

Tema de la reunión/Bileraren gaia:

Fecha/Data: 14/02/2018

Hora/Ordua: 19:00

Lugar/Tokia: Civivox

Condestable Casco Antiguo

Asistentes: 22

15 firmaron

Incidencias/Gertakariak:

Incidencias (cambio de lugar, asistentes no invitados, conflictos...)

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://participartepmus.es>

Una vez explicado el PMUS y el proceso de participación se respondió a varias intervenciones 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

A2_Movilidad peatonal / Oinezkoen mugikortasuna

- A2_P1: Liberar y mejorar el espacio público, haciéndolo amable y saludable para todas las personas, dice este plan. Buena parte de las zonas “peatonales” del barrio no son para nada un modelo de todo esto. De nada sirve “liberar” espacio público si luego su uso responde a intereses comerciales y mercantilistas. Pasamos de una ocupación a otra y encima tenemos peor accesibilidad a nuestros domicilios.
- A2_P2: Dar importancia a recorridos peatonales cómodos y seguros. Con prioridad peatonal, alta frecuencia en paso semafórico,
- A2_P3: El Casco Viejo se ha liberado del coche, calles “amables” sin coches pero que son ocupadas por el “ocio hostelero”. Si las calles del Casco Viejo son “de coexistencia” como afirma el concejal de seguridad (?) ¿ No habría que garantizar que los viajes estuvieran operativos para servicios y vecinos y no invadidos por las barricas y terrazas de los bares? (San Nicolás, Estafeta, Comedias, Navarrería...) Estamos hablando de calles con anchura menor de 7 metros (y algunas no llegan a 5 metros donde el ayuntamiento no tienen ningún inconveniente en autorizar terrazas...).
- A2_P4: Facilitar la accesibilidad de los vecinos a su propio domicilio evitando la masificación provocada por la ocupación del espacio público por parte de la hostelería.

A3_Movilidad ciclista / Bizikleten mugikortasuna

- A3_P1: Plantearse por qué con este tipo de planes no se llega a la gente joven, que es la que más usa la bici.
- A3_P2: Más puntos alquiler bicis entorno al Casco Viejo, buena red en toda la ciudad.
- A3_P3: Carril bici bien estructurado, funcional y (a ser posible) separado de viales peatonales y motorizados.
- A3_P4: Método de identificación de bicicletas y seguro vial para ciclistas.
- A3_P5: Más bases del servicio de alquiler de bicicletas.

A4_ Transporte público / Garraio publikoa

- A4_P1: Me da la sensación de que muchas líneas de bus tienen recorridos compartidos y muy largos. ¿No sería más lógico trayectos más cortos (más frecuencia) con trasbordos más frecuentes?
- A4_P2: Implantación de una línea interna con pequeños vehículos eléctricos (al estilo de la Nabette de Baiona) que conecte el Casco Viejo internamente y con las líneas del TUC y aparcamientos disuasorios.
- A4_P3: Excesivo recorrido desde algunos puntos del Casco Viejo a paradas de Bus (Carmen, Navarrería... para línea 4) (Jarauta, descalzos, San Antón ... Líneas 5, 6, 11). Excesivo tiempo de espera en muchas líneas de Bus.
- A4_P4: ¿Se plantea algún tipo de transporte “amable” dentro de Casco Viejo para movilidad de vecinos y visitantes que facilite la movilidad? (personas mayores, personas con mercancías y gente en general)
- A4_P5: Conectar aparcamientos disuasorios con el centro de Pamplona mediante transporte público gratuito.
- A4_P6: Acercar más las líneas de autobús más utilizadas a la zona del casco viejo de Iruñea próxima al burgo de Navarrería.
- A4_P7: Minibus eléctrico por el interior del Casco Viejo.
- A4_P8: Información de las líneas de villavesas a los vecinos del Casco Viejo, paradas nuevas.
- A4_P9: Autobús interior Alde Zaharra.
- A4_P10: mejorar el anuncio de los aparcamientos disuasorios ya existentes y mejorar precios.
- A4_P11: Autobús lanzadera dentro del Casco Viejo.
- A4_P12: Microvillavesa interna Casco Viejo
- A4_P13: La red de parkings disuasorios es demasiado extraperiférica; está pensada en la gente que viene de fuera. Proyectar parkings disuasorios intermodales en franjas intermedias más próximas al centro , conectados con el TUC.
- A4_P14: Propuesta para disminuir el recorrido hasta las paradas de bus desde ciertas calles. Por ejemplo: Desde Navarrería hasta la parada de la 4, la 9 y la 12 y desde Descalzos o San Antón etc. hasta el Labrit para la 6, la 11 o la 5.

