

BOLSA DE PROYECTOS INTERDISCIPLINARES

ANEXO 1- PROYECTO/ IDEA

FORMULARIO

1.- Título de la idea o proyecto.

Plan de ciclabilidad para hacer de Burgos una ciudad más saludable

2. Descripción de la idea o proyecto innovador.

El Plan contempla una ampliación lineal de la red ciclista de los 66,1 Km actuales en servicio a los 107,6 Km con un total de 234 tramos propuestos frente a los 78 tramos actuales en servicio organizados en 11 tipologías diferentes para adaptarse, a las distintas singularidades de la plataforma frente a las 5 actuales y desglosado de la siguiente manera: un 1% para aceras-bici; un 1% calle residencial, un 16% de carril bici protegido, un 25% de ciclo-calles, un 7% ciclo-carril, un 1% circulación en contrasentido, un 1% de itinerario ciclista, un 1% de pasos ciclistas, un 25% de pistas bici, un 17% de sendas ciclables, y un 5% de uso compartido con peatones.

La innovación se obtendría con la utilización de material reciclado para la construcción de los carriles bici segregados y que se pueda incrustar material piezoeléctrico en su subsuelo para aprovechar el movimiento de usuarios de bicicletas y VMP,s para proporcionar energía limpia luminiscente a su paso, para dar seguridad a los propios carriles y añadiendo acumuladores, para utilizar iluminación de espacio público de manera racional y selectiva, limitando la iluminación excesiva para minimizar el impacto de la contaminación lumínica.

Este concepto más amplio e integrador implica sustituir las aceras bicis actuales por carriles bici segregados, o ciclo calles en determinados tramos, aumentar convenientemente la señalización vertical y horizontal; y también, dar continuidad a la red de vías, conectando tanto los polígonos industriales con el casco urbano, mediante corredores y estos, mediante tacticismo urbano, con los tramos capilares de los barrios para cerrar la malla y conectar el eje N-S cruzando el río Arlanzón y río vena con seguridad y fluidez y la permeabilidad E-O fundamentalmente desconectado por la zona peatonal del casco histórico y la discontinuidad del trazado de las aceras-bici.

Así mismo, habrá que crear isletas de estacionamientos de bicicletas de préstamo para redistribuir las 20 estaciones actualmente existentes, y aparca bicis para las particulares, junto a paradas de autobús estratégicamente seleccionados de entre las 456 existentes y distribuidas por toda la ciudad. Será importante también la remodelación de determinado mobiliario urbano que hace de obstáculo tanto para la movilidad ciclista como peatonal.

También se pretende innovar con la utilización de aplicaciones móviles integradas de las bicicletas municipales de alquiler BICIBUR con los medios de transporte público para

facilitar la intermodalidad y evitar en lo posible el uso de vehículos privados contaminantes principalmente en actividades de movilidad obligada.

3. Tu idea o proyecto tiene un enfoque de carácter social vinculado con los Objetivos de carácter Sostenible?: SÍ/NO (en caso afirmativo indicar el objetivo)

El Proyecto pretende obtener un beneficio ambiental reconocido por las NNUU en la novena conferencia sobre políticas saludables en las ciudades, organizada por la OMS y celebrada en Shanghái el 21 de noviembre de 2016, donde, en las conclusiones finales, se vincula uno de los pilares de salud de la sociedad (ODS nº 3) con una de las metas a alcanzar para conseguir ciudades sanas que es, “fomentar una mejor planificación urbana para priorizar el aumento del acceso a sistemas de transporte seguros, los espacios verdes y públicos y promover al mismo tiempo la actividad física” (ODS nº 11); también considera una conclusión vinculante “mejorar la calidad del aire (por ejemplo, sustituyendo los desplazamientos en coche por los traslados a pie o en bicicleta)” (ODS nº 13). (Ver documento anexo “policy-brief1...”)

Con ello se pretende contribuir a alcanzar las siguientes metas: (ver documento anexo para definición de la Metas de cada ODS en “NNUU indicadores-objetivos-metas”)

Meta 3.6 del ODS Nº 3; metas 11.2, 11.6, 11.7 del ODS nº 11; meta 13.3 del ODS nº 13.

