actualidad, las mayores densidades de tráfico se producen en la glorieta principal semaforizada de este municipio, a determinadas horas punta (especialmente por las mañanas laborables), por lo que el PTMBC debería

plantearse la mejora de los accesos y conexiones entre el PC1812 y la Ciudad de Cádiz, incluyendo el acceso al Puerto de Cádiz para la segregación de la mayor parte de los vehículos pesados. Sí se podría establecer de forma puntual el uso desde la calzada de conservación para transporte público en eventos especiales, como se ha comentado con anterioridad, que producen retenciones importantes en las calzadas abiertas al tráfico.

Respuesta 9. En relación al uso del TP por el puente Constitución 1812, incidir en que la circulación de líneas regulares del Consorcio por la plataforma reservada está autorizada por la citada Demarcación de Carreteras. Consideramos de vital importancia que permanezca el uso previsto por dicha plataforma, y esto no impide la realización de tareas de mantenimiento en dicho puente (con la correspondiente coordinación, priorizando dichas tareas en horario nocturno u horas valle). Por tanto, no deberían alterarse los planteamientos y propuestas del Plan en este aspecto. En su caso, se ha matizado en la descripción de la actuación esta circunstancia.

Cabe destacar que el Plan contempla en una de sus actuaciones el desarrollo de “Medidas de prioridad semafórica de los carriles reservados al transporte público desde el Puente de la Constitución hacia avenida de las Cortes de Cádiz”, con la finalidad de evitar conflictos de tráfico en la rotonda satélite de acceso a Cádiz.

Se indica, a su vez, que la implementación de una plataforma reservada por el Puente de la Constitución está inicialmente planteada en el PITMA 2030

(sin alegaciones por parte de Carreteras del Estado) y se había considerado inicialmente para la segunda línea del sistema Trambahía.

Se propone incluir en estudios posteriores (Estudios Informativos) la justificación de la viabilidad de la plataforma reservada, según necesidad y contingencias que pudiesen identificarse.

10. **Respecto la CA-35.** *El planteamiento de una vía ciclista por el PC1812 no es adecuado, ya que no se cumplen los requisitos de confort con respecto a la pendiente (rampa-pendiente del 5% durante 2 km.) indicados en la Guía de Recomendaciones para el diseño de infraestructuras ciclistas del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, factor considerado muy importante para un uso cotidiano urbano, de longitud entre 3 y 10 km., al igual que lo indicado en las Recomendaciones de diseño de vías ciclistas en Andalucía, en las que para mantener velocidades confortables, no se recomienda superar pendientes del 5% durante más de 80 m. de longitud.*

Respuesta 10. En relación a lo indicado de que el planteamiento de una vía ciclista por el puente de la Constitución de 1812 no es adecuado por su pendiente, se ha analizado el perfil longitudinal del PC1812, donde puede apreciarse que el tramo de cada rampa es inferior a 2km: aprox. 1.330m en sentido Puerto Real, y 1.216m en sentido inverso (marco del estudio de Nuevo Acceso a Cádiz. Tronco de Autovía).

Además, no solo la pendiente es un favor fundamental sino también la rapidez (es una conexión directa que anteriormente no existía), seguridad

(vía segregada) y pavimento (específico para vías ciclistas), todos ellos fomentados por la actuación que se propone.

Por ello, y de acuerdo con perfiles longitudinales analizados, se considera que la actuación está correctamente planteada, y será en estudios posteriores los que determinen la viabilidad.

11. **Respecto la CA-36.** *Con respecto a dar prioridad al transporte público en el PJLC, parece que el PTMBC pretende condicionar para este fin el uso del carril reversible actualmente existente, y si bien deberá contar para ello con la D.G.T. del Ministerio del Interior, además, se deben tener en cuenta los trabajos de mantenimiento y conservación del Puente, que ocupan un carril en algunos momentos entre las 7:00 h. y las 22:00 h. la mayor parte de los días laborables, así como en las aperturas del Puente.*

Respuesta 11. Se considera que no se ha entendido la finalidad y la funcionalidad de la actuación “Plataforma reservada BUS VAO para autobuses en los accesos al carril reversible del Puente de J.L. Carranza, desde Río San Pedro”. El objetivo de esta actuación es priorizar al transporte público en el acceso al Puente de J.L.Carranza, solamente en el acceso, conforme el segundo carril tenga prioridad.

En ningún caso el PTMBC pretende modificar la operación actual del Puente. Es decir, el PTMBC, tal y como está planteado, propone seguir utilizando el carril central reversible tal y como lo hace en la actualidad, aunque en sus accesos se dará prioridad al autobús, de tal modo que se mejora su operacionalidad.

Esta actuación se esboza en el PITMA 2030, el cual dicta el marco de actuación y desarrollo del presente PTM.

12. **Respecto la CA-36.** Se está estudiando por parte de la Dirección General de Carreteras del Estado en Cádiz una propuesta de para redactar un proyecto de vía ciclista que discurra por el Puente José León de Carranza, cumpliendo con los criterios de confort de la Guía de Recomendaciones para el diseño de infraestructuras ciclistas del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y las Recomendaciones de diseño de vías ciclistas en Andalucía, además de ser compatible con las labores de conservación y explotación del Puente que son prioritarias, conectando además con las vías ciclistas existentes en Cádiz y Puerto Real, incluyendo a su distrito universitario.

Respuesta 12. En relación al estudio de propuesta de carril bici por el Puente J.L. de Carranza que el MITMA pretende redactar, entendemos que quedaría pendiente de resolver la conexión entre dicho puente y el núcleo urbano de Río San Pedro (>2Km). Pensamos que la solución que plantea el Plan por el otro puente es mejor que la opción por el puente J.L. de Carranza en cuanto a los indicadores de rapidez (conexión directa), seguridad (discontinuidad en el trazado ciclista, y con cruces), y coherencia. Este plantea un itinerario ciclista más corto entre los núcleos urbanos de Cádiz y Río San Pedro, y está más centrada con el centro de gravedad de la población en Cádiz.

No obstante, el PTMBC es un plan abierto a nuevas actuaciones que inicialmente no se planteen y estén relacionadas con elementos de la

movilidad sostenible. En estudios posteriores se evaluará la idoneidad de trazado de la vía ciclista.

13. **Respecto A-2075. Alegación presentada durante la Comisión de Redacción del Plan (19/09/2023).** Sobre la actuación de “Conversión en vía urbana de la A-2075 a partir de la glorieta Villa de Rota, como vía principal de la ciudad y relacionado con la construcción de un nuevo apeadero de bus”, esta debe ser aprobada por el Ministerio de Defensa por estar adyacente a la base militar de Rota.

Respuesta 13. En primer lugar, la vía A-2075 pertenece a la Red Autonómica de Carreteras de la Junta de Andalucía, y se trataría de una actuación sin interferencia con la base militar de Rota.

Esta actuación pretende dar continuidad a la zona urbana colindante, mejorando la funcionalidad de la zona, más integrada y urbana. Además, esta actuación debe ir de la mano de una propuesta de actuación de un nuevo apeadero de autobuses en Rota, una vez se construya el apeadero. Se considera al Ayuntamiento de Rota como Administración competente de tal actuación.

Esta actuación fue solicitada por el Ayuntamiento de Rota.

En el proceso de exposición pública del Plan se harán las consultas pertinentes al Ministerio de Defensa.

14. **Respecto N-4. Alegación presentada después de la celebración de la Comisión de Redacción del Plan.** Se debería eliminar la antigua N-4 cedida al

Ayto. de Jerez, tal y como aparece en el apartado “7.7.3.1. Red de Carreteras del Estado”.

Respuesta 14. De acuerdo, se actualizará el mapa correspondiente.

4.5.2. Estado Mayor de la Defensa (Mando Operativo Marítimo)

1. [...] se ha identificado que en la Tabla 4 y Figura 4 del anexo del PTMBC denominado “Previsiones de los Planes Vigentes” se contempla la actuación CA-06 - Sanlúcar a Puerto de Santamaría por la costa y accesos a playas e intercambiador del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020), y que un tramo de ésta discurre por el interior de la Base Naval de Rota. Esta actuación afecta a los intereses de la Defensa Nacional y en todo caso deberá ser sometida a autorización previa del Ministerio de Defensa.

Respuesta 1. Considerando la aportación, y de forma coordinada con las propuestas del Plan, en el “Anexo de Previsiones de Planes Vigentes” se ha modificado la valoración de la actuación “CA-06-Sanlúcar a Puerto de Santa María por la costa y accesos a playas e intercambiadores” a “NO RELEVANTE”. El Plan no hace propuesta alguna sobre dicho corredor, y por tanto no se espera ninguna afección a la Base Naval de Rota en tal sentido.

4.5.3. Oficina Española de Cambio Climático

1. [...] Esta versión preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Bahía de Cádiz plantea, en sus Orientaciones Estratégicas a largo plazo,

objetivos alineados con las metas del PNIEC, como la reducción del transporte privado, la promoción del transporte público como alternativa real al tráfico en vehículo privado, o el desarrollo del transporte no motorizado.

Respuesta 1. De acuerdo.

2. La OECC informa favorablemente el documento analizado, con la recomendación de que se refuerce la parte propositiva en relación con la mejora de la resiliencia/adaptación al cambio climático dado que, si bien hay una identificación adecuada de los riesgos climáticos, la alta exposición al riesgo de las infraestructuras en la zona objeto del Plan exige la definición y valoración de medidas de adaptación específicas que aborden con las vulnerabilidades identificadas, en la línea de lo que se ha planteado para hacer frente a los riesgos sobre la movilidad sostenible

Respuesta 2. En la sección 7.9 se incluyen recomendaciones para la adaptación de la movilidad e infraestructuras a los efectos de mayor riesgo derivados del cambio climático, además de una serie de medidas concretas que el Plan propone de forma directa en el marco de una movilidad metropolitana y sostenible.

4.6. Oficina Andaluza de Cambio Climático de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático

A continuación, se exponen las aportaciones recibidas el 15 de mayo de 2023 por parte de la Oficina Andaluza de Cambio Climático de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático, en su “Informe de coherencia de la versión preliminar del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible, con el Plan Andaluz de Acción por el Clima”.

En dicho informe se procede a comentar el tratamiento que la nueva versión preliminar del Plan fechada en marzo de 2023 realiza sobre cada una de las observaciones recogidas en el primer informe de coherencia emitido por la Oficina Andaluza de Cambio Climático.

1. En relación con el marco estratégico.

1.1. Esta versión preliminar extiende el desarrollo del apartado 4 del Marco jurídico incluyendo normativa en materia de medio ambiente. Entre ella se hace referencia a la Ley Europea del clima. De igual manera se tiene presente en el apartado 5 del Marco estratégico (5.1 Marco europeo)

Respuesta 1.1. De acuerdo.

