

ACTA Nº: **	FECHA: 16/03/2018	Lugar: SALA DE JUNTAS, 1 del CAMPUS RÍO VENA de la UNIVERSIDAD DE BURGOS (EDIFICIO A- AVDA. CANTABRIA s/n)
ACTA DE LA SESIÓN DE PARTICIPACIÓN: DIAGNÓSTICO		

ACTA DE LA SESIÓN DE PARTICIPACIÓN: DIAGNÓSTICO

BURGOS, 16 DE MARZO DE 2018

1.-. PRESENTACIÓN Y ASISTENTES

El viernes 16 de marzo de 2018, a las 19:00 h., en la SALA DE JUNTAS, 1 del CAMPUS RÍO VENA de la UNIVERSIDAD DE BURGOS (EDIFICIO A- AVDA. CANTABRIA s/n), tuvo lugar una SESIÓN DE PARTICIPACIÓN dentro del Proyecto BICYL "Castilla y León en Bicicleta" impulsado por la Junta de Castilla y León (Dirección General de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo, Consejería de Fomento y Medio Ambiente), a la cual asistieron distintos representantes de entidades y colectivos ciudadanos, como se muestra a continuación.

NOMBRE Y APELLIDOS	ENTIDAD
ROBERTO SERRANO LÓPEZ	ANDANDO BURGOS
RAQUEL ZUBIAGA SAEZ	FEDISFIBUR-FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA Y ORGÁNICA DE BURGOS
FRANCISCO CABRERIZO DE LEÓN	FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE BURGOS/ASOCIACIÓN ERAS DE GAMONAL
JORGE BERZOSA ALONSO DE LINAJE	AYUNTAMIENTO DE BURGOS
FRANCISCO JOSÉ SÁNCHEZ GUTIÉRREZ	FAMPA BURGOS-FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE MADRES Y PADRES DE ALUMNOS DE CENTROS PÚBLICOS DE ENSEÑANZA NO UNIVERSITARIA DE BURGOS
JUAN MANUEL VICARIO RODRIGO	ECOLOGISTAS EN ACCIÓN
TOMÁS FRANCÉS TARDAJOS	COLEGIO DE ARQUITECTOS DE BURGOS
ALBERTO MARTÍNEZ	ANDANDO BURGOS

HERNÁN GONZALO ORDEN	UNIVERSIDAD DE BURGOS
EVA MIGUEL CUÑADO	CCOO-COMISIONES OBRERAS BURGOS
JESÚS ÁNGEL BORES CALLE	CCOO-COMISIONES OBRERAS BURGOS
PEDRO JAVIER MEDIAVILLA PEREDA	BURGOS CON BICI
LUIS PALACIOS PALACIOS	BURGOS CON BICI
NATIVIDAD SANTAMARÍA SANTAMARÍA	ANDANDO BURGOS
FRANCISCO PABLOS ÁLVAREZ	JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
PEDRO M ^a HERRERA CALVO	ASISTENCIA TÉCNICA/GAMA SL
RAQUEL GIL VALVERDE	ASISTENCIA TÉCNICA/GAMA SL
LUIS SANTOS Y GANGES	ASISTENCIA TÉCNICA/GAMA SL
FÉLIX MARTÍNEZ GUTIÉRREZ	ASISTENCIA TÉCNICA/GAMA SL
ORLANDO PARRILLA DOMÍNGUEZ	ASISTENCIA TÉCNICA/GAMA SL

En primer lugar, por parte de la ASISTENCIA TÉCNICA/GAMA SL se agradeció la presencia de los asistentes y se realizó una breve exposición del Proyecto BICYL "Castilla y León en Bicicleta" y sus objetivos. El proyecto pretende caracterizar la situación de la movilidad urbana en las ciudades de Castilla y León y proponer acciones, en coordinación con los ayuntamientos y demás entidades involucradas, que permitan tender a un modelo de movilidad más segura, eficiente, sostenible... frente a los modelos actualmente presentes. Todo ello deberá dar lugar a las bases para una estrategia de movilidad ciclista en Castilla y León.