Es decir, se han identificado cinco (5) metas que se pueden intentar alcanzar, entre los tres ODS que están interrelacionados con este proyecto y que tiene cabida dentro del marco de actuaciones para mejorar la movilidad ciclista como una parte del conjunto de aspectos que implican los beneficios de la movilidad sostenible en el hábitat urbano para la población en general.

4. Ventajas del producto o servicio. Descripción del problema que resuelve y la necesidad que cubre.

Con la reciente aprobación del nuevo Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, donde ya se alerta de la necesidad de dar prioridad a los peatones y a los vehículos de uso privado de dos ruedas y no contaminantes como son las bicicletas, las de pedaleo asistido y los VMP,s y donde impone medidas para la pacificación del tráfico a motor, junto con la nueva Ordenanza Municipal de Movilidad de la Ciudad de Burgos, aprobada en enero del 2020 y revisada en enero del 2021 es una coreografía bien sincronizada para alinear la normativa sobre movilidad, pero la infraestructura urbanística actual no permite el cumplimiento de la normativa con el espíritu y las finalidades que se ha hecho, si antes no se toman medidas para revertir una situación, que ahora mismo, va en dirección opuesta a la búsqueda de soluciones hacia la movilidad sostenible:

a) Es una ciudad de 174.400 habitantes rodeada de un potente cinturón industrial dedicado al segundo sector productivo principalmente, que ocupa 25Km2 con más de 10.500 empresas y que da trabajo a más del 20% de la población de Burgos y su área metropolitana y que tiene una infraestructura urbanística con más de la mitad de los barrios de la ciudad con alta densidad de población, en su mayoría sin plazas de garaje subterráneo; el crecimiento urbanístico desordenado ha provocado una situación de

empoderamiento del automóvil de combustión frente a otros medios de transportes menos contaminantes

b) Diez años de ausencias de actuaciones en políticas de movilidad han provocado desajustes en el uso del espacio público dedicado a movilidad como son las aceras y las calzadas.

Ambos factores han contribuido a crear una situación general de deterioro de la movilidad y que ha llegado a las vías ciclistas, donde no hay continuidad, con interrupciones continuas de las mismas, además de falta de mantenimiento; existe un 34 % de aceras bici que ya no soportan la proliferación de bicicletas y VMP. Además, también contribuye al deterioro de la movilidad, la proliferación de vehículos estacionados en calzada ocupando espacio público que debería estar dedicado a facilitar la movilidad de otros usuarios.

Como consecuencia, se deduce, que en Burgos, la creación y desarrollo de normativa de movilidad, por sí sola, no consigue solucionar los problemas de este ámbito que arrastra desde hace años y que junto con la falta de visión de futuro por carecer de los documentos oficiales y de ámbito local, que ayudan a una visión estratégica de las posibles soluciones; tienen como consecuencia, el goteo de la siniestralidad vial entre ciclistas y peatones; entre vehículos a motor y ciclistas en el área urbana. Además, estas normativas tampoco tienen gran impacto en evitar la congestión circulatoria pues esta no es fruto de la velocidad si no de la alta ocupación de vehículos parados en la calzada, al utilizar ésta como estacionamiento, en muchas ocasiones junto a pasos de cebra dificultando la visibilidad, a veces por largos periodos de tiempo; con el consiguiente deterioro de la seguridad vial, además del medio ambiente.

El impacto pretendido inicialmente con este proyecto de construcción de una red viaria ciclista específica y bien estructurada como un único proyecto, por tanto, es frenar esta situación de deterioro de la movilidad y de riesgo de accidentalidad en el casco urbano, buscando un efecto positivo de impacto en cuanto a seguridad vial de los usuarios de la plataforma, con corredores y resto de tipología de vías ciclistas separadas, tanto de los vehículos como de los peatones, buscando aumentar el uso de la bicicleta como medio de transporte para la movilidad obligada y escolar que además redundará en la dinamización del comercio de barrio. Se pretende obtener una serie de mejoras estructurales urbanas, que se estiman, pueden beneficiar, incluso contribuya, al cumplimiento de las medidas de reducción de velocidad para la pacificación del tráfico.

