



Castilla y León en Bicicleta

GUIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE ENTREVISTA PRELIMINAR A COLECTIVOS CICLISTAS

La empresa Gama SL desarrolla el contrato “Redacción de documento de diseño y propuesta para el proyecto estratégico <Castilla y León en Bicicleta>”, por encargo de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. Con la realización de varias entrevistas preliminares a colectivos ciclistas se pretende obtener una primera información de partida para orientar el trabajo. Dentro de varias semanas se prevé realizar un proceso de participación en el que aporten sus respectivos puntos de vista las distintas entidades involucradas.

NOMBRE DE LA PERSONA ENTREVISTADA: Luis Ventas, Pedro Mediavilla, Alberto Fernández, Luis Palacios.

ENTIDAD: BURGOS CON BICI

NOMBRE DE LA PERSONA ENTREVISTADORA: FÉLIX MARTÍNEZ

Tras explicar brevemente a la persona entrevistada la metodología para elaborar la Estrategia, se plantearán los siguientes asuntos para tratar en la entrevista:

1) **¿Cómo valoras la iniciativa de elaborar una Estrategia de ámbito regional para fomentar la movilidad ciclista en Castilla y León?**

Nos parece muy oportuno pues la movilidad ciclista es una parte importante del concepto emergente de “movilidad sostenible” que a su vez es un concepto global necesario para el desarrollo ordenado de núcleos urbanos en sociedades como la nuestra. Es decir con posibilidad de adoptar determinados modelos de organización de estructuras urbanas con elementos comunes útiles y exportables a diferentes zonas geográficas.

Es una iniciativa necesaria y que ya se ha realizado en otras comunidades autónomas. En Castilla y León, a nivel de Comunidad, hasta este proyecto no se ha tenido en cuenta en absoluto a la bicicleta bajo el prisma de medio de transporte. Esta estrategia debiera incluir como áreas de actuación principal las normativas sobre movilidad ciclista, los diseños e infraestructuras ciclistas urbanas, la movilidad 8-80 (niños-ancianos), y la seguridad vial.

A nivel nacional está en marcha un plan estratégico de la bicicleta liderado por la DGT y que cuenta con la colaboración de la “Red de Ciudad Españolas por la Bicicleta” en la que están incluidas ciudades de Castilla y León (Burgos entre ellas). Burgos con Bici está al tanto de este Plan Estratégico a través de la Coordinadora ConBici a la que

pertenece, y que está representada en el comité técnico del Plan Estratégico a través de la Mesa Española de la Bicicleta.

Sería positivo que el futuro Plan Estratégico de la Bicicleta de CyL tuviera algún tipo de nexo o coordinación con el Plan Nacional. Es muy importante que este Plan autonómico de Castilla y León esté conectado con iniciativas como son, el mencionado [Plan Estratégico Estatal de la Bicicleta](#), la Red de ciudades Españolas por la Bicicleta, la [Mesa Española de la Bicicleta](#), el [Plan Nacional de la Bicicleta](#), el [Grupo Interparlamentario de la Bicicleta](#), el Congreso Ibérico de la bicicleta, etc.; y aspire a ser un plan ejecutable, con aspectos vinculantes para administraciones de rango inferior y que marque unos estándares de actuación comunes a la Comunidad.

En definitiva: genial, siempre que no sea para cubrir el expediente y tener cubierta una determinada sección de la labor política a efectos estadísticos, de subvenciones, etc. Es imprescindible que haya políticas unificadas a todos los niveles de la administración (Nacional, autonómico, provincial y local). Entendemos que un Plan autonómico de la bicicleta, de por si, ya supone un fomento de la movilidad sostenible.

2) ¿Cómo valoras la movilidad actual en tu ciudad?

Con mucho margen de mejora.

Se desarrolló, como en tantas ciudades españolas, con un modelo que hoy día no es sostenible. Aquel modelo de desarrollo urbanístico creció en base a un modelo de un desarrollo industrial que tiraba de él y basado en un transporte exclusivamente motorizado. Desgraciadamente, a pesar de la evolución de la ciudad hacia otras inquietudes sociales, la mentalidad de nuestros dirigentes no va al mismo ritmo de los cambios sociales y se toman decisiones parciales y puntuales para resolver problemas de movilidad para cualquier otro medio que no sean los vehículos a motor.