1.2. Esta versión preliminar extiende el desarrollo del apartado 4 del Marco jurídico incluyendo normativa en materia de medio ambiente. Entre ella se

hace referencia a la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

De igual manera en el apartado 5 del Marco estratégico (5.1 Marco nacional).se tiene presente a los planes asociados a esta Ley (Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030, y el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2021-2030)

Respuesta 1.2. De acuerdo.

1.3. Esta versión preliminar extiende el desarrollo del apartado 5 del marco estratégico (5.1 Marco nacional), incluyendo detalle del Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC) como instrumento general de planificación en Andalucía para la lucha contra el Cambio Climático.

Se especifica asimismo que el transporte y la movilidad son dos áreas estratégicas en materia de mitigación y adaptación al cambio climático en el marco del PAAC.

Respuesta 1.3. De acuerdo.

1.4. El estudio ambiental estratégico incorpora un apartado de Coherencia con los instrumentos de planificación ambiental entre las que se encuentra el Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC 2021-2030).

Paralelamente entre los otros instrumentos de planificación contempla a la Estrategia Energética de Andalucía 2030.

Se han eliminado por tanto las referencias al PAAC 2007-2012 y a la Estrategia Energética de Andalucía 2030.

Respuesta 1.4. De acuerdo.

2. En materia de mitigación y transición energética.

2.1. *Se ha incluido la consideración relacionada con una confusión con las emisiones de gases de efecto invernadero. Tanto en el Plan, como en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE), el diagnóstico en materia de emisiones de GEI y consumo energético se ha desagregado del análisis de la calidad del aire, estando recogido en el apartado 7.9 Evaluación de las repercusiones del cambio climático del Plan y en el apartado 4.2 Incidencia en el cambio climático y factores climáticos del EAE.*

Respuesta 2.1. De acuerdo.

2.2. *Se ha dado respuesta a la observación de complementar el análisis de emisiones de GEI y consumo energético realizado en el Documento Inicial Estratégico con la identificación de cuáles son los elementos de la movilidad y del sistema de transporte que tienen una mayor incidencia sobre dichos aspectos. Se ha solventado mediante la inclusión de un apartado en el diagnóstico en materia de mitigación de emisiones de GEI y consumo energético del Plan, en el que se identifican una serie de problemas para la reducción de las emisiones de GEI y la transición energética derivados de dicho diagnóstico.*

Respuesta 2.2. De acuerdo.

2.3. *Se ha tenido en cuenta la recomendación de incluir en el diagnóstico una evaluación de la participación de dichas energías en el consumo de energía*

final asociado al sistema de transporte. Se ha realizado un análisis de las diversas fuentes de energía empleadas en el sector transporte.

Respuesta 2.3. De acuerdo.

2.4. *Observación: “En base a los análisis descritos en los dos puntos anteriores, sería procedente modificar el apartado 10.3 para identificar aquellos problemas, necesidades y retos asociados a las emisiones de GEI y al consumo energético. De esta forma se mejoraría la coherencia del Plan, ya que existen varios objetivos estratégicos y específicos asociados a la reducción de las emisiones y a aspectos energéticos.”*

Se ha incluido esta consideración mediante las siguientes actuaciones:

- *Se ha añadido un apartado en el que se recogen las conclusiones del diagnóstico en relación con el cambio climático, en el que se analizan distintas medidas para la reducción de las emisiones de GEI del vehículo privado.*

- *En el análisis DAFO se han incorporado dos debilidades relacionadas con la mitigación de las emisiones y la transición energética, si bien se considera que son complementarias. En el caso de la D12 se propone modificar su redacción del siguiente modo: “Limitada participación de las energías renovables y la electricidad en el consumo de energía final del sistema de transporte.”*

Asimismo, se han incluido diversas amenazas relacionadas con el cambio climático y la oportunidad de reducir las emisiones de GEI y el consumo energético del transporte.

- *En el apartado 11 “Problemas, Necesidades y Retos” se han incorporado aspectos relacionados con la mitigación de las emisiones de GEI y la transición energética*

Respuesta 2.4. Se ha modificado la redacción de la D12.

2.5. En la versión preliminar del Plan se ha procedido a redefinir los objetivos estratégicos. Como resultado, se ha incluido un objetivo de reducción de las emisiones de GEI y del consumo energético (OE1). Vinculado a dicho objetivo se ha definido el objetivo específico 9 “Cumplir con los compromisos europeos, nacionales y comunitarios en materia de cambio climático”, que a su vez tiene asociados cuatro indicadores de impacto:

- II13. Reducción de aproximadamente el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero entre 2020 y 2030.

Este indicador estaría alineado con el objetivo de reducción de emisiones del PAAC para el área estratégica de Transporte y movilidad (OM1.F), que se define como una reducción entre el 30% y el 43% de las emisiones de GEI en 2030 con respecto a 2018. Si bien, hay que destacar que el año de referencia con respecto al que se calculan las reducciones de emisiones considerado en ambas planificaciones difiere ligeramente, siendo 2020 el del PTMBC y 2018 el del PAAC.

- II14. Reducción de aproximadamente el 30% del consumo de energía entre 2020 y 2030.

En el caso de este indicador, la definición del objetivo no se realiza en los mismos términos en los que se hace en el OTE1 del PAAC, a pesar de que se cita al propio PAAC como fuente para el establecimiento del mismo. El objetivo OTE1 del PAAC, análogamente a como ocurre en el PNIEC, se define como: “Reducir el consumo tendencial de energía primaria en el año 2030, como mínimo el 39,5%, excluyendo los usos no energéticos.” Mientras que en el PAAC se habla de una reducción del consumo con respecto a un escenario tendencial, el PTMBC recoge una reducción del consumo energético en

términos absolutos. Por ello, se propone modificar la redacción del indicador para hacerla coherente con el PAAC y el PNIEC.

- II15. % Disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero emitidas en el transporte metropolitano en 2030, respecto el Escenario Tendencial (-3%).

Este indicador define un objetivo de reducción de las emisiones de un 3% con respecto al escenario tendencial del Plan en 2030. En la tabla 132 del PTMBC se recoge que en el escenario tendencial se producirá en 2030 una reducción de las emisiones con respecto al escenario de base (2019) de un 6,5%. Si se suma la reducción recogida en el II15 con la del escenario tendencial se obtienen una reducción del 9,5% en 2030 con respecto a 2019. Dicha reducción sería bastante menos exigente que la recogida en el II13 (30%) Por ello, se considera que sería procedente evaluar la necesidad de establecer dos objetivos de reducción de emisiones de GEI que aparentemente no son coherentes entre sí.

- II16. % Reducción del consumo energético del transporte metropolitano en 2030, respecto el Escenario Tendencial (-3%).

Análogamente, el II16 recoge una reducción del consumo energético derivado del transporte de un 3% con respecto al escenario tendencial del Plan en 2030. En la tabla 132 del PTMBC se recoge que en el escenario tendencial se producirá en 2030 una reducción del consumo energético con respecto al escenario de base (2019) de un 0,2%. Si se suma la reducción recogida en el II16 con la del escenario tendencial se obtiene una reducción del 3,2% en 2030 con respecto a 2019. Dicha reducción sería bastante menos exigente que la recogida en el II14 (30%). Por ello, se considera que sería procedente evaluar la necesidad de establecer dos objetivos de reducción del consumo energético que aparentemente no son coherentes entre sí.

Respuesta 2.5. Se han reformulado los objetivos específicos del Plan en materia de emisiones de GEI y consumo energético, de forma coherente con los relativos al PAAC.

No obstante, conviene señalar que, de cara a evaluar el cumplimiento de objetivos, el PAAC es mucho más amplio en cuanto a considerar otros sectores o actividades económicas diferentes al transporte, cuando estas también son altamente emisoras de GEI y consumidoras de energía primaria.

- 2.6. *Observación:* “Sin embargo, en el caso de los objetivos de transición energética del PAAC (OTE1 y OTE2) dicha alineación sería mínima, especialmente en lo relativo a las energías renovables. Por ello se propone la inclusión de objetivos específicos que cuantifiquen el ahorro de consumo energético y la penetración de las energías renovables a alcanzar en 2030.”
Las observaciones con respecto al OTE1 se han detallado en el apartado anterior. Por otra parte, en los nuevos objetivos estratégicos no se ha identificado ninguno que de forma explícita se encuentre alineado con el OTE2 del PAAC, relativo al uso de energías renovables, por lo que se concluye que la consideración realizada en relación con dichas energías no ha sido incluida.

Respuesta 2.6. Se ha considerado un objetivo específico relacionado con la penetración de las energías de origen renovable en el consumo final (OESP14), de forma coherente con el PAAC, PITMA 2030 y la LCCTE.

- 2.7. *Observación:* “En el futuro desarrollo del Plan sería procedente complementar el análisis preliminar realizado con una evaluación cuantitativa de la reducción de emisiones de GEI y del consumo energético que se pretende conseguir con la puesta en marcha de las actuaciones que formen parte del escenario seleccionado.”

Se ha tenido en cuenta esta consideración. En el apartado “14.3. Evaluación del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz” se estiman las emisiones de GEI y el consumo energético en el año base (2019), el escenario tendencial (2030) y el escenario del Plan (2030). Sin embargo, sería necesario revisar la coherencia de los valores que se recogen en la Tabla 166 con respecto a los indicados en la Tabla 105. Asimismo, en dicho apartado se incluye una valoración del cumplimiento de las metas a 2030 de los indicadores de impacto en materia de emisiones y consumo energético. En lo relativo al objetivo específico 9, se evidencia el cumplimiento de las metas relativas al escenario tendencial (II15 e II16). Sin embargo, los indicadores relativos a la reducción de las emisiones de GEI y al consumo energético en 2030 con respecto al año base (II13 e II14) no cumplen con las metas definidas:

- Reducción de las emisiones de GEI: 9,7% frente a la meta del 30%.
- Reducción del consumo energético: 3,4% frente a la meta del 30%.

El Plan recoge diversas justificaciones para dichas discrepancias. Éstas se centran en que el Plan es competente en materia de desplazamientos intermunicipales, y que éstos solo representan el 22,1% de la movilidad del ámbito territorial del Plan. Además, se indica que los valores de emisiones y consumo energético a 2030 se han obtenido con el modelo de transporte empleado, y existen actuaciones que no se han podido modelizar.

Respuesta 2.7. En primer lugar, los valores de la citada Tabla 166 y Tabla 105 son coherentes, considerando que en ambas se muestran los valores de emisiones de GEI y consumo energético del sistema de transporte metropolitano del año base del Plan, es decir, 2019.

Respecto a los objetivos, en el cuerpo del documento se señala que los objetivos de GEI y consumo energético propuestos se alinean con el PAAC, en materia de asumir los términos porcentuales especificados para el sector del transporte en la comunidad andaluza. No obstante, conviene destacar que el PAAC es mucho más amplio y abarca otros modos de transporte (aviación, mercancías de largo recorrido, etc.) y a otras escalas (urbana, de largo recorrido) que son significativamente generadoras de emisiones y consumidoras de energía primaria. El Plan se centra exclusivamente en la mejora del transporte de carácter metropolitano.