Sería el primer paso para minimizar el impacto negativo de la infraestructura obsoleta, y revertirlo en la obtención de un beneficio en el cuidado del medio ambiente y salud de la población creando una infraestructura segura de vías ciclistas que alcance los polígonos industriales para propiciar una masa crítica de usuarios suficiente para minimizar la huella de carbono con utilización de la bicicleta en la movilidad obligada de los trabajadores; dado que esta colectivo supone el movimiento diario importante tanto desde los barrios internos de la ciudad, como desde las zonas residenciales de los municipios colindantes, hacia los polígonos industriales; que no disponen de ninguna infraestructura ciclista segura para los desplazamientos al / desde el trabajo. De esta infraestructura se beneficia el resto de usuarios ciclistas, estudiantes, ciclo turistas etc. dinamizando así otros sectores económicos que apoyan este tipo de movilidad.

5. Situación del proyecto.

El Plan de Ciclabilidad que presentó Burgos Con Bici al Ayuntamiento se comenzó en el año 2017 tras observar que no se avanzaba en las infraestructuras ciclistas en la última década; se introdujo en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, (PMUS) como único documento estratégico publicado por el Ayuntamiento relativo a movilidad en el año 2018 y se ha actualizado en el año 2020 al ver que el PMUS todavía continua estancado en fase de diagnóstico. (Ver documento “PLAN_ CICLABILIDAD_BURGOS_2020”)

En junio del año 2020 se aprobó una partida de 615.000,00 € para la ejecución de carriles bici, después de más de 10 años sin haberlo hecho con aprobación del Pleno del Ayuntamiento.

En septiembre del mismo año, se publica en prensa la licitación de un tramo de unos 4,4 Kmts con un coste de 348.845 €.

En octubre se observó el repintado horizontal de las señales de “calles 30” en calzadas de la ciudad para convertirlas en ciclo calles y ciclo carriles, señalización vertical correspondiente, así como posiciones de espera avanzada para motos y bicis junto a los semáforos.

En la segunda semana del mes de abril de este año, esta Asociación ha tenido conocimiento de la inversión de unos 250000 € para otro tramo de unos 2 Kmts, para la realización de un carril bici en la Calle Vitoria. Se desconoce la tipología definitiva que tendrán estos tramos.

Con estos antecedentes, a su vez, se ha observado que la utilización que hace el Ayuntamiento del Plan de Ciclabilidad es ambigua; y la actuación de la administración es errática e intermitente. Aunque tomando siempre como referencia este Plan de Ciclabilidad, se solicita asesoramiento en ocasiones a esta Asociación, o en otras, se actúa mediáticamente informando a los medios de comunicación pública locales de actuaciones técnicas ya aprobadas para su ejecución sin consultas o información previa.

Por todo ello se han sacado las siguientes conclusiones:

- a) Debido a la tradicional hipoteca de los presupuestos anuales que sufre la corporación municipal año tras año, hacen que se realicen actuaciones intermitentes y además con la incertidumbre de cantidades que se invierten y con la duda de que años si se puede hacer y que años no.
- b) Las limitaciones del área técnica de movilidad del Ayuntamiento que esta dimensionada para sostenimiento de la gestión diaria sin capacidad de diseño de planes estratégicos a corto y medio plazo.

En otro orden de cosas, y paralelamente, a mediados el mes de enero del 2021 la coordinadora nacional CONBICI propuso a las Asociaciones provinciales y locales que se estudiase la posibilidad de participación en las Manifestaciones de Interés que iba a convocar el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA); con la finalidad de contribuir a la elaboración del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia que va a presentar España ante la Unión Europea para la captación de Fondos “Next Generation”.