Siguientemente, se realizó una rápida ronda de presentación, interviniendo en primer lugar el representante de la Junta de Castilla y León, que profundizó en los fines de este proyecto.

Se explica también que ésta es la primera reunión que tendremos cuyo objetivo es obtener un diagnóstico de la situación actual de la ciudad y que, dentro de un mes, aproximadamente, se hará otra reunión con el fin de formular una serie de propuestas.

La ASISTENCIA TÉCNICA/GAMA SL procedió a explicar los objetivos de la sesión, que son:

- Dibujar un escenario de futuro para la movilidad urbana en la ciudad.
- Definir aspectos claves de diagnóstico de la movilidad ciclista en la ciudad.
- Realizar una primera aproximación a los grandes objetivos a nivel regional de una estrategia de movilidad ciclista.

2.-. EXPLICACIÓN DE LA DINÁMICA A DESARROLLAR EN LA SESIÓN. NORMAS

A continuación, se procedió a explicar la dinámica de la participación, que pretende desarrollar un escenario de futuro y, a partir de él, un diagnóstico de la situación actual expresado en un panel priorizado de barreras (aspectos que dificultan conseguir el escenario de futuro planteado) y palancas de cambio (aspectos que favorecen ese escenario futuro).



Explicación de la dinámica

Por tanto, los objetivos de la dinámica son:

1. Definir un escenario de futuro compartido por las personas participantes.
2. Extraer ideas de las diferentes entidades participantes que caractericen la situación de la movilidad ciclista en la ciudad agrupadas en barreras y palancas de cambio.
3. Priorizar los factores incluidos en el diagnóstico.
4. Definir objetivos amplios (de ámbito autonómico) a considerar en la planificación de la movilidad de la ciudad.

En primer lugar, se explicaron las normas básicas de funcionamiento, incluyendo consideraciones de partida, turnos de palabra, respeto, compromisos de la organización y las personas participantes, etc.:

1. Compromiso de la asistencia técnica: La asistencia técnica recogerá las opiniones y propuestas efectuadas en el marco de esta sesión y las tendrá en cuenta en la elaboración de la documentación de las bases de la estrategia BiCyL.

2. La invitación a participar ha sido corporativa, no obstante, en la sesión no se discriminarán intervenciones corporativas, sino personales. Todas las personas participantes tienen el mismo peso a la hora de exponer sus opiniones.
3. El respeto a todas las personas participantes es la norma básica, no se permitirán descalificaciones, insultos o faltas de respeto. La participación en esta sesión supone aceptar el derecho a expresarse de todas las personas participantes.
4. No obstante, para facilitar la participación corporativa se recogerán propuestas por escrito de las organizaciones invitadas (se pueden traer a la sesión siguiente o enviar por correo electrónico), que también serán tenidas en cuenta por la asistencia técnica. Esto es independiente de los mecanismos de participación pública que la Junta de Castilla y León pueda poner en marcha durante la tramitación de la estrategia BiCyl.



Explicación de la dinámica

5. Los resultados de la reunión serán recogidos en un documento, acta o similar, que será enviado a todas las personas participantes. El documento final será incluido en la documentación de las bases del BiCyl como un anexo y entregado a la Junta de Castilla y León.
6. Los anexos recogerán también cualquier escrito que presenten las entidades convocadas.
7. La sesión de trabajo está preparada siguiendo una metodología contrastada y tiene una estructura y una dinámica propias. Es importante respetar esta dinámica y ceñirse a las cuestiones que se plantean en cada fase.
8. La sesión está moderada, el moderador dirige la reunión, plantea las dinámicas y asigna los turnos de palabra.

9. La sesión busca la participación activa de todas las personas asistentes, por lo que es importante respetar los turnos de palabra, hacer intervenciones claras, breves y concisas y ceñirse a los temas planteados. Se tratará de favorecer una participación equitativa en los turnos de palabra, favoreciendo a las personas que hayan hablado menos.

