



## 1.8 MEDIOAMBIENTE

### 1.8.1 Introducción

...

La tercera línea de actuación tenía por objeto poner de manifiesto las disfuncionalidades que afectan a nuestro espacio urbano no sólo desde la perspectiva de la seguridad vial y la accesibilidad sino también, su **calidad ambiental**, y ello nos parece especialmente importante en un ejercicio en el que ha tenido lugar la Cumbre de París que tantas esperanzas ha abierto en la lucha contra el cambio climático.

De acuerdo con ello, en este ejercicio hemos presentado, finalmente, el **Informe Especial** al Parlamento de Andalucía, que elaboramos en el año 2014, para someter a debate y consideración de los miembros de la **Comisión de Fomento y Vivienda** del Parlamento de Andalucía, la necesidad de apostar de manera comprometida por un **modelo diferente de movilidad** que necesariamente tiene que descansar en tres pilares: la potenciación de los **desplazamientos peatonales, que debe ser seguro, accesible y de calidad**; la apuesta clara por el **transporte colectivo como alternativa al uso de los vehículos** de motor, y, finalmente, la **potenciación de carriles bici funcionales**, que faciliten la movilidad en la ciudad.

...

## 1.12 URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

### 1.12.2 Análisis de las quejas admitidas a trámite

#### 1.12.2.2 Obras públicas y expropiaciones

##### 1.12.2.2.1 Necesidad de rentabilizar las infraestructuras

...

Tras las actuaciones que hemos realizado en otros años sobre esta misma cuestión hemos dado por concluida la tramitación de la **queja 13/2663**, que iniciamos por el abandono de la infraestructura prevista como **intercambiador de transportes construida en el municipio sevillano de Mairena del Aljarafe**, que tuvo un importante coste económico.

Tras dirigirnos tanto a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, y al Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe, de las respuestas que recibimos se desprendía, en síntesis, que los contactos mantenidos entre la Administración Autonómica y Local para acordar una solución a este asunto habían resultado infructuosos.

Ante este resultado infructuoso de las actuaciones para que el intercambiador de transportes construido en la citada localidad –actualmente ejecutado pero sin entrar en funcionamiento– fuera una realidad **formulamos** resolución, a finales del ejercicio 2014, en la que recomendamos a ambas administraciones que continuaran sus conversaciones con la finalidad que adoptar las medidas necesarias para la puesta en funcionamiento del mismo y, en el supuesto de que no se considerara viable, se adoptaran las medidas necesarias para garantizar su conservación y minimizar, en lo posible, la depreciación de su inutilización por el paso del tiempo y los posibles actos vandálicos que se pudieran producir.



Si bien el Ayuntamiento aceptó la primera recomendación, de las respuestas obtenidas de éste y de la Dirección General de Movilidad se desprendía, con claridad, que el intercambiador no se iba a poner en funcionamiento. Por tanto, dimos por concluidas nuestras actuaciones dando cuenta en este Informe Anual al Parlamento de Andalucía de la discrepancia de ambas administraciones con nuestra resolución.

...

Iniciamos en su día una actuación de oficio (**queja 13/1705**) para conocer la situación en la que se encontraba el **sistema tranviario del municipio de Jaén**, que, según las noticias a las que tuvo acceso esta Institución, estaba teniendo diversas dificultades para su puesta en funcionamiento, a pesar de que ya se habían invertido en esta infraestructura unos 100 millones de euros.

En la misma y tras conocer la paralización de la entrada en funcionamiento del tranvía de la ciudad, debido a que los estudios previos realizados carecieron del rigor exigible, **formulamos** a la Consejería de Fomento y Vivienda y al Ayuntamiento de Jaén resolución para que, a la mayor brevedad posible, decidieran, de forma conveniada, si, a medio plazo, iba a ponerse en funcionamiento esta infraestructura, acordando la fecha aproximada y las condiciones en que ello se produciría.

En caso negativo, es decir si no era posible el establecimiento del funcionamiento del tranvía, recomendábamos que se adoptaran las medidas necesarias para evitar su deterioro, de forma que se minimizara su depreciación en el tiempo, se estudiaran los posibles usos alternativos de este espacio público que permita rentabilizar el gasto y se investigaran las posibles responsabilidades, de toda índole, en las que se hubiera podido incurrir ante la innegable lesión patrimonial causada a las arcas públicas como consecuencia de la no entrada en funcionamiento de una infraestructura tan costosa.

Respecto del Ayuntamiento de Jaén y después de las actuaciones realizadas, finalmente no recibimos respuesta a nuestra resolución, por lo que procedimos a incluir la queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, mencionando expresamente esta falta de respuesta de la autoridad municipal.

