

**Fecha/Data:** 18/05/16

**Hora/Ordua:** 19:30

**Lugar/Tokia:** Baluarte

**Asistentes:** 21 personas

**Incidencias/Gertakariak:**

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

Una persona llegó más tarde y no participó en la primera dinámica de selección de estrategias de acción.

## ACTA DE LA REUNIÓN\_BILERA AKTA

**Presentación de la sesión y de la dinámica de trabajo.**

**Saioaren eta lan dinamikaren aurkezpena**

La dinámica de la sesión comenzó seleccionando entre las 21 estrategias de acción las que las personas asistentes consideraban las 5 más importantes y las 5 menos importantes.

La segunda parte consistió en una dinámica deliberativa en dos grupos sobre aquellas estrategias de acción con mayor disenso entre las personas asistentes.

Finalizó el taller con una valoración individual de todas las estrategias de acción.

**Resultados de la selección de las Estrategias de Acción según su importancia.**

**Estrategien aukeraketaren emaitzak, garrantziaren arabera**

La selección de las que se consideran las más o las menos se presenta en la siguiente tabla. Las dos primeras columnas recogen los resultados brutos y las dos segundas el porcentaje en relación a las 19 personas que participaron en esta primera dinámica.

### Consensos y disensos sesión 5

ÁMBITO 1 URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	+ importantes	- importantes	+ importantes %	- importantes %
ESTRATEGIA 1.1 ESTRUCTURACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VINCULANTE	3	4	15,8	21,1
ESTRATEGIA 1.2 ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN CÉLULAS URBANAS	6	7	31,6	36,8

<b>ÁMBITO 2: MOVILIDAD PEATONAL</b>	+ importantes	- importantes	+ importantes %	- importantes %
<b>ESTRATEGIA 2.1</b> BUENAS PRÁCTICAS DE DISEÑO URBANO	5	3	26,3	15,8
<b>ESTRATEGIA 2.2</b> RED METROPOLITANA DE ITINERARIOS PEATONALES	11	1	57,9	5,3
<b>ÁMBITO 3: MOVILIDAD CICLISTA</b>	+ importantes	- importantes	+ importantes %	- importantes %
<b>ESTRATEGIA 3.1</b> RED METROPOLITANA ITINERARIOS CICLISTAS	11	0	57,9	0
<b>ESTRATEGIA 3.2</b> RED METROPOLITANA APARCABICIS	3	1	15,8	5,3
<b>ESTRATEGIA 3.3</b> SISTEMA METROPOLITANO DE BICICLETA PÚBLICA	3	5	15,8	26,3
<b>ESTRATEGIA 3.4</b> PLAN DIRECTOR METROPOLITANO DE LA BICICLETA	6	2	31,6	10,5
<b>ÁMBITO 4: TRANSPORTE PÚBLICO</b>	+ importantes	- importantes	+ importantes %	- importantes %
<b>ESTRATEGIA 4.1</b> RED DE ALTAS PRESTACIONES DEL TUC	9	1	47,4	5,3
<b>ESTRATEGIA 4.2</b> MEJORAS EN LA COMPETITIVIDAD DEL TUC	6	3	31,6	15,8
<b>ESTRATEGIA 4.3</b> RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS	6	0	31,6	0,0

<b>ÁMBITO 5: VEHÍCULO PRIVADO</b>	+ importantes	- importantes	+ importantes %	- importantes %
<b>ESTRATEGIA 5.1</b> GESTIÓN INTEGRAL DEL ESTACIONAMIENTO DE ROTACIÓN EN LOS CENTROS DE ATRACCIÓN	1	6	5,3	31,6
<b>ESTRATEGIA 5.2</b> GESTIÓN INTEGRAL DE ITINERARIOS, VELOCIDAD Y SEGURIDAD VIAL	6	2	31,6	10,5
<b>ESTRATEGIA 5.3</b> SISTEMAS ALTERNATIVOS DE PROPULSIÓN ESTRATEGIA	2	11	10,5	57,9
<b>ÁMBITO 6: ÁMBITOS SINGULARES</b>	+ importantes	- importantes	+ importantes %	- importantes %
<b>ESTRATEGIA 6.1</b> MOVILIDAD POR ESTUDIOS	7	0	36,8	0
<b>ESTRATEGIA 6.2</b> MOVILIDAD AL TRABAJO	9	1	47,4	5,3
<b>ESTRATEGIA 6.3</b> MOVILIDAD POR COMPRAS	3	5	15,8	26,3
<b>ESTRATEGIA 6.4</b> MOVILIDAD POR OCIO	0	4	0	21,1
<b>ESTRATEGIA 6.5</b> MOVILIDAD POR CUIDADOS	0	0	0	0

