

**PROYECTO BICICLETA-TP**

**INFORME DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES DEL PROCESO CUALITATIVO**



**Sevilla, junio de 2015**

## Índice

1. OBJETO.....	3
2. METODOLOGÍA PARA EL PROCESO CUALITATIVO.....	3
3. UNIVERSO y DESARROLLO DE SESIONES.....	4
3.1. Agentes sociales.....	4
3.1.1. Primera sesión de agentes sociales.....	7
3.1.2. Segunda sesión de agentes sociales.....	9
3.2. Agentes decisores.....	11
3.2.1. Primera sesión de agentes decisores.....	11
3.2.2. Segunda sesión de agentes decisores.....	13
4. CONCLUSIONES GENERALES.....	17

## 1. OBJETO

El objetivo del proceso cualitativo fue presentar y discutir con agentes sociales y decisores los objetivos, las hipótesis, las metodologías utilizadas y los resultados obtenidos en el proyecto.

## 2. METODOLOGÍA PARA EL PROCESO CUALITATIVO

Para dar cumplimiento al objetivo marcado, se utilizó una metodología participativa basada en grupos de discusión.

Cada grupo se reunió en dos ocasiones:

- Una primera donde se aportó información sobre el proyecto y se recabaron opiniones sobre el objeto del estudio: la relación entre el transporte público y la bicicleta. El orden del día propuesto y desarrollado fue el siguiente:
  - Bienvenida y explicación de las razones de la convocatoria.
  - Rellenado de cuestionario de encuesta telefónica: al objeto de contrastar la idoneidad del cuestionario elaborado.
  - Realización de presentación inicial sobre los objetivos del proyecto y sus principales hipótesis de partida.
  - Diálogo y discusión sobre la temática.
  - Aportación de datos, imágenes e información al objeto de conducir adecuadamente el debate.
  - Agradecimiento y despedida.
  
- Una segunda donde se devolvieron resultados del estudio y se contrastaron con las opiniones vertidas en la primera sesión.
  - Bienvenida e introducción
  - Realización de presentación inicial sobre los principales resultados del proyecto.
  - Diálogo y debate sobre la temática y las perspectivas futuras.
  - Agradecimiento y despedida.

Todas las sesiones fueron grabadas con dispositivos de registro de audio y los archivos obtenidos se entregan junto con los informes de explotación.

### 3. UNIVERSO y DESARROLLO DE SESIONES

Se conformaron dos grupos de agentes de dos tipos:

#### 3.1. Agentes sociales

Agentes sociales: miembros de la sociedad civil interesados o que trabajan activamente en el desarrollo y fomento de la bicicleta como medio de transporte. En general se contó con representantes de asociaciones vinculadas a estas reivindicaciones en todo el espectro posible, es decir, desde asociaciones cuyo carácter era más deportivo (muchas de ellas pertenecientes a los pueblos del área metropolitana), como aquéllas que, desde una perspectiva sectorial, participan de estas reivindicaciones (Ecologistas en Acción o ADTA).

En un principio, el amplio número de agentes sociales considerado aconsejó su división en dos grupos. En la realidad de las convocatorias, la asistencia de agentes sociales fue muy baja, con lo que finalmente se realizaron dos reuniones en lugar de las cuatro previstas.

La lista de contactos manejada se muestra a continuación:

A Contramano:

- Juan Manuel Mellado  
610504101 e-mail: [medayo@hotmail.com](mailto:medayo@hotmail.com)

Ecologistas en Acción

- Edu 660477499, e-mail: [edugg@irnase.csic.es](mailto:edugg@irnase.csic.es)
- María Marín [mariamnrz@hotmail.com](mailto:mariamnrz@hotmail.com)
- Loren 626187960 [labreu@dap.es](mailto:labreu@dap.es)
- Laura Soler. 639719690

ADTA

- Juan Antonio Morales 670614376 [jam999@adta.es](mailto:jam999@adta.es)
- José Luis Bueno Mingallón [jl.bueno@gmail.com](mailto:jl.bueno@gmail.com)

Aljarafe Habitable

- Luis Andrés Zambrana 672613182 [lazambrana@us.es](mailto:lazambrana@us.es)
- Luis 605548776 [luisperaza@arrakis.es](mailto:luisperaza@arrakis.es)

Valencina habitable

- Eduardo Apellániz [valencinahabitable@hotmail.com](mailto:valencinahabitable@hotmail.com) 695817514
- BTT Los Dólmenes. Jose Antonio Bustos [bttlosdolmenes@gmail.com](mailto:bttlosdolmenes@gmail.com) 955720643 ó 670949548

Alcalá de Guadaira. Joaquín Barrera 675611237 [joaquinbarrerapastor@hotmail.com](mailto:joaquinbarrerapastor@hotmail.com) – Antonio Ordoñez 656265281 [antonioorsola@hotmail.com](mailto:antonioorsola@hotmail.com)

Alcalá del Río: Alejandro Romero [deportes@alcaladelrio.es](mailto:deportes@alcaladelrio.es)

