La movilidad en tus manos

Mugikortasuna zure esku

Proceso participativo en torno al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona

Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planaren inguruko prozesu parte hartzailea

INFORME_ SESIONES DELIBERATIVAS

Mancomunidad Comarca de Pamplona
Iruñerriko Mankomunitatea

INFORME_ DELIBERATIVAS

INDICE

INFORME DELIBERATIVAS

1- Introducción
2- Organización y desarrollo de las sesiones
3- Participación
4- Resultados
5- Evaluaciones
6- Conclusiones

Anexos

- ANEXO 1 / Ficha aportaciones PMUSCP
- ANEXO 2 / Resultados deliberación acciones
- ANEXO 3 / Resultados deliberación estrategias de acción

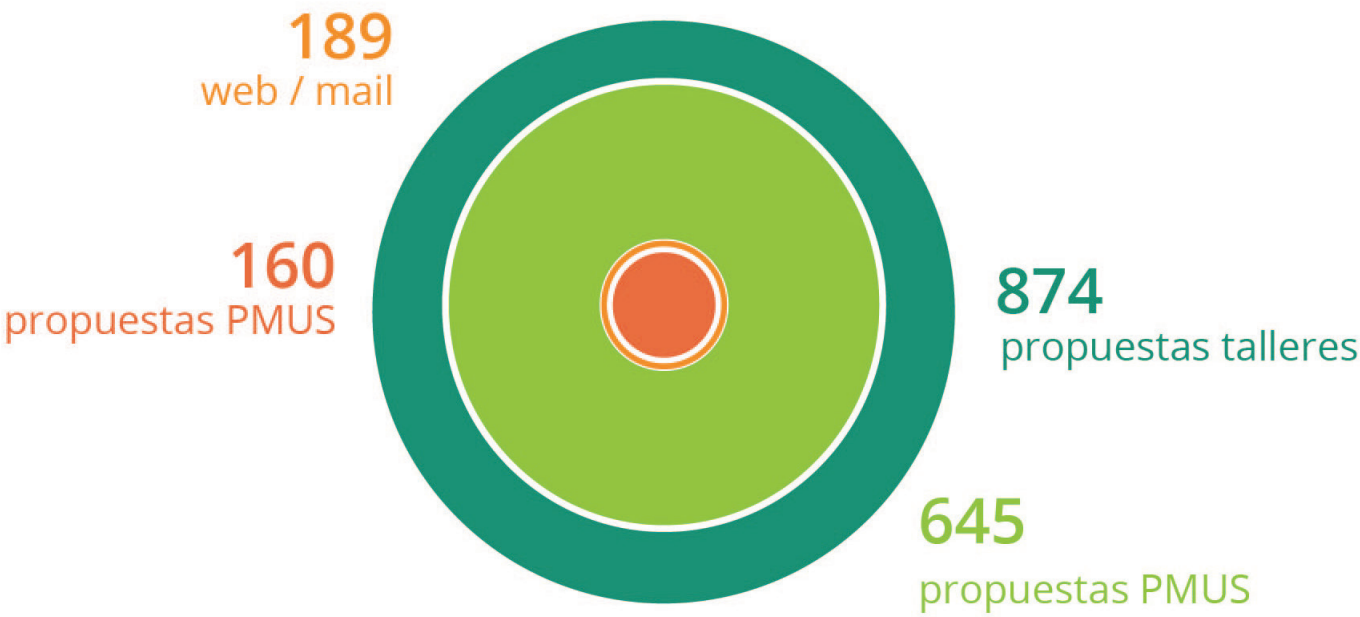
1. INTRODUCCIÓN

Este informe recoge el resultado de las sesiones deliberativas realizadas durante el proceso participativo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona (PMUSCP). Las sesiones deliberativas han sido el último espacio de participación de la fase 2 de dicho proceso.

La ciudadanía y las entidades y colectivos de la Comarca de Pamplona con interés en la movilidad han realizado diferentes aportaciones al documento 0 del PMUSCP sometido a participación ciudadana a través de:

- 38 talleres realizados entre diciembre de 2017 y febrero de 2018,
- Plataforma de participación web abierta hasta el 7 de abril de 2018.
- Se han realizado un total de 1063 aportaciones de las cuales 805 se corresponden con el objeto del PMUSCP y han sido revisadas por parte del equipo técnico redactor del plan para su inclusión o no en las sesiones deliberativas. (https://participartepmus.es/es/documentacion/aportaciones-y-alegaciones-valoradas)

Propuestas recogidas en el proceso participativo



Una vez realizada la revisión de dichas propuestas y aportaciones se han seleccionado para las sesiones deliberativas aquellas que:

- Se corresponden con el ámbito del PMUSCP
- Son una aportación nueva al Documento 0 PMUSCP (no están ya en Plan)
- El lugar al que hacen referencia no es muy concreto (una acera, un camino entre dos pueblos…)

Finalmente, unificadas las que se repiten o son muy similares, el número de aportaciones incorporadas a las sesiones deliberativas son 135. Además se han propuesto nuevas estrategias de acción que se presentan más adelante.

Los resultados de las sesiones deliberativas se han trasladado al equipo redactor del plan para un análisis más exhaustivo y valorar su incorporación al documento del PMUSCP. Estos resultados finales serán objeto de la última acción del proceso participativo, la jornada de retorno, en otoño de 2018.

A continuación se explica cómo ha sido el desarrollo de las sesiones, las personas y entidades participantes, los resultados del proceso deliberativo y la valoración sobre el mismo.

2- ORGANIZACIÓN Y DESARROLLO DE LAS SESIONES.

Las sesiones deliberativas se han organizado en dos grupos de trabajo que se han reunido por separado en cuatro ocasiones, y de forma conjunta en una quinta. Las personas que han participado en la sesiones deliberativas han acudido a un total de 5 talleres y de esta manera el número total de sesiones ha sido de nueve.

Las sesiones deliberativas han tenido tres objetivos principales:

- Identificar los consensos y disensos sobre las Estrategias de Acción.
- Identificar las acciones para llevarlas a cabo.
- Profundizar en las cuestiones que generan disensos para, en la deliberación, buscar consensos.

Estos objetivos principales se ha desarrollado en dos niveles de trabajo, un primer nivel el de las acciones para desarrollar las Estrategias de Acción (sesiones I a IV) y un segundo nivel el de las Estrategias de Acción y su relación entre ellas (sesión V).

El tercer objetivo ha sido priorizar las Estrategias de Acción a través de la importancia que las personas asistentes le dan a las mismas tras el proceso de deliberación.

- **La organización de las sesiones para alcanzar estos objetivos ha sido la siguiente:**

- I y II Sesión: Selección de propuestas. Aparecen los consensos y los disensos sobre las acciones
En estas dos primeras sesiones las personas asistentes han trabajado con las propuestas del PMUSCP existentes en el Documento 0 y aquellas aportaciones del proceso participativo que podrían ser incluidas en el PMUSCP.

El objetivo ha sido identificar el nivel de consenso y disenso en relación a las acciones para trabajar en las dos siguientes sesiones sobre las acciones con mayor nivel de disenso. Se les solicitó a las personas asistentes que seleccionasen qué acciones consideraban que debían incluirse en el PMUSCP y excluyesen el resto bien por rechazo o por indiferencia.

- III y IV Sesión: Trabajo sobre los disensos y nuevos consensos sobre las acciones.
Estas dos sesiones han trabajado sobre las acciones con menor nivel de consenso aparecidas en las sesiones anteriores. Así mismo, las personas participantes seleccionaron entre estas acciones aquellas que consideraban más importantes y sobre ellas se realizó una dinámica deliberativa y se articularon nuevos consensos.

- V Sesión: Consenso y Disensos y valoración de las Estrategias de Acción en su conjunto.
Esta última sesión ha trabajado sobre las Estrategias de Acción, primero identificando consensos y disensos entre ellas (las personas participantes seleccionaron las 5 más importantes y las 5 menos importantes), en segundo lugar sobre las que tienen mayor disenso y, deliberando finalmente, realizando una valoración individual de todas las Estrategias de Acción.

- **Estrategias de Acción y acciones.**

El número total de Estrategias de Acción sobre las que se ha trabajado son 22, tres más que las recogidas en el Documento 0. A lo largo del proceso las personas participantes han realizado una serie de propuestas de acción que inicialmente se agruparon de forma genérica en los ámbitos 6 y 7. También se propusieron dos como nuevas Estrategias de Acción. Para las sesiones deliberativas se han organizado en tres:

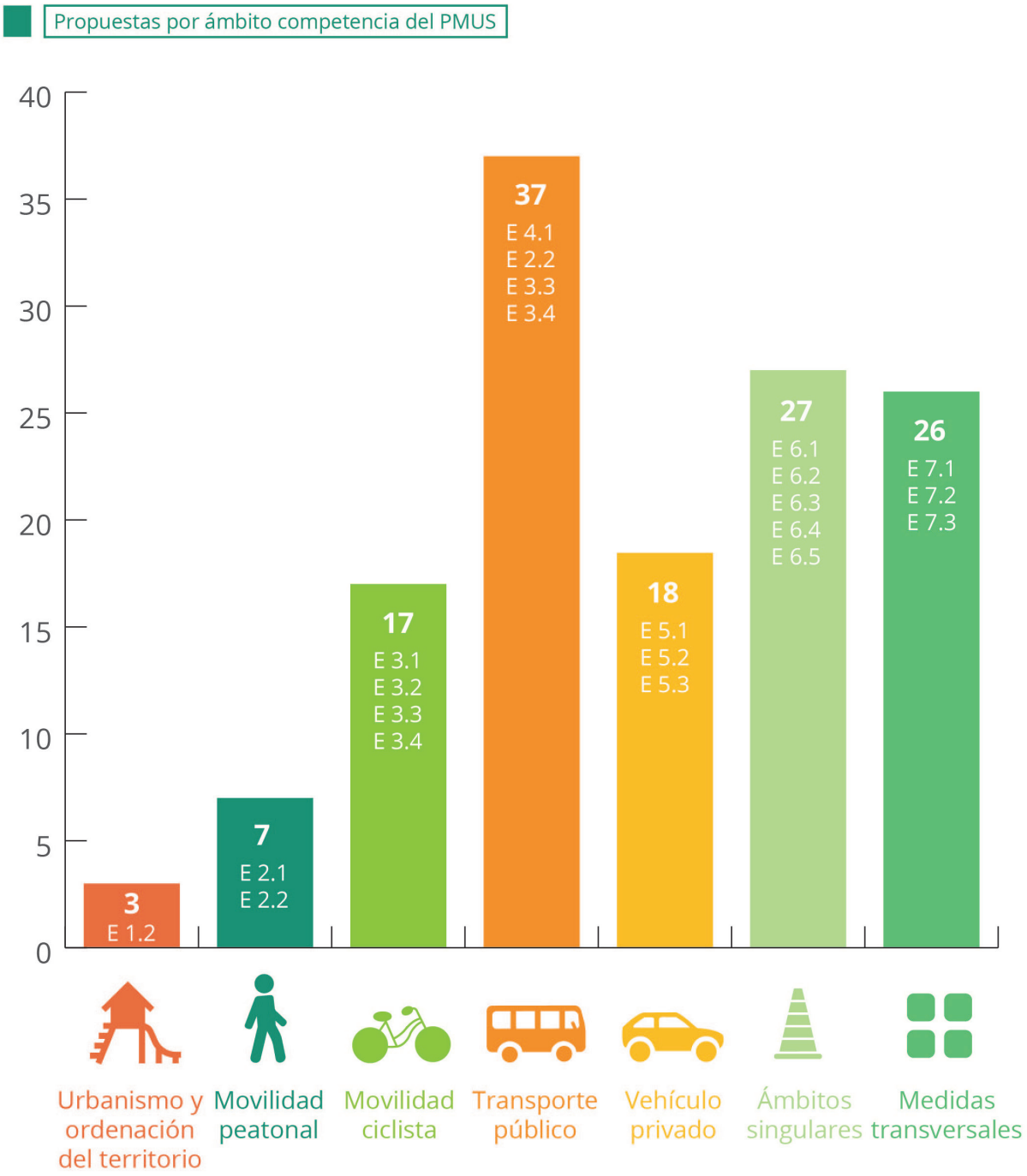
- 6.4 Movilidad por ocio.
- 6.5 Movilidad por cuidados.
- 7.3 Perspectiva de género.

La inclusión de estas estrategias no existentes en el Documento 0 se ha realizado de forma instrumental para estas sesiones deliberativas y poder reflexionar sobre las aportaciones realizadas en los talleres y vía web en ese sentido. Esto no implica que se acaben convirtiendo en una estrategia de acción específica del PMUSCP.

La movilidad por ocio (6.4) responde a una demanda sobre todo de las localidades periféricas. Los desplazamientos con mayor dificultad se dan en horarios de ocio con menor frecuencia del transporte público, o no existen. En algunos talleres se propuso expresamente y en otros se realizaron propuestas en este sentido que se han agrupado bajo esta nueva estrategia para su trabajo en las deliberativas.

En el caso de la movilidad por cuidados (6.5) también es una propuesta realizada en diferentes talleres, así como por entidades y colectivos que trabajan sobre género en la plataforma web y por correo electrónico. Las propuestas de movilidad por cuidados se entremezclan con otras de género de carácter transversal.