Viendo las posibilidades de hacerlo para dar un impulso importante al Plan de Ciclabilidad para Burgos y superar las barreras expuesta en los puntos a) y b) de este apartado y tener la posibilidad de realizar un proyecto integral con una presupuestación completa y con créditos plurianuales para su consecución sin incertidumbres; es por lo que tras la lectura del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Y viendo que las Entidades Locales pueden tener un gran protagonismo en la captación de Fondos Europeos para determinados proyectos de infraestructura; puestos en contacto con la Cámara de Comercio de Burgos donde se nos informó que podíamos participar en la convocatoria dedicada a las “entidades u organizaciones”.

Es por lo que esta Asociación elaboró un Manifiesto de Interés no sin antes presentar el documento para valoración a la Coordinadora Nacional CONBICI recibiendo una carta de recomendación para adjuntar al Manifiesto de Interés (ver documento anexo “Carta apoyo Conbici Burgos”).

A partir de este hito se relata las siguientes vicisitudes para dejar a su criterio la situación actual del proyecto:

- ✓ El día 3 de marzo se presenta el Manifiesto de Interés del Plan de Ciclabilidad para hacer de Burgos una ciudad más saludable en el MITMA mediante registro telemático.
- ✓ El día 4 de marzo se remite al jefe de promueve Burgos el Manifiesto remitido al MITMA el día anterior para conocimiento según compromiso adquirido en gestiones anteriores pero no se ha recibido ningún acuse de recibo.
- ✓ El pasado 12 de abril se recibe una llamada telefónica del jefe del Gabinete del Ilmo. Sr. Alcalde solicitando el Manifiesto de Interés presentado al MITMA, se les remite en formato digital y no se tiene noticias de hasta la fecha aunque sí se tiene conocimiento de que el Ayuntamiento si ha enviado algún tipo de Manifiesto de Interés pero se desconoce la finalidad.
- ✓ El día 13 de Abril se aprueba en consejo de Ministros el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que se ha de presentar a la Unión Europea para obtener el desbloqueo de Fondos Europeos Next Generation vinculados tanto a los Presupuestos Generales del Estado pero también al cumplimiento por parte de España de los acuerdo del “Green Deal” uno de cuyos pilares es la obligatoriedad de hacer inversiones en Movilidad Sostenible.
- ✓ El día siguiente se consulta a la coordinadora nacional CONBICI cuál es el modelo de proyecto que puede tener partida asignada para concurrir a las convocatorias que se publiquen para desarrollar un proyecto como el aquí presentado y se nos confirma que dentro del documento que se va a remitir a la Unión Europea para aprobación existe la propuesta del Componente I “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos, donde se ha dotado con 6.536 millones de euros para una serie de partidas entre las que se encuentra una llamada C1.I1 para inversiones en “zonas de bajas emisiones y transformación digital y sostenible del transporte urbano y metropolitano para

municipios de más de 50000 habitantes que incentive a reducir la utilización del vehículo privado....” (ver documento anexo “PLAN DE CHOQUE_COMPLETO”

En este punto se remite el presente documento para su consideración y estudio de posibles opciones para llevarlo a buen fin.

6. Descripción del equipo y perfil demandado para integrar en el equipo:

- ✓ Por las particularidades del proyecto se considera imprescindible la participación de personal de la administración municipal con poder de decisión.
- ✓ También especialistas en piezoelectricidad y el empleo de material reciclado para la construcción de las nuevas vías ciclistas con capacidad para generar energía limpia aprovechable par la iluminación urbana evitando la contaminación lumínica.
- ✓ Representante de la Cámara de Comercio para captación de posibles empresas del ramo interesadas en el proyecto.
- ✓ Representante de la UBU especialista en ODS
- ✓ Especialistas en convocatorias para captación de fondos europeos
- ✓ Especialistas en desarrollo integral sostenible con tacticismo urbano
- ✓ Representante de la Asociación Burgos Con Bici en calidad de Promotor del Proyecto.

6

7. Palabras clave. Especificar 5 palabras clave que describa la idea/ proyecto.

Plan de choque movilidad sostenible