A5_ Vehículo privado / Ibilgailu pribatua

- A5_P1: Medidas globales y democráticas para disuadir el uso del coche: vía impositivo: Tasas o impuestos especiales vía limitación del uso del vehículo (promover uso conjunto o mancomunado de los vehículos) limitación por días de la semana.
- A5_P2: Delimitar zonas de carga y descarga. A día de hoy, todo el casco viejo, en su horario es una zona de carga y descarga, para nada amable.
- A5_P3: Parking para vecinos se ha visto reducido generando más circulación. Hemos “liberado” nuestras calles y ahora no podemos ni aparcar, ni disfrutar de ellas.
- A5_P4: Ahora que podemos aparcar en c/ Sandoval la entrada desde Avenida del Ejército es muy peligrosa. La entrada por hermanos Juárez esa más segura y ahora no está permitido. Ya que aparcamos ahí ahora sólo podemos salir por avenida del ejército. Deberían permitir salir por Padre Moret ir hacia Avenida Baja Navarra o Avenida de Zaragoza ahora hay que ir a dar la vuelta a San Juan. Todo ello produce situaciones de inseguridad y de mayor emisión de gases.
- A5_P5: Estrategia 5.3. Electrificación total de los medios de transporte generación del suministro eléctrico 100% de fuentes renovables. Basado en la futura prohibición de los vehículos de combustión “Holanda 2025”. Incluso los híbridos.
- A5_P6: Posibilidad de un vial de “Acercamiento” particular a casco viejo (Familiares mayores...)
- A5_P7: Se ha implantado un sistema de acceso al casco viejo a través de la página web del ayuntamiento. ¿No se podría instalar otro sistema más asequible para las personas mayores o que no requiera tener ordenador o conexión a internet?
- A5_P8: Plantear un transporte compartido tipo Cobyfy pero con gestión pública.

- A5_P9: Desde hace varios meses las personas que vivimos en el Casco Viejo tenemos serias dificultades para aparcar nuestros vehículos se han ido suprimiendo plazas y han aumentado las tarjetas, sin que se vislumbre un plan para este problema, se habla de aparcamiento disuasorio y está muy bien, es necesario para quien acuda al centro, pero los que vivimos en él ¿cómo lo hacemos?
- A5_P10: Plan de aparcamientos para residentes no muy lejanos del centro.
- A5_P11: Facilitar el acceso de familiares o amigos a tu domicilio sin necesidad de ser mayor de 70 años, mejorando la información.

A6_Ámbito singulares y medidas transversales / Esparru bereziak eta zeharkako neurriak

- A6_P1: Lógicamente, cuando los centros de estudio, biblioteca general, cines, zonas comerciales, etc se salen del centro y su entorno estas generando y fomentando el uso del transporte privado: el COCHE. Pamplona se ha construido y se sigue haciendo para el coche. Hay que atacar los problemas en la raíz y no paliar sus síntomas.
- A6_P2: Estrategia 6.3. Priorización de los medios sostenibles sin exclusión de otros medios, solo que se haga con carácter comarcal. Si no el comercio del centro sale perjudicado frente a los centros de periferia.
- A6_P3: Estrategia 6.1. Movilidad por estudios. La entrada la hemos gestionado por medio de una entrada escalonada. Se solicita facilitar el poder recoger a los niños, en horario de salida, en la zona que rodea a la de Residentes. Se trataría de crear una zona de aparcamiento temporal, reducido con apoyo y control de la policía municipal.
- A6_P4: La ciudad se ha diseñado para la utilización del coche particular: universidades en periferia, grandes superficies (sobredimensionadas), en biblioteca pública las afueras (polígonos industriales fuera del ámbito de la ciudad).
- A6_P5: Posibilitar un convenio con los aparcamientos subterráneos del centro de Pamplona para abaratar el precio a quienes realicen compras en el centro- Casco Viejo.
- A6_P6: Realizar más encuestas a comerciantes.
- A6_P7: Este plan debe ir acompañado de una buena y continua campaña informativa.
- A6_P8: Funcionamiento de una app que facilite a los vecinos el trato con el ayuntamiento. Permisos para entrar con coche.
- A6_P9: Estrategia 6.3. No hay políticas activas para promover la reducción del uso del coche en las compras a los centros comerciales. Medidas posibles: Tasa ecológica, pago del parking en los centros comerciales...

Propuestas e ideas generales / Proposamen eta idea nagusiak:

- Plan poco ambicioso a 10 años vista, plantea estrategias ya en marcha en muchos lugares.
- Interacción con el proyecto Smart Cities/ San Pedro.
- Compartiendo las líneas generales del Plan de Movilidad que nos habéis explicado, hecho en falta un aspecto previo del cual creo que ni se habla. Me refiero a la accesibilidad. El problema no es tanto la facilidad para moverme sino que las distancias sean las menores posibles y mis necesidades sean accesibles.
- Media de edad muy alta en este foro.

Ruegos y preguntas.

- **Se plantea que antes de cualquier plan es muy importante hacer una buena campaña informativa, con continuidad y a lo largo del tiempo. Otra persona plantea que con un buen plan no haría falta, se aplica sólo, de forma natural.**
- **Se habla de otros ejemplo, cómo Vitoria Gazteiz y la impopularidad de algunas medidas, sobre lo que se plantea el ir desarrollando el plan de forma dosificada.**

- Una persona asistente indica que a 10 años vista se está planteando algo que realmente ya tendría que estar ya hecho o en marcha, cómo en muchos sitios. En este caso se va lento “estamos durmiendo”.
- Se plantea enfocar el Plan desde la accesibilidad, no desde la movilidad. Son se trataría, para esta persona tanto de poder tener un sistema de autobuses estupendo para poder ir a comprar como de tener esa compra accesible y no tener que utilizar el autobús. Establece una comparación donde indica que la accesibilidad es a la reducción lo que la movilidad es al reciclaje o a la reutilización. Así como en las basuras se habla de lo importante que es reducir, en este tema se hable de lo importantes que es la accesibilidad. Esto implica labor pedagógica, reducción en este terreno también.