Benacazón

- José Garrido: tlf 615411374 y mail [tatatron@gmail.com](mailto:tatatron@gmail.com)



- Evaristo Fernández 651054270 [evaristofdez@gmail.com](mailto:evaristofdez@gmail.com)

#### Bormujos

- Sebastián Vargas [sebastianvarg@hotmail.com](mailto:sebastianvarg@hotmail.com) 615873747

#### Castilleja de Guzmán

- JC Alarcon 627951419
- Pedro Díaz Macías: [pediamac58@gmail.com](mailto:pediamac58@gmail.com) 955728236/605628388
- Carlos [carisaclamar@hotmail.com](mailto:carisaclamar@hotmail.com) 955728330/675516610
- Jose Antonio Bustos [bttlosdolmenes@gmail.com](mailto:bttlosdolmenes@gmail.com) 955720643 ó 670949548

#### Coria del Rio:

- Fran López 615482834 [Yofranlopez@live.com](mailto:Yofranlopez@live.com)

#### Dos Hermanas:

- Paco Domínguez tlf: 955083390, 617925694 e-mail: [ateneoandaluz@gmail.com](mailto:ateneoandaluz@gmail.com)
- Guillermo Jiménez Soto (Guille) 630407514 [guilledh@gmail.com](mailto:guilledh@gmail.com)

#### La Algaba:

- Miguel Mora tlf: 629431224  
e-mail: [algabab@yahoo.es](mailto:algabab@yahoo.es) [mmecologia@yahoo.es](mailto:mmecologia@yahoo.es)
- Jose Manuel Ballesteros 615558651 [ballest@andaluciajunta.es](mailto:ballest@andaluciajunta.es)

#### Los Palacios:

- Juan Uquiles. Tlf: 615062938 (tlf. del Club)  
Juan de Ribera 14, 41720 Los Palacios (Sevilla)
- José Manuel Parra. 676496968 y 955814982  
e-mail: [jmparco@hotmail.com](mailto:jmparco@hotmail.com) Mairena Aljarafe: Gonzalo Bueno, [gonzalobueno@hotmail.com](mailto:gonzalobueno@hotmail.com) 636408458

#### Olivares:

- Arturo Ruiz 617562272 [arrugu73@hotmail.com](mailto:arrugu73@hotmail.com)
- Francisco Polvillo [fgpolvillo@hotmail.com](mailto:fgpolvillo@hotmail.com)

#### Gelves:

Gerry Lerner 699621730 [gerrylerner@ono.com](mailto:gerrylerner@ono.com)

San José de la Rinconada. Paco Meirinhos tlf: 619040106 e-mail: [fmeirinhos@renfe.es](mailto:fmeirinhos@renfe.es)

San Juan de Aznalfarache. Juan Manuel Ureña 626879921 [pegamento@hotmail.com](mailto:pegamento@hotmail.com)

#### Salteras:

Pepe Álvarez tlf: 657388154 e-mail: [pepesalteras@hotmail.com](mailto:pepesalteras@hotmail.com)

Sanlucar la Mayor. Juan Carlos Matachana. 667576093 [jcmatachana@gmail.com](mailto:jcmatachana@gmail.com)

#### Sevilla

- Enrique Postigo: [yogurblanco@gmail.com](mailto:yogurblanco@gmail.com) 606039956



Valencina

Paco Castrejón tlfs: 955720261, 617454819, 954336137 (T)

e-mail: [cabacas@ya.com](mailto:cabacas@ya.com)

Rentabike (Taller reparación bicis en Alamillo) –Carlos Amarillo 656467772 [info@biciactiva.es](mailto:info@biciactiva.es)

Santa Cleta. Isabel Huertas. [isa@santacleta.es](mailto:isa@santacleta.es)

Oficina Sostenibilidad US

- 'Enrique Figueroa' [figueroa@us.es](mailto:figueroa@us.es) 630028806
- Alejandra Ávila [sostenibilidad@us.es](mailto:sostenibilidad@us.es)

### 3.1.1. Primera sesión de agentes sociales

Fecha: 15/07/14

Lugar: salón de actos del Parque del Alamillo.

Horario: 19:30 – 21:30

Asistentes: 10 personas de procedencia variada (Sevilla, Aljarafe y Norte). No están representados los habitantes de las macrozonas sur y Este.

Tras la bienvenida, se pasa directamente el cuestionario de la encuesta telefónica, tras lo cuál se suscita inmediatamente la discusión, lo que no da lugar a realizar la exposición planeada. Dicha exposición se va intercalando a medida que avanza el debate para conducirlo adecuadamente y resolver dudas o impresiones.