En este caso, el PTMBC, para el sector del transporte metropolitano, mejora sustancialmente ambos indicadores respecto a la tendencia existente, por mejorar las cuotas de transporte público y la movilidad sostenible. Esto se traduce, a su vez, como un éxito por parte del Plan, que ciertamente contribuirá, desde el sector transporte metropolitano de la Bahía de Cádiz, a reducir las emisiones globales de GEI y consumo energético.

2.8. *Observación: “Asimismo, se considera necesario incluir una descripción de la metodología a emplear para la determinación de dichas reducciones de emisiones y consumo energético con objeto de evaluar la coherencia entre los distintos planes metropolitanos.”*

No se ha tenido en cuenta esta consideración, ya que se desconoce cuál es la metodología implementada en el modelo de transporte empleado para la estimación de las emisiones de GEI y el consumo energético.

Respuesta 2.8. En primer lugar, se debe aclarar que el modelo de transportes es la herramienta de simulación del transporte en el área metropolitana, mediante un modelo de 4 etapas que como resultado aporta información sobre el número de viajes en los modos de transporte (a pie, en bicicleta, en vehículo privado y transporte público), además de resultados de veh-km de los usuarios del coche y del transporte público.

Estos últimos resultados referidos a los vehículos-km de los modos motorizados son la base sobre la que se han calculado las emisiones de GEI y el consumo energético del transporte.

En este sentido, y a partir de los veh-km por modo, se aplicarán las ratios de emisiones y consumo que se especifican en la sección “10.3. *Prognosis de las variables sujetas al cambio climático*” de la memoria del Plan”. En esta misma sección también se incluye la metodología seguida para la estimación de las emisiones de GEI y el consumo energético asociado al transporte.

3. En materia de adaptación:

3.1. *En esta versión preliminar, puede constatarse que dentro del apartado 7 de “Análisis de la situación actual” se incluye un apartado 7.9 de “Evaluación de las repercusiones del cambio climático” donde además de realizar una caracterización de las emisiones de GEI, se procede a llevar a a cabo un*

análisis de los riesgos de los potenciales impactos derivados del cambio climático que podría afectar a este sistema de transporte. [...]

Para mejorar la capacidad de adaptación o resiliencia de este sistema de transporte metropolitano, se orienta en el apartado 7.9.5. hacia el tipo de medidas a acometer, organizadas en dos grupos principales: actuaciones permanentes y actuaciones para escenario de extremo calor.

A este tenor, es necesario señalar que este enfoque se centra exclusivamente sobre la adaptación de la movilidad sostenible a los efectos del cambio climático, dejando al margen la de las infraestructuras. Esto por tanto difiere de una de las conclusiones derivadas de este análisis: “importantes impactos sobre las infraestructuras y movilidad de la Bahía de Cádiz”.

Por otro lado todas ellas se centran exclusivamente en uno de los impactos identificados. En este caso sería sobre su incidencia en la duración de las olas de calor. No se identifican actuaciones dirigidas a aminorar el riesgo del resto de impactos con una valoración alta o muy alta. Todo ello deriva en una falta de sintonía entre la evaluación de riesgos y las medidas de adaptación priorizadas.

Por último, es de señalar que en el Estudio Ambiental Estratégico, se procede a la identificación y valoración de los aspectos ambientales susceptibles de ser afectados por este Plan, pero no se aborda con mayor detalle la evaluación de los riesgos climáticos sobre la movilidad e infraestructuras que se esboza en la memoria del Plan.

En resumen, se valora muy positivamente la incorporación de este nuevo apartado de “Evaluación de las repercusiones del cambio climático” (7.9), si bien correspondería realizar algunos ajustes para que el enfoque de las medidas de adaptación decididas esté en consonancia con el resultado de la evaluación de riesgos.

Respuesta 3.1. Tanto en la memoria del Plan como en el EAE se ha incluido un paquete de recomendaciones de adaptación de las infraestructuras y la movilidad ante los impactos que se han identificado con un riesgo alto y muy alto.

Además, el mismo apartado que se esboza en la memoria del Plan en materia de evaluación de riesgos, se ha incluido en el EAE.

- 3.2. Esta versión preliminar incorpora también, como parte del diagnóstico de la situación actual un análisis DAFO de la movilidad y el sistema de transporte del Área de la Bahía de Cádiz. En este caso y sobre la versión anterior aparece mejor representada la amenaza climática a través de dos nuevas amenazas: A12: Vulnerabilidad de la movilidad sostenible al cambio climático, especialmente sobre los modos de movilidad activa (a pie y bicicleta), por las altas temperaturas en época estival y A14: Previsible intensificación de los efectos negativos del cambio climático.

Se aporta asimismo un nuevo punto en “Fortalezas” relacionado con la adaptación: F15: Capacidad adaptativa ante los impactos del cambio climático sobre la movilidad sostenible.

En resumen, con estas aportaciones la amenaza climática está más presente y por tanto más justificada la consideración de la necesidad de adaptación tanto en el enfoque estratégico como en el desarrollo de actuaciones concretas de este Plan.

Respuesta 3.2. De acuerdo.

3.3. *Se ha incluido un nuevo objetivo: OE2: Reducir el nivel de riesgo del sistema de transporte metropolitano respecto a las amenazas climáticas (adaptación al cambio climático). Con este, se considera que la necesidad de adaptación al cambio climático queda perfectamente recogida a nivel de objetivos estratégicos en esta nueva versión del PTMBC.*

Sin embargo, esta versión, al igual que la anterior, recoge una serie de objetivos específicos, a modo de indicadores mediante los que se pretende medir el impacto de la implantación del Plan, y en materia de cambio climático especifica que incluye el “OESP9 Cumplir con los compromisos europeos, nacionales y comunitarios en materia de cambio climático”, que es un objetivo de mitigación, como así atestiguan los indicadores asociados. Sobre este aspecto y en materia de adaptación, se propone enfocar algún indicador hacia la cuantificación del porcentaje de reducción del riesgo una vez ejecutadas las medidas de adaptación decididas ex profeso en el marco de este Plan.

Respuesta 3.3. Se han incluido 2 indicadores de impacto en el OESP9 relacionados directamente con la adaptación al cambio climático:

- Desarrollo de una estrategia de refuerzo de los servicios de transporte público metropolitano en época estival (mayor número de servicios, cobertura de líneas, reducción de tarifas, etc.), como actuación enfocada a combatir la vulnerabilidad de la movilidad sostenible a las altas temperaturas asociadas al cambio climático
- Desarrollo de protocolos de comunicación ante Escenarios de Calor Extremo, asegurando el conocimiento por parte de la

población, y a su vez promocionando el transporte público como alternativa a los desplazamientos a pie.

Además, también se considera que el OESP11, a partir del indicador I121 (Campañas de sensibilización en materia de movilidad sostenible), también se relaciona con la adaptación al cambio climático, y se ha incluido en el paquete de actuaciones que propone el presente Plan de Transporte Metropolitano.

3.4. *De la lectura del contenido (título y actuaciones preliminares) de las cinco líneas estratégicas que contempla este Plan, no se aprecia ninguna referencia a la adaptación a los efectos del cambio climático de las infraestructuras y la movilidad. En consonancia ninguna línea estratégica estaría pues alineada con el cumplimiento del objetivo estratégico OE2: Reducir el nivel de riesgo del sistema de transporte metropolitano respecto a las amenazas climáticas (adaptación al cambio climático).*

En conclusión, se sigue considerando que este despliegue de líneas estratégicas, tal y como se encuentra redactado, no estaría alineado no ya con las líneas estratégicas del PAAC en materia de adaptación para el área estratégica de movilidad e infraestructuras (Líneas estratégicas AH1 y AH2) sino con el propio enfoque estratégico de este Plan

Respuesta 3.4. En la descripción de las líneas estratégicas, se ha incluido el enfoque de cada una, identificando que las líneas LE2 (Sensibilizar y potenciar el uso de los sistemas de transporte sostenibles como medida de adaptación al cambio climático) y LE3 (Promover los desplazamientos en

modos no motorizados) se alinean con el objetivo estratégico del Plan OE2 de adaptación al cambio climático.

- 3.5. *Observación: “No se cumple por tanto con el contenido mínimo establecido por el art 19.2 de la ley 8/2018 de cambio climático en lo relativo a la necesidad de incluir un análisis de la vulnerabilidad al cambio climático de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley”.*

Este estudio ambiental propone un listado de los aspectos del medio que son susceptibles de ser afectados por el Plan, valorando los posibles efectos significativos de las actuaciones proyectadas sobre estos. Entre ellos se tiene presente el cambio climático, sin embargo el enfoque de este análisis se centra en el ámbito de la mitigación. Sigue por tanto pendiente un ejercicio de evaluación de los impactos climáticos sobre el sector afectado en el ámbito del PTMBC, conforme a lo requerido en el art 19 de la Ley 8/2018 de cambio climático.

Respuesta 3.5. *Como se ha comentado en la Respuesta 3.1., en el EAE se ha incluido un capítulo en el que se analizan los riesgos de la movilidad y las infraestructuras de transporte al cambio climático, y por tanto su vulnerabilidad, además de proponer una serie de medidas/recomendaciones de adaptación.*

- 3.6. *Se ha podido constatar que en este estudio ambiental se lleva a cabo un ejercicio de coherencia, en este caso con el PAAC 2021-2030. Este ejercicio se realiza a nivel de objetivos y líneas estratégicas.*

En lo que respecta a la adaptación, es necesario señalar un par de cuestiones. En primer lugar, el OE2 de este Plan encajaría únicamente con el objetivo de adaptación del PAAC y no con todos como está recogido en la matriz de coherencia (tabla 5). Por otro lado, la matriz de coherencia de líneas estratégicas se lleva a cabo únicamente para la mitigación. A tal fin se recuerda que en el PAAC, para el ámbito de la adaptación, existe un área estratégica de movilidad e infraestructuras con dos líneas estratégicas (AH1 y AH2) que deberían tenerse presentes en este ejercicio.

Respuesta 3.6. *Se ha considerado*

4.7. Servicio de Calidad del Aire de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático

A continuación, se exponen las aportaciones recibidas el 15 de mayo de 2023 por parte del Servicio de Calidad del Aire de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático.

Los comentarios aportados se basan en un análisis, fundamentalmente, del documento del Estudio Ambiental Estratégico, alegando que este, en general, incorpora correctamente las vertientes relacionadas con la calidad del aire y ruido, a pesar de haberse detectado una serie mejoras a incorporar en el documento final.

1. *Página 17 (normativa internacional): no se ha puesto nada de calidad del aire. Al menos, deberían figurar la Directiva 2008/50 y la Directiva 2004/107. También*

hay normas europeas referidas a emisiones de vehículos (normas euro), y a emisiones de compuestos orgánicos volátiles relativas al almacenamiento, distribución y repostaje de gasolina.

