ACTA DE LA PRIMERA SESIÓN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL PGOU GALAPAGAR



ÍNDICE

ACTA DE LA PRIMERA SESIÓN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL PGOU GALAPAGAR 1

0. Información general 2

1. Asistentes 2

2. Objetivos de la Primera Sesión de Participación Pública 3

3. Actividades Programadas 4

1. Bienvenida del teniente alcalde y concejal Felipe García. 4
2. Presentación del PGOU impartida por Gemma Peribáñez 4
3. Dinámica participativa guiada por el equipo redactor 4

4. Resultados diagnóstico participativo preliminar 8

A. Cuestionario 8

B. Mapeo de la identidad territorial 11

C. Foro para el diagnóstico participativo 12

0. Información general

El 23 de octubre de 2021 de las 11.00 a las 13.00 horas se celebró la primera sesión de participación pública del Plan General de Ordenación Urbana de Galapagar en el polideportivo Municipal Marcelo Escudero. La jornada fue organizada por el Ayuntamiento de Galapagar y el equipo redactor del PGOU de Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio.

1. Asistentes

Ayuntamiento de Galapagar:

Felipe García Escobar: 1º teniente de alcalde. Portavocía del Gobierno, Ordenación del Territorio, Urbanismo, Medio Ambiente, Innovación, Nuevas Tecnologías y Transparencia.

[redacted]**:** Arquitecto Municipal

[redacted]**:** Jefe de Servicios Técnicos Municipales

Equipo redactor del PGOU:

[redacted]: Socia directora de Ezquiaga Arquitectura Sociedad y Territorio

Equipo Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio para el Plan General de Ordenación Urbana:

[redacted]**:** Arquitecta Urbanista

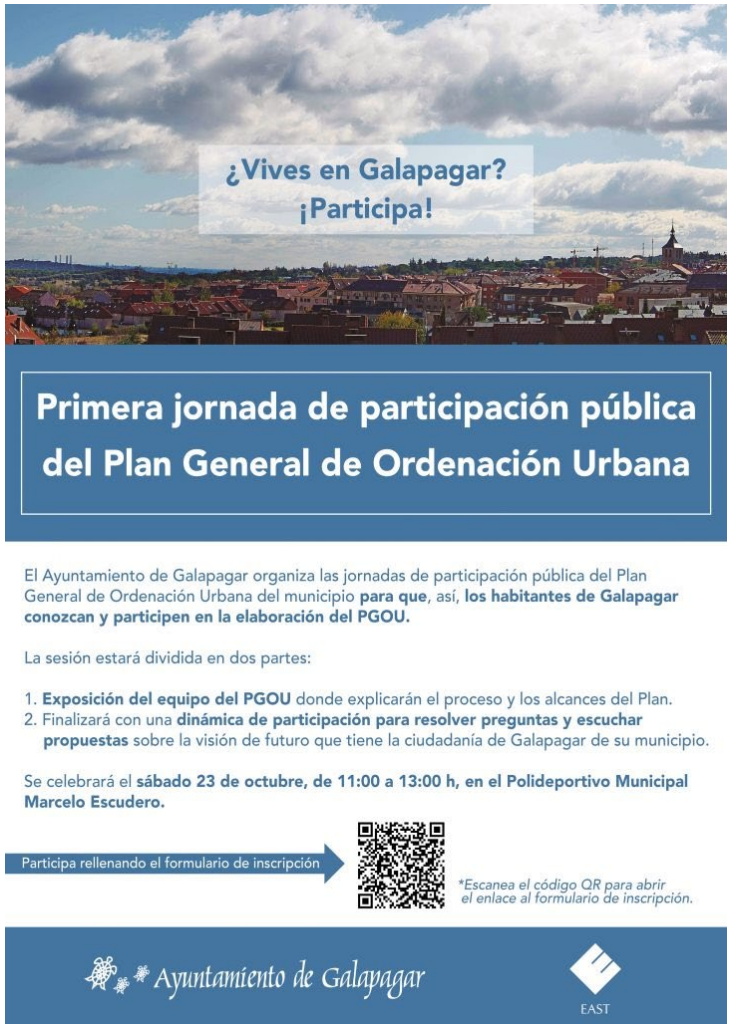
[redacted]: Ambientóloga Urbanista

[redacted]: Arquitecta Urbanista y Antropóloga

[redacted]**:** Politóloga Urbanista

Preparación de la sesión:

Durante la inscripción previa, se confirmaron un total de 68 asistentes. Durante el transcurso de la sesión, se recogieron un total de 52 cuestionarios completos.



Graf. 1. Cartel divulgativo elaborado por el Ayuntamiento de Galapagar. Se publicó en la página web del Ayuntamiento, en la prensa local y en la marquesina digital enfrente del Polideportivo en el día de la sesión.

2. Objetivos de la Primera Sesión de Participación Pública

Esta primera sesión de participación ciudadana en el PGOU de Galapagar, supone el primer contacto con el público a lo largo del proceso de la elaboración del Plan. Se organiza con el fin el fin de presentar el equipo redactor, el Plan y activar el interés en el Plan por parte de la ciudadanía. Específicamente, se establecen cinco objetivos para la sesión;

1. Involucrar y activar a la ciudadanía en el proceso del Plan General para fomentar el interés en el desarrollo del PGOU y el sentido de que sea un proceso transparente y accesible a todos y todas que quieren participar a lo largo de su redacción.