Las cuestiones planteadas en el diálogo pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

- El transporte público es incómodo, caro y posee muchas dificultades de acceso.
- Existe mucha preocupación sobre el estado y diseño de las infraestructuras existentes y a su análisis se destina mucho tiempo de la discusión inicial (casi la primera media hora). Sobre todo se resaltan las malas condiciones para el tránsito peatonal, la ausencia o mal diseño o uso de las infraestructuras para la bicicletas y la lejanía de las estaciones de transporte público. Todo ello se ejemplifica con casos y experiencias particulares. Se enfatiza la necesidad de establecer mecanismos de participación adecuados para mejorar esta infraestructura.
- En esta fase de la discusión se analizan elementos de la movilidad en su vertiente global, sin aterrizar en el caso concreto de la intermodalidad entre el transporte público y la bicicleta.
- Se ve con preocupación la inutilidad práctica de algunas actuaciones recientes en materia de transporte público, así como la calidad de los servicios de autobuses ofrecidos por el Consorcio Metropolitano.
- Se discute ampliamente la imposibilidad o incomodidad de viajar con la bici en los vehículos de transporte público. Pese a las dificultades que este tipo de situaciones conllevaría para su aplicación masiva, parece ser la preferida por todos. Tras estas argumentaciones, también se discute sobre el mantenimiento financiero de los servicios de transporte público.
- Se enfatiza una inmensa preocupación por el robo. Es decir, se detecta que este aspecto es el más temido por los usuarios en opinión de los participantes.
- Se trata el asunto de la cercanía, incluyendo en el debate el factor tiempo como principal, más que el de distancia física.
- En este momento, la discusión se centra finalmente en la relación intermodal entre la bici y el transporte público, es decir, en cómo mejorar, en opinión de los asistentes, estos procesos de intermodalidad. Así, parece haber consenso en que el objetivo de hacer cómoda la utilización de la

bici en conjunción con el transporte público es determinante. Lo importante en este caso es que haya una buena experiencia de usuario.

- En todo caso, también se manifiesta la necesidad de que se adopten cortapisas al uso del automóvil como modo de hacer competitivo la opción conjunta entre transporte público y bicicleta. Se discuten las diferencias de tiempo de viaje, precio y comodidad entre el transporte público y el coche.
- Desde el punto de vista de la promoción de la bici, se opina que es necesario centrarse en argumentos como la comodidad y la economía; aunque sí existe consenso en que la existencia de infraestructuras adecuadas es fundamental.
- Se comenta, muy de pasada, la opción de la instalación de servicios de bicicleta pública en estaciones importantes. Se alaba, de forma generalizada, la experiencia del bus+bici y se lanza la propuesta de replicar el sistema, aunque sea a pequeña escala, en otras estaciones. No obstante, y aunque la mayoría de asistentes es partidario de la puesta en marcha de sistemas de bici pública en las estaciones de transporte público, casi ninguno manifiesta que, personalmente, pudiera ser usuario de ninguno de ellos.

Además de estas aportaciones, es preciso señalar las siguientes dificultades:

- Existió durante la sesión una dificultad patente en imaginar otras soluciones o situaciones posibles. Era recurrente el recurso al análisis de lo existente o a la crítica de la gestión o los planes más o menos inmediatos de la administración.
- Fue muy difícil que los asistentes argumentaran desde la escala del todo, como sistema, y se abstraieran de su propia experiencia personal y cotidiana, es decir, el recurso al “yo” o a “mi experiencia cotidiana” estuvo siempre presente.
- Aunque en la explicación inicial se explicó claramente cuál era el ámbito del proyecto, el debate discurrió por la senda del análisis de la movilidad en general y, en concreto, de las condiciones deficientes del transporte público.
- Aun siendo los convocados personas concienciadas e informadas sobre los procesos de la movilidad, persistían aún la recurrencia de algunos mitos. En este sentido, se mostraron cifras, estadísticas y ejemplos que sorprendieron a un buen número de asistentes.



### 3.1.2. Segunda sesión de agentes sociales

Fecha: 19/05/15

Lugar: Santa Cleta

Horario: 18:30 – 20:30

Asistentes: 7 personas de procedencia variada (Sevilla, Aljarafe, Alcalá de Guadaíra, La Rinconada). No están representados los habitantes de la macrozona Este.

Tras la bienvenida, se procede a la presentación de los principales resultados del proyecto. La presentación suscita constantes aclaraciones, puesto que hay personas que este es su primer contacto con el proyecto.

Las cuestiones planteadas en el diálogo pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