Respuesta 1. De acuerdo, se han incluido en el EAE.

2. *Página 19 (normativa nacional): faltaría el RD 100/2011, fundamentalmente, por el Catálogo de Actividades Potencialmente Contaminadoras de la Atmósfera.*

Respuesta 2. De acuerdo, se han incluido en el EAE.

3. *Página 20 (normativa autonómica): el D 231/2013 ya no está vigente, además de no ser de temática sobre el ruido, sinno de planes de mejora de la calidad del aire. Página 21 (normativa autonómica): no hay normativa sobre calidad del aire y debería estar, al menos, el D 239/2011.*

Respuesta 3. De acuerdo, se han incluido en el EAE.

4. *Página 40: en el RE8 se hace mención a la contaminación ambiental y ruido. Al respecto, hay que aclarar que el ruido ya forma parte de la contaminación ambiental. También es importante considerar que la contaminación ambiental es un concepto más amplio que la contaminación del aire.*

Respuesta 4. De acuerdo, el RE8 se ha matizado del siguiente modo: *“Reducir las emisiones de GEI y consumo energético del transporte metropolitano, conteniendo los determinantes de cambio climático. Disminuir la contaminación atmosférica y el ruido.”.*

5. *Página 45: en el OESP10 se elige PM10 como indicador de la contaminación del aire, lo cual puede llevar a conclusiones erróneas. Según la EACA, se debería incluir también, al menos, el ozono. Pero como se trata de un plan de transporte, se recomienda la inclusión del dióxido de nitrógeno NO2. No hay ningún OESP para el ruido.*

Respuesta 5. Se ha incluido en el OESP10 un indicador de impacto relacionado con el Ozono y con el dióxido de nitrógeno.

En relación con el ruido, no se considera oportuno incluirlo en el paquete de objetivos del Plan dada la complejidad de medir la contaminación acústica en entornos urbanos y metropolitanos, y sobre todo si nos ceñimos exclusivamente al transporte. No obstante, la disminución del número de vehículos privados en circulación que persigue el Plan ya implicará una reducción del nivel de ruido.

6. *Página 121: ya está publicada la versión 2003-2020 del Inventario de Emisiones de Andalucía.*

Respuesta 6. Se considera apropiado mantener los datos incluidos de la serie hasta 2019, ya que este es el año base del estudio.

7. *Página 125: en el 2º párrafo faltan las partículas PM10 y PM2.5.*

Respuesta 7. De acuerdo, se han incluido.

8. *Página 309: en la tabla 107, en el aspecto ambiental Aire, parece que hay un error en la columna de Impacto positivo, que se refiere a los GEI y no a los contaminantes del aire.*

Respuesta 8. Se ha corregido convenientemente.

9. *Página 312: En Aire, el aspecto negativo no sólo es el empeoramiento de la calidad del aire, sino también el impacto en la salud (mortalidad y morbilidad) y en los ecosistemas. El ozono, por ejemplo, afecta de manera importante a la vegetación.*

Respuesta 9. Se ha corregido convenientemente.

10. *Página 320: se debería considerar que el ruido y vibraciones se pueden ver afectados de manera importante por actuaciones como las propuestas en el PTM. Por ejemplo, ya está habiendo denuncias de los ciudadanos relacionadas con el ruido y vibraciones del tranvía (Trambahía).*

Respuesta 10. Se ha considerado en la matriz de impactos.

11. *Página 335: posiblemente la mayor incidencia no sea en el cambio climático, desgraciadamente. En la calidad del aire puede ser bastante importante, al ser un fenómeno con un carácter más local.*

Respuesta 11. Se ha matizado.

12. *Página 339: en la tabla 116 el indicador “días de mala calidad” se basa en un Índice de Calidad del Aire que ya no se usa. Habría que actualizar al nuevo.*

Respuesta 12. Se ha sustituido por el índice “Número de superaciones de los valores límite legislados y recomendados por la OMS para la salud humana”, tal y como establece la EACA.

13. *En general los análisis de calidad del aire deben realizarse, adicionalmente a lo recogido en el documento, respecto a las guías de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud (OMS) publicadas en el año 2021, pues estos valores son la referencia para la futura Directiva de Calidad del Aire en redacción y que encajan con las directivas relacionadas con el Plan de Acción Contaminación Cero.*

Respuesta 13. En el Estudio Ambiental Estratégico se ha incluido una sección específica de análisis de cada uno de los contaminantes atmosféricos, haciendo mención también las Guías Actualizadas de la Calidad del Aire de la OMS.

14. *Respecto al documento de la Versión Preliminar del Plan, en la Página 198: en la tabla 81, no se comparte que el riesgo para la calidad del aire sea bajo (ICC-5) Lo mismo se puede afirmar para la ICC-14.*

Respuesta 14. De acuerdo, se ha reconsiderado el nivel de riesgo atendiendo a lo especificado en publicaciones de Naciones Unidas.

15. *Respecto al documento de la Versión Preliminar del Plan, en la Página 214: no es correcto afirmar que el NO2 no tiene efectos claros y notables sobre la salud. Por otro lado, los efectos sinérgicos suelen agravar los efectos (parece que se afirma lo contrario)*

Respuesta 15. Se ha matizado convenientemente.

16. *NOTA GENERAL: en cuanto al objetivo estratégico del PTMBC, no debería ser sólo lograr el cumplimiento de los estándares de calidad del aire y ruido, pues la OMS en el año 2021 propuso guías con valores muy inferiores a los mismos y en ese sentido se están elaborando las directivas relacionadas con el Plan de Acción Contaminación Cero. En cualquier caso, es preferible sustituir la palabra “estándares” por la expresión “límites y objetivos”*

Respuesta 16. Se ha actualizado convenientemente.

4.8. Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Consejería de Salud y Consumo

A continuación, se exponen las aportaciones recibidas el 15 de mayo de 2023 por parte de la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Consejería de Salud y Consumo.

Estas consideraciones/aportaciones se han realizado sobre el Documento del Plan de Transporte Metropolitano del Área de la Bahía de Cádiz, consultado el grupo provincial de Evaluación de Impacto en Salud (EIS) de Cádiz sobre las posibles aportaciones que se pueden efectuar al plan basadas en su experiencia en la evaluación del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar.

1. *Tras un análisis preliminar nos parece que han incorporado al texto prácticamente todas las recomendaciones que se hicieron en el informe de Campo de Gibraltar. Particularizando por capítulos concretos cabe decir que en la descripción de la situación actual, población y entorno en general creo que describe y da información sobre todos los aspectos importantes en materia de salud y calidad de vida.*

Respuesta 1. De acuerdo.

2. *En cuanto a los principales impactos del plan sobre los determinantes que consideran que van a tener mayor repercusión coinciden con los que se valoran en los informes EIS. En este documento sí que tienen en cuenta la fase de obras, pero se han echado en falta las medidas correctoras a adoptar en esta fase para minimizar los impactos.*

Respuesta 2. En el documento de Valoración de Impacto en la Salud, se ha incluido un apartado específico en el que se incluyen una serie de medidas previstas para prevenir, reducir o compensar los efectos negativos sobre la salud, con mayor detalle para la fase de obras.

3. *Se echa en falta que se incluya la opinión de la ciudadanía, pese a que sabemos que estos planes llevan aparejadas reuniones con público en general, colectivos, administraciones, etc.*

Respuesta 3. Efectivamente, el Plan se ha desarrollada de acuerdo a aportaciones y consultas de colectivos, administraciones y agentes implicados.

4. *En cuanto al seguimiento del plan, en este caso, los indicadores propuestos son útiles para el seguimiento, aunque se podrían añadir los indicadores 1 y 2 de la dimensión de movilidad del DAU-3:*
- *Reparto modal (simplificado): relación entre desplazamientos en vehículo privado frente a resto de desplazamientos.*
 - *Población en riesgo debido al impacto de la calidad del aire influida por el tráfico.*

Respuesta 4. Se han incluido.

5. *No se ha encontrado información sobre calendario previsto de implantación de las medidas (podría estar en algunos de los anexos que no ha dado tiempo a mirar).*

Respuesta 5: En la Memoria del Plan se incluyen referencias a los años previstos para la puesta en servicio de cada una de las actuaciones.

6. *Nos parece muy interesante que uno de los anexos contiene el ámbito competencial, por lo que se puede identificar con facilidad cuáles son las administraciones responsables.*

Respuesta 6: De acuerdo.

5. Síntesis del Comité de Expertos

5.1. Introducción

El Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) organiza y coordina la celebración de un Comité de Expertos para el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz, coordinándose con el CMTBC y la DGMT de la Junta de Andalucía.

Este Comité tiene como finalidad consultar a personas expertas en materia de planificación de transporte y movilidad sobre los contenidos del Plan, y así contribuir en la evaluación ex ante del Plan:

- En primer lugar, el IAAP difunde los documentos relacionados con el PTMBC (en su Versión Preliminar), y un cuestionario que los expertos deben completar para valorar sus contenidos en cuanto a su:
 - Pertinencia
 - Impacto potencial
 - Suficiencia de tiempo y medios
 - Coherencia externa
 - Coherencia interna
 - Priorización de elementos y factores de éxito
 - Integridad y relevancia
 - Debilidades y Amenazas del Plan
 - Impacto en la sociedad andaluza

- En segundo lugar, se celebra un grupo focal con las personas expertas para tratar los principales puntos valorados en los cuestionarios.

5.2. Presentación de expertos

A continuación, se exponen los expertos, de reconocido prestigio en la materia de planificación del transporte y la movilidad, que han sido consultados para recabar valoraciones de relevancia sobre el PTMABC.

Tabla 7: Persona experta I consultada para la valoración del PTMBC.

Persona experta I	
Ginés de Rus Mendoza	
Organización a la que pertenece	Academia
Puesto que ocupa	Catedrático de Economía Aplicada. Departamento de Análisis Económico Aplicado. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Pertenece a la Academia, como Catedrático y licenciado en Economía, su área de conocimiento es la valoración de proyectos e inversiones.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del cuestionario a personas expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 8: Persona experta II consultada para la valoración del PTMBC.

Persona experta II	
Carlos Cristóbal Pinto	
Organización a la que pertenece	Empresa privada
Puesto que ocupa	Consultor experto en transporte público y movilidad sostenible
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Como Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, su área de conocimiento es el Tráfico y la Movilidad, siendo experto en transporte público y movilidad sostenible	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

Tabla 9: Persona experta III consultada para la valoración del PTMBC.

Persona experta III	
Francisco García Benítez	
Organización a la que pertenece	Universidad de Sevilla
Puesto que ocupa	Catedrático
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Como Ingeniero Industrial, su área de conocimiento es la Modelización del Transporte	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

Tabla 10: Persona experta IV consultada para la valoración del PTMBC.