La tercera estrategia recoge todas las propuestas de carácter transversal sobre perspectiva de género (7.3) que se han realizado el los talleres, en la plataforma web y correo electrónico. En este caso la estrategia no es una propuesta ciudadana si no una forma de organizar todas las aportaciones y propuestas sobre género que inciden de forma transversal en todo el PMUSCP, independientemente de aquellas propuestas concretas de género que existen en algunas estrategias de acción. Algunas de estas propuestas están siendo valoradas para ver el modo de integrarlas en el plan de forma transversal.



En las sesiones deliberativas, se ha trabajado sobre 206 acciones en total entre las existentes extraídas del documento 0 del PMUSCP y 126 de las 135 aportaciones sintetizadas de las aportaciones y talleres web. Las 9 aportaciones que no han estado en las deliberativas son propuestas realizadas sobre espacios muy concretos de la Comarca de Pamplona que impedían la deliberación si no se conocía ese espacio (enlaces peatonales o ciclistas entre pueblos, solares concretos para aparcamientos disuasorios, por ejemplo).

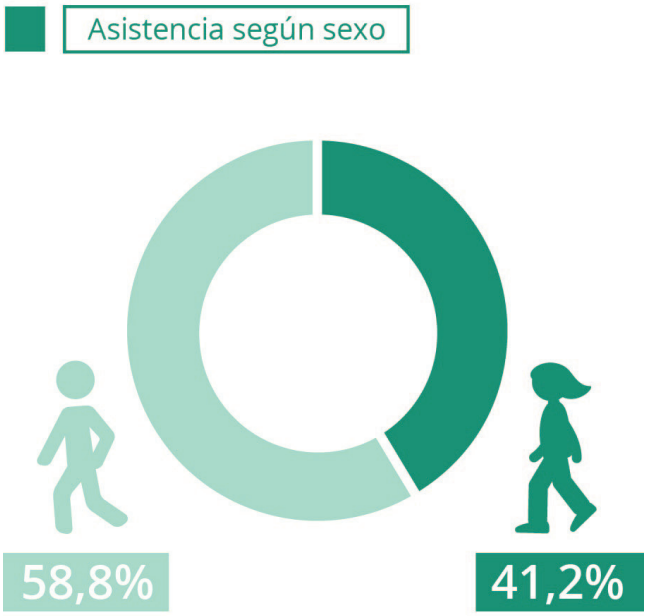
El ANEXO 1 / Fichas Aportaciones PMUSCP / contiene todas las aportaciones que se han trabajado en las sesiones deliberativas.

3. PARTICIPACIÓN

El número total de personas participantes en los 5 talleres deliberativos ha sido de 34, sobre las 43 personas inscritas inicialmente. Varias personas comunicaron al inicio de las sesiones que no acudirían y dos personas acudieron sin previa inscripción.

- La continuidad en la asistencia se ha mantenido con un ligero descenso desde la segunda sesión a la última.

- El número de hombres participantes ha sido más elevado que el de mujeres. Un 58,8% de las personas asistentes eran hombres y un 41,2% mujeres. En relación a los talleres territoriales, las sesiones deliberativas han sido más masculinas.



- La edad media de las personas asistentes ha sido de 48 años con un rango de edades entre los 30 y 70 años. No hay diferencias de edad por sexo, de media 47 años los hombres y 48 años las mujeres. Unos rangos y medias de edad similares a los Talleres territoriales, y con la misma ausencia de jóvenes menores de 30 años.

Las personas asistentes a las sesiones deliberativas identificándose como parte de una entidad o de un colectivo o como vecina/vecino. Acuden personas de 12 entidades y grupos diferentes, siendo el más amplio de las personas que acuden a título particular como vecinas o vecinos de alguna localidad de la Comarca de Pamplona. El segundo grupo lo forman personas que trabajan en alguna de las empresas de la Ciudad de la Innovación o forman parte del Comité de Movilidad de dicho polígono de actividad económica. Los siguientes grupos por presencia han sido comerciantes y ciclistas.

Así, han asistido personas de ámbitos muy diferentes implicados en la movilidad en la Comarca de Pamplona. ***(Gráfico siguiente página)***

Perfil de las personas asistentes

38,2
vecina/vecino

11,8
ciudad de la innovación

8,8
ciclista

8,8
comerciantes

5,9
escuelas

5,9
igualdad

5,9
transporte mercancías y personas

2,9
concejal municipio metropolitano

2,9
discapacidad

2,9
instituto SMART Cities (UPNA)

2,9
taxi

2,9
medio ambiente

4. RESULTADOS.

El desarrollo de las sesiones deliberativas presenta distintos tipos de resultados que apoyan la toma de decisiones para la redacción final del PMUSCP para su posterior aprobación. Estos son:

- Consensos y disensos sobre las acciones y sobre las Estrategias de Acción.
- Valoraciones de importancia de las acciones y de las Estrategias de Acción.
- Aportaciones y valoraciones que facilitan nuevos consenso sobre algunas de las acciones y sobre las Estrategias de Acción.
- Priorización por importancia subjetiva de las Estrategias de Acción.

• Consensos y disensos sobre las acciones.

Las Sesiones I y II se centraron en identificar estos consensos y disensos. La información obtenida es:

- Acciones que tienen consenso por parte de las personas asistentes tanto por su aceptación para ser incluidas en el PMUSCP como para ser excluidas del mismo.
- Acciones que generan disenso entre las personas asistentes para su inclusión o no dentro del PMUSCP.

El análisis global de los resultados de las dos primeras sesiones presenta una falta de acuerdo inicial entre los participantes sobre las acciones concretas. El 53,4% de las acciones no tienen un consenso claro mientras un 46,6% de las acciones que si lo tienen. Tienen un consenso de rechazo o indiferencia un 22,3% y un 24,3 % un acuerdo claro.

Según el origen de las propuestas (existentes en el Documento 0 o aportaciones del proceso participativo) se aprecia que existe un mayor disenso y un mayor rechazo sobre las aportaciones que sobre las acciones existentes.

	TOTAL	EXISTENTES	APORTACIONES
Disenso	53,4	21,4	32,0
Rechazo/ Indiferencia	22,3	5,3	17,0
Inclusión	24,3	12,1	12,1

En relación a los ámbitos los consensos y disensos sobre las acciones son muy desiguales. Así, los ámbitos con mayor número de propuestas que generan consenso son los ámbitos 4 "Transporte Público" y 5 "Vehículo Privado", mientras que los de mayor número de acciones con disenso son ámbitos 1 "Urbanismos y Ordenación del Territorio", 2 "Movilidad Peatonal" y 3 "Movilidad Ciclista".

En relación a las Estrategias de Acción, las estrategias con menor número de acciones que generan disenso son la "4.2- Mejoras en la competitividad del TUC" y la "4.1- Red de altas prestaciones del TUC". La estrategia "1.1- Estructuración de la planificación territorial vinculante" se ha venido considerando la más compleja en relación a la ciudadanía, es la que menos aportaciones ha recibido y ninguna de las acciones para desarrollarla han generado consenso inicialmente.

Los resultados detallados por acción se pueden consultar en el Anexo 2 / Resultados Deliberación Acciones / En éste se recoge el nivel de aceptación en verde y de rechazo/indiferencia en rojo.

• Importancia de las acciones y nuevos consensos.

Las sesiones III y IV han sido de carácter deliberativo, en ellas se debatió sobre las acciones con disenso que en cada Estrategia de Acción y qué tenían más interés para las personas participantes.

El tipo de resultado que se ha obtenido son:

- Valoraciones de importancia de las acciones.
- Aportaciones y valoraciones que facilitan nuevos consensos sobre algunas de las acciones.

Ver Anexo 2 / Resultados Deliberación Acciones / donde se indica el porcentaje de personas que han considerado la acción importante para su debate.

- Se debatieron sobre 25 acciones con disenso y se alcanzaron consensos en 18 de ellas, mientras que en 7 se mantuvo el disenso.

- De este modo, han pasado a ser consensuadas el 55,3% de las acciones.

- En este caso la deliberación ha introducido matices a las acciones a partir de los cuales se han generado los consensos para incluirlas en el PMUSCP. En el caso de estas acciones no ha habido un consenso de exclusión si no de introducción de cambios para incluirlas o de matices sobre la prioridad en relación a otras acciones.

- En todos los ámbitos se debatió al menos una acción, si bien hubo estrategias cuyas acciones no se debatieron al haber mayor interés en el resto. El ámbito que más acciones se debatieron fue ámbito 2 "Movilidad Peatonal" y el ámbito 5 "Vehículo Privado".

Tabla Resumen nuevos consensos y disensos página siguiente: ***A continuación de la tabla se desarrollan cada una de las valoraciones sobre las que se generaron los consensos en las propuestas.***

Leyenda

- Consenso
- Disenso

PROPUESTAS	CONSENSO/ DISENSO INCIAL	IMPORTANCIA PARA DELIBERAR	RESULTADO FINAL
1. Urbanismo y ordenación del territorio			
1.2_E1 Articular el territorio mediante dos componentes: Definición de células urbanas internamente coherentes y definición del viario de mayor nivel jerárquico.	58,6%	77,2%	Consenso
1.2_E2 Los principios para la definición de células: los bordes o límites de las células son barreras físicas o lógicas. En el interior de las células no existen flujos de tráfico o transporte de tránsito, es decir, que no tengan su origen o destino finales en la célula.	55,1%	36,3%	Consenso
2. Movilidad peatonal			
2.1_E1 Criterios generales de aplicación de las normas // Identificación y diseño de itinerarios peatonales // Articulación de lo existente // Identificación de puntos singulares	41,3%	22,7%	Consenso
2.1_E3 Pasos de peatones. Permeabilización de viales de alta jerarquía// Acercamiento de trayectorias peatonales a líneas de deseo // Rebaje de bordillos // Mejora de la visibilidad	44,8%	31,8%	Consenso / Disenso
2.1_A1 Realizar el diseño urbano desde un urbanismo con perspectiva de género. Atendiendo a los puntos negros, identificación de ellos, la iluminación, la seguridad y la percepción de seguridad.	55,1%	18,1%	Consenso
2.2_A1 Creación de una plataforma Web/ móvil que permita una movilidad completa por la ciudad.	62,0%	27,2%	Consenso
3. Movilidad ciclista			
3.1_E1 Criterios diseño vías // Carril bici en la calzada segregado del tráfico // Pista bici (bidegorri) // Senda bici	62%	68,1%	Disenso
3.1_A2 Integrar los carriles bici en la calzada, creando una red continua. Con su señalización , pero manteniendo un resguardo con respecto al tráfico motorizado.	58,6%	40,9%	Consenso
3.1_A4 Mantener al máximo la circulación segregada de bicicletas en zona urbana.	58,6%	50%	Consenso
3.4_E3 Apoyos directos e indirectos al uso metropolitano de la bicicleta	41,3%	36,3%	Consenso

PROPUESTAS	CONSENSO/ DISENSO INCIAL	IMPORTANCIA PARA DELIBERAR	RESULTADO FINAL
4. Transporte público			
4.1_E4 Servicios exprés en determinados horarios	61,9%	72,7%	✓
4.2_A1 Permitir en horas de menos demanda el acceso de bicicletas al autobús.	47,6%	63,6%	●
4.2_A6 Examen de motivaciones desagregado por sexo para identificación de necesidades específicas // Garantizar la seguridad // Integrar la diversidad funcional de las personas // Promover cauces de participación de las usuarias para que expresen sus necesidades	47,6%	27,2%	✓
4.3_A6 Conectar aparcamientos disuasorios con el centro de Pamplona mediante transporte público gratuito.	61,9%	54,5%	✓
5. Vehículo privado			
5.1_E1 1. Reducción gradual del estacionamiento Imposibilidad o gran dificultad para estacionar (disappearing traffic), disminuye la demanda.	61,9%	63,6%	✓
5.1_E2 2. Política tarifaria de estacionamiento. Se reduce el numero de plazas mientras se aplica una tarifa de estacionamiento de rotación en superficie que permita gestionar la demanda.	47,6%	45,4%	✓
5.2_A3 Reducir el tamaño de los pasos de cebra, aumentando el tamaño de las aceras hasta la calzada.	57,1%	31,8%	✓
5.2_A5 Pasos de peatones elevados (se reduce la velocidad del coche).	52,3%	50%	●
5.3_A2 Proponer que el car sharing o coches eléctricos por horas sea comarcal y localizarlo junto a parkings disuasorios.	52,3%	40,9%	✓
6. Ámbitos singulares			
6,1_A3 Incentivar el uso del transporte público o bicicleta con descuentos.	57,1%	18,1%	✓

PROPUESTAS	CONSENSO/ DISENSO INCIAL	IMPORTANCIA PARA DELIBERAR	RESULTADO FINAL
6.2_E1 Planes de Transporte al Trabajo. Planes de Transporte al Trabajo para las grandes empresas del Área Metropolitana. // Desarrollo de proyectos piloto	52,3%	54,5%	●
7. Medidas Transversales			
7.1_E3 Alternativa 2: Estructura centralizada mediante un departamento existente dentro de la MCP	37,9%	40,9%	●
7.1_A6 Creación de organos gestores: Peatonal, bici y t. público. Órgano centralizador que tome medidas e implante en los tres ámbitos.	55,1%	27,2%	✓
7.2_E5 Más allá de la finalización de la redacción del PMUSCP. Deben mantenerse abiertos permanentemente canales de comunicación con la ciudadanía, para que puedan aportar sugerencias.	55,1%	59,0%	✓
7.3_A4 Incorporar enfoque de género al proceso. Datos desagregados por sexo. Si se dispone de datos desagregados, realizar análisis diferencial.	44,8%	9,09%	✓

1. NUEVOS CONSENSOS Y DISENSOS

1. Urbanismo y ordenación del territorio

1.2_E1 Articular el territorio mediante dos componentes

1. Definición de células urbanas internamente coherentes, en cuyo interior se desarrollan las diferentes actividades de la ciudad (residencial, industrial, terciaria, etc.).