ÁMBITO 7 MEDIDAS TRANSVERSALES	+ importantes	- importantes	+ importantes %	- importantes %
ESTRATEGIA 7.1 OFICINA METROPOLITANA DEL PLAN DE MOVILIDAD	2	11	10,5	57,9
ESTRATEGIA 7.2 ESTRATEGIA DE INFORMACIÓN Y FORMACIÓN	0	8	0	42,1
ESTRATEGIA 7.3 PERSPECTIVA DE GÉNERO	4	1	21,1	5,3

## DELIBERACIÓN SOBRE LAS ESTRATEGIAS DE ACCIÓN CON MENOR CONSENSO

Se seleccionaron para la deliberación en los dos grupos las siguientes Estrategias de Acción con un mayor equilibrio entre personas que las consideraban de las más importantes o de las menos importantes.

### 1.2 ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN CÉLULAS URBANAS

- Es una buena estrategia para jerarquizar y dar espacios a las calles.

- Hay que pensar si el centro de Pamplona se considera una célula urbana o es algo más grande. Estamos hablando de una supermanzana de 1500 metros x 600 metros. Esto es clave para la movilidad pero las células no tienen que ser muy grandes. Dimensiones adecuadas

Las células tienen muchas ventajas pero es importante el tamaño. ¿Cuanto de grande? Ni muy grande ni muy pequeña para que la gente pueda tener todos los servicios a mano. Es difícil que tengan todos los servicios y eso es importante. La compra mayoritaria se hace en algunas localidades fuera.

- Que no sea muy grande si no va a transitar el transporte público por dentro, porque se perjudica a las personas con menor movilidad.

- La realidad de Pamplona es que funciona por barrios, dividir la ciudad en células que no correspondan con barrios no soluciona problemas. Es factible la solución de las células, el tráfico rodado circula por la periferia y dentro se consigue otra intensidad y otra velocidad. Además del tamaño y la circulación por dentro

- Quitar espacio al coche para dar espacio a otros modos de movilidad, dificultando la movilidad en coche. Poder llegar a todos los sitios en coche pero que no sea prioritario.

- Solucionar los problemas de tráfico, la gente quiere moverse, hay que dar facilidades y no crear nuevos problemas. La solución no es castigar al coche. Hay otras maneras de conseguir bajar el uso del vehículo privado.

- Las células son una herramienta adecuada pero hay que trabajar la unión de esas células que estén conectadas y facilitar la movilidad de unas a otras. Aunque nos centremos en una zona tiene que ir en cadena todo, las rondas y los ejes de tráfico, qué sea más interesante usar esas rondas y ejes que atravesar toda la ciudad.
- El planteamiento de este PMUSCP es muy teórico, hay que detallar más. Los ejes de transporte público, vehículo privado van por el mismo sitio, hay que cambiar para que circulen por recorridos diferentes y así agilizar.
- Las células urbanas pueden perjudicar sino pones medidas entre el límite entre dos células. Es importante que los límites entre células tampoco sean barreras grandes, por ejemplo, que entre célula y célula no pongas una autovía por que entonces creas microunidades urbanísticas sin relación entre sí. Lo que hay que intentar es que haya relación. Jerarquía sin aislamiento.
- Se comenta que se ve complicado, si no imposible, poner la medida en toda la Comarca, en algunos municipios si se dividen en dos células urbanas (ponen de ejemplo Burlada) se quedan ejes en el centro del pueblo con muchísimo tráfico.
- Es preferible darle prioridad a vertebrar mejor las redes primarias y secundarias para los distintos modos de transporte, peatonales, ciclistas y luego ya la gente para los servicios que se mueva cómo quiera.
- Comenzar por actuaciones experimentales en varios pueblos. Hay que llevar a cabo políticas blandas de actuación. Si se ve que funciona otros pueblos/barrios lo llevarán a cabo.