Persona experta IV	
María Eugenia López Lambas	
Organización a la que pertenece	Universidad Politécnica de Madrid
Puesto que ocupa	Profesora Asociada en Transportes y Economía del Transporte. Investigación en TRANSyT
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Como licenciada en Derecho, su área de experiencia es la planificación del transporte.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

Tabla 11: Persona experta V consultada para la valoración del PTMBC.

Persona experta V	
Emilio Ortega Pérez	
Organización a la que pertenece	ETSI de Montes, Forestal y del Medio Natural (Madrid)
Puesto que ocupa	Profesor titular de Universidad
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Con titulación de Ingeniero de Montes, su área de experiencia es el cambio climático.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

Tabla 12: Persona experta VI consultada para la valoración del PTMBC.

Persona experta VI	
Concepción Garcés Ayerbe	
Organización a la que pertenece	Universidad de Zaragoza
Puesto que ocupa	Catedrática
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Como licenciada en CEYE, su área de experiencia es la sostenibilidad y medio ambiente.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

5.3. Respuestas y conclusiones extraídas del Comité de Expertos

La labor de estas personas expertas ha sido la de analizar cada uno de los documentos que componen el PTMBC y aportar valoraciones a través de la complementación de un cuestionario diseñado y elaborado específicamente para el plan y su ámbito de incidencia.

A continuación, se exponen las principales ideas fruto de la evaluación de diferentes dimensiones del plan. También se incluye una valoración de cómo el Plan considera e integra cada una de ellas (en color verde).

5.3.1. Pertinencia

1. ¿Considera este Plan la herramienta más adecuada para dar respuesta a las necesidades, problemas y retos detectados en el diagnóstico en lo que atañe a su campo de conocimiento?

La totalidad de personas expertas responde positivamente a la pregunta sobre la adecuación del plan (respuesta “sí”, “en gran parte sí”, “en parte”), siendo mayoritaria la respuesta “sí” (60%).

En líneas generales, se considera que el plan está basado en un análisis completo y exhaustivo que permite desarrollar un diagnóstico y una programación adecuados.

“El plan se ha desarrollado de acuerdo con un diagnóstico preciso y detallado, realizado a partir del análisis de aspectos socioeconómicos, territoriales, urbanísticos, medioambientales, etc.; considerando el efecto de la temporalidad (invierno/verano), de la evolución (prognosis), y comparando la realidad de la Bahía de Cádiz con la de otras zonas geográficas (benchmarking)”.

El detalle de problemas, necesidades y retos que guían la propuesta de objetivos y líneas de acción estratégicas hace que se valore como suficientemente fundamentado y realista.

“El detalle de resultados previstos muestra que el plan resuelve la mayoría de los problemas y necesidades detectados, y permite superar los retos planteados”.

No obstante, a pesar de valorar positivamente la formulación del plan, se señalan ciertos elementos de mejora relevantes:

- 1.1. No se alcanzan los resultados deseables de reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero ni de consumo energético del sistema de transporte.

Respuesta 1.1. En el Plan se detallan los principales motivos de tal cuestión:

“Es importante indicar que los objetivos fijados a partir de la Ley 8/2018 de Cambio Climático de Andalucía, el PAAC y el Plan Nacional de Energía

y Clima, relacionados con disminuir las emisiones de GEI (II13 del OSPE9) y el consumo energético (II14 del OESP9) a 2030, no se han alcanzado, aunque la contribución del PTMBC es muy positiva con reducciones estimadas en el 10% y el 3%, respectivamente.

Conviene remarcar que ambos objetivos asumen los porcentajes fijados por el PAAC en sus OM1.F y OTE.1 para el transporte, ambos propuestos para un ámbito de análisis significativamente más amplio que el del PTMBC, ya que abarca todos los modos de transporte operativos en Andalucía (aviación, ferrocarril, autobús, mercancías de largo recorrido, etc.) y a otras escalas (urbana, de largo recorrido) con gran poder de generación de emisiones de GEI y consumo energético. El Plan se centra exclusivamente en la mejora del transporte de carácter metropolitano, lo cual se consigue, y para esta escala, se ha logrado mejorar la situación de partida del año 2019, en los términos anteriores.

Además del sector transporte, otras actividades económicas como la industria, el sector primario, servicios o residencial, son grandes consumidores de energía, y por tanto deben integrar medidas, adicionales a las PTMBC, que contribuyan a mitigar la incidencia sobre el cambio climático, y así alcanzar los objetivos fijados.

No obstante, y desde el punto de la movilidad, también se debe remarcar que el Plan propone una serie de medidas que no son competencia metropolitana, sino urbana, y que además no son posibles de modelizar pero que contribuirán a alcanzar los objetivos fijados de disminuir el vehículo privado, e incluso superarlos ampliamente. Estas medidas son aquellas encaminadas a la restricción de las velocidades urbanas máximas permitidas, a la regulación de los estacionamientos, a la creación e implantación de un Centro de Control de todos los modos que

optimice y Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz Versión Preliminar 432 mejore el servicio, a la disminución de la necesidad de desplazarse, las campañas de información y concienciación hacia una movilidad sostenible, o al fomento de la movilidad eléctrica. Sin duda alguna, estas medidas lograrán conseguir los objetivos de mayorar la reducción del vehículo privado, y los sobrepasarán de manera muy significativa.”

1.2. La evaluación económica es discutible.

Respuesta 1.2. La evaluación económica se ha replanteado en coordinación con la DGMT de la Junta de Andalucía.

2. **¿Considera que la metodología para elaborar y desarrollar el plan es la correcta**

La totalidad de personas expertas responde positivamente a la pregunta sobre la adecuación de la metodología (respuesta “sí”, “en gran parte sí”, “en parte”), las personas consultadas opinan que la metodología es adecuada en gran parte (40%) con la misma frecuencia que es adecuada sin matices (40%). En lo que respecta a la elaboración, el plan ha sido diseñada desde una óptica abierta de comparación entre diversos escenarios propuestos, teniendo en cuenta con gran precisión y realismo elementos del pasado (estadísticas previas, incidencias como la Covid), presente (diagnóstico, benchmarking) y futuro (pronosis de la situación futura en aspectos socioeconómicos, de movilidad, de cambio climático, escenario tendencial; coherencia del plan con otros instrumentos de planificación estratégica; previsión de sistema de seguimiento y evaluación).

En la selección de los escenarios propuestos, a juicio de las personas consultadas, utilizan métodos de selección adecuados, teniendo en cuenta elementos no sólo económicos (Análisis Coste Beneficio – ACB-) sino también

medioambientales y sociales (como la valoración de las externalidades medioambientales y el análisis multicriterio).

Sin embargo, existen algunos aspectos mejorables sobre el análisis de escenarios:

2.1. Algunas herramientas metodológicas no se encuentran detalladas para que se pueda evaluar el nivel de fiabilidad y robustez de las proyecciones a los escenarios futuros.

Respuesta 2.1. Se debería explicitar las herramientas metodológicas a las que se refiere el comentario, ya que se considera que el Plan detalla los procesos desarrollados.

2.2. Aunque el planteamiento del análisis multicriterio (establecimiento de los criterios e indicadores; valoración y ponderación de cada criterio; adjudicación de pesos; y valoración final) se valora de manera positiva, se alerta que: no queda clara la asignación de pesos atribuidos por criterio; tampoco se detalla claramente la obtención de los resultados para la valoración de los criterios que lleva a definir el escenario 2 como el más adecuado.

Respuesta 2.2. Los pesos asignados a cada bloque se han determinado mediante la relación entre los tres bloques (económicos, medioambientales/sociales y de funcionalidad) y los 9 objetivos estratégicos del Plan.

2.3. Algunos datos están desactualizados:

- El estudio se basa en datos capturados por la EDM 2014 proyectados a 2019 con ajuste basado en datos de telefonía móvil en un día laborable de noviembre de 2019. Esto arroja dudas sobre la fiabilidad de las matrices para el escenario planteado para verano de ese año.

- Adicionalmente, las relaciones con zonas externas no han podido ser actualizadas.
- Otras hipótesis planteadas para algunos de los escenarios se encuentran directamente derivadas de datos de la EDM 2014 (que pueden presentar obsolescencia).

Respuesta 2.3. Dado que el Plan se inicia en 2021, el año de referencia de la movilidad es el 2019, por las restricciones, alternaciones y contingencias derivadas de la pandemia.

2.4. También se señalan cuestiones mejorables en relación a los análisis económicos:

- La evaluación económica que contiene el Plan presenta algunas dudas sobre su coherencia, además de suponer una parte menor dentro del conjunto.
- El análisis coste-beneficio no se realiza de forma independiente.
- Es posible que la aplicación del ACB contenga algún error metodológico pero la información aportada en el anexo no permite concluir sobre esta hipótesis.

Respuesta 2.4. La evaluación económica se ha replanteado en coordinación con la DGMT de la Junta de Andalucía.

2.5. Respecto a la metodología para el desarrollo se destaca la participación de multitud de agentes, la implicación de distintas administraciones, y favorece la participación pública, de agentes interesados y de un comité externo.

Respuesta 2.5. De acuerdo.

5.3.2. Impacto potencial

3. ¿Cree que es posible alcanzar los objetivos definidos por el Plan con las actuaciones diseñadas y los medios puestos a su disposición?

La totalidad de las personas consultadas cree positivamente que es posible alcanzar los objetivos establecidos en el plan con las actuaciones y medios puestos a su disposición. El 80% piensa que “en gran parte”, un 20% cree que sí.

Varias de las personas consultadas coinciden en que los resultados previsibles derivados del desarrollo del Plan con las actuaciones diseñadas están bien justificados y la consecución de éstos es verosímil atendiendo a los medios económicos estimados.

Sin embargo, advierten de varias cuestiones que son mejorables respecto al desarrollo de las actuaciones, la asignación presupuestaria, y dificultades respecto de la medición del cumplimiento de objetivos:

3.1. El plan espera la contribución positiva de aspectos no controlables por los medios contemplados en el plan, como la conducta de la ciudadanía o las acciones emprendidas por las autoridades en el marco de otros planes y políticas públicas. Hay que tener en cuenta que hay objetivos que no son de ámbito metropolitano, sino municipal (velocidad máxima, regulación aparcamientos, campañas de concienciación) o incluso estatal, por lo que solo cabe realizar recomendaciones, y otras exigen coordinación entre administraciones (urbano/metropolitano).

Respuesta 3.1. El Plan está totalmente alineado con el comentario anterior, y de hecho así lo especifica.

3.2. Algunos de los objetivos estratégicos no tienen asociados objetivos específicos. Estos serían: el OE8 (Mejorar los métodos de gestión de la

explotación y la digitalización del transporte público) y el OE9 (Implantar una política de educación ambiental en materia de movilidad). A pesar de esto, sí tienen asociadas actuaciones puestas a su disposición, aunque con un presupuesto muy escaso.