2. Informar a la ciudadanía sobre la naturaleza y el alcance de un Plan General de Ordenación Urbana por una parte y exponer las principales conclusiones del diagnóstico, así como las líneas estratégicas definidas para el Avance.

3. Escuchar activamente a la ciudadanía y aprender de sus testimonios, experiencias y observaciones desde el equipo redactor. Dar una oportunidad para escuchar las experiencias de toda la ciudadanía, también los grupos típicamente excluidos de la toma de decisiones.

4. Identificar los valores existentes del municipio que permiten articular una identidad territorial que se quiere salvaguardar en el PGOU y, las principales necesidades identificadas por la población local que debe se deben atender y recoger en el Plan.

5. Imaginar conjuntamente un futuro para el municipio que suponga una mejora para la ciudadanía con respecto al estado actual.



Graf. 2. Cronología de las fases del Plan de Participación Pública en relación con las fases de desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana.

3. Actividades Programadas

Con estos objetivos presentes, se estructuró la sesión de la siguiente forma:

1. Bienvenida del teniente alcalde y concejal Felipe García.

2. Presentación del PGOU impartida por Gemma Peribáñez, socia directora de Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio, entidad contratada para la redacción del Plan.

   La presentación expuso primero las características básicas y alcances de un PGOU, las fases de elaboración y tramitación, el paradigma de la participación ciudadana y las oportunidades futuras para la participación. Segundo, presentó las principales conclusiones, ejes estratégicos y objetivos del diagnóstico preliminar:

   Conclusiones del Diagnóstico Preliminar y Líneas Estratégicas

   - 01: Frente a la desarticulación y el desequilibrio territorial
     - E.1. Vertebración urbana y territorial
     - E.2. Accesibilidad y movilidad sostenible
     - E.3. Metabolismo urbano eficiente
   - 02. Frente a la degradación ambiental y paisajística
     - E.4. Infraestructura verde
     - E.5. Infraestructura azul
     - E.6. Valoración del patrimonio
   - 03. Frente a un modelo residencial monofuncional, fragmentado y disperso
     - E.7. Rehabilitación, regeneración y renovación
     - E.8. Potenciar los centros urbanos
     - E.9. Vivienda accesible

   Objetivos Transversales

   - Objetivo 1: Adaptación al Nuevo Marco Legislativo
   - Objetivo 2: Actualización del Planeamiento Vigente
   - Objetivo 3: Participación en el proceso de planeamiento
   - Objetivo 4: Cohesión, Inclusión y Equidad
   - Objetivo 5: Igualdad de oportunidades
   - Objetivo 6: Transición digital

3. Dinámica participativa guiada por el equipo redactor

Tras la presentación, se realizó una dinámica participativa, con el objetivo de recoger y articular las opiniones y testimonios de los participantes para la elaboración de un diagnóstico participativo conjunto. Para ello, se prepararon tres actividades guiadas mediante las que recoger y sistematizar la información recopilada y así poder sintetizarla para la elaboración del documento de Avance.

A. Cuestionario. Primero, se repartió un cuestionario a los participantes de 20 preguntas cuya finalidad era la de recogida de datos básicos y facilitar la participación de forma anónima. Además, fomentar la reflexión previa sobre los temas a tratar y asegurar su recogida efectiva también de forma individual. Se trata del cuestionario piloto que se utilizará en la participación por medios digitales, y que se publicará próximamente en la web del ayuntamiento para su difusión.

B. Mapeo de la identidad territorial. Con el cuestionario se repartió un *post-it* a todos los participantes presentes, animándolos a escribir en una palabra qué es lo que define a Galapagar. Se colgaron los *post-it* en un plano del municipio en torno al titular "identidad presente". Las palabras los *post-it* se agruparon por temas que se repetían. Una vez finalizada la actividad, el equipo redactor compartió los resultados, sintetizando lo que se había definido como los rasgos más llamativos de Galapagar entre los y las participantes, y haciendo un ejercicio de síntesis en torno a "visión de futuro".

DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO PGOU GALAPAGAR

¿Cuál es tu género? ¿Cuánto años tienes?

¿Formas parte de alguna asociación o agrupación? ¿Cuál?

¿En qué zona de Galapagar vives?

¿Desde qué año has vivido en el municipio de Galapagar?

¿En qué lugar está situado tu trabajo, fuera o dentro del municipio? ¿Dónde?

¿Dónde están situados los lugares donde haces la compra, fuera o dentro del municipio?

¿Dónde vas al médico?

¿Donde vas a estudiar? Si no estudias pero tienes hijos escolarizados, ¿dónde está su centro de estudios?

¿Qué zonas del municipio frecuentas en tu tiempo libre?

¿En qué medio de transporte (a pie, en bici, en vehículo privado, autobús urbano, interurbano, tren...) vas a …?

a. Al trabajo:

b. A la compra:

c. Al médico:

d. A la escuela:

e. A tus lugares de ocio:

¿Usas el transporte público (autobús urbano, interurbano, o tren)? **SI / NO**

¿Cuál usas mayoritariamente?

¿Vas a espacios públicos al aire libre como zonas verdes, parques o instalaciones de deporte? **SI / NO**
Si vas, ¿a cuáles?

¿Vas al campo en el entorno como parte de tu ocio? **SI / NO**
¿Cuál dirías que es el estado del entorno natural de Galapagar?