- Se aclaran dudas entre los métodos de bike and ride y de bike on board y la conveniencia de cada uno de ellos al caso de Sevilla.
- Se señala el fracaso de los aparcamientos situados en las paradas de autobuses. Se señala que el motivo es la falta total de seguridad y el desconocimiento por parte de los usuarios de las técnicas antirrobo. Se expone al caso del metro.
- Se expresa alguna duda sobre la opción metodológica de concentrarse en la red de gran capacidad, puesto que hay mucha gente que utiliza el autobús. Se aclaran estas cuestiones (dispersión de servicios y líneas y falta de información en la red de autobuses metropolitanos).
- Se expone la idea de la ventaja del bike on board en el sentido de que cuando se monta la bici en el transporte público la sensación es que no se cambia de modo de transporte puesto que la bici también viaja. Es muy importante la percepción (de seguridad, de comodidad, de aprovechamiento del tiempo, etc.).
- Es muy importante la puesta en marcha de campañas de concienciación, como demuestra el tema del agua en Sevilla, aunque deben de estar enmarcadas en un contexto de acción global en favor de la movilidad sostenible.
- Se narran algunas dificultades básicas en la gestión del transporte “on board” de la bicicleta en el tren de cercanías. Apostar por el “bike and ride” es utilizar el argumento de que este método puede reducir los problemas de viajar con la bici.
- Se discute sobre la idoneidad de las concesiones con respecto a este asunto y cómo éstas deberían transformarse para acoger a la bicicleta. En este sentido es interesante la mejora de la gestión y la coordinación del transporte público (¿por qué RENFE no está en el Consorcio?). Existe en general una descoordinación entre administraciones en los diferentes niveles. En este sentido, se precisa que la gestión de las estaciones de Cercanías están en realidad gestionadas por RENFE y no por ADIF. Ésta última sólo gestiona las estaciones que tiene más funciones además de las de Cercanías.
- Se discute ampliamente sobre la posibilidad de tarificación de los servicios de aparcamientos. No se

ve nada claro la posibilidad de que estos aparcabicis no sean gratis. En todo caso, es necesario acometer este tipo de medidas con la conciencia de que ello contribuya a un cambio de hábitos. Para ejemplificar este aspecto se trae a colación, de nuevo, el ejemplo del consumo de agua en Sevilla. En todo caso se piensa que es básico y previo que los servicios de transporte público (frecuencia, precio, comodidad, horarios) tienen que ser adecuados y competitivos. Quizás la complementariedad entre bicicleta y transporte público ayude a mejorar las posibilidades del servicio, dado que, previsiblemente, estos servicios llegarán a más usuarios.

- El debate de la financiación del transporte público ha de ser objeto de una reflexión sobre la naturaleza del servicio público.
- Se apuesta, finalmente, por un modelo de tarificación mixta (gratuita y de pago para servicios más seguros, o únicos para los usuarios del TP, o bien apoyados en un abono).
- A partir de aquí, se discuten varias cuestiones en relación al transporte público. Para ello, los participantes se apoyan frecuentemente en la diapositiva de las etapas.
- Se trata el problema del espacio para acoger a las infraestructuras de aparcamiento. Aunque quizás lo interesante hay que trabajar en dos etapas: experiencias que puedan tener éxito inmediato y trabajar de fondo en las cuestiones de largo plazo, considerando incluso pronunciamientos de los parlamentos.
- En todo caso, y con respecto al primer asunto, es importante hacer ya cosas y, si están bien hechas, la gente acudirá.

Además de estas aportaciones, es preciso señalar las siguientes impresiones generales:

- En ocasiones, fue difícil que los asistentes argumentaran desde la escala del todo, como sistema, y se abstraieran de su propia experiencia personal y cotidiana, es decir, el recurso al “yo” o a “mi experiencia cotidiana” estuvo siempre presente.
- También se realizaron reflexiones interesantes, desde lo global a lo local, en ocasiones con más trasfondo que las que se realizaron en las sesiones de agentes decisores, manejando información compleja y teniendo en cuenta indicadores o factores indirectos.

### 3.2. Agentes decisores

Agentes decisores: trabajadores o funcionarios pertenecientes a la Administración Pública y/o empresas públicas o agencias y consorcios públicos de algún tipo, que pudieran tener algún tipo de vinculación con las políticas de movilidad, infraestructuras, urbanismo u ordenación del territorio. Se invitaron, además a agentes que trabajan en todas las escalas territoriales posibles (autonómica, provincial, local).

La lista de agentes decisores se muestra en el siguiente tabla:

Ángela Ranea	Medio ambiente urbano. CMA
Guadalupe de la Hera	Jefa de Servicio planificación subregional. SG de OT
Manuel Burraco	Coordinador de la SG de OT
Santiago Copado	DG Arquitectura
Diego Galán	DG Arquitectura
Juan Millán	Jefe de servicio de planificación. DG de Movilidad
Fernando Copado	Agencia Pública de Puertos de Andalucía
María José Campos	PRODETUR
Agustín Cosano	Diputación de Sevilla
Pablo Olivares	Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
Luis Ramajo	Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
Armando. Marcos	Consortio Metropolitano de Transportes
Francisco León	Centro de Control de Tráfico de Sevilla
Gema Cantero	Agencia Andaluza de la Energía

#### 3.2.1. Primera sesión de agentes decisores

Fecha: 18/07/14

Lugar: Aula del Convento en Calle Santiago

Horario: 12:30 – 14:00

Asistentes: 7 personas (Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Centro del control de tráfico del Ayto de Sevilla, Consorcio Metropolitano de Transportes, Prodetur, DG Arquitectura de la Consejería de fomento y vivienda).

Tras la bienvenida se pasa a ofrecer la presentación donde se exponen los principales objetivos del proyecto, así como sus bases teóricas. Se desciende al caso de estudio del área de Sevilla. Tras la presentación se pasa el cuestionario de encuestas, lo que da paso directamente a la discusión.