Respuesta 3.2. Las previsiones de planes vigentes ya incluyen diversas actuaciones de tipo tecnológico de mejora de la explotación y digitalización del transporte público (centro de control, sala de control y sistemas de control de tráfico, Sistema integrado de gestión de las concesiones y autorizaciones de transporte regular de viajeros de Andalucía, etc.). Por este motivo, el Plan no integra dicho presupuesto, al estar incluido en otros planes, programas o proyectos.

3.3. No se define claramente el origen de los valores del cumplimiento de objetivos, lo que puede generar confusión al dudar de su cumplimiento.

Respuesta 3.3. Los valores de cumplimiento de los objetivos se determinan según la capacidad de proponer medidas en el ámbito del Plan, que ciertamente está muy condicionado por los numerosos proyectos, planes, etc. ya programados en la Bahía de Cádiz, las diversas zonas protegidas del ámbito, la ya operación del sistema Trambahía, etc.

3.4. El propio plan deja constancia de la dificultad para reducir en los niveles establecidos en los objetivos específicos las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético, así como el uso de vehículo propio.

Respuesta 3.4. En el Plan y en la Respuesta 1.1 se aclara dicha cuestión.

4. ¿Cree que existe algún riesgo que pueda impedir o dificultar lograr los resultados e impactos que se esperan con el Plan?

El 80% de las personas expertas considera que existen riesgos que puedan impedir o dificultar lograr los resultados e impactos que se esperan con el

Plan. El 20% no observa ningún problema para lograr los resultados e impactos esperados.

Los riesgos mencionados son:

- Nuevos escenarios políticos pueden conllevar pérdida de fondos de financiación previstos y cambios socioeconómicos que afecten a las acciones y resultados tanto del PTMBC como del resto de instrumentos estratégicos de desarrollo regional previstos en el escenario tendencial
- El incremento en los costes reales de la ejecución de las actuaciones, que puede provocar que alguna de ellas no pueda realizarse completamente. Esto puede verse agravado ya que no se dispone de una justificación económica detallada.
- Que la ciudadanía no responda a algunas de las actuaciones de la manera esperada, principalmente en lo relacionado con el reparto modal;
- Dificultades administrativas en la ejecución de las actuaciones que pueden implicar retrasos en la ejecución de algunas actuaciones, al intervenir varias administraciones.
- El limitado conocimiento de la evolución del cambio climático añade también riesgos de desviación en las previsiones realizadas.

Para minimizar estos riesgos se recomienda reforzar la gobernanza del plan en todas sus fases.

Respuesta 4. Se está de acuerdo con los riesgos identificados. En este sentido, también se considera que la gobernanza es un punto clave en el buen desarrollo del Plan, en todas sus fases.

Por este motivo, para minimizar los riesgos o al menos haber una previsión de cómo combatirlos, se ha hecho hincapié en el sistema de seguimiento y evaluación del Plan. En este, se han definido con mayor detalle el rol y responsabilidades de los miembros administrativos y de toma de decisiones, y se ha incorporado un proceso de participación.

5.3.3. Suficiencia de tiempo y medios

5. En su opinión ¿es posible conseguir los objetivos y retos planteados en el Plan en el plazo previsto?

Todas las personas consultadas creen que es posible conseguir los objetivos y retos planteados en el plazo previsto. El 40% cree que pueden conseguirse “en parte”, el 20% opina que “en gran parte” y otro 40% cree que pueden conseguirse, sin matices.

Dejando a un lado los riesgos señalados en la pregunta anterior y los imprevistos, la mayoría de las personas consultadas describen el plan de acción y el cronograma como coherentes y realistas.

Además, apuntan como **fortalezas**:

- El plan cuenta con el apoyo de las medidas adoptadas en otros planes de actuación estratégica, como el PITMA, la ETEA, el PRTR o el PAAC, entre otros.
- Además, cuenta con apoyo financiero no sólo de la Junta de Andalucía sino también de otras administraciones competentes, como las Entidades Locales o el Estado.

5.1. Sin embargo, **una debilidad** señalada es que el propio plan no sabe qué pasará con algunos de los objetivos planteados, pues son de difícil

modelización (por ejemplo, el efecto de las campañas de concienciación), y en otros, al modelizarlos, ya se sabe que no se podrán conseguir.

Respuesta 5.1. Por este motivo el Plan incluye un sistema de seguimiento y evaluación del PTMBC, con indicadores específicos que pretenden evaluar la implementación de las actuaciones (también de las difícilmente evaluables) y de sus resultados.

Respecto al periodo de planificación prevista para la implantación de las medidas en el plazo 2023- 2030 hay diferentes opiniones:

5.2. Hay quien lo considera realista, y señala que el seguimiento y coordinación de la comisión constituida por miembros de diferentes instituciones que se responsabilizará de la toma de mediciones de cumplimiento y la redacción de informes cada 6 meses, y que tomaría decisiones para reconducir acciones en caso de no alcanzarse objetivos intermedios, facilita la consecución de los objetivos.

Respuesta 5.2. De acuerdo, y así se considera.

5.3. Otras personas expertas consideran que quizás sea un plazo corto atendiendo a otras actuaciones históricas en Andalucía; y convendría establecer un régimen de gestión exigente a fin de evitar dilaciones en la puesta en marcha.

Respuesta 5.3. Se ha reforzado y matizado el sistema de seguimiento y evaluación del plan con el fin de evitar las potenciales dilaciones en la puesta en marcha de las actuaciones.

6. ¿Considera que se cuenta con las herramientas normativas suficientes para dar respuesta a los problemas de coordinación competencial que son necesario resolver para ejecutar el Plan?

A excepción de una persona, que considera que las herramientas normativas son solo en parte suficientes para la coordinación competencial necesaria

para la ejecución del Plan, el resto de las personas expertas (el 80%) coincide que las herramientas normativas son adecuadas.

Aunque varias de las personas expertas reconocen que no conocen en profundidad el marco normativo en esta materia, valoran positivamente la enumeración de normas recogida en el documento y la existencia del Consorcio de Transportes y la creación del Comité de Seguimiento se considera fundamental para la coordinación competencial en la ejecución del Plan.

Respuesta 6. De acuerdo.

7. ¿Considera que son suficientes los recursos financieros con que cuenta el Plan para su ejecución?

En líneas generales se considera que los presupuestos han sido realizados con precisión y realismo y han sido asignadas las responsabilidades financieras de forma que resulte posible afrontar las inversiones previstas.

No obstante, se realizan algunas observaciones a este respecto:

7.1. En el corto y medio plazo solamente se cuenta con respaldo financiero para las actuaciones contempladas en la FASE 1, mientras que la ejecución de las actuaciones contempladas en la FASE 2 queda supeditada a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo.

Respuesta 7.1. Se está de acuerdo con dicho comentario, y por este motivo se plantea un plan de seguimiento y evaluación del Plan, para que efectivamente se dé continuidad a las actuaciones incluidas en FASE 2 (además de otras funciones de chequeo de resultados, verificación, etc.).

7.2. Los costes de las inversiones y/o mantenimiento anual no se justifican en detalle, lo que puede provocar que los recursos financieros no se ajusten a la realidad. Este puede provocar que el Plan se vea debilitado al poder no resultar creíble su implementación.

Respuesta 7.2. Dicha justificación se incluye en el Anexo - Escenarios, Análisis Coste Beneficio y Análisis Multicriterio. Además, el Plan incluirá una Memoria Económica previa la aprobación final.

7.3. La colaboración público-privada, no está bien definida, como tampoco la autofinanciación.

Respuesta 7.3. Se ha reconsiderado.

8. ¿Considera que el Plan cuenta con los recursos suficientes para asegurar la gestión de la información (recopilación, obtención y transmisión de información) generada en el desarrollo y ejecución del mismo?

No existe acuerdo sobre la suficiencia de recursos para la gestión de la información del plan. Un 20% cree que los recursos son insuficientes, un 40% cree que son suficientes en parte, y otro 40% los valora como suficientes.

Se observa positivamente que el plan contempla la recogida de tres tipos de indicadores (de impacto, de realización y de resultado) que permitirán valorar de una forma precisa y detallada el desarrollo y ejecución del plan, comparando las mediciones a lo largo del proceso de implementación.

Además, que cuál será la entidad responsable de su cálculo y qué entidad será la responsable de recoger las mediciones.

Sin embargo, se apunta que no existe una partida específica para la creación de un mecanismo que asegure la gestión de la información que genere el plan a lo largo de su vida, y la partida asignada a la actuación 121 (relacionada con esta cuestión) se considera insuficiente.

Para garantizar la transparencia, se propone añadir un repositorio digitalizado donde incluir toda la información generada en el desarrollo y ejecución del plan: actas de reuniones, gastos, actuaciones, posible desviación presupuestaria, retrasos, etc.

Respuesta 8. De acuerdo no obstante, y en coordinación con la DGMT, se considera que aunque efectivamente el seguimiento del Plan tendrá un coste, este no debe incluirse en el presupuesto del paquete de medidas que promueve el Plan.

5.3.4. Coherencia externa

9. **¿Considera que el Plan se encuentra alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el actual marco estratégico de planificación de la UE y el gobierno central y con otras políticas de la Junta de Andalucía en ejecución (en lo relativo a su campo de conocimiento)?**

Sí, se considera que la Estrategia se encuentra alineada con los ODS, el marco estratégico de planificación de la UE y el gobierno central con otras políticas de la Junta de Andalucía, ya que la totalidad de las personas responde positivamente a esta cuestión, considerando que “en gran parte” o totalmente se cumple.

Respuesta 9. De acuerdo.

5.3.5. Coherencia interna

10. **¿Existe en el Plan una coherencia entre los problemas y necesidades que quiere resolver, los objetivos estratégicos que define y los programas que ha diseñado para conseguirlo en el campo de su conocimiento?**

La mayoría (el 60% de las respuestas) apunta una adecuada coherencia entre los problemas y necesidades que quiere resolver el plan, así como los objetivos estratégicos que define y los programas que se han diseñado.

Sin embargo, se realizan varias observaciones:

- 10.1. Para atender a esas prioridades, uno de los Objetivos Estratégicos debería ser el “cambio en el reparto modal de los viajes”, solución a los principales problemas.

Respuesta 10.1. Es evidente que el Plan aboga por un cambio modal hacia modos de transporte sostenibles. Aunque no se especifique en los objetivos estratégicos (que son de mayor escala), los objetivos específicos sí que lo recogen, y también en los indicadores incluidos en el sistema de seguimiento y evaluación del Plan.

- 10.2. Llama la atención que se reconoce que no se va a conseguir los objetivos fijados (para 2030) en la reducción del uso del vehículo privado, la reducción de las emisiones y en la reducción del consumo de energía. Por lo que se entiende que las actuaciones son insuficientes.

Respuesta 10.2. En el Plan y en este *Anexo de Consultas Realizadas* se explica la casuística de no alcanzar tales objetivos, en parte porque ciertas actuaciones del Plan, o bien no son modelizables en el Modelo de Transporte, o bien porque son de competencia local/nacional.