El espacio público urbano está diseñado alrededor del coche privado como elemento básico de la movilidad urbana. Se ha facilitado en exceso que el coche pueda llegar a todas partes y tenga lugares de estacionamiento en prácticamente todas las calles. Ello redundará en menor espacio de aceras para el peatón, menor espacio para integrar vías ciclistas urbanas específicas y que el transporte público sea menos competitivo frente al vehículo motorizado privado.

En términos de movilidad, Burgos no es una ciudad de las peores dentro del conjunto nacional ni regional. Se circula comparativamente bien, se circula fluido y eso aleja las posibilidades de adoptar medidas pacificadoras del tráfico que restrinjan el uso del automóvil y/o favorezcan el transporte colectivo y los no motorizados. La ciudad Tiene una amplia zona peatonalizada. Existe una red básica de vías ciclistas y en general en los barrios la circulación está pacificada.

En contrapartida, la velocidad media en las avenidas y principales arterias de la ciudad es elevada, no se han implantado medidas de reducción de la velocidad (ciudad 30), la permeabilidad ciclista norte - sur es prácticamente nula al igual que a través del casco histórico.

Entre los cambios que han empeorado la movilidad general en la ciudad caben destacar dos: la ubicación actual de la estación del ferrocarril que implica problemas de intermodalidad y el espantoso diseño de los accesos al nuevo hospital de la ciudad (HUBU).

Con el cierre del anillo de circunvalación que ha hecho casi desaparecer el tráfico pesado en la ciudad (casi nulo en el eje E-O y escaso en el Norte-sur), y el tráfico que absorbe el bulevar, se dan las condiciones para poder restringir la circulación en varias calles (Ej. calle Trinidad, calle Sanz Pastor), y el estacionamiento en otras, especialmente del centro (calle san Pablo, calle Calera, calle Miranda). Se ganaría espacio para otros medios, reduciendo progresivamente las velocidades y la ocupación del espacio por los automóviles.

Actualmente hay un PMUS en fase de elaboración en el que no advertimos ilusión ni apuesta real por parte del gobierno municipal.

3) ¿En qué situación se encuentra la movilidad ciclista?

Nuestra ciudad tiene unas características idóneas para implementar medidas de movilidad sostenible, sobre todo en bicicleta. Es muy llana, atravesada por un río que conecta toda la ciudad y cuyos márgenes son propicios para paseos y carriles bici. No obstante, la mayoría de las actuaciones que se han realizado en términos de movilidad ciclista han sido erráticas y fragmentadas, sin una buena planificación. Y eso a pesar de que la ciudad fue pionera dentro de la Comunidad Autónoma en el tema de las vías ciclistas.

La situación actual de la movilidad ciclista la calificamos como “mejorable”. No está en el mejor momento de integración en la ciudad, a pesar de contar con bastantes kilómetros de vías ciclistas y de ser un medio de movilidad en auge y de gran aceptación por una franja de población cada vez más amplia.

Más aún, en los últimos 5-10 años Burgos, en lo que se refiere a infraestructuras ciclistas, está paralizada. Ha avanzado mucho más el número de usuarios ciclistas que las medidas que propicien que se circule en bicicleta con seguridad

En la actualidad, el número y el perfil de usuarios de la bicicleta como transporte urbano, da que pensar; pareciera que las autoridades tanto en infraestructuras y mantenimiento de estas, como en documentos (PMUS y Ordenanza), van bastante por detrás del impulso ciudadano y que la ciudadanía parecen demandar actuaciones a los responsables municipales que estos no se atreven a acometer.

- En general, la red de vías ciclistas es incompleta y con muchas desconexiones, incluso a veces, invadiendo espacios que deben ser de los peatones.
- Aparte del eje del río el resto de la ciudad está muy mal conectado, no existiendo ninguna vía ciclista que atravesase el río en el casco urbano, lo que hace que la conectividad norte-sur sea nula.
- La red básica del proyecto de “carriles bici” iniciada en 2002 nunca se acabó respecto del proyecto inicial quedando el barrio de gamonal-capisco (el más importante en población de la ciudad) sin ejecutar
- Hay muy buenas vías ciclistas en lugares donde no son muy necesarias y muy malas o inexistentes allí donde más falta hacen. No hay un plan de mantenimiento de las vías ciclistas.
- No hay una ordenanza de movilidad en la ciudad y los borradores en los que actualmente trabaja los técnicos municipales son muy trasnochados y tienen una perspectiva de ordenanza de tráfico, no de movilidad.
- Hay una gran descoordinación entre áreas municipales que afectan a la movilidad ciclista y la Concejalía de Movilidad está absolutamente aislada, sin

personal técnico ni presupuesto; y es ninguneada por las áreas de tráfico, policía local, fomento e infraestructuras.