2. Definición del viario de mayor nivel jerárquico, ubicado en los intersticios celulares, que permite la interrelación entre las diferentes células urbanas, así como articular el conjunto de la movilidad urbana.

Valoraciones y Aportaciones

- Pensar su diseño incluyendo los itinerarios de movilidad peatonal y ciclista.
- Comunicar muy bien cómo se van diseñar y ejecutar.
- Garantizar la diversidad de usos en las células urbanas para evitar la dispersión urbana.
- Hacer coincidir las células urbanas con las unidades de convivencia existentes.
- Células de mayor tamaño que las propuestas en el Documento 0

1.2_E2 Los principios para la definición de células: los bordes o límites de las células son barreras físicas o lógicas: (naturales, infraestructuras, cambios de usos del suelo). En el interior de las células no existen flujos de tráfico o transporte de tránsito, es decir, que no tengan su origen o destino finales en la célula.

1-Sin restricción: residentes, vehículos de seguridad, emergencia y limpieza.

2 -Con ciertas restricciones a los proveedores.

3-Prohibido el resto de vehículos incluidos el Transporte Público.

4-El tamaño debe ser suficientemente grande para permitir una mejora ambiental consistente sin reducir su accesibilidad a las vías de mayor jerarquía.

Valoraciones y Aportaciones

- Implementar medidas reversibles y de bajo coste para poder adaptarlo a las demandas ciudadanas.
- Integrar la puesta en marcha de las medidas con las otras políticas de otros usos para garantizar una ciudad más compacta y con diversidad de usos en las células.

2. Movilidad peatonal

2.1_E1 Criterios generales:

- Criterios generales de aplicación de las normas vinculantes y de estándares superiores.
- Identificación y diseño de itinerarios peatonales, zonas con velocidades de circulación 20 o 30 km/h, áreas de prioridad residencial y zonas peatonales.
- Articulación de lo existente (itinerarios parciales adecuados y zonas estanciales).
- Identificación de puntos singulares en materia de seguridad vial y personal.

Valoraciones y Aportaciones

• Valorar las diferentes realidades administrativas de la Comarca

---

2.1_E3 Pasos de peatones.

- Permeabilización de viales de alta jerarquía.
- Trazado. Acercamiento de trayectorias peatonales a líneas de deseo. Reducción de la distancia de cruce ("orejas", refugios).
- Sección transversal: rebaje de bordillos frente a elevación de pasos peatonales: casuística y recomendaciones.
- Mejora de la visibilidad: transformación de plazas de estacionamiento de automóviles en estacionamiento de motos y/o bicis, iluminación específica.

Valoraciones y Aportaciones

• Realizar un plan que plantee un diseño lógico en relación al tráfico de automoviles y pensando en el modo peatonal con pasos elevados y homogéneos en la Comarca.

• El acercamiento de los pasos de peatones siguiendo las líneas de deseo no genera consenso.

2.1_A1 Realizar el diseño urbano desde un urbanismo con perspectiva de género. Atendiendo a los puntos negros, identificación de ellos, la iluminación, la seguridad y la percepción de seguridad.

Valoraciones y Aportaciones

- Una vez explicada la acción se considera que tendría que incluirse en el PMUSCP

2.2_A1 Creación de una plataforma Web/ móvil Android e iOS a partir de herramientas SIG que permita una movilidad completa por la ciudad a partir de rutas accesibles de forma peatonal o utilizando el transporte público accesible, evitando todo tipo de obstáculos.

Los usuarios podrán consultar todas las accesibilidades de los medios de transporte, aparcamientos de movilidad reducida, locales, lugares de interés, etc.

Apta para personas con movilidad reducida, niños, ancianos, personas con carros de compra o bebé, transportistas, invidentes, condicionantes alérgicos, rutas de bici, personas que quieran ir lo más confortable posible, entre otros. Con esta aplicación se fomenta el cuidado del medio ambiente y el reciclaje.

Valoraciones y Aportaciones

Condiciones de la aplicación:

- Aprovechar aquellas que ya existen.
- Accesible a todas las personas.
- Aprovechar para digitalizar aquello que todavía no lo esté.
- Intentar utilizar software libre.Prioridad baja de la acción.

---

3. Movilidad ciclista

3.1_E1 Criterios diseño vías:

- Carril bici en la calzada segregado del tráfico mediante barreras físicas o hitos (bolardos...)
- Pista bici (bidegorri) plataforma independiente y exclusiva para uso ciclista.
- Senda bici: plataforma independiente en la que coinciden peatones y ciclistas (exige limitación velocidad a 30km/h) en zonas con buena visibilidad.

Valoraciones y Aportaciones

- No hay consenso entorno a la priorización de usos en determinadas zonas y el lugar de la bicicleta (calzada, carril segregado en calzada, zonas peatonales, ciclocalles...) .

3.1_A2 Integrar los carriles bici en la calzada, creando una red continua, con su señalización (incluyendo semáforos para bicicletas), pero manteniendo un resguardo con respecto al tráfico motorizado.

Valoraciones y Aportaciones

- Poner normas muy claras para todos los modos de transporte y hacerlas cumplir.
- Analizar las necesidades de cada zona de la Comarca
- Trazar unas vías o ejes principales Norte/Sur – Este/Oeste ·
- Combinar y utilizar criterios imaginativos, por ejemplo, reducir vías a un solo sentido y de ahí obtener espacio para bici, peatones y reordenar aparcamientos.
- Mantener la prioridad al transporte urbano.

3.1_A4 Mantener al máximo la circulación segregada de bicicletas en zona urbana.

El proyecto Life+Respira ha demostrado que circular por la calzada incrementa entre un 27% y un 40% la exposición a los óxidos de nitrógeno con respecto a las aceras o los carriles bici.

Además, no existe percepción de garantías claras de la seguridad de los ciclistas compartiendo calzada con los vehículos motorizados, lo que frenará el uso de las bicicletas si se obliga a ello.

Valoraciones y Aportaciones

- Acción que tiene que ir vinculada a la reordenación del tráfico y al calmado de tráfico.
- Diseñar los carriles bicis a partir de las necesidades existentes y especificar los criterios para su diseño.
- La contaminación tiene que medirse de forma clara e identificar las razones de la misma (transporte, concentración de contaminación por las características de la calle, volumen de tráfico… etc)
- Las soluciones para reducir la velocidad no puede ralentizar la de los autobuses urbanos. Señalética que esté preparada para todas las personas

---

3.4_E3 Apoyos directos e indirectos al uso metropolitano de la bicicleta

• Convenios de la Oficina Metropolitana de la Movilidad (OMM) con empresas para el fomento de la bicicleta entre sus empleados.

• Convenios de la OMM con comercios del entorno para incentivar acudir en bicicleta

• Convenios de la OMM con comercios del entorno para la instalación de aparcabicis de iniciativa privada en los propios comercios.

• Ayudas fiscales a las empresas para el fomento de la bicicleta por parte de sus trabajadores. Organización del apoyo al uso de la bicicleta

• Extensión sistema de registro y marcaje de bicicletas a todo el Área Metropolitana.

• Creación de Mesa Metropolitana de la bicicleta o Foro Metropolitano de la movilidad ciclista • Creación de un centro integral de la bicicleta.

Valoraciones y Aportaciones

• Conseguir que la bicicleta sea un medio de transporte homologable al coche.

---

4. Transporte público

4.1_E4 Servicios exprés en determinados horarios:

- Las líneas exprés deberán tener en cuenta las relaciones de movilidad entre municipios de la corona y los principales centros de atracción, como hospitales y centros comerciales de la periferia, para evitar trasbordos en el centro de Pamplona.

- Estudio de la potencial ampliación del servicio, con nuevas líneas de servicios exprés en horarios concretos, por ejemplo, para servir los polígonos industriales en las horas de entrada y salida de trabajadores.

- Evaluar la posibilidad de inclusión de algún servicio exprés nocturno entre principales núcleos de demanda, principalmente los fines de semana

---

Valoraciones y Aportaciones

• Implementarlo con lineas con menos paradas.

• Valorar utilizar sistemas ajustados a la demanda, por ejemplo microbuses, taxis o autobuses línea que hagan el mismo trayecto con menos paradas.

• No se puede llegar a una cobertura para las expectativas de todo el mundo, se necesita incrementar los hábitos en el uso y este tiene que ser adecuado a las necesidades ·

• Enlazar la periferia con servicios exprés ·

• Los servicios exprés no deben incentivar la movilidad a los grandes centros comerciales periféricos. Determinar los servicios exprés con estudios continuos de la demanda y las correspondientes modificaciones.

• Realizar experiencias piloto con alguna de las lineas exprés a centros específicos de atracción, con una buena comunicación a la ciudadanía.

4.2_A1 Permitir en horas de menos demanda el acceso de bicicletas al autobús.

Valoraciones y Aportaciones

No hay consenso entre las personas que lo valoran como innecesario y aquellas, qué en determinadas condiciones lo permitirían.

4.2_A6 Examen de motivaciones desagregado por sexo para identificación de necesidades específicas.

· Garantizar la seguridad en dársenas, andenes, zonas de espera,... sobre todo en franjas horarias no masivas.

· Integrar la diversidad funcional de las personas (accesibilidad para todas las personas...) (interseccionalidad de diferentes condiciones-categorías- características que interactúan y hacen a la usuaria más vulnerable).

· Promover cauces de participación de las usuarias para que expresen sus necesidades y distintas realidades de cara al diseño y gestión del transporte, para visibilizar su realidad oculta, que ahora está desenfocada hacia un modelo androcéntrico, y así contar con un análisis más preciso y certero.

Valoraciones y Aportaciones

• Una vez explicada la acción se considera que tendría que incluirse en el PMUSCP

4.3_A6 Conectar aparcamientos disuasorios con el centro de Pamplona mediante transporte público gratuito.

Valoraciones y Aportaciones

- Necesario que sea vigilado.
- Ajustar tarifas.

---

5. Vehículo privado

5.1_E1 1. Reducción gradual del estacionamiento Imposibilidad o gran dificultad para estacionar (disappearing traffic), disminuye la demanda. El objetivo es reducir el uso del coche a favor de alternativas más sostenibles.

- Siempre que se promuevan medidas de mejora de la oferta sustitutiva: Transporte Urbano Comarcal (incluyendo aparcamientos disuasorios), infraestructuras peatonales y ciclistas, así como sistema público de bicicleta.

- Deben aplicarse progresivamente criterios de reasignación de espacio a favor de las aceras (incluso en polígonos industriales o en zonas comerciales): sustitución de aparcamiento en batería por línea, limitación del estacionamiento a un solo lado, etc.
- Haber un criterio de sustitución progresiva de plazas de estacionamiento de automóviles por plazas para motos y/o bicis. Medida prioritaria en las plazas de estacionamiento junto a cruces peatonales

---

Valoraciones y Aportaciones

- Implementar de forma progresiva ofreciendo otras opciones, homogéneas en toda la comarca y evitando efectos frontera y con una buena planificación.
- Contemplar a las personas con movilidad reducida que necesitan los accesos (ley Foral que prevé un 6% de aparcamientos para personas con movilidad reducida)
- Controlar los permisos de aparcamiento para residentes por hogar y el uso de los parkings municipales.

5.1_E2 2. Política tarifaria de estacionamiento Se reduce el numero de plazas mientras se aplica una tarifa de estacionamiento de rotación en superficie que permita gestionar la demanda.

- Los precios del estacionamiento deben internalizar los costes externos de la circulación y el coste de oportunidad del espacio de estacionamiento. En los casos en los que el estacionamiento ya está tarificado, esto implica un aumento progresivo. En los casos en que no está sometido a precio, debe tender progresivamente a estarlo.
- Política de tarifas segmentada según tiempos de estancia, promoviendo la rotación y reduciendo las largas estancias. La política tarifaria debe contemplar de manera integral todo el estacionamiento (en viario, fuera de viario, disuasión).

Valoraciones y Aportaciones

Su implementación necesita de:

- Mejorar el transporte urbano y evitar que sea una medida elitista que beneficie a pocas personas que puedan pagar
- Garantizar la rotación que ha desparecido con la actual aplicación de pago desde el teléfono móvil.

5.2_A3 Reducir el tamaño de los pasos de cebra, aumentando el tamaño de las aceras hasta la calzada.

Valoraciones y Aportaciones

- Implementarlos de manera homogeneidad en toda la Comarca.

5.2_A5 Pasos de peatones elevados (se reduce la velocidad del coche).

Valoraciones y Aportaciones

- No hay consenso entre las personas que valoran esta necesidad y las que consideran que perjudica en demasía a los vehículos

---

5.3_A2 Proponer que el car sharing o coches eléctricos por horas sea comarcal y localizarlo junto a parkings disuasorios.

Valoraciones y Aportaciones

- El servicio tiene que posibilitar la movilidad desde la periferia hacia el centro pero también del centro hacia la periferia.
- Medida que sólo es necesaria si el transporte público es insuficiente.
- Necesita de una flota amplia para que funcione.

---

6. Ámbitos singulares

6,1_A3 Incentivar el uso del transporte público o bicicleta con descuentos.

Valoraciones y Aportaciones

- Se valora cómo una manera de desincentivar el uso del vehículo privado sin sancionar el uso del mismo.