### **3.3 SISTEMA METROPOLITANO DE LA BICICLETA PÚBLICA**

- Acción no prioritaria, tiene un coste muy elevado, hay que mejorar la red existente, señalización, iluminación,.. mientras el PMUSCP no sea realidad esta mejora no tiene sentido. No tiene capacidad para mejorar la movilidad. Primordial red ciclista homologada y básica a nivel comarcal, para que todo el mundo, si quiere, pueda coger la bici y mejor que sea eléctrica para poder solventar mejor las cuestas que hay en la comarca. Ahora para hacer recorridos en la periferia las vías son de, como mínimo, 50km/h, y solo se atreven a ir por ahí los ciclistas experimentados. Estas personas no cogerían la bici pública porque ya tienen la suya, y la gente que no tiene bici no va a ir por vías de 50 con la bicicleta pública y si la cojen van a ir con una bici eléctrica por la acera aumentado el riesgo y el peligro. Una vez conformada la red ciclista está bien, pero antes la red metropolitana. Además, sobre la red esta estrategia tendría más impacto.
- Con este sistema se desnaturaliza la esencia de la bicicleta. Sin una buena base no tiene ningún sentido, es un capital que se puede invertir en otras necesidades más urgentes.
- No es importante. Es más importante que el transporte público vaya más rápido. Que cuando coja el autobús sepa cuando vaya a llegar.
- Es un buen complemento para la red hasta llegar al destino. No sirve para todo el mundo pero cada vez hay más masa.
- El sistema metropolitano debe llevar el apellido comarcal, si no, no funciona. Un sistema no 18.
- Si es bicicleta eléctrica mejor.

- Identificar bien el público objetivo del sistema ¿A quién va dirigido? A las personas que no tienen bici? No sería mejor potenciar otras cuestiones (red, tuc...)
- Se podría combinar con el transporte público por las cuestas que hay en la comarca.
- Si se adecua la ciudad, la red, habría mucha gente dispuesta a coger la bici como modo de transporte, no sólo las personas con destreza, habilidad y experiencia.
- Y llevar a cabo políticas para que todo el mundo se anime a andar en bici, no solo unos pocos.
- Cuando se ponen carriles bicis también contribuye al calmado de tráfico, porque el conductor tiene el espacio reducido. Así como reestructurar la circulación (por ejemplo, que una calle para subir coches, otra sólo para bicis y otra para bajar).

### 6.3\_MOVILIDAD POR COMPRAS

- ¿Que modelo de ciudad queremos? Pamplona ha crecido mucho, es más extensa. Urbanizaciones aisladas, no muy bien conectadas. La periferia llena de centros comerciales que el usuario accede en vehículo privado, cómodamente. Con esto se consigue que los centros de ciudades sean menos dinámicas. Por otro lado se quiere un centro de ciudad vivo y que el peatón sea protagonista con una buena base de transporte público.
- No se trata de meter los coches en el centro de la ciudad para hacer compras. Lo que hay que hacer es poner trabas al coche para que no sea tan cómodo ir a centros comerciales en coche. Posible opción: que los centros comerciales se encarguen de pagar y mantener los aparcamientos, los nudos de las autopistas para acceder a los centros... No se puede favorecer el comercio en los centros comerciales ni poner más autobuses ni frecuencias. Enfocarlo penalizando el desplazamiento a los centros comerciales de periferia, pagar los parkings, por ejemplo.
- Donde mejor se resuelve el problema de la accesibilidad para personas con discapacidad es en los centros comerciales de la periferia, por eso mucha gente con discapacidad o en silla de ruedas van a ellas. Es mucho mas cómodo.
- No es importante, hay que dar prioridad al consumo local. Si potenciamos la compra en los centros comerciales, se va a consumir menos en el barrio/pueblo. Potenciar la compra local.
- Diferencian entre la movilidad al centro para muchas cosas y la diferencian de la movilidad inducida por compras a espacios específicos, como los centros comerciales.
- Esta estrategia está mas enfocada a los centros comerciales y no estoy dispuesta a favorecer la movilidad en esos sitios.
- Compra online, hay que tenerlo en cuenta. Daños colaterales a la movilidad con más volumen de carga y descarga.
- Comercios no pueden vivir solo de los vecinos y necesitan consumidores de fuera también, entonces hay que facilitar que lleguen al centro. Si no vienen el comercio se acaba un comercio que no es el de proximidad (que hay en los barrios) si no el de equipamiento personal y del hogar. A causa del Plan de amabilización y otros factores (compras por internet etc) se han cerrado muchos comercios.