¿Cuáles son los espacios públicos y naturales más valorados de Galapagar y cuáles son los menos valorados?

¿Tu vivienda es de alquiler o propiedad? **ALQUILER / PROPIEDAD / OTRO**

¿Encontraste alguna dificultad para encontrar vivienda o acceder a ella?

¿Hay zonas del municipio donde percibas dificultad de integración o conflictividad social? **SI / NO**
¿Cuáles?

¿Cuáles dirías que son las zonas más valoradas de Galapagar?¿Y las menos valoradas?

¿Cuáles crees que son los principales problemas en relación con …?

a. Equipamientos públicos: sanitarios, educativos, culturales:

b. Comercio

c. Vivienda

d. Transporte y movilidad

e. Espacios públicos y naturales

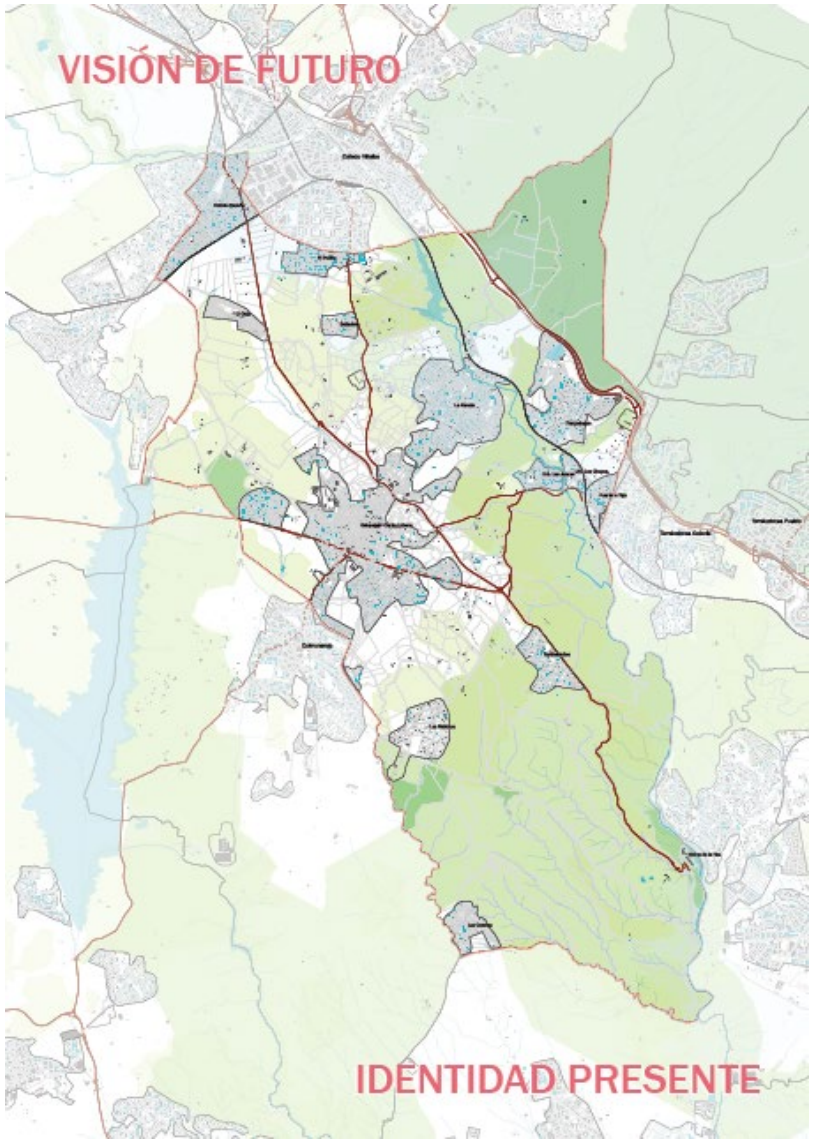
¿Tiene Galapagar buenas condiciones para que se establezcan familias con niños? **SI / NO**
¿Y para personas mayores? **SI / NO**

¿Dónde irías a buscar vivienda, si tuvieras que cambiar? ¿Por qué?

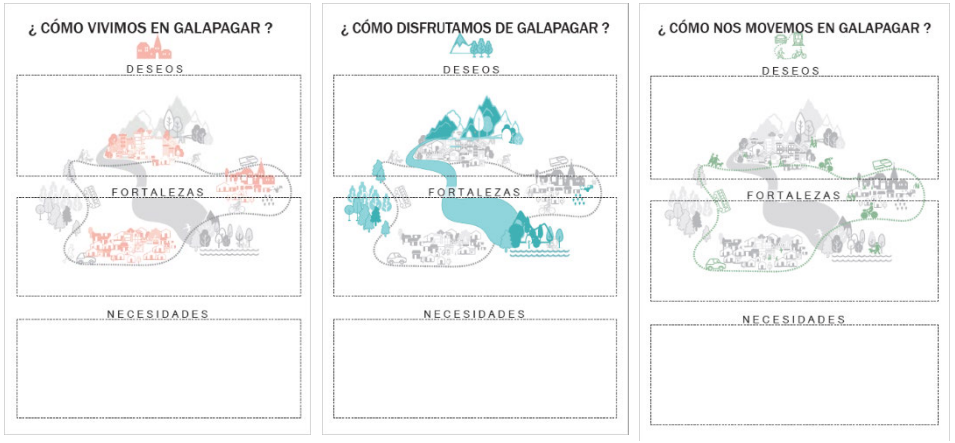
En resumen, ¿cómo calificarías tu calidad de vida en Galapagar?