- El concepto “intermodalidad” no se ha implementado aún. La bici es un medio que se adapta muy bien a un posible modelo de ciudad sostenible basado en la “intermodalidad” para aprovechar las infraestructuras de la plataforma urbana; pues tanto se puede llevar la bicicleta en medios de transporte público, como compartir parking subterráneo, como aparcamiento con estaciones de autobuses o tren.

4) ¿Qué aspectos favorables y desfavorables destacarías respecto a la movilidad ciclista en tu ciudad?

Favorables:

A. Aumento importante de usuarios de muy diversos perfiles y uso de la bicicleta como medio de transporte. Hace 10-15 años era eminentemente un uso de ocio y de fin de semana con un perfil de usuario deportivo. Hay un importante número de alumnos que van en bicicleta a algunos IES.

B. Existencia de aprox. 50 km de vías ciclistas

C. Está aprobado en pleno la implantación de ciclocalles y ciclocarriles de forma piloto (marzo 2017) y licitada su señalización (no está aún implementado).

D. Hay una asociación de ciclistas urbanos (la nuestra) que está comprometida en el fomento del uso de la bicicleta en la ciudad y que elabora informes exhaustivos y periódicos sobre las diferentes infraestructuras ciclistas de la ciudad. Recientemente ha presentado un plan de ciclabilidad para la ciudad.

E. En general la circulación de los ciclistas y la relación con otros actores de la movilidad es buena.

F. El número de accidentes en los que están implicados ciclistas es bajo. La gravedad de los accidentes salvo contadas excepciones es leve.

G. Hay un servicio de bicicletas público: Bicibur

H. Se han instalado aparcamientos para bicicletas en las entradas de muchos edificios de interés de la ciudad, centros educativos, lugares de destino, etc. El modelo utilizado se ha unificado en la “U invertida” de aceros inoxidable y nos parece adecuado.

I. Extenso casco histórico en dirección E-O de uso compartido actualmente con mucha utilización ciclista y que sería deseable que la futura Ordenanza regulara su uso permitiendo la circulación de bicicletas asegurando a un tiempo la preferencia absoluta de los peatones.

J. La implementación del empleo de la bicicleta ayuda a que la ciudad pueda desarrollarse sin temor a crear espacios colapsados y contaminados dentro de ella en un futuro no muy lejano, como desgraciadamente estamos viendo en ciudades más pobladas y cuya situación es crítica en determinadas épocas del año.

K. La necesidad de aprender a circular adecuadamente en bicicleta forma parte de un modo cívico de convivir en la calle. La asociación Burgos Con Bici lo sabe, y llevamos años trabajando en esta línea; en especial a través de proyectos de educación vial y fomento del uso de la bicicleta en centros educativos. Pretendemos beneficios para la educación de los futuros usuarios de la vía, más allá de aprender a circular, crear una nueva mentalidad para compartir espacios de movilidad.

Desfavorables:

A. La falta de convicción de la administración. No hay una apuesta clara por la movilidad sostenible y en bici.

B. Un número importante de los ciclistas pedalean por aceras cuando en su itinerario no hay vías ciclistas o calzadas que les den seguridad.

C. Un alto porcentaje (30% aprox.) De las vías ciclistas son aceras bici (nuestra asociación apuesta por que las vías ciclistas específicas sean carriles bici, pistas bici o sendas bici). Los técnicos municipales de fomento defienden la ubicación de la vías ciclistas en cota de acera a pesar de que es un concepto obsoleto.

D. Hay algunos ciclistas (testimoniales dentro del conjunto de ciclista, pero los hay) que circulan de manera imprudente en aceras y zonas peatonales en momentos de alto flujo peatonal, en algunos casos a velocidades que implican riesgo para el peatón. Desde el Ayto. no se ha sabido poner freno a estas actitudes indeseables que provocan un enfrentamiento irreal indeseado entre ciclistas y peatones.