- En la zona centro hace falta una movilidad de conexión no sé si transversal, de carriles bicis.
- Hay que favorecer en el centro medidas para las personas con movilidad reducida, por ejemplo, un autobús pequeño dentro del centro o furgonetas de transporte colectivo, para facilitar el tránsito o que muchos comercios todavía tienen escalones.
- Más del 50% de la clientela del centro viene de la comarca.
- Antes podían llegar hasta muy cerca en coche y ahora no. Costumbre.
- La accesibilidad afecta mucho a la movilidad por compras.
- En el caso del comercio especializado hay que conseguir que llegar a ellos sea lo mas sostenible posible
- Si tienes el hábito de comprar en la parte vieja no los vas a perder
- Centros comerciales perjudican mas al comercio del centro que los hábitos de movilidad.
- Hay gente que solo puede hacer las compras en coche por el trabajo, hijos etc.
- Hay gente que sólo se mueve en coche y a esa gente no la puedes discriminar.
- Apostar por reducir la movilidad. Porque nos movamos menos para comprar. Que la Comarca apueste por reducir la movilidad a nivel general y eso no está presente en el PMUSCP.

## **1.1\_ESTRUCTURACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VINCULANTE**

- La normativa existente exige aparcamientos mínimos por viviendas construidas pero no líneas de transporte público. La mancomunidad no tiene autorización para decidir sobre esto, hay una ley que está por encima, ley Navarra. No hay competencias.
- Cambio en la normativa y adecuarlo a los tiempos existentes.

## **2.1\_BUENAS PRÁCTICAS DE DISEÑO URBANO**

- No hay debate

## **4.2\_MEJORAS EN LA COMPETITIVIDAD DEL TUC**

- El problema fundamental del TUC es la lentitud. Cuesta mucho tiempo. Hay que plantear medidas para quitar coches y dejar espacio al transporte público, por ejemplo un carril bus para que se mejora la velocidad.
- El PMUSCP plantea una vía rápida para incrementar la velocidad del TUC, está la idea pero falta el detalle de la acción.

### Valoración individual de las Estrategias de Acción.

Las personas asistentes cumplimentaron un pequeño cuestionario en el que se valoraban de 0 a 10 cada una de las estrategias de acción.

6,7 - ESTRATEGIA 1.1 ESTRUCTURACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VINCULANTE

6,6 - ESTRATEGIA 1.2 ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN CÉLULAS URBANAS