¿Qué aspectos crees que son prioritarios para mejorar tu municipio?

Graf. 3. Cuestionario repartido en la sesión del 23 de octubre de 2021



Graf. 4. Cartel diseñado para el mapeo de la identidad territorial.



Graf. 5. Paneles diseñados para el foro abierto del diagnóstico participativo

C. Foro para el diagnóstico participativo. La última actividad se llevó a cabo como un foro abierto atravesando tres bloques temáticos, o tres grandes preguntas; "¿Cómo vivimos en Galapagar?" tratando los temas de vivienda, servicios y equipamientos como componentes urbanos principales de Galapagar, "¿Cómo disfrutamos de Galapagar?" en referencia a los espacios públicos, el medio natural y el paisaje de Galapagar y, por último, la movilidad y accesibilidad bajo la pregunta "¿Cómo nos movemos en Galapagar?". Se aborda cada uno de los bloques consultando a los y las participantes primero por lo que se valora en la actualidad (Fortalezas), segundo por lo que es necesario reforzar o mejorar (Necesidades) y tercero, por lo que quieren para el futuro (Deseos). Se realizaron intervenciones guiadas por turno de palabra, mientras que simultáneamente se recogían con palabras clave y a modo de resumen las aportaciones según temática y contenido.



Graf. 6. Imagen final de los paneles tras la dinámica participativa.

4. Resultados diagnóstico participativo preliminar

A. Cuestionario

Caracterización de las respuestas

Entre las respuestas registradas la distribución por género es paritaria, contando con 23 hombres y 24 mujeres. La media de edad se sitúa en los 54 años, con una distribución por edades con significativa representación del tramo entre los 55 y los 66 años. Los jóvenes menores de 39 años fueron el grupo menos representado. Entre los cuestionarios se registraron 4 no respuestas en relación con el género y 4 en relación con la edad.

26-39	5
40-54	11
55-66	20
67-79	11

Graf. 7. Distribución de asistentes por tramos de edad

La vinculación asociativa de los mismos, 36 personas declararon no encontrarse vinculados a ningún grupo o asociación y 14 sí. Éstos pueden agruparse en grandes bloques: por un lado, 7 personas vinculadas a partidos e iniciativas políticas (Ciudadanos, PSOE...), 5 a asociaciones de vecinos (Iniciativa por Galapagar, Asociación de Vecinos de Parquelagos, Comunidad de propietarios El Guijo...) y, de forma destacada, 11 personas vinculadas a iniciativas culturales y de ocio (Radio Galapagar, Club de Lectura, Club Clístenes de Acción Cultural, Club Deportivo Ti Chi...). También hubo representación de organizaciones de defensa del medioambiente como Greenpeace, con 1 persona vinculada.

En cuanto al lugar de vivienda existió una distribución geográfica muy diversa, con mayor representación del Centro Urbano de Galapagar (16 personas), Parquelagos (9 personas), La Navata (6 personas), La Canaleja (4 personas), El Guijo (3 personas), la Carretera de Colmenarejo, Urbanización Vistanevada y Fuente de la Teja (2 personas cada una) y resto de áreas y urbanizaciones con 1 persona: Canto del Peso, Palomera, Urbanización Puerto de Galapagar, Urbanización Roncesvalles, Los Ranchos y la periferia.

De acuerdo con las dinámicas de población recogidas en el diagnóstico, la representación según el momento de instalación en Galapagar se inclinó de forma equitativa hacia los pobladores más antiguos, previos al boom de crecimiento del municipio, y las personas instaladas a lo largo de la década de los 90. Con menor representación se registraron personas instaladas en los momentos coincidentes con la retracción poblacional de la crisis económica, y el posterior crecimiento tímido de 2016 a la actualidad.

1942 - 1991	18
1992-1998	18
1999-2015	8
2016-2021	5

Graf. 8. Distribución de asistentes según su año de instalación en Galapagar

Trabajo y movilidad

Los modos de vida de las personas que viven en el centro de Galapagar y las urbanizaciones son distintos, quedando sobre todo definidos por la disponibilidad de servicios y las distancias que existen entre el lugar de la vivienda, el lugar de trabajo y otros lugares de acceso cotidiano como supermercados, escuela o centros sanitarios.

De entre las 15 personas que viven en el centro de Galapagar, 7 trabajan en el centro, quedando el resto repartidos entre Madrid (3), Pozuelo, Majadahonda y San Sebastián de los Reyes (1 cada uno). Los desplazamientos a Madrid se producen en autobús interurbano o tren, mientras que para el resto de municipios se utiliza el coche. Destacan los casos de personas que viven y trabajan en el centro de Galapagar pero emplean el coche para desplazarse al trabajo.

Entre quienes viven en las urbanizaciones de Parquelagos y La Navata los lugares de trabajo se dividen mayoritariamente entre Madrid (4) y Galapagar (7), con la salvedad de los pensionistas (3) o un caso fuera de la provincia de Madrid. El uso

del autobús o el tren en estos casos es muy residual (solo 1 y 2 casos), así como a pie (1 caso), siendo el coche el medio de transporte imperante. En el resto de urbanizaciones de la periferia del municipio también prima el trabajo en Madrid (4 personas) y Galapagar (6 personas, incluyendo teletrabajo), aunque existe una mayor diversidad, incluyendo también Collado Villalba (2), o Alcobendas (2) y 5 pensionistas.

