

Tema de la reunión/Bileraren gaia: Territorial PMUS

Fecha/Data: 18/01/11

Hora/Ordua: 19:00

Lugar/Tokia: Artikako Kultur Etxea

Asistentes: 25

Incidencias/Gertakariak:

Debido a problemas de coordinación, no se pudo contar con el autobús que estaba previsto que desde Berrioplano acercarse a sus habitantes a la Casa de Cultura de Artica. En torno a unas 20 personas se quedaron sin poder asistir, por lo que se realizará una sesión extra en Berrioplano el 25 de enero para todas aquellas personas que se perdieron la sesión.

Acta de la reunión_Bilera Akta

Presentación y explicación del PMUS y del plan de Participación.

IHMIP-aren eta parte-hartze planaren aurkezpen eta azalpena

La documentación sobre el PMUSCP que se ha explicado se encuentra disponible en:

<https://participatepmus.es>

Una vez explicado el PMUS y el proceso de participación se dejó para el final el responder a varias dudas del público. Estas se recogen en el punto Ruegos y Preguntas.

Aportaciones recogidas por ámbitos: listado.

Jasotako ekarpenak esparruaren arabera: zerrenda

Las aportaciones realizadas en el espacio de trabajo se presentan a continuación tal y se escribieron por las personas participantes:

A1_Urbanismo y ordenación del territorio / Hirigintza eta lurraldearen antolamendua

- **A1_P1:** Todos los planes no dejan de ser otra cosa que absurdos, ya que resulta inevitable la utilización del vehículo privado y la reducción de velocidad. No estoy de acuerdo con ninguno de ellos.

A2_Movilidad peatonal / Oinezkoen mugikortasuna

- **A2_P1:** Estrategia 1.2. Cendea de Berrioplano. Establecer nexos entre concejos por donde puedan caminar personas con dificultades. **A2_P2:** Acondicionar Areta para poder ir andando hasta Sarriguren y hacer paso peatonal para evitar accidentes. (Subterráneo)
- **A2_P2:** Estrategia 1.2. Crear itinerario peatonal entre Aizoáin y Berriosuso y Aizoáin y Berrioplano. Posibilidad de que la vía del Plazaola sea un nexo para Añezcar, Oteiza, Elkarte... camino que actualmente está lleno de barro y baches.
- **A2_P3:** Estrategia 1.1. Establecer pasos y aceras y eliminar farolas y señales que puedan obstaculizar el paso en las aceras de Berriosuso.
- **A2_P4:** Estrategia 1.2. Paso elevado para ir a Loza y acondicionamiento de caminos rurales.
- **A2_P5:** Paso elevado a la altura de Hotel El Toro con cruce hacia Ayto de Berrioplano.
- **A2_P6:** Berriosuso. Aceras, arcones, etc que unan Berriosuso Aizoain y Artica de carácter peatonal. Que exista la posibilidad de circuito peatonal para llegar a la casa de Cultura de Artica desde Berriosuso.
- **A2_P7:** Nuevo Artica. Mejorar conexiones con los diferentes barrios de Pamplona adyacentes.

A3_Movilidad ciclista / Bizikleten mugikortasuna

- **A3_P1:** Estrategia 2.2. Vía verde del Plazaola. Humanización y acondicionamiento para bicis y personas con movilidad reducida desde Añezcar a Aizoain.
- **A3_P2:** Adecuar las cuestas que existen en Pamplona para una sencilla ascensión en bicicleta (ascensores, rampas mecánicas...).