7,1 - ESTRATEGIA 2.1 BUENAS PRÁCTICAS DE DISEÑO URBANO

7,9 - ESTRATEGIA 2.2 RED METROPOLITANA DE ITINERARIOS PEATONALES

7,8 - ESTRATEGIA 3.1 RED METROPOLITANA ITINERARIOS CICLISTAS

6,4 - ESTRATEGIA 3.2 RED METROPOLITANA APARCABICIS

4,3 - ESTRATEGIA 3.3 SISTEMA METROPOLITANO DE BICICLETA PÚBLICA

7,2 - ESTRATEGIA 3.4 PLAN DIRECTOR METROPOLITANO DE LA BICICLETA

8,7 - ESTRATEGIA 4.1 RED DE ALTAS PRESTACIONES DEL TUC

8,0 - ESTRATEGIA 4.2 MEJORAS EN LA COMPETITIVIDAD DEL TUC

7,8 - ESTRATEGIA 4.3 RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS

7,1 - ESTRATEGIA 5.1 GESTIÓN INTEGRAL DEL ESTACIONAMIENTO DE ROTACIÓN EN LOS CENTROS DE ATRACCIÓN

7,1 - ESTRATEGIA 5.2 GESTIÓN INTEGRAL DE ITINERARIOS, VELOCIDAD Y SEGURIDAD VIAL

5,6 - ESTRATEGIA 5.3 SISTEMAS ALTERNATIVOS DE PROPULSIÓN

7,8 - ESTRATEGIA 6.1 MOVILIDAD POR ESTUDIOS

8,6 - ESTRATEGIA 6.2 MOVILIDAD AL TRABAJO

6,8 - ESTRATEGIA 6.3 MOVILIDAD POR COMPRAS

6,3 - ESTRATEGIA 6.4 MOVILIDAD POR OCIO

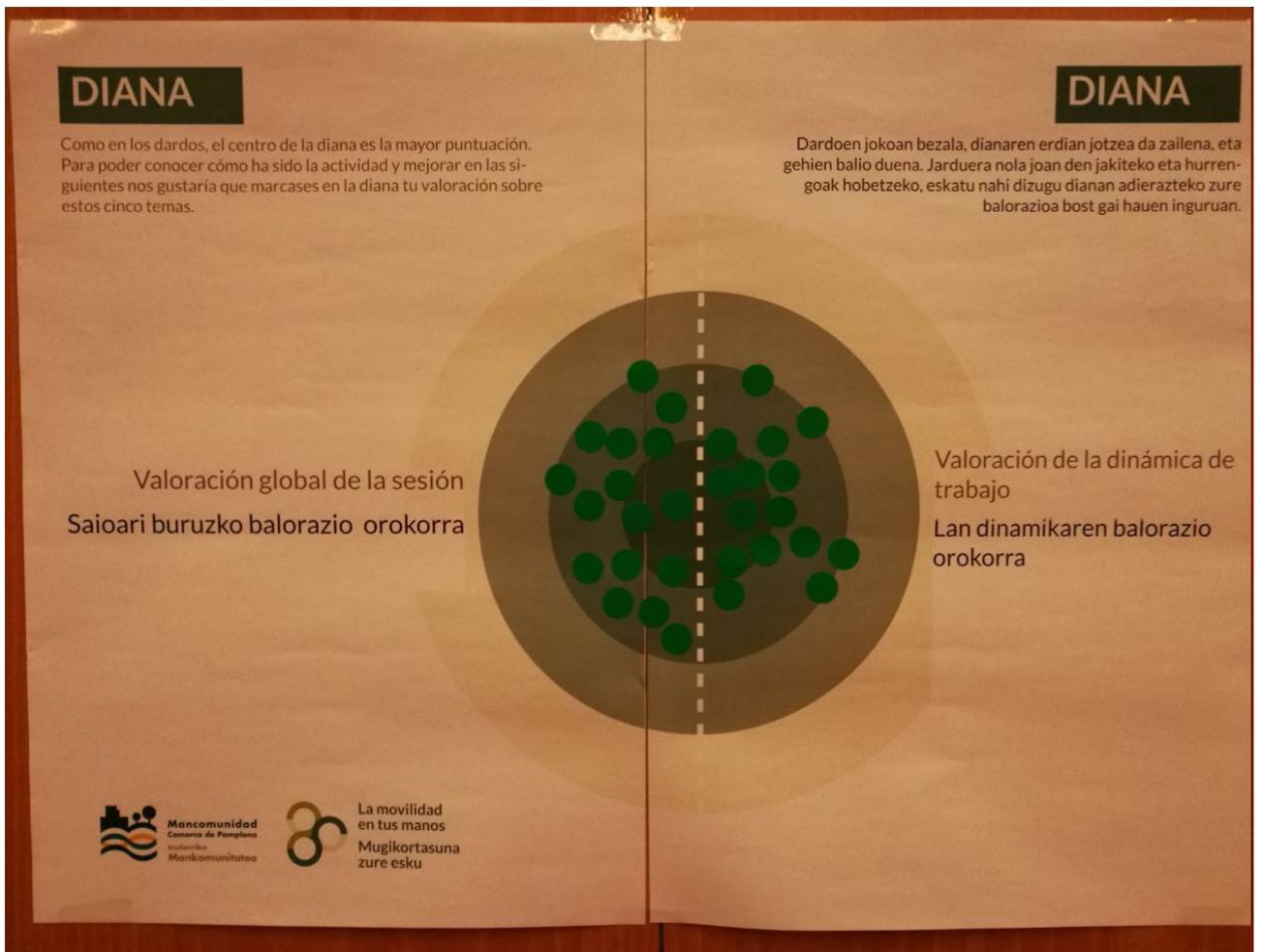
7,6 - ESTRATEGIA 6.5 MOVILIDAD POR CUIDADOS

6,0 - ESTRATEGIA 7.1 OFICINA METROPOLITANA DEL PLAN DE MOVILIDAD

7,2 - ESTRATEGIA 7.2 ESTRATEGIA DE INFORMACIÓN Y FORMACIÓN

6,4 - ESTRATEGIA 7.3 PERSPECTIVA DE GÉNERO

### Evaluación:



**DIANA**

Como en los dardos, el centro de la diana es la mayor puntuación. Para poder conocer cómo ha sido la actividad y mejorar en las siguientes nos gustaría que marcases en la diana tu valoración sobre estos cinco temas.

Valoración global de la sesión  
Saioari buruzko balorazio orokorra

**DIANA**

Dardoen jokoan bezala, dianaren erdian jotzea da zailena, eta gehien balio duena. Jarduera nola joan den jakiteko eta hurrengoak hobetzeko, eskatu nahi dizugu dianan adierazteko zure balorazioa bost gai hauen inguruan.

Valoración de la dinámica de trabajo  
Lan dinamikaren balorazio orokorra

 **Mancomunidad**  
Comarca de Pamplona  
Iruñerriko  
Mankomunitatea

 **La movilidad en tus manos**  
**Mugikortasuna zure esku**