En cualquier caso, el Plan vislumbra un Plan de Seguimiento y Evaluación completo en el que efectivamente se va a chequear cómo progresan dichas variables, y dando capacidad al Comité de seguimiento de reprogramar cualquier actuación concreta (según sea necesario y estando correctamente justificada).

11. **¿Incluiría algún programa que lograría aumentar la eficacia del Plan? Detállelo en la mayor medida posible.**

Como posibles programas adicionales, se mencionan los siguientes programas:

- 11.1. Plan de gestión y mitigación de Riesgos en el caso de que las actuaciones más relevantes no se pudieran ejecutar (una suerte de Plan B).

Respuesta 11.1. En este sentido, se considera un Plan de Seguimiento del Plan, en el que el comité tiene capacidad de reprogramar las actuaciones (u objetivos), según sea necesario.

11.2. Programa con incentivos dirigidos a los usuarios para una reducción más efectiva del uso de vehículos privados, contribuyendo así en mayor medida a los objetivos estratégicos OE1 y OE7.

Las actuaciones podrían consistir en incentivar el uso del transporte público mediante reducciones tarifarias relevantes para grandes usuarios de este tipo de transporte; y en la adjudicación de una flota de vehículos no motorizados (bicicletas, patinetes) para el uso temporal particular de los grandes usuarios de este tipo de vehículos.

Respuesta 11.2. Se ha considerado.

11.3. Medidas que consideren cómo algunos efectos del cambio climático puedan afectar a las infraestructuras y por tanto al sistema de transporte. Principalmente estas afecciones serán incidencias/daños por precipitaciones extremas, incendios forestales y en menor medida, incremento de temperaturas. Sería interesante i) realizar un diagnóstico de posibles efectos, ii) analizar la afección al sistema de transporte, identificando los puntos críticos del sistema de transporte, su vulnerabilidad y resiliencia; y iii) definir planes de actuación.

Respuesta 11.3. Se ha considerado en el capítulo de Evaluación de las repercusiones del cambio climático del Plan.

11.4. Mayor participación privada.

Respuesta 11.4. Se ha considerado, con limitaciones.

11.5. Evaluación del plan de inversiones por una agencia independiente.

Respuesta 11.5. Esta consideración está fuera del alcance del Plan.

5.3.6. Priorización de elementos y factores de éxito

12. Si fuera necesario revisar, a lo largo de su ejecución (por ejemplo, por una disminución sensible de la financiación o un cambio gubernamental) el plan ¿a qué aspectos, objetivo estratégico, programas o proyectos NO se debería renunciar? ¿Por qué?

Cuatro de las personas consultadas, opinan que los objetivos prioritarios deberían ser aquellos que garantizan una respuesta adecuada a las necesidades de movilidad en el ámbito metropolitano de la Bahía de Cádiz sin poner en peligro la lucha contra el cambio climático, la cual debe ser una prioridad en todos los proyectos de desarrollo públicos y privados.

Coinciden en que un objetivo irrenunciable es el incremento del uso del transporte público, porque es un requisito indispensable para reducir el uso del vehículo privado y mitigar sus efectos adversos sobre el cambio climático, la salud, etc. Especifican que los objetivos prioritarios deberían ser los OE1 y OE2 (Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero y el nivel de riesgo del sistema de transporte asociado a las amenazas climáticas), OE4 (mejorar la accesibilidad metropolitana); OE5 (Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano), OE6 (garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano) y OE7 (incentivar el uso del transporte público). También, los OESP2 (Incrementar la intermodalidad en el transporte metropolitano) OESP3 (Consolidar la gestión metropolitana de la movilidad) OESP8 (Incrementar el uso de las tecnologías en la gestión del transporte público e información a usuarias y usuarios)

También se aconseja, que, en caso de disminuir la financiación, deberían mantenerse las medidas menos onerosas -blandas- (y, en la medida de lo posible, generadores, a su vez, de ingresos): aumento de frecuencias,

ejecución de plataformas reservadas (no necesitan infraestructuras costosas basta señalizarlas); integración tarifaria; centro de control; criterios de sostenibilidad en la contratación pública, etc.

Una de las personas apunta que no se debería renunciar a ninguno de los objetivos estratégicos. Todos ellos están orientados a mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte, a fomentar el uso del transporte público y a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía. En todo caso, se podría reducir el nivel de alcance de algunas actuaciones.

Independientemente de los objetivos irrenunciables, se echa en falta en el plan programas orientados a desarrollar la eficiencia de la logística de la distribución de mercancías en el interior de los grandes/medianos núcleos urbanos, aunque se recogen en la línea estratégica EF4.

Respuesta 12. De acuerdo.

5.3.7. Integridad y relevancia

13. En el caso de que eche en falta alguna cuestión importante en el Plan, por favor, especifique de cuál se trata, y justifique por qué lo considera esencial para que el Plan consiga sus objetivos. Justificación:

13.1. Análisis de cómo afectará a las conductas individuales y de las organizaciones la puesta en práctica de medidas para la transición hacia una economía circular. Si bien la transición se encuentra en un periodo todavía incipiente, las tendencias apuntan hacia nuevas formas de producción, uso y consumo que tendrán una repercusión en la movilidad de las personas y el transporte de mercancías.

Respuesta 13.1. Se ha integrado en el Plan un apartado relativo al *Análisis de las expectativas y respuestas individuales* a las medidas del Plan.

13.2. Estudio más detallado de cómo afectará la transición tecnológica en el diseño de automóviles de nueva generación (eléctricos, de hidrógeno, inteligentes, etc.) a la compra y uso privado/compartido de los mismos. En este sentido, las previsiones basadas en la evolución histórica de la tasa de motorización en el periodo 1998 a 2019 (tabla 12 y figura 20) podrían ser poco realistas.

Respuesta 13.2. El estudio detallado de cómo afectará la transición tecnológica en el diseño de automóviles a la compra de los mismos excede al alcance del Plan. No obstante, en el capítulo de *Análisis de las expectativas y respuestas individuales* se exponen ciertas cuestiones relacionadas con tal temática.

13.3. Objetivos Estratégicos relativos a la optimización de la distribución de bienes y mercancías en los núcleos urbanos más densificados.

Respuesta 13.3. Se han considerado objetivos específicos relacionados con el transporte de mercancías.

13.4. Más colaboración público-privada (ejemplo: con hostelería- billetes de TP gratis o precio reducido; préstamo gratuito de bicicletas).

Respuesta 13.4. Se ha considerado.

13.5. Aunque se menciona el transporte de mercancías de largo recorrido, no hay previstas medidas de Distribución Urbana o último km. Ciertamente, es competencia de los ayuntamientos, pero el Plan recoge actuaciones de competencia municipal, siquiera en forma de recomendaciones (restricciones de aparcamiento, velocidades, etc.) con fuerte impacto en la planificación. Podrían incluirse Micro plataformas logísticas (previstas, también, como indicador de movilidad), o ampliación de zonas de carga y descarga, horarios (medidas clásicas), pero también restricción de acceso

en función del motor, o en horarios determinados, etc. en las municipalidades en coordinación con el Ayuntamiento.

Respuesta 13.5. Se ha considerado en fase de diagnóstico y también como parte de las propuestas del Plan. Las propuestas del Plan en esta materia se hacen a modo de recomendaciones ya que la competencia sobre la distribución urbana de mercancías (y su regulación) es responsabilidad de los ayuntamientos.

13.6. Medidas de eficiencia energética para puertos.

Respuesta 13.6. Se ha considerado.

13.7. Evaluación de las inversiones y de las políticas que incluye el plan y que afectan al equilibrio del sistema de transporte en Cádiz.

Respuesta 13.7. El plan incluirá una Memoria Económica con tal evaluación.

13.8. Un diagnóstico de cómo algunos efectos del Cambio Climático pueden tener influencia sobre las infraestructuras de transporte y, por tanto, sobre el sistema de transporte. Principalmente estas serán incidencias/daños por precipitaciones extremas, incendios forestales y en menor medida, incremento de temperaturas. Sería interesante, realizar un diagnóstico de estos posibles efectos, de cómo podrían afectar al sistema de transporte, identificando los puntos críticos del sistema, su vulnerabilidad y resiliencia; y definir planes de actuación en caso de producirse.

Respuesta 13.8. Se ha considerado en el capítulo de *Evaluación de las repercusiones del cambio climático del Plan*.

14. En el caso de que considere que algún aspecto contemplado actualmente en el Plan no aporta valor, señálelo y por favor, explique el motivo.

Justificación:

Dos de las personas consultadas no excluiría ninguno de los aspectos contemplados por el Plan. Entre quienes identifican medidas prescindibles se pueden distinguir de dos tipos:

Medidas que no aportan valor:

14.1. Benchmarking no aporta valor, pues no se obtiene de él información sustancial que influya en la marcha del plan o en las medidas a adoptar, es una comparación meramente cuantitativa basada en el escenario actual. Tampoco creo que en algunos casos, las ciudades sean tan comparables como para permitir sacar "lecciones" útiles del ejercicio en cuestión.

Respuesta 14.1. A pesar de la observación, se considera adecuado incluir el benchmarking en fase de diagnóstico de tal forma que se incluya un orden de magnitud de cómo se encuentra el transporte y movilidad sostenible en la Bahía de Cádiz (reparto modal, accesibilidad, etc.) en comparación con otras áreas metropolitanas. Se mantiene dicho capítulo.

14.2. La perspectiva de género aplicada no aporta valor adicional: los seis programas de actuación no se diseñan, precisamente, con diferentes especificaciones según el género.

Respuesta 14.2. No se está de acuerdo con dicho comentario, ya que la perspectiva de género es un punto fundamental.

Medidas que ni aportan ni quitan valor:

14.3. La acumulación de información descriptiva y prolija.

Respuesta 14.3. Los diversos procedimientos participativos en el Plan requieren de una descripción detallada de cualquier proceso y conclusión.

15. ¿Cree que se debería reforzar el papel de la mujer en este Plan? ¿Podría darnos algunas ideas para lograrlo? Justificación:

Dos personas no consideran pertinente reforzar este aspecto, aunque no haya medidas relacionadas con la igualdad de oportunidades, basándose en la

creencia de una presupuesta limitada capacidad del plan para tener impacto en las desigualdades de género.

Sin embargo, se recogen varias propuestas concretas para incluir la perspectiva de género en el Plan:

15.1. La combinación de factores de vulnerabilidad debe orientar los criterios para escalar beneficios en el ámbito del Transporte (reducción de precios en transporte público, prioridad de aparcamientos, facilidades en accesibilidad, asientos reservados, personal de apoyo en intercambiadores, etc).

Respuesta 15.1. Estas consideraciones se integran en otras medidas del Plan, también parte de la concienciación y sensibilización.