10. Se ha programado una sesión con carácter propositivo. Se favorece el debate, pero no se estimulan los antagonismos. Cuando existan posiciones antagónicas se recogerán y se transmitirán ambas, pero no se adoptará globalmente una postura sobre otra ni habrá votaciones, aunque sí se asignarán prioridades.

Seguidamente, se explicaron las fases de la dinámica a desarrollar, que son:

Fase 1: Escenario de futuro

Fase 2: Propuestas de diagnóstico

Fase 3: Grandes líneas estratégicas

En los siguientes apartados se describe el desarrollo de cada una de estas fases.

3.- DESARROLLO DE LA PRIMERA FASE DE LA DINÁMICA: ESCENARIO DE FUTURO

El escenario de futuro busca construir una imagen positiva de futuro de carácter colectivo en relación con la movilidad urbana en Castilla y León. Se trata, fundamentalmente, de acordar qué se podría mejorar en un plazo de tiempo determinado (5 años) para conseguir un modelo de movilidad más eficiente, sostenible y mejor.

Esta primera fase de la dinámica fue explicada de la siguiente forma:

1) Las personas participantes piensan durante unos minutos, cómo les gustaría encontrarse la movilidad urbana de la ciudad en un periodo a 5 años vista. Se les pide imaginarse en ese momento para encontrarse con que la movilidad ha evolucionado hacia un escenario ideal, en el que todo está funcionando lo mejor posible (pero dentro de lo posible). Se les pide que piensen en los aspectos que han mejorado sustancialmente.

2) Se reparten a cada participante tarjetas de tamaño cuartilla. Se les pide que escriban estos aspectos en las tarjetas, con letra grande y rotulador: 1 tarjeta = 1 idea (Sujeto, verbo, predicado) = 1 aspecto a mejorar para conseguir una ciudad en la que la movilidad esté funcionando de manera sobresaliente. Se ofrecen hasta 5 tarjetas por persona (contestar 3 está bien). Este proceso dura unos 10 minutos.

3) Se hace hincapié en que al menos 1 ó 2 de las tarjetas estén referidas a la movilidad ciclista, para ir enfocando la reunión.

4) Después se hace una puesta en común, las tarjetas se van poniendo en un panel disponiéndose, más o menos, en los siguientes grupos: vehículo privado/transporte

público/peatonal/ciclista/otros aspectos. Las tarjetas repetidas se solapan, al final se obtiene un primer escenario compartido.

5) El dinamizador hace una breve recopilación, agrupando las tarjetas que se refieren a los mismos aspectos.

6) Al final de esta dinámica tenemos un escenario de futuro, agrupado en distintos apartados (Medidas para favorecer la bicicleta; seguridad vial y calidad de vida en la ciudad; cambio modal y convivencia entre peatones y ciclistas; reducción de la velocidad; diseño urbano; transporte público; legislación).



Anotaciones en tarjetas



Agrupación de tarjetas en panel

El dinamizador selecciona, con la aprobación de los participantes, los aspectos que pueden considerarse prioritarios referidos a la movilidad ciclista, al haber sido objeto de atención por una gran parte de los asistentes. No obstante, se tendrán en cuenta todos los aspectos relevantes que han sido expuestos, pues todos están interrelacionados en la problemática de la movilidad urbana.

Se destaca por parte de una participante que algunos aspectos relevantes en materia de movilidad no han sido puestos de manifiesto, por ejemplo, el referido a “favorecer el intercambio modal”.

A partir de este panel, la sesión se enfocará ya exclusivamente en la movilidad ciclista.

Los aspectos seleccionados fueron los siguientes:

- Itinerarios completos para bicicletas y peatones (no medir km totales).
- Ciudadanía educada en el respeto a la bici y viceversa.
- Reducción generalizada de la velocidad de los coches.
- Ha mejorado la accesibilidad.
- Bici felicidad (la bicicleta como soporte para el bienestar, la calidad ambiental, la vida saludable...).
- Carril bici en carretera.
- Más aparcamientos para bicis.
- Bici gana presencia en la calzada.
- Bici pública de calidad.
- Convivencia peatón ciclista.