Una síntesis de las ideas vertidas y discutidas se presentan a continuación:

- El debate se centra en las condiciones del transporte público y su calidad. Se piensa que estos servicios son deficientes y que ese es el elemento fundamental a mejorar para incrementar su uso por parte de los ciudadanos. Esta mala calidad genera desconfianza en el sistema, sobre todo en los desplazamientos recurrentes para ir al trabajo porque son estos desplazamientos los que exigen más seguridad.
- Además, se discuten ampliamente las condiciones del sistema tarifario, concluyendo que suele ser complejo, lo que aleja también a potenciales usuarios. Se tratan las condiciones de la tarifa única en el entorno metropolitano, a lo cuál se responde, por parte de la persona proveniente del Consorcio Metropolitano de Transportes, con datos muy interesantes.
- Estos datos sustentan una idea fundamental: que la mejora del sistema y su simpleza radica en decisiones de tipo político, pues normalmente pueden subsanarse con mejoras de la financiación. No existen, por lo tanto, problemas técnicos.
- Estos problemas técnicos o las potenciales mejoras de calidad o frecuencia en los servicios de transporte público podrían comprobarse con experiencias piloto.
- En relación a más datos aportados, es interesante señalar que Tussam mueve a 80 millones de viajeros anuales, mientras que el sistema de autobuses del Consorcio es utilizado por unos 10 millones de usuarios. El título de transbordo del Consorcio es utilizado anualmente por 5 millones de personas en Tussam y unos 6 millones en el Metro. El 30% del coste del billete está subvencionado en los autobuses metropolitanos (un 20% adicional para los transbordos). El Consorcio ha estado subiendo el IPC en sus tarifas dado que la situación de las entidades consorciadas (Aytos.) es muy complicada, por lo que es imposible realizar mejoras que supongan un desembolso económico adicional. De hecho, en la actualidad no hay marco jurídico ni tarifario para bonificar al usuario recurrente, lo que impide satisfacer demandas concretas de ciertos colectivos (estudiantes, trabajadores de algunas empresas, etc.). Como resultado de todo ello, y de que ha sido preciso anular buena parte de las mejoras de los servicios que fueron introducidas hace unos años, el Consorcio ha estado perdiendo viajeros desde el año 2007.
- Este hecho concreto sirve para introducir más específicamente el asunto principal de la discusión, a saber, qué efecto puede tener la bici como medio para atraer nuevos usuarios a los servicios de transporte público. Para que la idea es compartida por los asistentes, si bien es necesario introducir medidas de mejora de la seguridad ante el robo en los aparcamientos, así como facilitar, haciendo atractivo, el uso de las bicicletas como medio de acceso y egreso a los sistemas de transporte público. En ese sentido, se vuelve a insistir en que el sistema sea simple y cómodo. En todo caso, también se apunta a la necesidad de acompañar las infraestructuras de aparcamiento seguro con medidas infraestructurales en los entornos urbanos, mejorar la accesibilidad y aplicar otros incentivos, entre los cuáles podrían encontrarse los económicos.
- También se discute, ampliamente, sobre las condiciones de accesibilidad actual de algunos centros de transporte público, especialmente la accesibilidad andando. Esto contrasta con la facilidad para circular en coche. Por lo tanto, habría que tomar medidas de restricción para el coche, singularmente la gestión restrictiva del aparcamiento y reducir la circulación atendiendo a

fenómenos de adaptación del tráfico. Se incide en que las experiencias existentes, aunque pocas, avalan la efectividad de estas medidas como método para mejorar la movilidad urbana.

- Se genera, en este punto, un debate sobre la idoneidad de aplicar estas medidas de manera drástica y más bien lentamente. No existe un acuerdo general en este punto, aunque se advierte que algunos procesos de movilidad inducida, que se generarán en la ciudad fruto de la puesta en carga de nuevas infraestructuras o centros de destino (Torre Pelli, centros comerciales ligados al Puerto) tendrán un efecto muy importante sobre la movilidad de ciertas zonas.

Además de estas aportaciones, es posible señalar, a modo de conclusión, lo siguiente:

- Como técnicos, el debate se ha centrado más específicamente sobre cuestiones de gestión, dado que, además, se cuenta con información fresca sobre multitud de asuntos. No obstante, en muchos pasajes del debate aún se recurre a la experiencia personal para analizar algunos temas de escala global.
- El debate se centra durante mucho tiempo sobre las condiciones del transporte público. Ninguno de los asistentes ha tenido en cuenta en la análisis las etapas de acceso y egreso a y desde el transporte público hasta que no se han puesto encima de la mesa. Una vez puestas en valor, todo el mundo coincide en la necesidad de atender adecuadamente a estas etapas y se está de acuerdo en que la bicicleta está llamada a un papel importante. La cuestión no generó más discusión, con lo que no se ha criticado o puesto en duda la idoneidad de la hipótesis del proyecto.
- No obstante, es posible concluir que la técnica de movilidad asociada a la bici todavía es poco conocida, dado que en multitud de ocasiones los asistentes hablaron con poca información y más bien apoyándose en intuiciones. Quizás uno de las acciones del propio proyecto podría dirigirse a difundir información sobre las técnicas de fomento de la bicicleta e implantación de medidas e infraestructuras para incrementar su uso, para que fueran conocidas por aquellos técnicos y/o políticos que están tomando decisiones.