15.2. Un aspecto sensible y de gran importancia es el reforzar la seguridad del transporte público en los trayectos menos concurridos (tramos poco demandados, periodos nocturnos dotados de paradas a demanda o intermedias) con medidas de apoyo y disuasorias (conexión directa con los servicios de seguridad y/o policiales a través de la línea de comunicación del vehículo).

Respuesta 15.2. Estas consideraciones se integran en otras medidas del Plan, también parte de la concienciación y sensibilización.

15.3. Se sabe que el nivel de empleo de mujeres en el sector de operadores de transporte es bajo o inexistente, no solo como conductoras sino en puestos directivos. Si bien las competencias en este ámbito no recaen en el sector público, se piensa por alguna persona experta que podrían incluirse medidas como planes de formación específica para aumentar el número de mujeres en las empresas de transporte (sobre todo, como conductoras); o formación específica para fomentar el uso de la bicicleta (tanto en mujeres como hombres): reparar una rueda, conducción segura, etc. Y, si la

normativa fiscal/laboral lo permite, fomentar el empleo de la mujer en el sector con ayudas o ventajas fiscales a empresas.

Respuesta 15.3. Se ha considerado.

5.3.8. Impacto en la sociedad andaluza

16. ¿Qué impacto/s cree que la ejecución de la Estrategia podrá tener en su ámbito de influencia?

El escenario tendencial previsto en el plan prevé un impacto efectivo y muy positivo en varios aspectos:

- En las condiciones funcionalidad, accesibilidad, eficiencia, competitividad y sostenibilidad de la movilidad en el área metropolitana de la Bahía de Cádiz.
- Contribuirá a la mejora de la calidad de vida de los habitantes en la zona metropolitana, al disponer de una mejor calidad del aire.

Varias opiniones advierten que gran parte de la contribución del plan a ese tipo de impactos, dependerá del cambio en el uso de vehículos privados hacia modelos que no necesiten combustibles fósiles.

Pero, desde una óptica global, el plan es positivo más allá del territorio en el que se implementa. La puesta en marcha de los resultados de las actividades a desarrollar en el Plan tendrá una repercusión positiva en el resto de las provincias andaluzas. Los impactos positivos serán una fuente de conocimiento y estamina para el lanzamiento de actividades similares en otras zonas de la Comunidad Autónoma. Los posibles impactos negativos (si los hubiese) también serían un aprendizaje para avanzar en direcciones más confiables.

Respuesta 16. De acuerdo.

17. Comentarios adicionales

17.1. Aunque se trata de una cuestión menor, sugeriría tener en cuenta las necesidades específicas de movilidad con animales de compañía.

Respuesta 17.1. Se trata de una cuestión que excede en alcance estratégico de planificación del PTMBC.

Se recuerda que las medidas propuestas en el plan se desarrollarán en detalle en futuros estudios informativos, y en su caso, si procede, se analizarán las necesidades específicas de la movilidad con animales de compañía.

17.2. Aquilatar todos los plazos, coordinar la disponibilidad de los recursos económico-financieros y las previsiones de inversiones/gastos con las ejecuciones.

Respuesta 17.2. Se ha considerado.

17.3. Establecer un equipo humano suficiente (e incluso redundante en determinadas actividades de riesgo) para llevar el seguimiento y control exhaustivo de todas y cada una de las actividades y detalles que se ejecuten en los proyectos del Plan.

Respuesta 17.3. Se ha considerado.

17.4. Es probable que el Análisis Coste-Beneficio realizado en el Plan contenga algunos errores metodológicos que pueden sesgar el VAN estimado.

Respuesta 17.4. La evaluación económica se ha replanteado en coordinación con la DGMT de la Junta de Andalucía.

5.4. Conclusiones del grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan

De manera complementaria al cuestionario anteriormente mencionado, se llevó a cabo un grupo focal el 20 de junio de 2023 del que se obtuvieron diferentes comentarios por bloque.

Según agrupa el IAAP, son los siguientes:

5.4.1. Metodología

Tabla 13: Conclusiones del grupo focal sobre la Metodología

SOBRE LA METODOLOGÍA DEL PLAN
<ul style="list-style-type: none"> • Se señala que metodológicamente el análisis económico, como concepto, de este tipo de intervenciones públicas (Social Appraisal of Projects in Cost-Benefit Analysis) -y en este caso concreto así se hace, de manera correcta- lleva incluido per se no solo el aspecto financiero sino también los elementos medioambientales y sociales. Se solicita que se corrija el documento elaborado por el Área de EPP de síntesis de las respuestas al cuestionario cumplimentado por anterioridad por los expertos en este sentido. • En cuanto a los datos del 2014 al 2019 actualizados basados en la telefonía, genera dudas la calidad de esta fuente. • Se considera que en el análisis multicriterio, los pesos que se atribuyen a los criterios y el cálculo de valores pueden convertirse en un impedimento para la puesta en marcha del plan y sus resultados ya que se presentan esos valores, pero no se explica en detalle cómo se obtienen. • Se destaca que hay problemas para captar los cambios en la movilidad que ha traído la pandemia del COVID.

SOBRE LA METODOLOGÍA DEL PLAN

- Se considera importante considerar el estudio de multimodalidad del transporte en entornos urbanos, pero también en interurbanos, en este tipo de planes.
- También hay consenso en la necesidad de realizar un análisis de accesibilidad a grandes nodos de atracción metropolitana.

Destacado:

- En general se considera un documento bien estructurado y redactado, capturando información desde diversas entidades que proporciona una visión global de las necesidades de la Bahía de Cádiz.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz” elaborado por el IAAP.

5.4.2. Impacto potencial

Tabla 14: Conclusiones del grupo focal sobre el Impacto Potencial

SOBRE EL IMPACTO POTENCIAL DEL PLAN

- Se destaca la importancia de la concienciación ciudadana, pero no solo relacionada con las campañas de sensibilización.
- Se indica que es imprescindible aumentar la calidad del transporte público, los parkings disuasorios, intervenir en la integración de la multimodalidad, accesibilidad a centros de atracción, etc.
- Se indica que el presupuesto de las campañas de información a la ciudadanía es algo bajo y sería interesante ver si podrían dedicarse más recursos a esta materia.
- Se señala también que el transporte de mercancías ha tenido un considerable desarrollo en áreas urbanas e interurbana (transporte de residuos y subproductos) y este elemento no se ha considerado en la Versión Preliminar del plan.
- Se cree que una de las pocas opciones para disminuir el uso de vehículos privados es aumentar el precio de aquello relacionado con el transporte privado, como la gasolina, los coches o los seguros en general, y que se dificulte el aparcamiento.

SOBRE EL IMPACTO POTENCIAL DEL PLAN

Destacado:

- Se encuentra que los siguientes elementos constituyen riesgos para el Plan: calidad del transporte público, presupuesto de las campañas de información y concienciación, consideración del transporte de mercancías, gran uso de vehículos privado.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz” elaborado por el IAAP.

5.4.3. Gestión de la información

Tabla 15: Conclusiones del grupo focal sobre la Gestión de la Información

SOBRE LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN EN EL PLAN

- Se destaca que no hay una partida específica para gestionar la información que se generara durante la implementación del plan. Se recomienda detallar en mayor medida los plazos, tiempos y el proceso de publicidad y comunicación de esta información, incluyendo una partida económica específica.
- Se indica una posible dificultad de lograr los objetivos del Plan ya que algunas actuaciones están asociadas a Fase II en el presupuesto, es decir, que no tienen a la fecha de redacción un presupuesto comprometido. Suponiendo que no cambie el presupuesto y la financiación esperada, sí es factible, pero si cambia algo, ya genera duda que el Plan, sin la disponibilidad monetaria suficiente, pueda ser llevado a cabo tal y como se espera.
- Se considera que contratar a una persona que se encargue de gestionar el Plan constituye un buen recurso para asegurar que lo que se ha determinado se va a llevar a cabo a lo largo de la ejecución del mismo

Destacado:

- Se encuentra que la temporalidad, cuestión económica y seguimiento constituyen los tres pilares básicos sobre los que habría que centrar la atención que determinará el éxito o fracaso de este Plan

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz” elaborado por el IAAP.

5.4.4. Coherencia interna

Tabla 16: Conclusiones del grupo focal sobre la Coherencia Interna

SOBRE LA COHERENCIA INTERNA DEL PLAN
<ul style="list-style-type: none"> Se indica que el Plan reconoce que algunos de sus objetivos específicos no se van a cumplir (por ser ambiciosos, por limitaciones de competencias en el ámbito urbano, etc.). Se indica que dedicar un mayor presupuesto a los temas de concienciación podría aumentar la coherencia del plan. Se indica que el plan incluye un programa de incentivos dedicado a las personas usuarias del vehículo privado, pero sin abordarlo desde una perspectiva eficaz e integral.
<p>Destacado:</p> <ul style="list-style-type: none"> El Plan reconoce que los objetivos estratégicos para 2030 no se cumplirán, un presupuesto insuficiente para la concienciación ciudadana o el mal planteamiento del programa de incentivos dedicado al usuario, pero ninguno de estos elementos se considera invalidantes para la consecución de sus fines

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz” elaborado por el IAAP.

5.4.5. Integralidad y relevancia

Tabla 17: Conclusiones del grupo focal sobre la Integralidad y Relevancia

SOBRE LA INTEGRALIDAD Y RELEVANCIA DEL PLAN
<ul style="list-style-type: none"> Se reconoce que el plan tiene prevista la colaboración público-privada para el desarrollo del Plan, pero no se especifica cómo. Se considera que se debe favorecer toda la participación privada posible, pero con un diseño estricto en cuanto al tipo de contrato que alinee los intereses del empresariado y los beneficios que persigue

SOBRE LA INTEGRALIDAD Y RELEVANCIA DEL PLAN
<p>obtener, con aquellos del sector público. Este último tendría una función reguladora del beneficio general, ya que su cometido es perseguir el bienestar social.</p> <ul style="list-style-type: none"> A este respecto se advierte que es importante diseñar buenos contratos para que la colaboración sea fructífera.
<p>Destacado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Los planes de transporte son planes dados a la colaboración público-privada. Se debería favorecer este tipo de colaboración a través del diseño de contratos que alinee ambos intereses.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz” elaborado por el IAAP.

5.4.6. Observaciones finales

Tabla 18: Observaciones finales del grupo focal

OBSERVACIONES FINALES
<ul style="list-style-type: none"> Se indica que el plan tiene como objetivo luchar contra las amenazas del cambio climático, pero se señala que el plan no propone (en su versión preliminar) una evaluación de estos efectos al cambio climático. Se recomienda que el plan abogue por la máxima flexibilidad y el diálogo. Se considera un elemento distintivo el tema de la intermodalidad y la accesibilidad del transporte interurbano. Se considera que se debe ser prudente a la hora de establecer objetivos.
<p>Destacado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se recogen los últimos matices que señalan las personas expertas que son determinantes a la hora de determinar el éxito del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz” elaborado por el IAAP.



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES
DE LA BAHÍA DE CÁDIZ