No obstante, uno de los participantes señala que no es posible desechar el apartado de “pacificación del tráfico y reducción de la velocidad” porque no se puede entender el implemento del uso de la bici sin esas medidas, contestándose por parte de la asistencia técnica que, admitiéndose esa observación y debiéndose tener en cuenta, la dinámica prosigue abordando los asuntos referidos más directamente a la bicicleta.

4.- DESARROLLO DE LA SEGUNDA FASE DE LA DINÁMICA: PROPUESTAS DE DIAGNÓSTICO

En una segunda fase se forman cinco grupos, al azar, de tres personas cada uno.

- 1) Se toman los aspectos prioritarios en cuanto a la mejora de la movilidad ciclista y se les entrega dos a cada grupo.
- 2) Se entregan tarjetas a cada grupo con dos campos: Barreras y Palancas de cambio
- 3) Se les pide que hagan una lluvia de ideas dentro del grupo, proponiendo indistintamente unas y otras de la siguiente manera:

- a. Barreras. Problemas y dificultades para el desarrollo de ese aspecto (Diagnóstico de factores negativos)
- b. Palancas de cambio. Elementos ya existentes que pueden ayudar a producir el cambio (Diagnóstico de factores positivos)



Trabajo en grupos

4) Las barreras y palancas de cambio aceptadas por el grupo se escriben en el panel. A continuación, se les pide que las prioricen y planteen las que, a su juicio, son más importantes de cada apartado, ordenándolas de arriba abajo.

5) Se hace una puesta en común de los resultados de cada grupo y se pide al grupo que completen las barreras y palancas de cambio (si fuera necesario).

Las barreras y palancas señaladas para cada uno de los aspectos seleccionados fueron las siguientes (se señala con * la más destacada por cada grupo):

- **Itinerarios completos para bicicletas y peatones (no medir km totales)**
 - Barreras
 - Distribución del viario y el espacio en general destinada al coche (*).
 - Actual diseño de la ciudad pensado para el coche.
 - Educación vial.
 - Voluntad política.
 - Infraestructura existente.
 - Impermeabilidad del centro histórico.
 - Palancas
 - Analizar los recorridos reales-centros atractores y generadores de movilidad (*).
 - Sobre la detección de recorridos, empezar a trabajar itinerarios.
 - Mejorar la permeabilidad para cruzar infraestructuras, ríos...
- **Ciudadanía educada en el respeto a la bici y viceversa**
 - Barreras

- Costumbres y hábitos sociales respecto al coche. Psicología de los conductores (*).
 - Falta de voluntad política. Falta de normativa.
 - Falta de educación vial.
 - Diseño de las infraestructuras actuales
 - Lobby del automóvil y los seguros.
 - Palancas
 - Medidas para reducir el uso del coche (*).
 - Aprobación de normativa reguladora-Ordenanza.
 - Otro diseño de las infraestructuras; calles 30, fórmulas de convivencia.
- **Reducción generalizada de la velocidad de los coches**
 - Barreras
 - Mucho coche circulando a alta velocidad (*).
 - Mucho coche aparcado en vías.
 - Falta de concienciación.
 - Palancas
 - Cambio de la normativa (*)
 - Existen vías idóneas para bicis.
 - Convivencia peatón/ciclista.
 - Existencia de asociaciones de peatones activas.
- **Ha mejorado la accesibilidad**
 - Barreras
 - Impermeabilidad de los centros históricos al uso de la bici (*).
 - Exceso de aceras bici. Conflictos.
 - Velocidad excesiva del tráfico rodado.
 - Falta de interconexión entre los carriles bici existentes.
 - Palancas
 - Fórmulas de convivencia (*).
 - Aumento de usuarios de la bicicleta.
- **Bici felicidad (la bicicleta como soporte para el bienestar, la calidad ambiental, la vida saludable...)**
 - Barreras
 - Exceso de tráfico de vehículos. Efectos negativos. Contaminación ambiental y acústica (*).
 - Distancias a los nuevos barrios
 - Falta de pedagogía.
 - Palancas
 - Ejes-corredores río Vena y Arlanzón (*).
 - Inercia actual en el uso de la bicicleta.
 - Cambio de uso del espacio público.
- **Carril bici en carretera**
 - Barreras
 - Hegemonía del coche (*).
 - Dificultad del uso cotidiano en edades tempranas por inseguridad.
 - No es cotidiano el uso de la bici (sigue sin estar normalizado).
 - Palancas
 - Cada vez hay más ciclistas (*).
 - Medidas que hagan reducir el uso del coche.
 - Favorecer el uso de la bici en edades tempranas.
 - Que se habiliten itinerarios seguros.
 -