Entre quienes trabajan en Galapagar, el uso del transporte público se encuentra más o menos repartido (6 lo usan en algún momento y 8 no). De ellos, solo un tercio vive a una distancia caminable o emplea métodos de movilidad blanda (5 personas declaran caminar al trabajo, o cual coincide con las que viven en el centro), siendo más común entre los entrevistados vivir en una urbanización y desplazarse en coche a su trabajo (9 emplean el coche, coincidiendo con las que viven en urbanizaciones).

En conjunto, entre la muestra de la sesión, el transporte público es poco utilizado. De aquellos que viven en las urbanizaciones 14 personas refieren usarlo y 21 no. Los tipos de transporte público más empleado se reparten la forma igualitaria entre autobús interurbano y el tren de cercanías, encontrándose varios casos de personas que emplean ambos. En el centro urbano se emplea en mayor proporción el transporte público (8 personas frente a 5 que no lo usan); lo más empleado en este caso es el autobús interurbano (6 personas) frente al tren (2).

Existe una importante correspondencia entre los modos de transporte empleados en las actividades cotidianas. Existe una tendencia a que aquellas personas que emplean el coche lo hagan para todos sus desplazamientos, mientras que aquellas que caminan o toman el transporte público lo hagan también en todos los casos. Se dan algunas salvedades como personas que se desplazan a otros municipios a trabajar y realizan el resto de sus actividades de forma local en el municipio, y otras que trabajan de forma local pero deslocalizan sus otras actividades.

Servicios básicos

En relación con los servicios básicos, 14 personas hacen la compra en Galapagar, 11 la realizan fuera exclusivamente y una mayoría de 24 personas refiere alternar dentro y fuera del municipio para sus compras.

Del total de respuestas, 27 personas acuden al médico exclusivamente en Galapagar, y 11 emplean los servicios sanitarios en Galapagar además de otros lugares como el Hospital de El Escorial o Torrelodones, Madrid y Majadahonda. 8 personas no emplean los servicios sanitarios de Galapagar, acudiendo entre otros a Madrid, Torrelodones o Pozuelo. El desplazamiento a estos lugares se produce de forma muy mayoritaria (35 personas) en vehículo privado.

En relación con los equipamientos educativos, 5 personas acuden en sus estudios a Madrid, mientras que 8 lo hacen dentro del municipio. El resto de personas que acuden a centros educativos no emplean los servicios educativos de Galapagar, sino que acuden a Las Rozas o Torrelodones, mayoritariamente. Entre los usuarios aumenta el porcentaje de uso de transporte público en relación con otros servicios básicos.

Los lugares de ocio están dentro del municipio, con la excepción de algunos casos residuales que refieren desplazarse a otros del entorno o a Madrid. Dentro del municipio destaca el centro (19 personas), mencionando en la mitad de los casos la Plaza, así como el entorno natural, los caminos, etc. (14 personas). Cabe señalar que existen algunas respuestas que hacen referencia a la inseguridad de Galapagar. El modo de transporte elegido en este caso, aunque también prima el vehículo, aumenta para los desplazamientos a pie.

Medio ambiente

Una gran mayoría de las personas refieren hacer uso de las zonas verdes del municipio (37 frente a 10). Los lugares a los que se acude son, por mencionar algunos, el Parque del Toril, la Dehesa, zonas verdes en Parquelagos y La Navata, el Parque Regional de Guadarrama... Así como las instalaciones deportivas municipales.

En contraste con su elevado uso, el estado del medio natural es considerado en su mayoría (25 personas) mejorable, poco cuidado o malo, debido a factores como la suciedad o el escaso mantenimiento, mientras que solo 4 personas consideran que es bueno.

Vivienda

La gran mayoría de personas que respondieron el cuestionario tienen su vivienda en propiedad (43) mientras que sólo 5 se encuentra en régimen de alquiler. No se refieren problemas importantes en el acceso a la vivienda, ni por las dinámicas del mercado inmobiliario en el municipio ni por el precio de la vivienda. De forma destacable se detectan zonas de mayor conflictividad social, localizándolas

fundamentalmente en el Centro y específicamente San Gregorio. Se refiere poca cohesión social en algunos de estos casos, particularmente en lo relativo a la migración.

La zona más valorada son las urbanizaciones cercanas al entorno natural, especialmente La Navata (16 respuestas), seguidas por el entorno a las plazas (8). Como zonas menos valoradas se menciona, de forma similar a la conflictividad social, el centro urbano o San Gregorio, así como la ribera del río.

De forma muy mayoritaria la calidad de vida en Galapagar se considera buena o muy buena (35 personas), aunque se menciona que podría haber mejoras en lo relativo a transporte y 9 personas la consideran regular, aceptable o mejorable. Una gran mayoría considera que Galapagar es un buen municipio para la instalación de familias (33) mientras que se mantienen reservas en el caso de las personas mayores (26 que lo consideran frente a 17 que no). Al preguntarse dónde buscarían vivienda, 12 personas manifiestan no querer moverse del municipio de Galapagar, mencionando la mitad de ellas que preferirían urbanizaciones como La Navata. También es mencionado Colmenarejo, Torrelodones y Las Rozas (2 cada una) o El Escorial, Majadahonda o Madrid (1). Las razones para ello se reparten entre una mejora de la movilidad, de los servicios, o un estilo de vida cercano a la naturaleza. Sin embargo, la mayoría de encuestados (30) no especifican un municipio.