6.2_E1 Planes de Transporte al Trabajo

- Promover la redacción y aplicación de Planes de Transporte al Trabajo para todas las grandes empresas del Área Metropolitana.
- Redactar Planes Agrupados de Movilidad al Trabajo para las concentraciones de empleo.
- De manera ejemplarizante, redactar Planes de Transporte al Trabajo de los Ayuntamientos del Área Metropolitana, de la Mancomunidad y del Gobierno de Navarra.
- Desarrollo de proyectos piloto.

Valoraciones y Aportaciones

- Se valoran cómo iniciativas que en la práctica no funcionan y con ausencia de masas críticas para que puedan implementarse._

7. Medidas Transversales

7.1_E3 Alternativa 2: Estructura centralizada mediante un departamento existente dentro de la MCP Aprovechar a la MCP que ha demostrado ser eficaz en la aportación de soluciones técnicas, particularmente en el ámbito del transporte, ámbito que puede extenderse a aspectos relacionados de la planificación y ordenación de la movilidad.

Valoraciones y Aportaciones

Se identifican tres posiciones:

- Un ente nuevo a partir de la reforma del mapa local.
- Un ente nuevo bajo supervisión y control de Ordenación del Territorio de Gobierno de Navarra.
- Si no hay un ente comarcal nuevo, entonces crear un área nueva en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

7.1_A6 Creación de órganos gestores: peatonal, bicicleta y transporte público. Órgano centralizador que tome medidas y las implante en los tres ámbitos.

Valoraciones y Aportaciones

- Implentar sólo si existe un organo gestor que coordine todo.

7.2_E5 Más allá de la finalización de la redacción del PMUSCP, deben mantenerse abiertos permanentemente canales de comunicación con la ciudadanía, para que puedan aportar sugerencias.

Valoraciones y Aportaciones

- Facilitar la participación de la ciudadanía en su ejecución atendiendo a las nuevas necesidades y

seguimiento de las actuaciones.

- Implementar un órgano de seguimiento para el seguimiento de la implantación y funcionamiento.
- Implementar canales de comunicación abiertos, accesibles y que se conozcan.
- Definir de forma clara el sistema de toma de decisiones

7.3_A4 Incorporar enfoque de género al proceso. Datos desagregados por sexo. Si se dispone de datos desagregados, realizar análisis diferencial.

Valoraciones y Aportaciones

- La acción es de carácter transversal para todo el Plan, se explicó detenidamente que supone el enfoque de género y en cómo podría implementarse en el resto de Estrategias de Acción y de acciones. Se explicó también que esta propuesta se está analizando en relación a cómo incorporarla a todo el PMUSCP.Incorporar también las miradas de otros grupos de población como las personas mayores.
- Una vez explicada la acción se considera que tendría que incluirse de forma transversal en el plan.
- Las personas asistentes así mismo indicaron que sería necesario incorporar también las miradas de otros grupos de población como las personas mayores o la infancia.

• Consensos y disensos sobre las Estrategias de Acción:

La quinta y última sesión se trabajó sobre las 22 estrategias de acción en su conjunto. En un primer momento las personas asistentes identificaron las 5 acciones que consideraban más importantes y las 5 acciones que consideraban menos importantes.

- **La estrategias que las personas asistentes consideraron más importantes entre las 5 más importantes son las siguientes:**

ESTRATEGIAS CONSIDERADAS MÁS IMPORTANTES	
ESTRATEGIA 2.2 RED METROPOLITANA DE ITINERARIOS PEATONALES	57,9 %
ESTRATEGIA 3.1 RED METROPOLITANA ITINERARIOS CICLISTAS	57,9 %
ESTRATEGIA 4.1 RED DE ALTAS PRESTACIONES DEL TUC	47,4 %
ESTRATEGIA 6.2 MOVILIDAD AL TRABAJO	47,4 %
ESTRATEGIA 1.2 ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN CÉLULAS URBANAS	31,6 %

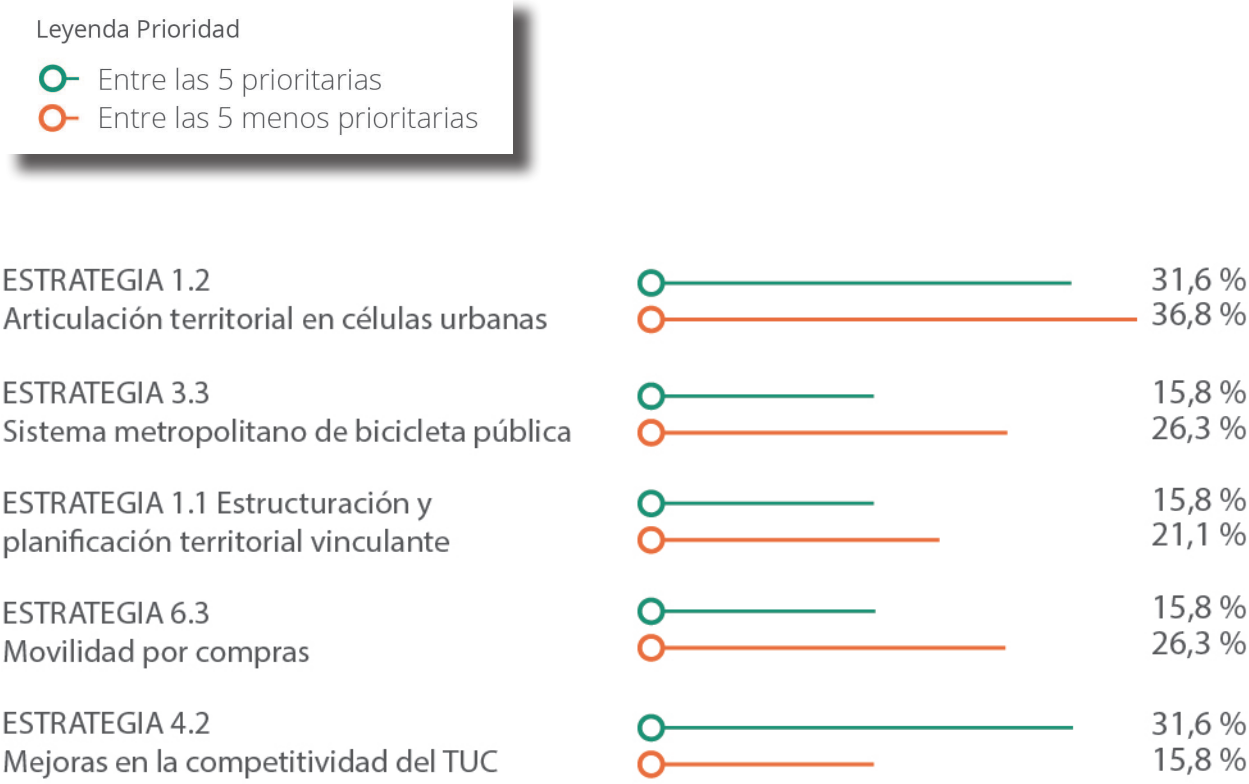
- **Las cinco estrategias que se consideran menos importantes son las siguientes:**

ESTRATEGIAS CONSIDERADAS MENOS IMPORTANTES	
ESTRATEGIA 5.3 SISTEMAS ALTERNATIVOS DE PROPULSIÓN	57,9 %
ESTRATEGIA 7.1 OFICINA METROPOLITANA DEL PLAN DE MOVILIDAD	57,9 %
ESTRATEGIA 7.2 ESTRATEGIA DE INFORMACIÓN Y FORMACIÓN	42,1 %
ESTRATEGIA 1.2 ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN CÉLULAS URBANAS	36,8 %
ESTRATEGIA 5.1 GESTIÓN INTEGRAL DEL ESTACIONAMIENTO DE ROTACIÓN EN LOS CENTROS DE ATRACCIÓN	31,6 %

Las valoraciones de las personas asistentes muestran que no hay grandes disensos en torno a las estrategias de acción, siendo las del ámbito 1"Urbanismo y Ordenación del Territorio" las que presentan porcentajes similares de mayor o menor importancia. Sin embargo pocas personas las marcaron, ver anexo Resultados Deliberación Estrategias de Acción.

En la segunda parte de la sesión se formaron dos grupos con las personas asistentes y se debatió sobre las propuestas que más equilibrio tenían. Esto es, aquellas en las que un número similar de personas las pusieron como más y como menos importantes. Solamente una de las estrategias tenía un disenso claro y fue la primera en debatirse, el resto son las que menos diferencia tenían entre las valoraciones de importancia.

- **Las estrategias de acción sobre las que se realizó la deliberación fueron, por este orden:**



VALORACIONES SOBRE LAS ESTRATEGIAS

ESTRATEGIA 1.2
ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN CÉLULAS URBANAS

CONSENSO GENERAL SOBRE QUÉ ES UNA BUENA ESTRATEGIA PARA JERARQUIZAR Y DAR ESPACIOS A LAS CALLES, CON LAS SIGUIENTES CONSIDERACIONES Y MATICES:

Consideraciones sobre las dimensiones y su adecuación al área metropolitana:

- Valorar si el centro de Pamplona se considera una célula urbana o es algo más grande.
- Dimensiones adecuadas para que:
  - Los servicios sean accesibles a la población, aunque es necesario realizar algunas compras fuera de la célula urbana.
  - Las personas con menor movilidad puedan acceder al transporte público de forma sencilla.
- Establecer relación entre las células urbanas y los barrios existentes, que no haya desconexiones.

Células urbanas y vehículo privado

- 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.

Relación y conexiones entre células

- Facilitar la movilidad y conexión entre células.
- Articular los cambios de forma coherente para que sea interesante circular por las rondas y ejes que atravesar toda la ciudad.
- Necesidad de más detalle para el desarrollo de las células y los itinerarios.
- Definir límites entre células con viales que no supongan barreras grandes que aíslen entre si las células.

Implementación y otras prioridades

- Se considera una medida difícil de implementar en toda la Comarca, aunque si en algunas localidades.
- Hay otras estrategias prioritarias: las redes primarias y secundarias para los distintos modos de transporte.
- Comenzar por experiencias pilotos en algunas zonas y con medidas de actuación blandas.

ESTRATEGIA 3.3
SISTEMA METROPOLITANO
DE BICICLETA PÚBLICA

CONSENSO SOBRE LA BAJA PRIORIDAD DE LA ESTRATEGIA

Estrategias con mayor prioridad:
- 3.1 Red de Itinerarios Ciclistas.
- 4.2 Mejoras en la competitividad del TUC.

ESTRATEGIA 6.3
MOVILIDAD POR COMPRAS

EL DISENSO BAJO, CONSENSO SOBRE LA BAJA PRIORIDAD DE LA ESTRATEGIA.

Se entiende diferentes tipos de movilidad por compras que requieren, según las personas asistentes, diferentes enfoques:

Movilidad a los centros comerciales periféricos.
- Orientar las acciones para que el acceso a los centros comerciales no se realice en coche.

Propuestas:
- Que el coste de los aparcamientos y de los nudos de acceso a los que los centros comerciales sea asumido por ellos.
- Evitar facilitar la compra en los centros comerciales en autobús para favorecer un modelo de ciudad más compacta.
- Rechazo a favorecer la movilidad a los centros comerciales periféricos.

Movilidad a la zona centro de la ciudad (Casco Viejo y Ensanches)
- La movilidad al centro se considera que tiene más motivaciones que la compra.
- El comercio del centro de la ciudad necesita de clientes de otras zonas, ya que su oferta no es la del comercio de proximidad, el que hay en los barrios y pueblos.
- La accesibilidad a este comercio debe ser lo más sostenible posible.
- Compra online, genera más la movilidad por más volumen de carga y descarga en los domicilios.
- Se considera necesaria conexión transversal con carriles bici.
- 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 transito o que muchos comercios todavía tienen escalones.

Movilidad por compras y vehículo privado
- No se puede discriminar a las personas que sólo pueden hacer las compras en coche.

ESTRATEGIA 1.1

ESTRUCTURACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VINCULANTE

SE INDICA QUE LAS COMPETENCIAS SOBRE ESTA ESTRATEGIA NO CORRESPONDE A MANCOMUNIDAD.

Valorar el cambio de las normativas y que se adecuen a la realidad actual.

ESTRATEGIA 4.2

MEJORAS EN LA COMPETITIVIDAD DEL TUC

CONSENSO CON LA ACCIÓN.

Aportaciones:

- Plantear medidas para quitar coches y dejar espacio al transporte público.
- Concretar más la propuestas de vías rápidas para incrementar la velocidad del TUC.

• Priorización por importancia de las Estrategias de Acción:

Una vez realizadas las deliberaciones las personas asistentes valoraron individualmente cada una de las 22 estrategias de acción de 0 a 10, según la importancia subjetiva que le dan a las mismas.
Los resultados indican un orden por importancia de todas las estrategias. Las que mayor valoración obtienen son las vinculadas al transporte público y a la movilidad por trabajo. La que consideran que tienen una menor importancia, es la estrategia 4.3 “Sistema metropolitano de bicicleta pública” reforzando así las cuestiones planteadas en la deliberación, más importancia de las estrategias competitividad del TUC (8) y de la red de itinerarios ciclistas (7,8). La estrategia 5.3 “Sistemas alternativos de propulsión” es la siguiente menos importante, coincidiendo con los resultados de la primera parte de la sesión.