- **Bici pública**
 - Barreras
 - Bicis públicas a intemperie (*).
 - Pocas bicis por anclaje.
 - Falta de participación de usuarios en la gestión de la bici pública.
 - Palancas
 - En cada punto de préstamo, duplicar número de enganches (*).
 - Resguardar de inclemencias.
 - Preguntar a usuarios.



Anotación en panel de barreras y palancas

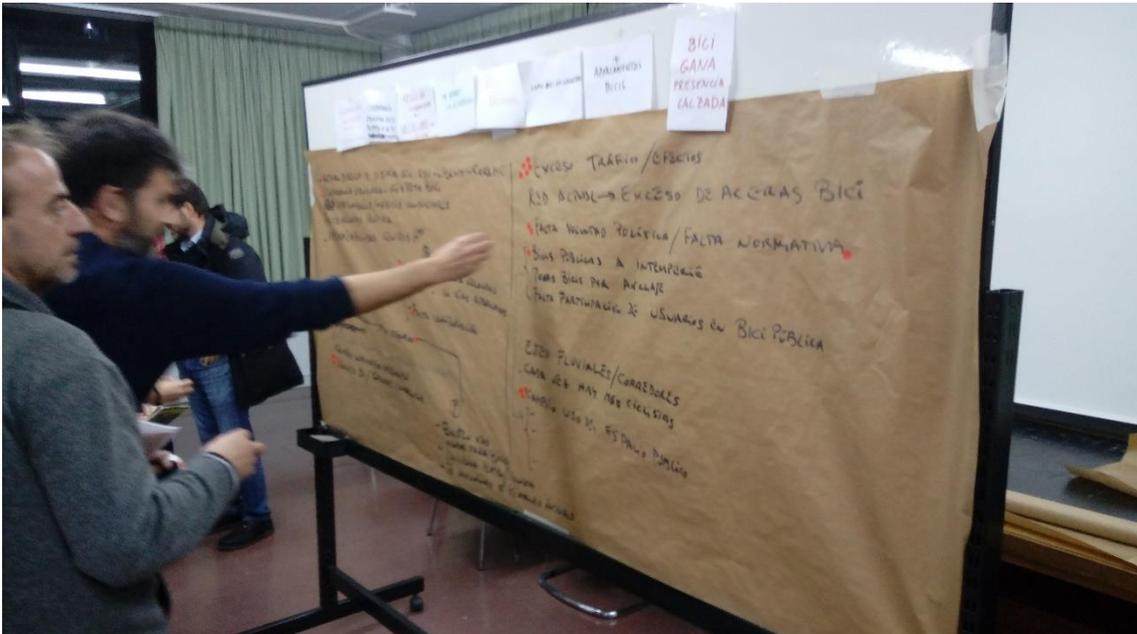
- **Bici gana presencia en la calzada**
 - Barreras
 - Hegemonía del coche que dificulta el uso cotidiano (*).
 - Diseño y distribución del espacio público, pensado en la movilidad en coche.
 - Palancas
 - Medidas que reduzcan el uso del coche y favorezcan el uso de la bici en edades tempranas (*).
 - Analizar los recorridos reales, centros atractores y generadores de movilidad que permiten diseñar itinerarios seguros.
 - Hay calles susceptibles de ver reducido el espacio para los coches y ser dedicado a la bici.
- **Aparcamiento bicicletas**
 - Barreras
 - Falta de voluntad y presupuesto (*).
 - Palancas
 - Instalar aparcabicis dentro de los recintos de los equipamientos (*).
- **Convivencia peatón-ciclista**
 - Barreras
 - Demasiadas aceras bici (*).
 - Palancas

- Asociaciones de peatones y ciclistas (*).