En cuanto a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, en su respuesta reiteraba, en síntesis, su interés en la puesta en servicio del sistema tranviario de Jaén y su intención de colaborar con la Administración Municipal, añadiendo que el gasto que puede suponer ello para las arcas municipales podría ser minimizado y racionalizado en el marco de una coordinación entre los diferentes modos y medios de transporte de Jaén.

En fin, formalmente cabría entender que aceptaba la resolución formulada por esta Institución, pero, sin embargo, no se nos adelantaba iniciativa alguna tendente a que, de forma conveniada, la Administración Autonómica y el Ayuntamiento de Jaén adopten una decisión acerca de si, a medio plazo, va a ponerse en funcionamiento esta infraestructura y las condiciones para el establecimiento del servicio, concretando una fecha para ello. Tampoco se proponían alternativas, ni medida alguna, más allá de su ofrecimiento de colaboración, para evitar el deterioro de esta infraestructura o para propiciar otros usos temporales de la misma.

Tampoco se nos contestaba positivamente a nuestra Recomendación de apertura de una investigación a fin de determinar las posibles responsabilidades de toda índole en que se hubiera podido incurrir ante la innegable lesión patrimonial causada a las arcas públicas como consecuencia de la no entrada en funcionamiento de una infraestructura tan costosa. Por tanto, no podíamos entender que hubiera sido aceptada nuestra resolución en el plano concreto y material del problema, ya que seguíamos encontrándonos en una clara imposibilidad de determinar una fecha para la puesta en marcha de esta infraestructura, ni para un uso alternativo de la misma, ni se delimitaba responsabilidad alguna por esta inaceptable situación. Ello nos llevó, también, a incluir esta actuación en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía, mencionado expresamente que la citada Dirección General de Movilidad sí respondió a nuestra resolución, aunque entendimos que no había aceptado su contenido.

A principios del ejercicio 2016 hemos vuelto a recibir nuevo escrito de la Dirección General de Movilidad defendiendo que han cumplido estrictamente las obligaciones que asumió en su día, en el marco del convenio firmado con el Ayuntamiento de Jaén y, asimismo, que han ofrecido a éste *“estudiar la posibilidad de crear un grupo de trabajo para estudiar conjuntamente las alternativas técnicas y económicas de explotación del tranvía de Jaén”*.

...



## 1.12.2.2.2 Colaboración interadministrativa

...

En su día, el Defensor del Pueblo Andaluz inició de oficio la **queja 13/4209** destinada a conocer las causas y, en su caso, las soluciones que se hubieran previsto, ante los importantes **retrasos que se estaban produciendo en la puesta en servicio del tranvía metropolitano de la Bahía de Cádiz y, singularmente, en lo que concierne a la Línea 1 a su paso por San Fernando y Chiclana de la Frontera.**

Aunque ADIF no nos aclaró cuáles eran los obstáculos técnicos para esta puesta en funcionamiento, la Consejería de Fomento y Vivienda nos había informado que *"la causa de la falta de firma debe tener una causa sobrevenida pues a la fecha existía un principio de acuerdo, concretado además en determinados grupos de trabajo técnicos, que estaban desarrollando su actividad con normalidad, sin que conste a esta Consejería ningún impedimento técnico para su normal desarrollo"*.

Por todo ello y así se lo trasladamos a ambos organismos, consideramos necesario que, a la mayor brevedad posible, se adopte, de forma convenida entre ambas Administraciones Estatal y Autonómica, una decisión acerca de si, a medio plazo, va a firmarse el anunciado Protocolo de Colaboración, de forma que fuera posible poner en funcionamiento esta infraestructura.

Tras remitir estos escritos de cierre, en el último trimestre del ejercicio recibimos un nuevo escrito de ADIF manifestando, en síntesis, que se habían seguido manteniendo contactos con representantes de la Agencia de Obra Pública de Andalucía con el objetivo de solucionar aquellos aspectos y requisitos técnicos previos a la conexión de las redes tranviaria y ferroviaria en las que, en aquellos momentos, se estaba trabajando.

Se aclaraba que se trataba del primer caso de conexión de redes de este tipo y que ello era precisamente lo que determinaba que la Administración Autonómica, conforme a lo requerido por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, debiera justificar adecuadamente que había realizado los pertinentes análisis de riesgos que ello implicaba; añadía que ello debería ir acompañado del compromiso expreso de la empresa operadora que explotara estos servicios de que asumía las medidas mitigadoras resultantes del análisis de riesgos o las restricciones de uso de los vehículos tranviarios por la red ferroviaria. Todo ello constituían requisitos previos para la firma de cualquier Protocolo o Convenio cuya posibilidad planteó esta Institución en el curso de la tramitación de este expediente de queja.