Valora de 0 a 10 cada una de las estrategias de acción según la importancia que consideras que tienen

Valora de 0 a 10 cada una de las estrategias de acción según la importancia que consideras que tienen	MEDIA
ESTRATEGIA 4.1 RED DE ALTAS PRESTACIONES DEL TUC	8,7
ESTRATEGIA 6.2 MOVILIDAD AL TRABAJO	8,6
ESTRATEGIA 4.2 MEJORAS EN LA COMPETITIVIDAD DEL TUC	8,0
ESTRATEGIA 2.2 RED METROPOLITANA DE ITINERARIOS PEATONALES	7,9
ESTRATEGIA 6.1 MOVILIDAD POR ESTUDIOS	7,8
ESTRATEGIA 3.1 RED METROPOLITANA ITINERARIOS CICLISTAS	7,8
ESTRATEGIA 4.3 RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS	7,8
ESTRATEGIA 6.5 MOVILIDAD POR CUIDADOS	7,6
ESTRATEGIA 3.4 PLAN DIRECTOR METROPOLITANO DE LA BICICLETA	7,2
ESTRATEGIA 7.2 ESTRATEGIA DE INFORMACIÓN Y FORMACIÓN	7,2
ESTRATEGIA 2.1 BUENAS PRÁCTICAS DE DISEÑO URBANO	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	7,1

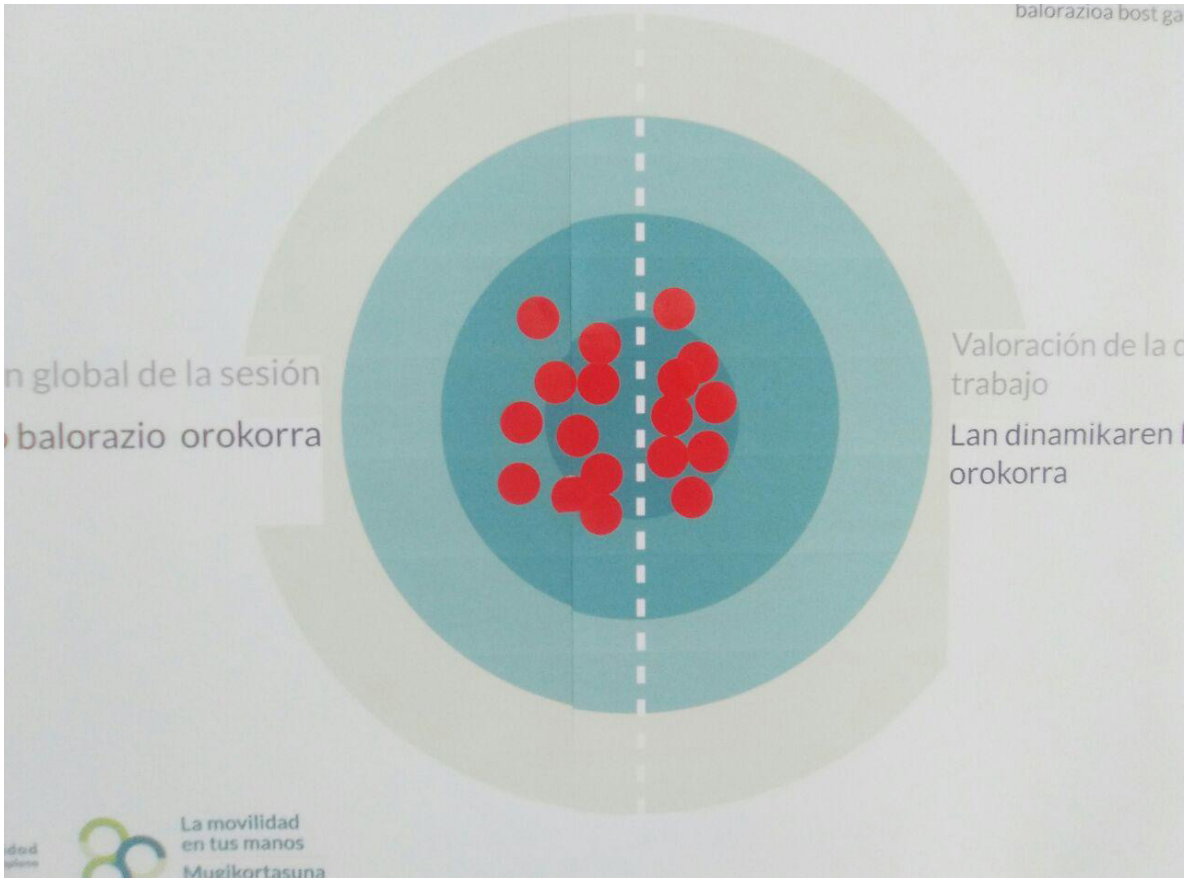
ESTRATEGIA 6.3 MOVILIDAD POR COMPRAS	6,8
ESTRATEGIA 1.1 ESTRUCTURACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VINCULANTE	6,7
ESTRATEGIA 1.2 ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN CÉLULAS URBANAS	6,6
ESTRATEGIA 3.2 RED METROPOLITANA APARCABICIS	6,4
ESTRATEGIA 7.3 PERSPECTIVA DE GÉNERO	6,4
ESTRATEGIA 6.4 MOVILIDAD POR OCIO	6,3
ESTRATEGIA 7.1 OFICINA METROPOLITANA DEL PLAN DE MOVILIDAD	6,0
ESTRATEGIA 5.3 SISTEMAS ALTERNATIVOS DE PROPULSIÓN	5,6
ESTRATEGIA 3.3 SISTEMA METROPOLITANO DE BICICLETA PÚBLICA	4,3

5. EVALUACIONES.

La evaluación de las sesiones deliberativas se realizó de forma cualitativa a través de una Diana en que se consideraban dos aspectos:

- Dinámica de trabajo de la sesión
- Sesión en su conjunto.

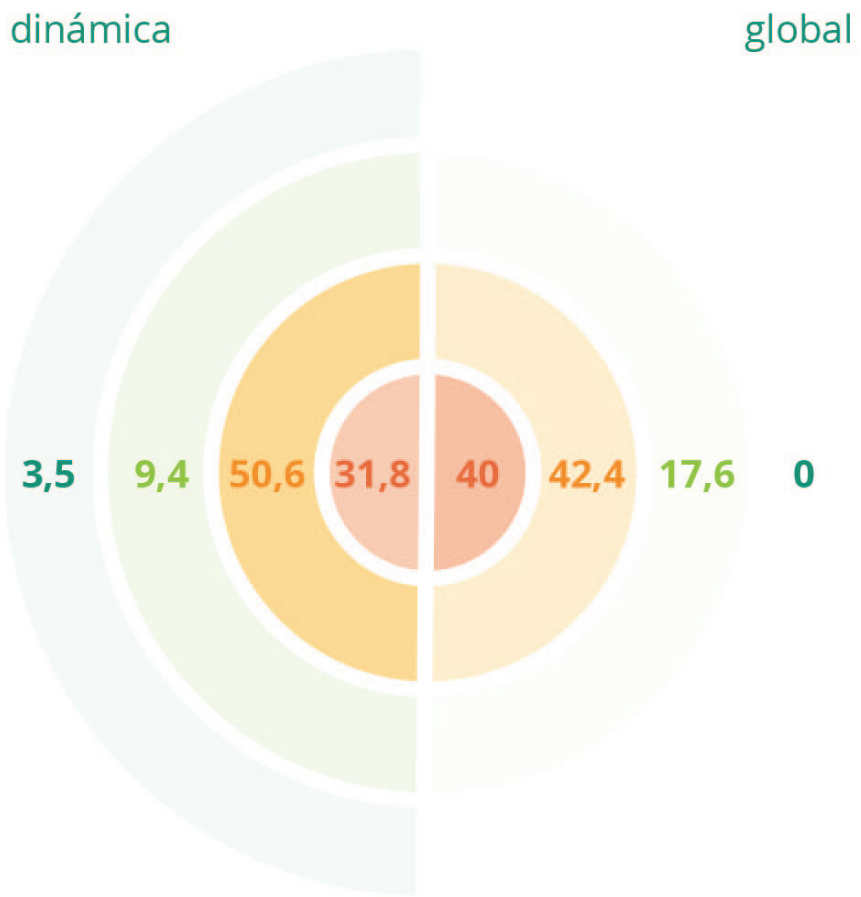
Las personas asistentes tenían que indicar su valoración de estos dos aspectos colocando una pegatina en una diana, cuyo centro es la valoración más positiva y cuánto más alejado de ese centro más negativa es la valoración. La valoración fue realizada por la mayor parte de las personas asistentes si bien no todas la hicieron. De las personas que las hicieron, algunas únicamente hicieron la valoración de las sesión de forma global. La diana tenía un total de 4 círculos.



La valoración de las sesiones es en su conjunto positiva, situándose más del 80% de las valoraciones en los dos primeros círculos. En el caso de las dinámicas la mitad de las valoraciones se sitúan en el primer círculo. La valoración global de las sesiones es similar en los resultados completos, si bien el reparto es diferente, puesto que un 40% de las valoraciones se sitúan en el centro de la diana y 42% en el primer círculo. Destaca que la peor valoración posible (3 círculo) apenas tiene incidencia, ninguna en la valoración global y poca (3,5%) en la valoración de la dinámica.

Valoración general

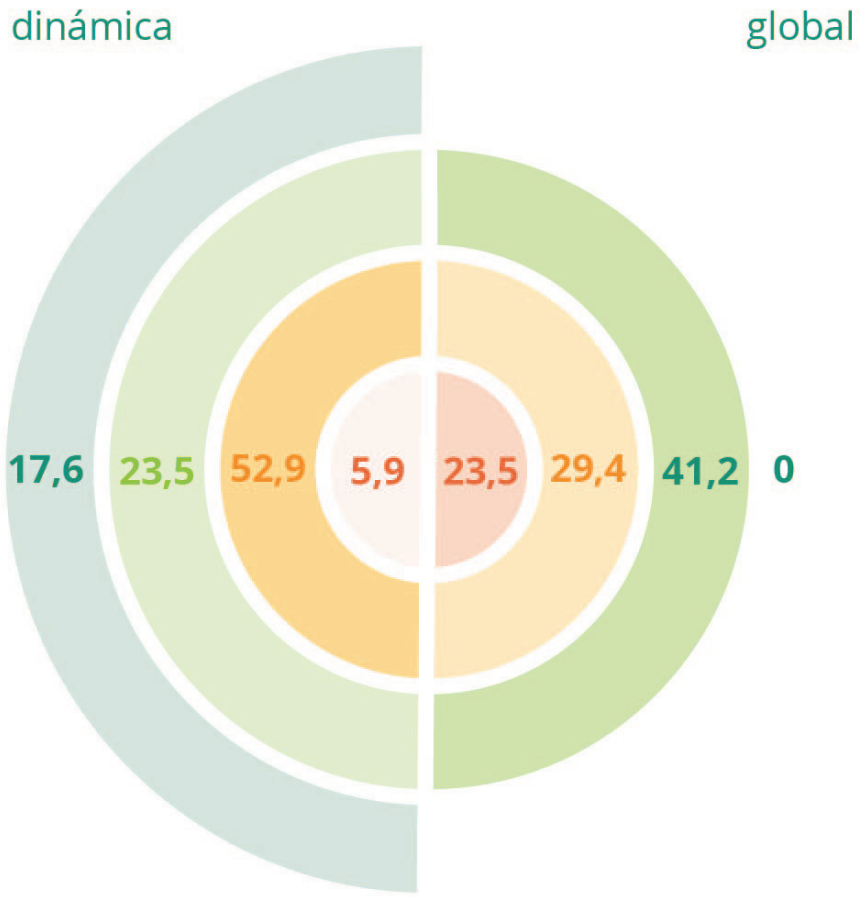
Total Deliberativas



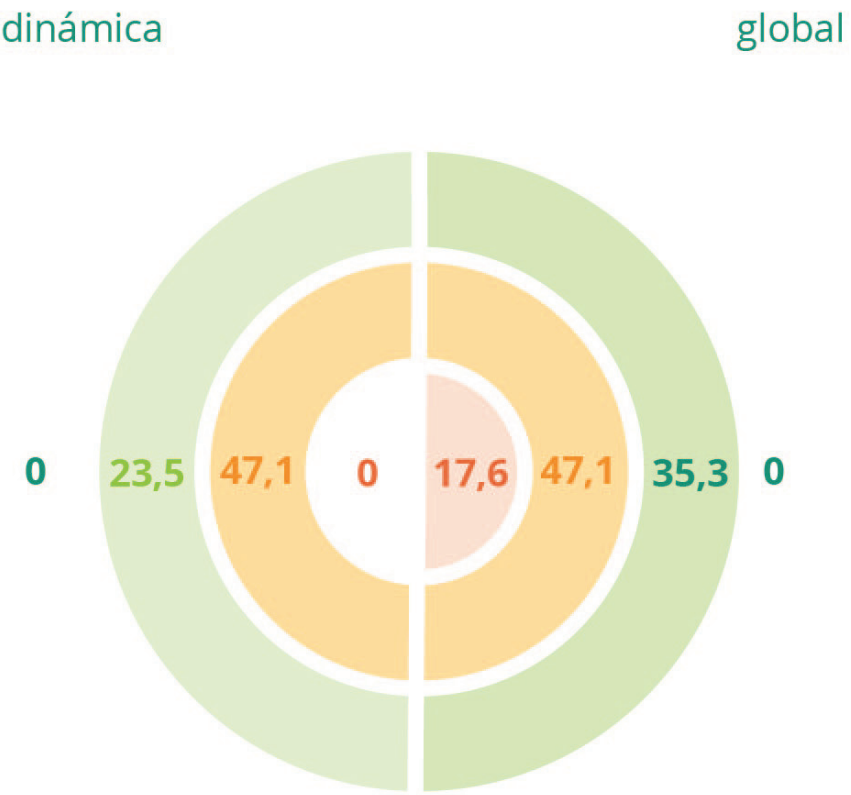
El desarrollo por sesiones muestra una mejor valoración de las dinámicas conforme se han ido desarrollando los talleres. Las dos primeras sesiones son las que peor valoración tienen, mientras que las tres siguientes son valoradas de forma más positiva. Las dos primeras sesiones tuvieron una dimensión menos deliberativa y en ellas las personas asistentes no debatieron entre ellas. Las tres siguientes, con una dimensión fundamentalmente deliberativa han tenido mejor valoración.