Problemas

Preguntados por los problemas que sufre Galapagar en relación con sus servicios, el tema que ha provocado una mayor tasa de respuesta ha sido el de la movilidad y transporte. Los motivos se encuentran distribuidos con relativa igualdad, destacando con un 20% las menciones a problemas de desplazamiento peatonal y falta de sendas, carril bici, etc. En la misma medida se menciona los problemas de desconexión de las urbanizaciones, tanto en términos de infraestructura y desarticulación (10%) como en relación con la ausencia de cobertura del transporte público (10%). Otro buen porcentaje de las respuestas mencionan los problemas asociados a la dependencia del vehículo privado: atascos (10%), dificultades en los accesos al centro o la A6 (6%) y la necesidad de apostar por aparcamientos disuasorios (12%). En relación con el transporte público, se señalan deficiencias en cuanto a su frecuencia y puntualidad (12%), así como a la falta de cobertura y de líneas que permitan la movilidad interior (6%). Por último, existe también mención a cuestiones de seguridad, como la escasez de iluminación y señalización.

El resto de servicios (equipamientos, comercio, vivienda y espacio público) reflejan una tasa de respuesta menor y similar entre sí. En relación con los equipamientos, un 28,5% de las respuestas mencionan como principal problema la dispersión y mala conectividad de los mismos, especialmente del ambulatorio, que se encuentra alejado. También se hace referencia a ello en relación con las urbanizaciones y la ausencia de transporte público a los equipamientos. En segundo lugar, existe un 22,8% que resalta la falta de oferta cultural, y un 20% que señala la necesidad de más equipamientos, destacando la ausencia de hospital. Por último, un 11,4% menciona malas condiciones de gestión y mantenimiento y un 5,7% cuestiones relacionadas con infraestructuras como el mal suministro de agua o el exceso de cableado de tensión eléctrica.

Los problemas asociados al comercio resultan muy claros: por un lado, más de la mitad de las respuestas (54,3%) señalan la escasez de oferta, mencionando la necesidad de contar con un centro de medias superficies que pueda ofrecer ocio. Por otro, un 25,7% menciona el problema de su dispersión y dificultad de acceso, asociada a la dificultad de aparcamiento cuando se trata del centro. Otras respuestas (8,6%) mencionan otras cuestiones como la seguridad, el hecho de que mucha de la demanda se dirija a otros municipios o cuestiones económicas.

Los problemas en relación con la vivienda se encuentran más repartidos. Destaca un 26,9% de las respuestas que hacen mención a la dificultad de acceso a una vivienda, sobre todo para los jóvenes y rentas medias-bajas, que se une a la escasez de oferta de vivienda en alquiler (3,8%) y de vivienda social (11,5%). Por otro lado, un 15,4% de los encuestados se preocupan por la estética de las viviendas y la falta de cohesión entre tipologías, que generan una imagen desorganizada. En la misma línea va el 7,7% de respuestas que mencionan el estado de las calles en las zonas residenciales. Mencionando que se trata de un municipio muy desigual en lo que se refiere a vivienda (3,8%), un 11,5% de los encuestados hacen referencia al modelo de desarrollo urbano y las bajas densidades.

Por último, los espacios públicos presentan problemas por la necesidad de aumentar su número, tanto en zonas urbanas (14,3%) como por la ausencia de parques en general y la insuficiencia de capacidad del polideportivo (14,3%). También se menciona su degradación o mala conservación (25,7%), así como la dificultad de acceso peatonal a las zonas naturales (14,3%) y la necesidad de poner

en valor el río y su entorno (8,5%). Otros de los encuestados hacen referencia, en línea con esto, a problemas de suciedad (5,7%) o a la falta de alumbrado público.

Prioridades

Las prioridades manifestadas en relación con el aumento de calidad de vida van en consonancia con los problemas detectados anteriormente. La movilidad y transporte es el tema más mencionado, con un 23,1%, seguido de las zonas verdes y espacios públicos (14,7%) y de cuestiones de índole urbanístico (14,7%), entre las que destaca la propia ejecución del Plan General, la mejora de las vías, la vertebración de los núcleos del municipio o la necesidad de suelo industrial. Los equipamientos también son considerados importantes, con un 12,6%. Existe una preocupación específica por la conservación del centro urbano y de su patrimonio (8,4%), así como por el cuidado en relación con las basuras y la suciedad de calles (6,3%). El comercio (6,3%) o cuestiones sociales como la vivienda joven o de mayores, una sensación de integración social o un fomento de la actividad comunitaria (6,3%) son mencionadas en menor medida. Por último, se hace referencia a la importancia de contar con un carril bici (3,1%), garantizar la seguridad en la zona (2,1%) y ofrecer alternativas de ocio dentro del municipio (2,1%).

B. Mapeo de la identidad territorial

Para comenzar la dinámica, se planteó a los asistentes pensar sobre la identidad presente de Galapagar en términos positivos, a definir en una palabra: ¿Qué define a Galapagar como municipio? ¿Cuál es su identidad, su mayor fortaleza?