### **3.2.2. Segunda sesión de agentes decisores**

Fecha: 16/04/15

Lugar: Sala de Licitaciones de la Consejería de Fomento y Vivienda.

Horario: 12:30 – 14:30

Asistentes: 8 personas (Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, Consorcio Metropolitano de Transportes, Diputación Provincial de Sevilla, DG Arquitectura de la Consejería de Fomento y Vivienda, Agencia de Puertos de Andalucía, Agencia de Obra Pública).

Tras la bienvenida se pasa a ofrecer la presentación donde se exponen los principales resultados del proyecto, así como algunas conclusiones preliminares.

Una síntesis de las ideas vertidas y discutidas se presentan a continuación:

- En la realización de la presentación existen algunas dudas sobre los modelos de acceso y egreso en bicicleta al transporte público. Se realiza una explicación pormenorizada de cada una de las posibilidades porque no se tiene clara la distinción entre las diferentes posibilidades.
- Explicación sobre la metodología y las características de solapes y correcciones con respecto al relieve o las barreras infraestructurales para conocer la población servida; así como los posteriores cálculos para la obtención del mercado potencial y la demanda.
- Se explica por parte de la Agencia de Obra Pública la experiencia de la instalación de aparcamientos en el interior de las estaciones, haciendo hincapié en su éxito. Se pregunta por el régimen de uso en referencia al posible abandono de las bicis que puedan aparcarse más de una noche seguida.
- Se reseña que ha habido problemas en este sentido en el aparcamiento interno en Plaza de Armas, donde ha habido bicis que han estado aparcadas más de tres meses, y ha habido casos que los dueños ni siquiera han ido a reclamarlas. Se propone que estas bicis abandonadas sean utilizadas para el servicio del Consorcio.
- Por parte de uno de los asistentes se reseña que hay que tener en cuenta que se está comenzando. Por ello, hay que planificar a largo plazo. Es preciso considerar que esto es un caso casi generacional y que los planteamientos hay que diseñarlos en función de este parámetro. Para ello hay que trabajar con perspectivas de desarrollo del mercado (con visiones de oferta y demanda). Se hecha en falta la consideración del resto de demanda en el proyecto para trasladarlo a la totalidad de las ciudades medias de la Provincia, por lo que podría aumentarse el estudio a las posibilidades de intermodalidad en este tipo de ciudades (cita el ejemplo de Osuna). Le interesa también la de Brenes, que podría seguir una dinámica muy parecida a la de San José de la Rinconada, dado que se utiliza mucho la intermodalidad coche-cercanías. En los cercanías del Aljarafe no hay personal en las estaciones, con lo cuál la vigilancia es muy difícil y el aparcabicis es exterior y no se utiliza. Es necesario ver qué estrategia se realiza en ese sentido y para ello hay que estudiarlo. Los aparcamientos del cercanías lo están pagando los ayuntamientos. La mentalidad de Renfe no es la promoción de la intermodalidad y sólo se les puede convencer si se les ofrece el pago de las infraestructuras necesarias. También habría que asegurar con números el incremento potencial de usuarios de cercanías. En este punto se enseña el 50% de conductores que en la encuesta afirman que estarían dispuestos a utilizar más el TP si hubiera infraestructuras adecuadas para la intermodalidad bici-TP. Adif le ha exigido pagos por derecho de uso de suelo cuando la Diputación ha construido vías ciclistas y ha terminado la obra en el espacio correspondiente a la estación.
- Se discute el método de intermodalidad, si se ha de cobrar o no y de qué modo se pueden habilitar espacios en el TP. Se pone de ejemplo el barco de la Bahía de Cádiz. Para ejemplificar una solución concreta se muestra la estación de Houton, cerca de Utrecht; incluido el modo de pago por parte del Ayuntamiento para que el servicio sea gratuito y el diseño de la edificación para que sea fácil de utilizar.
- Se incide en la necesidad de la implicación del gestor del transporte público. El que se beneficia directamente debe estar también implicado y deben diseñarse estrategias para ello. Se aclara que se trata de que el gestor se implique en la gestión de la infraestructura de aparcamiento. En este sentido, el Consorcio no tiene competencias en los diferentes modos de TP, más allá del autobús metropolitano. Para que el Consorcio se hiciera cargo de la infraestructura tiene que tener en

cuenta a los gestores del TP en cuestión. Ese es el motivo de que los aparcabicis actuales se hayan instalado fuera. En el caso del Metro, se aclara que en el caso del Metro se ha acordado la instalación interior. En todo caso, es cuestión de tener la voluntad y solucionar los problemas tal y como se presentan.