La valoraciones de las sesiones de forma global tiene una evolución similar a la de las dinámicas:

1 SESIÓN

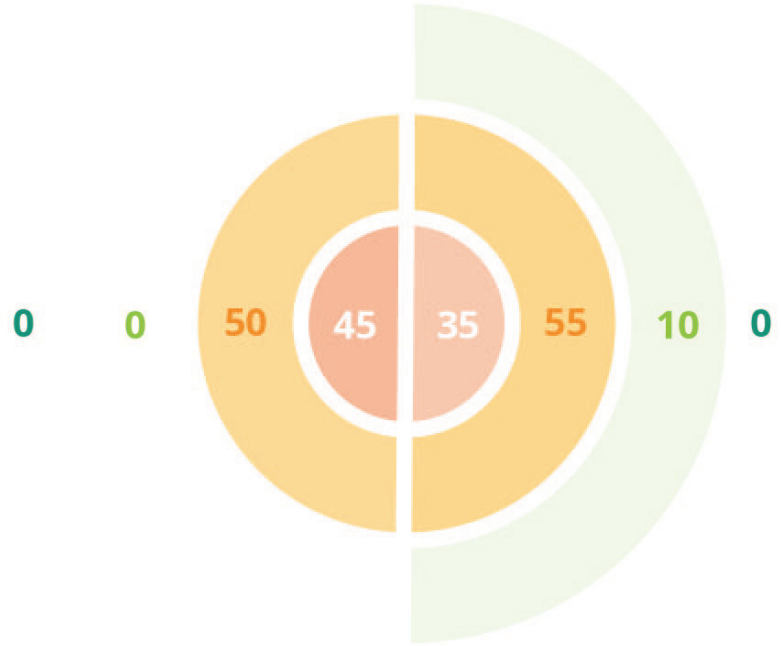


2 SESIÓN



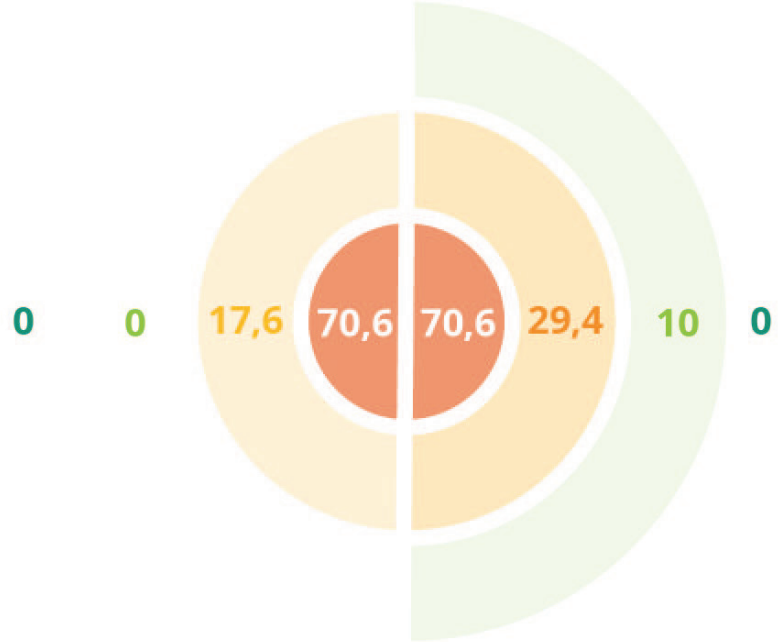
3 SESIÓN

dinámica global



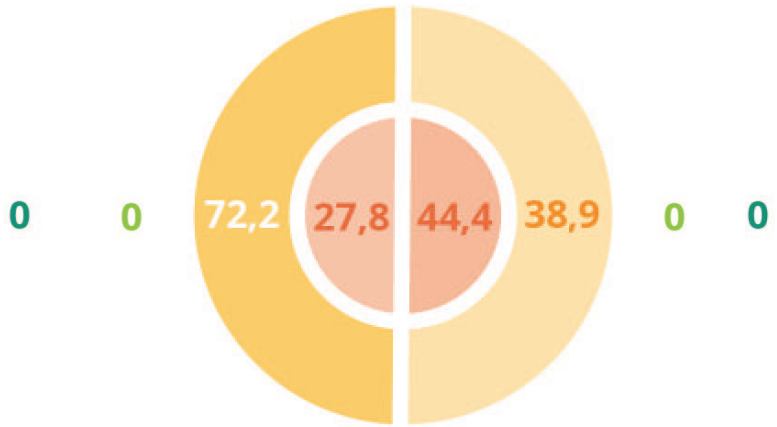
4 SESIÓN

dinámica global



5 SESIÓN

dinámica | global



6. CONCLUSIONES.

Las sesiones deliberativas han permitido identificar los consensos y disensos entre diferentes agentes interesados en la movilidad sostenible, sobre qué elementos se construyen los nuevos consensos y conocer la importancia que le dan a las Estrategias de Acción y a las acciones para llevarlas a cabo.

En términos de resultados puede indicarse que existe un consenso amplio sobre la necesidad de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y las estrategias de acción planteadas. El disenso es mayor en algunas de las acciones para esas estrategias de acción. Las acciones existentes generan menos disenso que las acciones propuestas a lo largo del proceso participativo.

La deliberación sobre las acciones con disenso ha permitido visualizar y emerger consensos sobre la mayor parte de las mismas (18 de 25). Una información que permite matizar las acciones existentes y ver la aceptación para las aportaciones que se podrían incorporar al PMUSCP.

En relación a las estrategias de acción en su conjunto no hay grandes disensos respecto a cuales son más y cuales son menos importantes, si bien se muestran como prioritarias las estrategias vinculadas al transporte público, las movilidades por trabajo y compras y los itinerarios peatonales y ciclistas respecto al resto. Estas son las estrategias que más importancia, además, le han dado las personas participantes en las sesiones deliberativas.

Estas valoraciones están realizadas por personas que han representado a una variedad amplia de colectivos y entidades vinculadas a la movilidad, así como con una presencia equilibrada en género, aunque con ausencia de población y entidades de jóvenes. La valoración que ha realizado de las sesiones en su conjunto es positiva.

Los resultados de estas sesiones aportan información importante para poder valorar la inclusión de algunas de las aportaciones realizadas en los Talleres y vía web, así como posiciones y discursos que permitirán matizar las diferentes acciones del PMUSCP. Los datos de importancia y de valoración subjetiva así mismo, aportan ideas y orientaciones para la programación del propio Plan.

La movilidad en tus manos

Mugikortasuna zure esku

ANEXOS

Sesiones Deliberativas

Mancomunidad Comarca de Pamplona

Iruñerriko Mankomunitatea

ANEXO 1

Fichas aportaciones PMUSCP

ÁMBITO 1: URBANIZACIÓN Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

ESTRATEGIA 1.2. Articulación en células urbanas

1	Conexión directa con ámbitos urbanos colindantes sin que estén segregados por una vía rápida. Ejemplo: Huarte- Areta- ripagaina con Sarriguren y la ciudad de la innovación, hoy en día dependendientes del coche para relacionarse. Además del resultado del proceso, posteriormente se necesitará un desarrollo técnico de la propuesta que verifique la viabilidad.
2	Rediseñar las células urbanas en el centro de Pamplona, ya que entre otras cosas se diseña Carlos III como calle en la que se separarían varias células cuando estas vías son las que tienen que servir para circulación de coches.
3	Que el diseño de las células incorpore medidas de prevención de agresiones sexistas, y diseñe espacios seguros para mujeres y niñas, entendiendo el concepto de seguridad mucho mas allá de la falta de siniestrabilidad, como un espacio que no sea inseguro para mujeres y niñas.

ÁMBITO 2: MOVILIDAD PEATONAL

ESTRATEGIA 2.1. Buenas prácticas de diseño urbano

1	Realizar el diseño urbano desde un urbanismo con perspectiva de género. Atendiendo a los puntos negros, identificación de ellos, la iluminación, la seguridad y la percepción de seguridad.
2	Elevación de pasos de cebra en calles largas para evitar que casi todos incumplan el 30km/h pintados en el suelo.
3	Aumentar el nº de pasos de peatones semaforizados, principalmente en vías urbanas con velocidades considerables.
4	Solucionar la falta de continuidad en la ciudad para peatones y ciclistas. (pasos de cebra muy distanciados, árboles que obstaculizan la visión...)
5	Ampliar el catálogo de buenas prácticas: incluir transporte público, competencia de la Mancomunidad. Contemplar experiencias de BBPP en diseño, servicios, seguridad, …ejemplo, posibilidad de apearse entre paradas en el servicio de bus nocturno (aprobado en Bilbao, y el recientemente propuesto en el Ayto. de Pamplona-Iruña), Ergonomía y diseño adecuados al territorio, que permita tanto disfrutar como protegerse de los elementos climáticos (bancos, a la intemperie, sombreados, cubiertos, orientados hacia el sol, o no…marquesinas de autobús, ubicación, orientación, composición –metal frio en invierno, no permite sentarse, si recibe el sol directo en verano, elevada temperatura-, papeleras, contenedores –diseño, localización,) La participación de la comunidad En este sentido, incorporar ejemplos y experiencias de BB PP desde el enfoque de género que se hagan eco de este concepto de seguridad más amplio y de la apropiación del espacio por parte por parte de una ciudadanía diversa. Ejemplo Informes de identificación de puntos críticos y puntos amables en la ciudad, mapas de la ciudad prohibida, proyectos de los paseos de Jane Jacobs, Caminos escolares para promover la autonomía y la relación vecinal de los niños y niñas en un clima de seguridad. Itinerarios peatonales bien cuidados, iluminados y señalizados. Servicios a pequeña escala (bancos, papeleras, etc.) señalética clara Además de la posibilidad de caminar, es necesario facilitar las esperas y la posibilidad de descansar

2.2. Red de itinerarios peatonales supramunicipales

1	Creación de una plataforma Web/ movil Android e iOS a partir de herramientas SIG que permita una movilidad completa por la ciudad a partir de rutas accesibles de forma peatonal o utilizando el transporte público accesible, evitando todo tipo de obstáculos. Los usuarios podrán consultar todas las accesibilidades de los medios de transporte, aparcamientos de movilidad reducida, locales, lugares de interés, etc. Apta para personas con movilidad reducida, niños, ancianos, personas con carros de compra o bebe, transportistas, invidentes, condicionantes alérgicos, rutas de bici, personas que quieran ir lo más confortable posible, entre otros. Con esta aplicación se fomenta el cuidado del medio ambiente y el reciclaje.
2	Conexiones con Sarriguren que ayuden a bajar la dependencia hacia el coche de sus habitantes. Existen intensas relaciones escolares entre ambos barrios, tanto en el sentido Maristas, en el futuro añadir Salesianos, como hacia los colegios públicos e Institutos de Mendillorri. La conexión con la parte baja estaría solucionada y se podría habilitar otra con la parte alta-Instituto-Civivox-Polideportivo ya que el número de bicis ya es intenso cada mañana. Se trataría de habilitar un camino paralelo a la entrada lateral que hace la PA-30 en Sarriguren, bordeando el monte y aprovechando el paso subterráneo por el que accedes a la parte alta de Mendillorri.

ÁMBITO 3: MOVILIDAD CICLISTA

ESTRATEGIA 3.1. Red metropolitana de itinerarios ciclistas

1	Creación de ciclocalles en todas las calzdas de 1 carril/sentido. En aquellas que sea beneficioso y técnicamente posible
2	Integrar los carriles bici en la calzada, creando una red continua, con su señalización (incluyendo semáforos para bicicletas), pero manteniendo un resguardo con respecto al tráfico motorizado
3	Realizar un mapa con todos los puntos más peligrosos de la red ciclista y publicarlo en la red para los usuarios. Publicar online un mapa actualizado dónde vengan señalizadas todas las incidencias con ciclistas que ha atendido Policía Municipal en el año. Reducir en la medida de lo posible los puntos negros, por medio de señalización, eliminando las plazas de aparcamiento cercanas a los pasos ciclistas, colocación de espejos, estrechamientos de calzadas para vehículos a motor en pasos ciclistas...
5	Mantener al máximo la circulación segregada de bicicletas en zona urbana. El proyecto Life+Respira ha demostrado que circular por la calzada incrementa entre un 27% y un 40% la exposición a los óxidos de nitrógeno con respecto a las aceras o los carriles bici. Además, no existe percepción de garantías claras de la seguridad de los ciclistas compartiendo calzada con los vehículos motorizados, lo que frenará el uso de las bicicletas si se obliga a ello.