A4_ Transporte público / Garraio publikoa

- **A4_P1:** Aizoain. Aumento de la frecuencia del transporte público (hoy en día es cada hora).
- **A4_P2:** Cendea de Berrioplano. Dotar a toda la cendea de enlace de autobús pues Larragueta, Añézcar, Oteiza, Ballariain, Elkartea, Loza no tienen.
- **A4_P3:** Dotar de mayor frecuencia de autobuses en la línea 16 extensión Berriosuso.
- **A4_P4:** Línea de transporte público que una Berriosuso con Artica.
- **A4_P5:** Frecuencia horaria de línea de autobús hasta Berriosuso debe ser mínimo cada 30'.
- **A4_P6:** Mayor frecuencia de villavesas que ofrezcan acceso no sólo al centro si no también a la periferia.
- **A4_P7:** Retrasar una hora el servicio de TUC los viernes y los sábados.
- **A4_P8:** Artica. Que la línea 14 de villavesas llegue hasta el pueblo y aumentar su frecuencia a cada 30 minutos.
- **A4_P9:** Artica. Que la línea 14 de villavesas llegue hasta el pueblo y aumentar su frecuencia a cada 30 minutos.
- **A4_P8:** Artica. Mejorar la frecuencia de las líneas 17 y 14.
- **A4_P9:** Nuevo Artica. Entrada de las villavesas al barrio.
- **A4_P10:** Nuevo Artica. Más paradas de villavesa en Nuevo Artica y aumentar la frecuencia.
- **A4_P11:** Nuevo Artica. Aumentar frecuencia villavesas, aumentar horario nocturno.
- **A4_P12:** Aparcamientos disuasorios. La conexión de estos con el transporte público y/o bici debe ser cómoda, rápida y barata.
- **A4_P13:** Mayor frecuencia de transporte público con conexiones no sólo al centro.
- **A4_P14:** Artica. Aumentar frecuencia de línea 14 a cada media hora e introducir alguna parada dentro del pueblo (actualmente se queda en la rotonda exterior).
- **A4_P15:** Berriosuso. Transporte público cada media hora.
- **A4_P16:** Artica. Mayor frecuencia de las villavesas y acceso al pueblo.
- **A4_P17:** Artica. Que la villavesa (línea 14) llegue al pueblo cada 30 min.
- **A4_P18:** Reforzar el Transporte Público, con más frecuencias y más paradas.
- **A4_P19:** Líneas circulares que permitan ir de un lugar a otro sin pasar por el centro.
- **A4_P20:** Utilizar las rondas también para el transporte público.

A5 Vehículo privado / Ibilgailu pribatua

- **A5_P1:** Fomentar el uso compartido del coche, ya que en ocasiones no hay otra posibilidad que desplazarse en él. Para ello, activar medidas de fomento (parkings más baratos, plazas de aparcamiento exclusivas para coches con tres o más ocupantes...)
- **A5_P2:** Rotonda entre la autovía, Buztitzuri, San Jorge y la carretera que viene de Orkoien. Creo que es muy peligrosa. Mucho tráfico. De la autovía, de 3 carriles llegas a dos. Los de la derecha siguen recto y el coche del centro queda atrapado entre los dos coches de izquierda y derecha.
- **A5_P3:** En las rondas la eliminación de las rotondas, hacer pasos subterráneos o algo y con carriles de aceleración y desaceleración. Lo que más atascos provocan son las rotondas.

A6_Ámbito singulares y medidas transversales / Esparru bereziak eta zeharkako neurriak

- **A6_P1:** Nuevo Artica. Facilitar el uso y acceso a medios de transporte públicos y sostenibles a niños/as y jóvenes. Formarlos para que sean usuarios responsables, siempre con accesos y frecuencias que cubran sus necesidades por estudios, por ocio, por deporte...
- **A6_P2:** Cendea de Berrioplano. Que el transporte público proporcione la posibilidad de acceder a colegios, institutos y zonas de trabajo.
- **A6_P3:** Movilidad para ocio, fin de semana y nocturno.
- **A6_P4:** Movilidad por ocio. Nuevo Artica. Que las villavesas nocturnas accedan al barrio.
- **A6_P5:** Movilidad por salud. Artica. Habilitar una línea que una Artica con su ambulatorio.

- **A6:P6:** Movilidad por salud. Artica. Que la línea 14 acerque al centro de salud correspondiente, ubicado en Buztintxuri.
- **A6_P7:** Movilidad por ocio. Nuevo Artica. Líneas nocturnas el fin de semana.
- **A6_P8:** Movilidad por estudios. Transporte público a los centros escolares.