5.- DESARROLLO DE LA TERCERA FASE DE LA DINÁMICA: GRANDES LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Esta tercera fase comportó las siguientes acciones:

- 1) Se reparten 3 gomets a cada participante. Cada uno pegará estos gomets a las palancas de cambio y a las barreras que consideren más importantes.
- 2) Se revisan los resultados y se enuncian las tres barreras y las tres palancas con mayor número de gomets.
- 3) Se pide a los asistentes, ya en forma de diálogo, que indiquen, a la vista del panel final, cuáles creen que serían las grandes líneas estratégicas que debería abordar la Junta de Castilla y León para plantear una estrategia de movilidad ciclista. Se abre un turno de palabras final sobre los resultados (¿falta algo, sobra algo, hay algunas prioridades cambiadas?)



Priorización de barreras y palancas en el panel

Con esta fase, se señalan como principales barreras y palancas las siguientes:

Principales barreras:

- Exceso de tráfico de vehículos. Efectos negativos. Contaminación ambiental y acústica.
- Falta de voluntad política. Falta de normativa.
- Bicis públicas a intemperie.
- Falta de participación de usuarios en la gestión de la bici pública.
- Impermeabilidad del centro histórico.

- Falta de concienciación. Ciudadanía poco educada en el respeto de la bici.
- Mucho coche circulando a alta velocidad.
- Actual diseño y distribución del espacio público.

Principales palancas:

- Otro diseño de las infraestructuras; calles 30, fórmulas de convivencia.
- Cambio de uso del espacio público.
- Ejes-corredores río Vena y Arlanzón.
- Existencia de asociaciones de peatones activas.
- Analizar los recorridos reales, centros atractores y generadores de movilidad que permiten diseñar itinerarios seguros.
- Aprobación de normativa reguladora-Ordenanza.

Finalmente, en un turno final de intervenciones, los participantes exponen algunos aspectos adicionales:

- Dificultades añadidas que existen en ciudades como Burgos para la movilidad peatonal y ciclista por las condiciones climatológicas propias del invierno (especialmente días de nevadas).
- Se señala por parte de un participante que el lobby del automóvil es lo que más impide el desarrollo de formas modales de desplazamiento distintas. Y que medidas como la matriculación obligatoria de las bicicletas no tienen un sentido completo y que pueden disuadir el uso de la bici.
- También se señala que habría que mejorar la infraestructura de las conexiones de la ciudad por medio del empleo de rutas históricas como el Camino de Santiago. Y que son necesarias más campañas para favorecer la intermodalidad como la que se hace de bici+tren.
- Otro participante señala también que, además de los problemas de movilidad ciclista que tiene la ciudad consolidada, se deben resolver los problemas asociados a los nuevos desarrollos, cuya planificación debe evitar seguir cometiendo los mismos fallos: construcción de centros comerciales muy alejados y desconectados, viviendas de baja densidad sin locales comerciales en los bajos... Se considera que la normativa al respecto es laxa, somos una comunidad autónoma dedicada a la fabricación de coches por lo que puede que al final estemos “trabajando” para el coche, pero es necesario hacer un buen urbanismo para evitar que pasen estas cosas. A los niños hay que explicarles que los coches contaminan, que son malos para la salud y que nos causan enfermedades.
- También se señala que la ciudad debe crecer de una forma más homogénea y compacta, evitando crear vacíos entre la ciudad ya consolidada y las zonas de nueva construcción.

6.- CIERRE DE LA SESIÓN

El dinamizador hace un resumen de los resultados obtenidos en la sesión. Se recuerda que se pueden enviar posiciones escritas de las organizaciones. Se recuerda que 1 mes después, aproximadamente, se realizará la 2ª sesión, destinada a identificar propuestas de actuación concretas en materia de movilidad ciclista. Se hace una despedida formal, agradeciendo a los participantes su asistencia.

En Burgos, a 17 de marzo de 2018

BORRADOR