ESTRATEGIA 3.2. Red metropolitana de aparcabicis

1	Aparcamientos cubiertos para bicis estandarizados en Pamplona y resto de municipios de la Comarca.
2	Que en todos los aparacamientos subterraneos haya plazas para bicis.
3	Aparcamientos cerca de los pasos de cebra destinados a bicis para no dificultar la visibilidad.
4	Contemplar en nueva vivienda la reserva de uso de espacio interno para aparcabicis internos comunitarios en los edificios para los y las vecinas.

ESTRATEGIA 3.3. Sistema metropolitano de bicicleta pública

1	Que la bicicleta pública contemple la opción de que existan triciclos (para cargar mercancías), biciletas eléctricas y suficiente aparcamiento para los desplazamientos.
2	Disponer de bicicletas para llevar a niños y niñas pequeños con total seguridad.
	ESTRATEGIA 3.4. Plan Director Metropolitano de la Bicicleta
1	Método de identificación de bicicletas y seguro vial para ciclistas.
2	En el caso de las bicicletas en la calzada, que los semáforos atiendan las necesidades de las personas usuarias de bicicleta: temporización para bicicletas, ambar para ciclistas en pasos de cebra sin cruce de calles, espacio en primera línea de semáforo para ciclistas y reinicio d marcha adelantado a ciclistas (3-5 seg.) con el fin de aumentar la seguridad.
3	Contemplar en la movilidad ciclista puntos negros que favorezcan agresiones.
4	Plan Renove Ciclista-Discriminación positiva.
5	Publicitar la red ciclista metropolitana mediante una web donde se puedan ver los municipios intercomunicados. Y podría incluír una función para calcular o mostrar el camino para llegar desde un punto hasta otro por estos caminos así como qué pueden encontrar por el camino, tiempo estimado, alternativas en villavesa etc. Se debería poner cartelería para mostrar los recorridos, así como las distancias hasta los pueblos más cercanos. (estilo paseo del arga)
6	Sería deseable la aplicación de enfoque de género tanto en las campañas de fomento del uso cotidiano seguro de la bicicleta, como en la formación para el uso seguro de la bicicleta.

ÁMBITO 4: TRANSPORTE PÚBLICO

ESTRATEGIA 4.1. Red de Altas Prestaciones del TUC

1	Crear una red de transporte circular y bidireccional entre los pueblos periféricos sin tener que pasar por el centro de Pamplona. Una única línea a nivel de comarca o varias más reducidas para conexión entre pueblos próximos entre si.
2	Crear una conexión circular para la zona sur de la ciudad. Barrios y pueblos como Lezkairu, Mutilva, Entremutilvas, Arrosadia etc.
3	Tener en cuenta en la planificación de la ubicación y en el diseño, la seguridad y la percepción de seguridad tanto de hombres como de mujeres (iluminación, visibilidad, accesibilidad)
4	Tener en cuenta en el diseño de esta red de altas prestaciones los patrones de movilidad de las mujeres (viajes ligados al trabajo+función reproductiva-cuidados, más desplazamientos y más cortos). En el propio diseño de los vehículos, atender y considerar las necesidades de cuidado, así como en su utilización. Por ejemplo: tener en cuenta que silletas y/o sillas de ruedas también deben entrar en los vehí culos, de manera que se amplíe el espacio destinado a ellas en el vehículo y se flexibilice el límite de sillas o silletas que puedan acceder, en función de las franjas horarios y/o días señalados.
5	Que la líneas (autobuses y el futuro tranvía) cumpla con la accesibilidad universal para todas las personas (ciegas, sordas, silla de ruedas…)
6	Rotondas prioridad Transporte colectivo (bus y taxi).
7	Muelles de carga de pasajeros y bicis, carros de compra, etc. (al estilo de paradas de los tranvías de Gasteiz). Considerando que las bicis no tienen permiso de acceso en horas punta
8	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 apacamientos disuasorios.
9	Utilizar las rondas de circuvalación también para el transporte público.
10	Incremento del carril bus para disminuir el tiempo de desplazamiento.

ESTRATEGIA 4.2. Mejoras en la competitividad del TUC

1	Permitir en horas de menos demanda el acceso de bicicletas al autobús.
2	Flota, dotar de espacio en los autobuses para transporte de bicis. Ejemplo las que tienen la línea larga.
3	Líneas con parada a demanda en horas de mayor riesgo (horario nocturnos), tanto por ocio o por trabajo.
4	En relación a la seguridad, ampliarlo más allá de la accidentabilidad que se maneja ya que en el caso de las mujeres, el diseño, ubicación y situación de las paradas puede suponer un elemento de riesgo para su seguridad, lo que va a fomentar que la no utilización de este medio de transporte, tener en consideración las situaciones en relación a agresiones sexistas en el transporte público.
5	Que se pongan medios específicos para erradicar las agresiones sexistas en el transporte público y en los espacios públicos.
6	- Examen de motivaciones desagregado por sexo para identificación de necesidades específicas. - Garantizar la seguridad en dársenas, andenes, zonas de espera,... sobre todo en franjas horarias no masivas. - Integrar la diversidad funcional de las personas (accesibilidad para todas las personas…) (interseccionalidad de diferentes condiciones-categorías-características que interactúan y hacen a la usuaria más vulnerable). - Promover cauces de participación de las usuarias para que expresen sus necesidades y distintas realidades de cara al diseño y gestión del transporte, para visibilizar su realidad oculta, que ahora está desenfocada hacia un modelo androcéntrico, y así contar con un análisis más preciso y certero.
7	Marquesinas protegidas y con información de horario de llegada.
8	Proveer de datos abiertos y de calidad sobre el tiempo de llegada del TUC, paradas. Caracteristicas de un app con información: Información por línea sólo introduciendo el número de la misma Información de tiempo y distancia Visualizaicón del punto del recorrido se encuentra cada autobús. Información sonora anunciando la línea en el momento de que el autobús abre sus puertas en las paradas, así como anunciando la siguiente parada dentro del vehículo por sonido.
9	Totems con horario de 24h los 365 días al año en el centro de la ciudad para poder recargar la tarjeta del autobús.

10	Recargar con el móvil la tarjeta de transporte o poder pagar el transporte con él. Permitir pagar con el teléfono móvil o la carga de tarjetas en el mismo autobús.
11	Posibilidad de recarga de tarjetas (integradas o no) en las propias paradas, autobús o puntos de recogida y estacionamiento.
12	Tarificación de trayecto de recorrido del Bus, según trayecto.
13	Tarifas adaptadas al perfil y capacidad económica de distintos colectivos (accesibilidad económica).
14	Bonificación por el uso del transporte público en la carga de la tarjeta. (sistema de puntos, descuentos en recagas...)
15	Estudiar el coste actual del servicio de TUC actual y cuantificar la aportación extra necesaria para poder prestar un servicio gratuito exclusivo para los habitantes empadronados en el ámbito de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona por medio de la tarjeta ciudadana. Financiar este coste por medio del impuesto de circulación de vehículos principalmente y de las aportaciones en forma de tasas a la Mancomunidad.
16	Fomento del taxi compartido con tarifas reducidas.
17	Transporte público menos agresivo (vehículos más pequeños, variando frecuencia, menos ruidosos, que no contaminen tanto y mínima espera.
18	Implantación de conexión Wifi en los autobuses, hacer el servicio más atractivo.
	ESTRATEGIA 4.3. Red de aparcamientos disuasorios
1	Coordinar “la compra de suelo” para aparcamientos disuasorios en los perímetros.
2	Que los aparcamientos disuasorios sean planteados desde la perspectiva de género en cuanto a su diseño, ubicación, iluminación. que no sean espacios “hostiles” y diseños que eviten zonas cerradas, con mala visibilidad, mal iluminados, mal comunicados, aislados, sin varias vías de salida, etc. Tendrán que tener fácil acceso a sillas de ruedas, silletas de bebe, carros,...
3	Aparcamiento disuasorio en las localidades más alejadas, donde no hay mucho servicio de autobús y no en la zona centro de Pamplona.
4	Separar la necesidad de estacionamientos disuasorios de la realidad de los términos municipales, situandolos donde sean necesarios aunque no coincida la titularidad de donde se instale donde exista el problema.

5	Subvencionar a los ayuntamientos para la ejecución de aparcamientos disuasorios. Posibilidad de que estos sean gratuitos para los usuarios aunque estén vinculados al uso del transporte público.
6	Conectar aparcamientos disuasorios con el centro de Pamplona mediante transporte público gratuito.
8	Proyectar parkings disuasorios intermodales en franjas intermedias más próximas al centro , contectados con el TUC.
9	Incluir puntos de recarga de vehículos eléctricos en los aparcamientos disuasorios.

ÁMBITO 5: VEHÍCULO PRIVADO

ESTRATEGIA 5.1. Gestión integral del estacionamiento de rotación en los centros de atracción

1	Respeto al estacionamiento y número de plazas de vecinos/as con el menor impacto de reducción.
2	Parkings subterráneos del centro en parking exclusivos de vecinos y no permitir el parking público, para desincentivar el subir en coche.

ESTRATEGIA 5.2. Gestión integral de itinerarios, velocidad y seguridad vial

1	Utilización de radares para el control de velocidad y suprimir los guradias dormidos y badenes que provocan ruido. También suprimir los bolardos y vallas y sancionar los vehículos mal aparcados.
2	Poner reductores de velocidad vibratorios.
3	Reducir el tamaño de los pasos de cebra, aumentando el tamaño de las aceras hasta la calzada.
4	No sólo poner límites de velocidad si no controlar los límites ya establecidos.
5	Pasos de peatones elevados (se reduce la velocidad del coche).
6	Velocidades máximas. Ojo con el efecto que tiene, sobre los vehículos de combustión interna la reducción de velocidad. Uno de los puntos con niveles más altos de contaminación es la Plaza de la Cruz, en donde la velocidad del tráfico es muy baja.
7	Contemplar la introducción de pasarelas para el paso de peatones y ciclistas en vías de alta jerarquía o densidad de tráfico para garantizar flujos transversales.
8	Eliminación de las rotondas en las rondas, creando pasos subterráneos con carriles de aceleración y desaceleración

9	Soterramiento carretera Sarriguren frente a zona comercial. Se ha convertido en un eje de entrada muy concurrido. Repercutir gasto a promotor (si lo hubiera) como alternativa paso subterráneo conectando Erripagaña con Mendillorri alrededor de colegio Elorri.

ESTRATEGIA 5.3. Sistemas alternativos de propulsión

1	Ventajas para los coches con etiqueta ECO (dgt) -Utilización del carril bus en determinados tramos. - Descuentos en aparcamientos y zona azul. - Permitir acceso al centro o zonas restringidas
2	Proponer que el car sharing o coches eléctricos por horas sea comarcal y localizarlo junto a parkings disuasorios.
3	Extender los puntos de recarga rápida de acceso público.
4	Tener en cuenta los peligros que entraña el vehículo eléctrico (También el autobús) para personas ciegas porque al no sonar no se detectan.
5	Facilitar información sobre los sistemas alternativos de propulsión a través de acciones de comunicación que tengan en cuenta la perspectiva de género y diseñando un plan para llevar esta estrategia comunicativa tanto a hombres como a mujeres de diferentes edades y colectivos de forma diferenciada, ya que las acciones de difusión y comunicación unitarias no alcanzan de igual manera a hombres y mujeres.
6	Abastecer Todos los puntos de recarga de coches o bicicletas eléctricas mediante energía limpia obtenida de energía renovable. -Propuesta de que toda la energía posible que los ayuntamientos y sus servicios necesiten provenga de energía renovable.
7	Tener en cuenta la contaminación acústica a la hora de plantear la introducción de sistemas alternativos de propulsión.

ÁMBITO 6. ÁMBITOS SINGULARES

ESTRATEGIA 6.1. Movilidad por Estudios

1	Subvención para activaciones en caminos escolares.
2	Movilidad por estudios. Transporte público a los centros escolares.
3	Incentivar el uso del transporte público o bicicleta con descuentos
4	Talleres de bici-escuela.
5	Tener en cuenta la perspectiva de la infancia que tiene rutas, modos, etc. diferentes y que deben ser considerados en cualquier diseño urbano si se quiere fomentar la autonomía personal y sostenible desde la infancia.

ESTRATEGIA 6.2. Movilidad al trabajo

1	Propuesta autobus colectivo para trabajadores de complejo hospitalario de Navarra, rutas desde varios puntos
2	Proponer a las empresas que pongan autobús colectivo.
3	TUC circular para trabajadores que podemos ir de un municipio a otro sin pasar por Pamplona hasta los polígonos industriales. Supeditado a una evaluación técnica posterior, cuando se desarrolle la propuesta
4	LLegada de autobuses a polígonos, aumento de buses nocturnos, no sólo en fines de semana.
5	Modificación del acceso a la zona de la ciudad de la innovación en el lado de sarriguren pueblo (edificio Nasuvinsa) El acceso actual obliga a pasar por la rotonda principal, ya se ha planteado la modificación de la salida para que pueda accederse evitando la rotonda principal

6	Incentivar desde la administración a las empresas que fomenten entre sus empleados políticas de movilidad sostenible ya sea mediante premios, ventajas fiscales…
7	Subvencionar el transporte público al trabajo.
8	Plan de Gobierno de Navarra de subvenciones encaminadas a adhesiones.
9	Incentivos por ir en bus al trabajo en vez del coche compartir coche.
10	Crecimiento de aparcamiento de bicicletas en zonas empresariales.
11	Un paso de cebra en la NA-6000 a la altura de la carretera de acceso a los centros
	ESTRATEGIA 6.3. Movilidad por compras
1	Habilitar en autobuses urbanos espacios para que la gente pueda llevar cómodamente las compras.
2	Facilitar el acceso en transporte público a Itaroa y la Morea desde diferentes puntos de la Comarca.
3	Realizar más encuestas a comerciantes.
4	Medidas posibles para reducir el uso del coche por compras: Tasa ecológica, pago del parking en los centros comerciales…
5	Especial atención a mercados públicos, Ensanche, Casco Viejo, Ermitagaña
6	Aparcabicis suficientes en los centros comerciales y cubiertos en la medida de lo posible.
	ESTRATEGIA 6.4. Movilidad por ocio
1	Concretar algún tipo de transporte para gente joven y mayor que salga de fiesta y en cuanto a los menores de 18 los padres tienen que desplazarse de madrugada a por ellos. El servicio de taxis, por ejemplo.