- Se ponen ejemplos concretos de solución de problemas de este tipo y que es necesario prever reservas de espacios para la construcción de infraestructuras.
- El hecho de que se hayan considerado más espacio de captación del TP es interesante para saber a qué gente se le está dando servicio, integrando factores de corrección, realizando esquemas de flujos, porque eso da pistas en la reforma urbanística para mejorar las accesibilidades, de manera que los usuarios visualicen los recorridos que pueden hacer para acceder a las paradas. Hay que detallar los ámbitos de acceso (estaciones) con estudios específicos. De eso hay ya experiencias concretas en actuaciones del proyecto de La Ciudad Amable, detectando los obstáculos y eliminarlos. Es necesario que los entornos urbanos sean cómodos y accesibles. En este sentido la seguridad es un tema básico (para las personas y para las bicis).
- En este punto se muestran datos concretos de las zonas de influencia: población y habitantes servidos por la red de gran capacidad, tanto la actual como la planificada con visos actuales de ser ejecutada si se aplican medidas de intermodalidad. El incremento es sustancial (pasa del 14 a casi el 70% del total de la población servida). Se muestra también la tabla de cobertura de las áreas industriales y productivas. En este caso el resultado de cobertura actual está por debajo del 1%. Esto causa sorpresa, lo que denota cierto desconocimiento sobre el grado de cobertura del sistema de transporte público de gran capacidad. Es imprescindible, por lo tanto, realizar medidas de intermodalidad bici-TP para cargar la infraestructura planificada.
- Uno de los problemas es la hora punta en las estaciones ligadas a zonas productivas.
- Existen problemas de diseño, en relación al transporte público y a sus condiciones de explotación. Se narra una experiencia de coordinación entre el autobús y el cercanías del Aljarafe. Existen problemas básicos de accesibilidad y de coordinación básicos, también de diseño puesto que el trazado del cercanías no es de cercanías. La coordinación, por lo tanto, es imposible. También por coste, porque la adición de etapas lo incrementa sustancialmente. De hecho el ejemplo del metro demuestra que los usuarios no realizan el viaje de extremo a extremo porque resulta caro. El coste de estaciones de ese cercanías ha sido muy alto, sólo en estaciones. Si ese dinero se hubiera invertido en servicios de autobús, se hubiera resuelto el problema.
- Todos los polígonos industriales metropolitanos tienen parada de autobús, pero no tienen demanda de usuarios. Pero existen problemas de articulación interior. El ejemplo del PISA es significativo, puesto que el autobús que va a él sólo entra y sale y no circula por dentro. El uso que posee es escaso.
- Existen la posibilidad de servicios determinados pero los usuarios viven en lugares muy dispersos y no es rentable realizar lanzaderas. Se ha planteado algunas veces el desvío de líneas (Palmas Altas) pero la dispersión de orígenes dificulta mucho la planificación del transporte. Se hace necesario plantear planes de movilidad para diseñar lanzaderas. Se pone el ejemplo de Airbus military con dos líneas específicas (una interna y otra externa) con un coste de 1,9 millones de euros al año. Además

el tiempo de viaje en el autobús se computa como tiempo de trabajo para incentivar que los trabajadores lo utilicen.

- Se resuelven dudas sobre la red metropolitana de vías ciclistas que están ejecutándose. Se trata el caso concreto del PIBO y la vía ciclista de Umbrete a Bollullos. En todo caso, se incide en que, en términos de movilidad sostenible, nada de lo que se ha intentado para los polígonos industriales ha funcionado. Es imposible competir con el coche.
- Se cuenta con la ventaja de que la bici es un medio que libera y quien se engancha ya no la deja. Por ello es necesario contar con los aspectos sociológicos y culturales.
- Como novedad de partida el proyecto incluye el concepto de proximidad y de accesibilidad al análisis del transporte público.
- Todos inciden en la importancia de este cambio filosófico en el análisis y que va a ser importante en la reorientación del estudio de la intermodalidad, en especial a la Diputación le interesa ampliar este análisis a las poblaciones medias de la provincia, sobre todo en las ciudades de los ejes de cercanías.
- La oferta concesional de algunos de los servicios de transporte público tienen modelos que vienen de tiempos que datan de varias décadas anteriores. No obstante, si hay dinero, todos los servicios pueden pagarse, pero hace falta disponibilidad presupuestaria. Hay otras fórmulas que podrían ser más ventajosas para fomentar el transporte público.

Además de estas aportaciones, es posible señalar, a modo de conclusión, lo siguiente:

- Existen diferencias conceptuales entre los diferentes agentes, por lo que todavía queda un camino de formación y difusión de información, no sólo en cuanto a diagnósticos concretos, sino también en el nivel conceptual (intermodalidad, infraestructuras, tarificación, servicios de transporte, etc.).
- Existen diferentes actitudes en la aplicación de las diferentes soluciones al problema. Por un lado se parte de la premisa de la imposibilidad de cambio del esquema actual de actuación, con lo cuál estas soluciones están muy limitadas y provocan problemas añadidos y, por otro lado, los que piensan que estos problemas se pueden solucionar con voluntad de hacerlo.
- Existe un interés en que este tipo de metodologías se utilicen profusamente en los análisis de las movilidades y la intermodalidad, también en ciudades que no estén en el área metropolitana.
- Es necesario estudiar en detalle las condiciones urbanísticas y de accesibilidad de los nodos de transporte público.
- Existen problemas de diseño y de aumento de costes en la disposición de ciertos servicios de transporte público. Ello genera incapacidad económica para mantener ciertos servicios. Quizás la bici puede contribuir a mejorar este hecho incrementando el radio de acción de estas líneas.
- Es general la opinión que posee la educación de la población, especialmente de niños y adolescentes.