Propuestas e ideas generales / Proposamen eta ideia nagusiak:

Ruegos y preguntas. Eskariak eta galderak

- ¿Los objetivos del Plan de movilidad se basan en un criterio o normativa europea?

No hay una directiva o ley que obligue a desarrollar este tipo de planes. Están impulsados y promocionados pero sin que exista una directiva. Si que están relacionados con sus efectos, en el consumo energético efecto energético, de salud... etc sobre eso si que hay normativa y compromisos para la reducción de los gases de efecto invernadero, de emisiones de CO2... etc. Hay directiva para los efectos directos sobre los que actúa el plan.

- Se han verificado esos objetivos para la movilidad, por ejemplo, reducir el coche hasta el 20%.

Si que hay estimaciones sobre eso, se busca que sea posible, con medidas que sean realistas y que sus efectos estén en el orden de magnitud de lo que se quiere en relación a otras actuaciones de otras administraciones para reducir la huella de carbono.

- La participación ciudadana se está realizando al final, y eso me ha llamado la atención.

Los procesos participativos para iniciarse necesitan tener algo definido, sobre todo en procesos como este que trabaja con 18 municipios, incluso con zonas que están en el plan y otras que no dentro de un mismo municipio. La primera parte es un proceso de negociación entre esta 18 entidades locales, más el Gobierno de Navarra que definen hasta dónde se quiere llegar, es el Pacto por la Movilidad como marco.. Son estas entidades, esta parte política que inicia el proceso la que decide generar un documento 0 sobre el que desarrollar un proceso participativo. Es una estructura parecida a la que siguen la mayor parte de las administraciones públicas que no son ayuntamientos, es decir, un borrador de un plan que puede estar más o menos desarrollado. Este está bastante desarrollado pero hay muchas cosas por definir dentro de estas 19 estrategias de acción y además pueden aparecer nuevas estrategias de acción a lo largo del proceso.

- A nivel de juventud vemos la dificultad con todo, los colegios, los trabajos... varios sólo tenemos la opción de las villavesas, porque para ir en bici las horas a las que vamos no son buenas, y si que vemos esa dificultad con el transporte urbano (conexiones, la barrera del tren, la frecuencia entre semana y nada en fin de semana...) cómo se podría solucionar desde vuestro punto de vista.

Todas las estrategias del plan están vinculadas entre sí para intentar solucionar situaciones como estas, donde sólo con un medio, el transporte público no responde a todas las necesidades que tienen la localidad. Cada uno de los modos de los que estamos hablando tienen un rango de eficiencia en determinados trayectos y que son muy complejos para realizarlos en transporte público y se van a seguir haciendo en coche, la cuestión está en que ese desplazamiento en coche no suponga un problema para otras zonas del área metropolitana no suponga un inconveniente. En un

movimiento este-oeste desde Artica se utilizan las rondas pero si tienes que coger el coche para ir a un lugar donde puedes dejar el coche en un parking disuasorio y un autobús de línea troncal que te deja en un tiempo razonable en tu destino.

- Una vez que he cogido el coche lo mismo me da ir al centro de Pamplona o irme a cizur con el coches. Los aparcamiento disuasorias están muy bien, pero si mejoran las frecuencias y además que no sea todo radial, que se pueda conectar distintas zonas sin que tenga que pasar todo el centro, yo creo que sería algo a tener en cuenta.

Se incorpora como propuesta.

-Está previsto que todo el tráfico de Pamplona vaya por la variantes, la pregunta viene porque hay momentos aquí en que para poder salir la rotonda se está más de cinco minutos sin poder salir a la rotonda por el gran número de coches que hay.

La estrategia 5.2, “gestión integral de itinerarios, velocidad y seguridad vial” contempla estudiar el redimensionamiento de las vías, incluso nuevos conforme se van poniendo en marcha las diferentes medidas.

- La ronda se podría utilizar no sólo para el vehículo privado si no también para el transporte público. Una cuestión que habría que cambiar es la eliminación de las rotondas, hacer pasos subterráneos o algo y con carriles de aceleración y desaceleración, lo que más atascos provocan son las rotondas.

Incluimos las propuestas.