La mayoría de respuestas recogidas fueron en su mayoría de manera muy clara (en 25 ocasiones) referidas al entorno natural de Galapagar: su naturaleza, espacios verdes, y valor paisajístico. Destacaron también las palabras que aludían a la calidad del aire, así como a la tranquilidad y la proximidad de los espacios en el pueblo, definida como ciudad cómoda. El casco urbano y el pueblo salieron representativamente, con especial incidencia en la protección de las casas antiguas y su estilo de construcción, así como su historia, tradición y patrimonio cultural.

Otras respuestas de forma más aislada, recalcaron el potencial del municipio, su dinamismo y su valor, frente a otras que reclamaban la necesidad de un PGOU y una correcta planificación, la posibilidad de mejora. Se mencionaba el transporte como algo positivo, y en contraposición palabras como aislamiento.

Se destacaron como aspectos positivos algunas plazas y parques, y especial mención al Río Guadarrama. También su situación territorial

C. Foro para el diagnóstico participativo

El foro de debate se estructuró en torno a tres temáticas principales, articuladas por tres preguntas clave. Comenzando desde las fortalezas, se abordaban las necesidades o carencias, que se trataron de forma transversal, hasta llegar a transformarlas en deseos u objetivos y cohesión de futuro.

A continuación, se expone el contenido de los paneles como resumen de las intervenciones que se fueron sucediendo, contenidas y situadas en el panel.

PANEL 1: ¿CÓMO VIVIMOS EN GALAPAGAR?

En referencia a la esfera urbana del municipio, se comenzó destacando los mejores servicios disponibles en el municipio como fortalezas. El listado resultante pone de manifiesto que los equipamientos públicos más valorados se encuentran según la percepción ciudadana en el centro urbano de Galapagar.

FORTALEZAS
Biblioteca
Centro
Plaza
Zonas Verdes
Polideportivo
Ambulatorio
Parque niños
Centro Cultural La Pocilla
Iglesia
Dehesa

Las necesidades descritas, se agrupan en tres grandes temas: La dispersión territorial en el municipio, el desequilibrio en los equipamientos y servicios básicos en resultante fuera del centro urbano, así como la necesidad de mejora y rehabilitación del centro urbano, en su trazado, estética y construcciones.

NECESIDADES
Dispersión territorial
Equipamientos desconectados con las urbanizaciones y núcleos urbanos
No hostelería
Falta ocio
Centros comerciales aislados
Distribución de agua eficiente
Acciones de reforma en el centro urbano: trazado, estética
Esponjar el centro. Contra especulación
Construcción centro
Renovación centro con apertura del espacio público
Limpieza de las calles
Polideportivo antiguo. Piscina obsoleta
Mejora urgente del Centro Histórico

Los deseos y visión de futuro confluyen en la correcta estructuración del municipio a nivel territorial; la mejora de los espacios públicos y zonas verdes, servicios de cercanía en las urbanizaciones, así como la mejora del casco. Se pone de manifiesto la obsolescencia del modelo de ordenación del suelo derivado de las Normas Subsidiarias del 76, aún vigentes, en la planificación y calificación de usos. En este sentido, aparecen ideas para aprovechar el suelo terciario, proponiendo usos industriales, atraer a nuevos sectores tecnológicos, innovación y coworking. En contraposición, tratar de evitar que los desarrollos se limiten a grandes terciarios que no respondan a la escala y necesidades de la población. Se recalca la importancia de iniciativas de vivienda colectiva y cooperativa para personas mayores. También, el ocio de cercanía y los usos para atraer a los jóvenes.

DESEOS
Cohesión social
Apostar por la innovación. Nuevos modelos de trabajo
Evitar desarrollos obsoletos en los suelos únicamente para los grandes terciarios
Estructurar el municipio
Mejorar el casco antiguo
Cambio de uso en las parcelas. Planificación y Calificación obsoleta.
Centros de ocio descentralizados, más pequeños en los núcleos urbanos

Ocio de cercanía
Servicios básicos de cercanía
Facilitar en cambio de uso
Atraer a los jóvenes
Unificar y regular las alturas de la edificación para un trazado moderno
Mejora de los espacios públicos y zonas verdes. Especialmente parques infantiles en el municipio
Aprovechar suelo terciario existente
Atraer nuevos sectores: industrial y tecnológico
Espacios de innovación y tecnología: co-working
Polígono industrial
Lugares de encuentro fuera del centro, comercio y bares
Cooperativas de vivienda / Iniciativas de co-housing para personas mayores

PANEL 2: ¿CÓMO DISFRUTAMOS DE GALAPAGAR?

Los espacios de disfrute en el municipio, son aquellos espacios públicos y naturales que vertebran el municipio. Se destacan como fortalezas las zonas más valoradas, listadas a continuación.

FORTALEZAS
Parque regional del Guadarrama
Calidad del aire / Aire limpio
Paisaje
Parque El Toril
Diversidad de personas
El río Guadarrama
Ambiente natural de las urbanizaciones

Como necesidades, destaca la falta de parques urbanos en las urbanizaciones, así como la percepción de que se ha reducido el espacio de zonas verdes en favor de plazas duras. Se manifiesta que la mayor parte de oferta para el ocio y disfrute se encuentre muchas veces fuera del municipio, obligando a sus habitantes a vivir hacia fuera.