#### 4. CONCLUSIONES GENERALES

- Existe la necesidad de revisar algunos conceptos en relación a la movilidad y a la intermodalidad. Tanto entre los agentes sociales como entre los agentes decisores, se detectaron algunas concepciones que corresponden a un contexto de claro dominio de la idea infraestructuralista de la solución a los problemas de movilidad. A este respecto, las sesiones también tuvieron un carácter relativamente formativo en muchas ocasiones.
- Como era de esperar, las discusiones entre ambos tipos de agentes tuvieron caracteres diferentes. Entre los agentes sociales existió una mayor preocupación por las soluciones más concretas y por las dificultades del día a día a la hora de determinar las condiciones de uso o de la necesidad de disposición de servicios en relación a la bici y al transporte público. En cambio, los agentes decisores se concentraron más en las soluciones de carácter global y se preocuparon más por temas como la disponibilidad de presupuesto (¿dónde está el dinero?) y las competencias administrativas (¿a quién le corresponde acometer las mejoras? ¿quién ha de pagarlas?).
- En general, hay una opinión generalizada de la importancia de que tanto ADIF como RENFE se impliquen más intensamente en la coordinación entre las diferentes opciones de transporte. Se puso de manifiesto esta falta de coordinación en sentido general y, en particular, en la adopción de mejoras que fomenten el uso conjunto de las bicicletas con los servicios ferroviarios de Cercanías. En todo caso, y en referencia a la coordinación, fue interesante comprobar que muchos de los agentes decisores NO se conocían entre ellos y nunca habían interactuado para intercambiar información o pareceres.
- Especialmente entre los agentes sociales, se vertieron muchas críticas sobre actuaciones de transporte llevadas a cabo en los últimos años (cercanías del Aljarafe o la Cartuja, SE40). No se comprende desde el tejido social, la gran inversión en obras cuestionadas y que luego se escatime en gastos cuando se trata de invertir en infraestructuras ciclistas. Esta opinión fue también relativamente compartida por los agentes decisores, si bien la expresión de estas opiniones fue siempre más serena.
- Con respecto al proyecto, fue unánime el interés mostrado tanto por los agentes sociales como por los decisores. Las metodologías presentadas fueron bien entendidas y se comprendió el carácter innovador. Entre los decisores se habló también de lo interesante de la aproximación de accesibilidades en función de la distancia. Muchos de los resultados obtenidos parecieron sorprendentes, sobre todo en relación a la cobertura de las poblaciones servidas (o superficie de polígonos industriales) y a la poca incidencia en ella de la infraestructura planificada del transporte metropolitano.
- En todos los casos se valoró positivamente el efecto potencial de políticas destinadas a fomentar la intermodalidad de la bicicleta y el transporte público, así como la capacidad de las administraciones y los operadores de transporte para trabajar conjuntamente en ese proceso, sobre todo por las dimensiones de las infraestructuras a considerar, que son generalmente poco costosas, como por la incidencia potencial. Se estuvo muy de acuerdo en la necesidad de generar algunas experiencias

piloto que pudieran extenderse en el futuro a más nodos de transporte público y más poblaciones situadas fuera del ámbito de la aglomeración urbana pero dentro de algunas líneas de alta capacidad (Lora del Río, Lebrija).

- La necesidad de incidir en la educación fue un tema recurrente, sobre todo en las sesiones de los agentes sociales. Obviamente siempre en el contexto de una política activa de fomento del transporte público y la mejora de su calidad. De nada sirve concienciar si luego los servicios de transporte público son deficientes.
- En relación a las infraestructuras concretas, la opinión de que es necesario incidir en que los niveles de seguridad y comodidad sean muy altos a la hora de ofrecer soluciones de aparcamiento seguro en las estaciones de transporte público fue ampliamente compartida. A este respecto, no existe un consenso en la potencial tarificación de estos servicios de aparcamiento. Por un lado, se piensa que si existe tarificación ello será un motivo disuasorio para incrementar su uso, pero por otro se comprende que los recursos de inversión y, sobre todo mantenimiento y vigilancia, han de provenir de algún lado. En todo caso, este debate está aún abierto y sería conveniente normalizarlo y concluirlo en el caso en el que se decida finalmente acometer medidas contenidas en el proyecto.
- Para finalizar, existió un enorme interés por conocer los resultados finales del proyecto, por lo que, desde este informe, se recomienda la organización de una jornada de difusión abierta, una vez entregado el proyecto.