E. Las vías ciclistas existentes no están interconectadas. No hay una malla real de circulación ciclista y en especial en lo relativo a la circulación norte-sur. También echamos en falta un concepto de permeabilidad ciclista en la zona peatonalizada del casco histórico.

F. El servicio de bicis públicas "Bicibur" tiene pocos usuarios, tal vez por la calidad del servicio o por la cobertura parcial de la ciudad --número insuficiente de bancadas-- o por que en nuestra ciudad mayoritariamente se utiliza la bicicleta particular.

G. No se ha informado con claridad de la preferencia ciclista al atravesar los pasos ciclistas. La información luminosa en los "mupis" municipales en lo relativo a la bicicleta no es adecuada.

H. El mayor punto de peligro de accidentabilidad ciclista es en los cruces de calzada, ya sea a través de pasos ciclistas como de pasos peatonales.

I. Durante años existió una errónea señalización de las vías ciclistas tanto horizontal como vertical (afortunadamente ya se ha eliminado a instancias de denuncia formulada por burgos con bici) que ha generado confusión en los usuarios de la vía pública. Por una parte, hay conductores de coches que aún piensan que los ciclistas no tenemos preferencia de paso en los pasos ciclistas y hay peatones que piensan que en las vías ciclistas el peatón tiene siempre preferencia.

J. La señalización ciclista y el itinerario propuesto para los peregrinos que atraviesan la ciudad no es ni suficiente ni adecuado.

K. No está conectada la vía verde del Santander-Mediterráneo (zona sur) con los ejes principales ciclistas. No está conectada la vía verde del Santander Mediterráneo (zona norte) con la nueva vía verde s-m que va desde Vivar del Cid a las proximidades de Oña.

L. En las principales avenidas de la ciudad la velocidad media de circulación es elevada y en gran parte de ellas no hay vía ciclista específica o prioritaria para circular de forma segura en bicicleta. En especial destacamos: calle Vitoria, calle Madrid, Avda. de Logroño, Avenida de los Reyes Católicos, Avenida del Cid.

M. En los entornos de zonas de concentración de equipamientos/edificios educativos no hay una reducción especial de la velocidad a velocidad 30 que facilite el acceso en bicicleta a los centros educativos. En particular es imprescindible en la zona del campus del Vena - c/ Batalla de Villalar; en el entorno de la calle Severo Ochoa - Alfonso XI (IES Pintor Luis Sáez - Conservatorio Profesional de Música y Danza - Varios Colegios de Primaria e Infantil.

N. Los aparcabicis instalados en la ciudad se sitúan en cota de acera y en muchos casos debieran estar situados en cota de calzada. Es necesario que se sigan instalando más aparcabicis en especial en barrios poblados a medida que se detecte demanda de este tipo de mobiliario. Hay que aumentar el número de aparcabicis en lugares clave en los que las unidades instaladas no son suficientes

Ñ. Cierta incidencia de robos de bicicletas en nuestra ciudad; No existe conexión entre el registro de bicicletas municipal y un registro estatal. Además no hay coordinación entre Policía Municipal y Policía nacional, tanto para prevenir los robos como para recuperar bicicletas robadas.

O. Solo hay un aforo ciclista y no es de propiedad municipal (situado junto al puente Santamaría)

5) ¿Qué actuaciones consideras necesarias para fomentar la movilidad ciclista?

En esencia revertir los aspectos desfavorables de la pregunta anterior y que la administración desarrolle una política clara de movilidad sostenible, apostando claramente por los modos de movilidad “Blanda” y por el transporte público.

Que el Plan autonómico establezca ciertos estándares de actuación incluyendo, por ejemplo, una tipificación de vías ciclistas actualizada, como la que se puede ver en “Plan de Ciclabilidad. Burgos 2017” pp. 5-6, elaborado por la asociación Burgos Con Bici: <https://drive.google.com/file/d/0B1Q1OcDD1fAVRDIXSkpuTUQ0NXM/view>

Por supuesto un PMUS integral dentro de un modelo de movilidad sostenible basado en la “intermodalidad” que permita convivir a todos los usuarios de la plataforma urbana en todas sus componentes, calles, acera, zonas peatonales, etc. respetando espacios cuando se pueda y si no, compartiendo el espacio disponible, pues la experiencia ya ha demostrado que no se puede seguir un modelo de soluciones parciales o “parches”.