NECESIDADES
Se vive hacia fuera
Amenaza a las vías pecuarias
Falta de parques (Urb. La Canaleja)
Se han reducido las zonas verdes y parques

Los deseos de mejora mencionan la importancia de la protección de los espacios naturales a través de las vías pecuarias y una red eficiente de caminos, así como potenciar el sentido de pertenencia en estos espacios, y mejorar la cohesión social a través de las actuaciones de mejora de los espacios comunes.

DESEOS
Mantener y mejorar las vías pecuarias
Protección e integración de red vías pecuarias y caminos
Mejorar la cohesión social entre vecinos y vecinas y núcleos de población
Potenciar el sentido de pertenencia
Hacer un PG para un municipio en la serranía, sin replicar modelos para Madrid ciudad
Equipamientos de calidad y mayor capacidad
Parques / Espacios acondicionados para perros

PANEL 3: ¿CÓMO NOS MOVEMOS EN GALAPAGAR?

La movilidad fue el tema protagonista en las intervenciones de los asistentes a la sesión, que destacaron como fortaleza la red de transporte público existente en su servicio y conexión con Madrid centro

FORTALEZAS
Buen servicio de transporte público
Buena conexión en transporte público con Madrid centro

Las necesidades y carencias en torno a la movilidad en el municipio, son sin duda la preocupación principal de los habitantes de Galapagar. Se manifestaron problemáticas concretas de funcionamiento en infraestructuras viarias que se congestionan o dividen el territorio. También, de la gestión del aparcamiento y el espacio abusivo que ocupa el aparcamiento en superficie en el centro urbano,

dejando espacio residual para el peatón. La desconexión de muchas urbanizaciones dispersas fue uno de los grandes temas tratados, en los que vecinos y vecinas que habitan urbanizaciones como Parquelagos, Los Ranchos o Las Cuestas, hablaron de su aislamiento y falta de conexiones peatonales y carriles bici para favorecer los desplazamientos no motorizados y accesibles. A pesar de tener buena conexión con el centro y una oferta variada de medios de transporte, se señala como carencia la conexión entre los diferentes núcleos urbanos dentro del municipio. Los puntos negros detectados en la sesión, fueron las rotondas de la M-505 y M-510 a su paso por el núcleo urbano de Galapagar, así como las congestiones producidas por ser estas vías de paso entre municipios.

NECESIDADES
Desconexión entre núcleos de población
Necesidad de conexión peatonal entre núcleos urbanos. Se invierte en conexiones motorizadas (puente nuevo) que no son acompañadas por redes peatonales
Congestión en rotonda Cruz Roja M-505
Urbanización Parquelagos desconectada
Urbanización Las Cuestas dependiente de Villanueva del Pardillo
Calle soberanía ocupada por aparcamiento consume el espacio para el peatón y congestiona
Mucho aparcamiento a nivel de calle
Necesidad de resolver las necesidades de aparcamiento en el centro
Accesibilidad desigual según zonas en el municipio
Mal funcionamiento rotonda P29 / M-510
Acceso A6 se colapsa
Puerto de Galapagar no acondicionado para bici o peatón
Falta de conexión con transporte público entre urbanizaciones
Municipio como lugar de paso: Infraestructuras dividen el territorio.
Movilidad y conexiones Parquelagos: Transporte público y redes peatonales insuficientes
Estación tren La Navata desconectada de los centros: a veces inaccesible
Accesibilidad gran problema del municipio
Accesibilidad mejorable en el centro de salud: se colapsa
Transporte urbano inconexo. Falta de red ciclista y peatonal a pesar de estar a distancia caminable
Tráfico generado a la salida de los colegios precisa de solución
Acceso peatonal al centro de salud

Las visiones de futuro en este sentido son potenciar y mejorar las conexiones peatonales, ciclistas, y de transporte público para una movilidad sostenible. Se incide en la importancia nuevas propuestas de accesibilidad y movilidad en los entornos a los equipamientos educativos, así como en las inmediaciones de las carreteras que suponen una brecha en el territorio. Aliviar el tráfico y apostar por una movilidad blanda, liberar espacio para el peatón en favor del coche, para la puesta en valor de los centros urbanos y aumentar la calidad de sus espacios.

DESEOS
Más inversión en la movilidad sostenible
Carril bus y bici alrededor del colegio la Navata
Transporte escolar
Cosido peatonal para superar las barreras urbanas que suponen las carreteras supramunicipales para que dejen de ser percibidas como brechas en el pueblo.
Liberar espacio para el peatón. Conexiones con Colmenarejo y Torrelodones
Mejorar la interconexión entre bus y tren- Cruce de líneas
Mejorar la frecuencia del transporte público
Mejorar la conexión peatonal entre núcleos urbanos
Articular transporte público interurbano según demanda
Dotar más espacios a las personas en la movilidad
Mejorar las infraestructuras para evitar atascos
Estación de autobuses para mayor capacidad
Peatonalizar para poner el valor en el centro
Mejorar la movilidad para el peatón y la bici
Conexión con Parquelagos con Madrid y con colonia Torrelodones. Más comunicaciones peatonales y de bici
Facilitar zona de conexión y transporte público
Apostar por el transporte público de forma sustancial
Movilidad blanda
Aliviar el tráfico