A la vista de la última comunicación de ADIF instamos a ambas partes para que los contactos reiniciados permitan alcanzar finalmente, previo el cumplimiento de los condicionantes técnicos y de seguridad anteriormente reseñados, la firma del necesario Protocolo de Colaboración de forma que sea posible poner en funcionamiento esta infraestructura.

...

Otro ejemplo de este tipo de actuaciones, en este caso de oficio, es la **queja 14/4115** que abrimos por los **retrasos en la construcción de una pasarela peatonal sobre la carretera A-8057, que conectaría el polígono PISA con las instalaciones del Metro**, salvando la citada carretera, en el término municipal de Mairena del Aljarafe, Sevilla. Nos dirigimos tanto al Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe como a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Del contenido de la respuesta municipal cabía concluir, a juicio de esta Institución y entre otras consideraciones, se reconocía que efectivamente se encargó la redacción del proyecto de pasarela pero que se hizo con la intención de que, por parte de la Consejería competente, *"se incluyera en el ámbito de la obra de Plataforma Reservada, puesto que la ejecución del tranvía en superficie no vendría sino a incidir en la difícil comunicación y movilidad peatonal y ciclista entre el PISA y la estación de metro de Ciudad Expo"*.

Se añadía que *"parece lógico pensar que las soluciones tendentes a la intermodalidad de transportes, con el favorecimiento del uso del transporte público, sea una competencia de carácter prioritario por parte del ente autonómico, pero ya sabemos el posicionamiento que éste mantiene al respecto en estos asuntos ...."*



A la vista de que nos encontrábamos ante un nuevo desencuentro entre Administraciones, cabía concluir, con toda cautela, que la ausencia de estos pasos previos ha podido resultar determinante para que, en la actualidad, esta amplia demanda ciudadana de una infraestructura de cuya necesidad no parecen existir dudas, no haya podido ser ejecutada y tampoco se aprecie que exista posibilidad de que lo vaya a ser a corto o medio plazo.

En base a ello, **formulamos**, Sugerencia en el sentido de que, de manera conjunta, el Ayuntamiento y la Dirección General de Movilidad constituyan una comisión técnica a fin de determinar la idoneidad y rentabilidad social de ejecutar y poner en servicio esta infraestructura, ofreciendo una solución técnica a la demanda de movilidad existente en esta zona.

...

## 3. QUEJAS NO ADMITIDAS Y SUS CAUSAS

### 3.2 De las quejas remitidas a otras instituciones similares

#### 3.2.11 Urbanismo, obras públicas y transporte

Ante la **contaminación acústica** que provoca el tráfico rodado, el interesado de la queja 15/0876 proponía como solución provisional -hasta que no se instalen unas pantallas acústicas en la S-30, a la altura de la barriada García Lorca de Sevilla y dado que los vecinos no podían soportar el ruido- que se colocara un radar de control de velocidad que aminorara los ruidos de los vehículos. Dado que el radar propuesto debería acordarlo, en su caso, la Dirección General de Tráfico, remitimos la queja a la Defensora de las Cortes Generales.

También se ha remitido a la Defensora del Pueblo la queja 15/2690 en la que el reclamante, Vicepresidente de una asociación de personas con y sin diversidad funcional, nos exponía que una de sus asociadas sufrió una discriminación a causa de su discapacidad al solicitar un **autobús adaptado** para el trayecto Sevilla-Plasencia (Cáceres) que cubre una determinada empresa concesionaria, único medio de transporte entre dichas localidades ya que no hay tren. El caso es que, tras avisar con antelación que deseaba viajar el día 29 de Mayo de 2015 y realizar diversas gestiones, finalmente le indicaron que no había vehículo adaptado. Por ello, pedía nuestra intervención para que fuera aplicado el Decreto 293/2009, de 7 de Julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, y no se produzcan este tipo de discriminaciones. La línea de autobuses Sevilla-Plasencia queda fuera de los límites de nuestra Comunidad Autónoma. Por tal motivo se procedió a la mencionada remisión.

## 3.3 De las quejas rechazadas y sus causas

### 3.3.3 No irregularidad

En **Urbanismo, Obras Públicas y Transportes**, 24 quejas no fueron admitidas a trámite al no apreciarse irregularidad por parte de la Administración. En la queja 15/5471 la reclamante nos exponía su disconformidad con la construcción del carril bici en Jerez de la Frontera (Cádiz) por entender que la forma en que se estaba construyendo dificultará el tráfico por la población, además de ocasionar situaciones de peligro para los