Así pues, consideramos necesarias medidas “integradoras” de fomento ciclista como :

- Liberar la calzada de coches aparcados en superficie en beneficio de peatones y ciclistas y crear aparcamientos subterráneos o elevados de “disuasión” para estos.
- Crear aparcamientos de bicicletas próximos a paradas de autobuses que además permitan montar bicicletas y tener a mano punto de bicicletas de alquiler. Todo ello con idea de combinar la bici con el transporte público.
- El calmado del tráfico con velocidad 30 en aquellas vías que no dispongan de vías ciclistas específicas.
- Por supuesto adecuar cruces, (bike-box) y pasos de cebra, señalización en calzada y especialmente en rotondas para facilitar la circulación ciclista con seguridad y confianza.
- Crear normas de circulación de bicicletas adecuadas a cada espacio compartido con peatones incluso por horario en zonas peatonales.
- Y en zonas donde tengan que convivir simultáneamente vehículos, bicicletas y peatones crear “zona residencial”.

6) ¿Dispone la ciudad de instrumentos para fomentar un uso ciclista adecuado? ¿Cómo los valoras?

Muy insuficientes.

En el Ayto. de Burgos:

- No hay un Observatorio de la Bicicleta,
- No hay partidas en los presupuestos municipales anuales para el fomento del uso de la bicicleta, ni para el mantenimiento de la actual red de vías ciclistas.
- No hay personal formado en movilidad sostenible entre los técnicos municipales de secciones como tráfico, vías y obras, infraestructuras, ...
- Institucionalmente no se celebra de forma adecuada la Semana de Movilidad.
- No hay un diseño de ciudad que incentive de forma definitiva el trasvase de conductores de coches a conductores de bicicletas a pesar de que la ciudad

tiene una orografía y dimensión que hace posible que gran parte de los desplazamientos urbanos cotidianos puedan hacerse en bicicleta.

- Es clara la falta de convicción y de decisión política en algunas decisiones de diseño de la ciudad que impliquen un fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Hay técnicos municipales en áreas decisivas en estos aspectos con formación muy anticuada: apuestan por poner el tráfico en el centro y la fluidez del coche como criterio a favorecer, en vez de primar la baja siniestralidad vial, la baja ocupación del espacio u otros correspondientes a modelos más actuales.

El único instrumento de futuro aún está en fase de elaboración: El PMUS, y falta por saber en qué dirección se redacta y si el equipo de gobierno tiene voluntad política de implantarlo.

7) En el proceso de participación ciudadana, ¿qué tipo de entidades o grupos sociales consideras que deben ser invitados?

Partidos políticos con representación municipal y todas las asociaciones que quieran avanzar en un modelo de movilidad sostenible.

8) ¿A qué entidades de tu ciudad convocarías?

Evidentemente debieran convocarse: Ecologistas en Acción, Andando Burgos, Fundación Oxígeno, Entidades que representen a colectivos de discapacitados (p.ej. Fedisfibur), Federación de Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos (FAPA), Federación de Vecinos, Universidad de Burgos (UBU verde), ..

Como observador, a las secciones del Ayto. Implicadas en la movilidad ciclista (movilidad, tráfico, fomento, vías públicas, juventud),

9) Otras cuestiones a comentar

La asociación Burgos Con Bici sugiere que un Plan Autonómico sobre movilidad debería prestar atención a una modalidad de transporte en bicicleta que no encaja del todo ni con el uso urbano, ni con las rutas MTB ni con el ciclismo de carretera. Se trata del "viaje en bici" o "cicloviaje" o "cicloturismo de alforjas". Se trataría de gestionar una red rutas ciclistas autonómicas que fomenten y den cobertura al ya existente (y en aumento) turismo en bicicleta. Esto conlleva implicarse en la gestión de la red Eurovelo, en los tramos que pasan por nuestra Comunidad Autónoma

Otro aspecto relevante es la movilidad intermodal. El modelo de transporte "bici+tren", en el que los usuarios hacen medios y largos recorridos en tren entre localidades y pequeños recorridos en bicicleta hasta o desde las respectivas estaciones, reporta grandes beneficios en términos de movilidad sostenible. Es necesario que se fomente el transporte de bicicletas en tren. Quizá esto no caiga directamente dentro del ámbito de actuación autonómico, pero incluirlo en este Plan podría ser una medida pionera y una forma de reivindicar cambios en la normativas de transportes a nivel nacional.