2	Que las villavesas nocturnas accedan a todos los barrios y pueblos de la comarca.
3	Líneas nocturnas el fin de semana.
	ESTRATEGIA 6.5. Movilidad por cuidados
1	Que se incluya como ámbito singular, dentro del para qué se mueve la gente “Movilidad por cuidados” ya que buena parte de los desplazamientos desarrollados por mujeres son con este fin para cuidar, acompañar e.t.c.
2	Que se pongan medios específicos para erradicar las agresiones sexistas en el transporte público y en los espacios públicos.

ÀMBITO 7: MEDIDAS TRANSVERSALES

ESTRATEGIA 7.1. Oficina Metropolitana del Plan de Movilidad

1	Formar a todo el personal de la MCP/al departamento del que pueda depender la oficina en incorporación del enfoque de género en proyectos y programas
2	Realizar un informe de impacto de género de los planes/actuaciones que se desarrollen
3	Presencia equilibrada de mujeres y hombres en la oficina metropolitana del plan de movilidad
4	Formar en movilidad con enfoque de género al personal que va a formar parte de ella
5	Incorporar una persona experta en igualdad a la oficina metropolitana del plan de movilidad
6	Creación de organos gestores: Peatonal, bici y t. público. Organo centralizador que tome medidas e implante en los tres ámbitos.
7	Que se realice una corrección del lenguaje sexista utilizado así como del lenguaje e imágenes que se utilicen tanto en la elaboración como en la difusión del Plan, y en todos los elementos comunicativos vinculados a su ejecución.
8	Gestión común desde la MCP o la “nueva comarca”.

ESTRATEGIA 7.2. Estrategia de información y formación

1	Tanto en las acciones de información y formación generales como en especial en los sistemas de información en tiempo real planteados, sería deseable la consideración cromática adecuada, complementada quizás con otros elementos de información, para aquellas personas que cuentan con una capacidad reducida de discriminación de colores (daltonismo). Elementos adicionales de información además del color, pueden ser de ayuda.
2	Tener en cuenta los usos diferenciados de mujeres y hombres con respecto a la movilidad, a las emisiones, al uso de la telefonía e internet, a la hora de difundir apps o crear nuevas

3	Que las campañas de sensibilización lleven incorporado el informe de impacto de género
4	Incorporar criterios de igualdad en los pliegos de asistencias técnicas para las campañas de sensibilización y difusión, incluido el uso de un lenguaje e imágenes inclusivas y no estereotipadas
5	Incorporar la perspectiva de género, realizar un diagnóstico de puntos negros y aplicar soluciones para dichos puntos. Realizar rutas seguras para niños y niñas, especialmente caminos escolares. Análisis de puntos negros y rutas seguras para personas mayores.
6	En relación a los elementos comunicativos, hacer un uso no sexista, tanto de imágenes como del lenguaje o cualquier otro elemento comunicativo.
7	Se debería crear una página web o adaptar esta, en la que se suban todos los documentos que se vayan necesitando durante la implicación de las estrategias tales como adjudicaciones, memorias, planos, memorias... (estilo página de metroguagua de Gran Canaria) así como todos los estudios que se hagan (p.ej. estudio de lineas troncales) o documentación previa en la que se base el PMUS (p.ej. estudio movilidad 2013).
8	Que el Plan de Movilidad ofrezca y promueva un espacio de visibilización de experiencias y buenas prácticas en cuestiones de movilidad y sostenibilidad social con perspectiva de género en los municipios de la Comarca.
9	Buscar la participación de los niños.
10	Funcionamiento de una app que facilite a los vecinos el trato con el ayuntamiento. Permisos para entrar con coche.
	ESTRATEGIA 7.3. Perspectiva de género
1	Integrar la diversidad funcional de las personas (accesibilidad para todas las personas…) (interseccionalidad de diferentes condiciones-categorías-características que interactúan y hacen a la usuaria más vulnerable).
2	Promover cauces de participación de las usuarias para que expresen sus necesidades y distintas realidades de cara al diseño y gestión del transporte, para visibilizar su realidad.
3	Examen de motivaciones desagregado por sexo para la identificación de necesidades específicas.

4	Incorporar enfoque de género al proceso. Datos desagregados por sexo. Si se dispone de datos desagregados, realizar análisis diferencial.
5	Integrar la perspectiva de género en el planteamiento de los objetivos.
6	Medir la huella de carbono desagregada por sexo (hombres y mujeres)
7	Que se realice una corrección del lenguaje sexista utilizado así como del lenguaje e imágenes que se utilicen tanto en la elaboración como en la difusión del Plan, y en todos los elementos comunicativos vinculados a su ejecución.
8	La seguridad como un concepto más amplio y tenga en cuenta las violencias que viven y perciben las mujeres, atendiendo otros factores como la mejora de los elementos urbanos (iluminación, visibilidad y accesibilidad) y la inclusión de la idea de comunidad (planificación de la ciudad como espacio público, espacios con vida, barrios activos). Incorporar el enfoque de género al concepto de seguridad, ampliandolo, no ceñido exclusivamente a la seguridad vial o accidentalidad. Incorporar los principios de Montreal elaborados por el Comité de Acción de Mujeres y Seguridad Urbana (CAFSU). Principio 1: Saber adónde se está y adónde se va. La señalización Principio 2: Ver y ser vista/o. La visibilidad. Principio 3: Oír y ser oída/o. La concurrencia de personas Principio 4: Poder escapar y obtener auxilio. La vigilancia formal y acceso a la ayuda. Principio 5: Vivir en un ambiente limpio y acogedor. La planificación y el mantenimiento de los lugares. Principio 6: Actuar en conjunto.

ANEXO 2

Resultados deliberación acciones

ÁMBITO 1: URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

ESTRATEGIA1.1 ESTRUCTURACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VINCULANTE

Existente (Redactada en el Borrador 0)

1.1_E1

Revisión del POT 3 - Área Central.
Establece los elementos básicos para la organización y articulación del territorio. No permite pormenorizar suficientemente en las cuestiones que se plantean pero entre sus estrategias existen dos de particular relevancia a los efectos del PMUSCP:

- La estrategia de ordenación del sistema urbano.
- La estrategia de ordenación de las comunicaciones, transporte e infraestructuras.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 22,70%

1.1_E2

Redacción de un Plan Director de Acción Territorial (PDAT).
Su objeto es la concreción, coordinación y programación de las actuaciones sectoriales derivadas de un POT. para el PMUSCP destacan las que se corresponden con el desarrollo de:

- Grandes áreas residenciales o de actividad económica.
- Los equipamientos y servicios de carácter supramunicipal.
- El sistema de transportes y comunicaciones.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 54,50%

1.1_E3 Redacción de un Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de ámbito metropolitano. Los PSIS tienen por objeto actuaciones residenciales, de actividad económica o el desarrollo de planes y políticas públicas, cuya incidencia y efectos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

ESTRATEGIA 1.2 ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN CÉLULAS URBANAS

Existente (Redactada en el Borrador 0)

1.2_E1

Articular el territorio mediante dos componentes
1. Definición de células urbanas internamente coherentes, en cuyo interior se desarrollan las diferentes actividades de la ciudad (residencial, industrial, terciaria, etc.).
2. Definición del viario de mayor nivel jerárquico, ubicado en los intersticios celulares, que permite la interrelación entre las diferentes células urbanas, así como articular el conjunto de la movilidad urbana.

CONSENSO GENERAL

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 77,20%

1.2_E2

Los principios para la definición de células:
Los bordes o límites de las células son barreras físicas o lógicas: (naturales, infraestructuras, cambios de usos del suelo).
En el interior de las células no existen flujos de tráfico o transporte de tránsito, es decir, que no tengan su origen o destino finales en la célula.
1-Sin restricción residentes, vehículos de seguridad, emergencia y limpieza.
2-Con ciertas restricciones a los proveedores.
3-Prohibido el resto de vehículos incluidos el Transporte Público.
4-El tamaño debe ser suficientemente grande para permitir una mejora ambiental consistente sin reducir su accesibilidad a las vías de mayor jerarquía.

CONSENSO GENERAL

· Mejora de la calidad de vida.
· Que sean medidas reversibles y de bajo coste, para ver cómo se reacciona, aunque siempre va haber quejas. Hay que hilar muy fino y acompañado de otras políticas de otros usos, para que la ciudad sea más compacta y con diversidad de usos en las células.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 36,30%

1.2_E3

Fases ejecución:
1. La primera intervenciones viarias (cambios de sentidos, restricciones de giro...)
2. La segunda adecuar las calles con una plataforma única que limite la circulación sin restringirla.
3. La tercera, eliminación total del tráfico de transito. Circulan sólo residentes, proveedores con licencia de acceso y “listas blancas de acceso”

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

Aportaciones

1.2_A1 Conexión directa con ámbitos urbanos colindantes sin que estén segregados por una vía rápida. Ejemplo: Huarte- Areta- ripagaina con Sarriguren y la ciudad de la innovación, hoy en día dependendientes del coche para relacionarse. Además del resultado del proceso,posteriormente se necesitará un desarrollo técnico de la propuesta que verifique la viabilidad.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 40,90%

1.2_A2 Rediseñar las células urbanas en el centro de Pamplona, ya que entre otras cosas se diseña Carlos III como calle en la que se separarían varias células cuando estas vías son las que tienen que servir para circulación de coches.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 45,40%

1.2_A3 Que el diseño de las células incorpore medidas de prevención de agresiones sexistas, y diseñe espacios seguros para mujeres y niñas, 3 entendiendo el concepto de seguridad mucho mas allá de la falta de siniestrabilidad, como un espacio que no sea inseguro para mujeres y niñas.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 45,40%

ÁMBITO 2: MOVILIDAD PEATONAL

ESTRATEGIA 2.1 BUENAS PRÁCTICAS DE DISEÑO URBANO

2.1_E1

Criterios generales:
- Criterios generales de aplicación de las normas vinculantes y de estándares superiores.
- Identificación y diseño de itinerarios peatonales, zonas con velocidades de circulación 20 o 30 km/h, áreas de prioridad residencial y zonas peatonales.
- Articulación de lo existente (itinerarios parciales adecuados y zonas estanciales).
- Identificación de puntos singulares en materia de seguridad vial y personal.

CONSENSO GENERAL
Se plantea si es posible uniformizar todo esto cuando la realidad social de las localidad es tan diversa en la Comarca.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 22,70%

2.1_E2

Calzada y estacionamiento.
- Jerarquización viaria y velocidades objetivo (50/30/20 km/h).
- Delimitación de zonas (puertas verdes).
- Medidas de templado de tráfico (cojín berlinés, rotondas y glorietas, coordinación semafórica, badenes o resaltos, etc.).
- Criterios de reasignación de espacio (favorecer transporte público y movilidad peatonal y ciclista). En caso de falta de espacio, recomendaciones sobre peatonalización o espacio compartido mediante la instalación de la plataforma única.
- Tipología de estacionamiento (limitaciones en las proximidades de pasos de peatones, estacionamiento en batería no intrusivo en las aceras, etc.).
- Diseños recomendados por tipología de viario y ancho disponible. Secciones típicas.
- Acabados con materiales de bajo impacto (pavimento de absorción acústica, por ejemplo).

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 36,30%

2.1_E3

Pasos de peatones.

- Permeabilización de viales de alta jerarquía.
- Trazado. Acercamiento de trayectorias peatonales a líneas de deseo. Reducción de la distancia de cruce ("orejas", refugios).
- Sección transversal: Rebaje de bordillos frente a elevación de pasos peatonales: casuística y recomendaciones.
- Mejora de la visibilidad: transformación de plazas de estacionamiento de automóviles en estacionamiento de motos y/o bicis, iluminación específica.

DISENSOS EN RELACIÓN A LOS TRAZADOS CONFORME A LAS LÍNEAS DE DESEO
CONSENSO EN PASOS DE PEATONES ELEVADOS y QUE SEAN TODOS HOMOGENEO

· Tener en cuenta las líneas deseo de la ciudadanía, respetar, pero siempre acompañado de un plan y una lógica en relación a tráfico de los automóviles.
· Aceras homogéneas y con anchura suficiente. En algunos sitios no están bien.
· Pasos elevados da seguridad para que el coche frene.
· La ciudad está más configurada para el coche que para los peatones entonces se piensa en esa lógica (otros formatos para los pasos de peatones)

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 31,80%

2.1_E4

Intersecciones.

- Criterios para la introducción de semáforos. Diseño de ciclos y fases verdes con prioridad para peatones, ciclistas y transporte público. Coordinación semafórica para una velocidad del tráfico no superior a 50 km/h en vías urbanas principales.
- Criterios generales para la introducción de rotondas y glorietas. Criterios para minimizar rodeos para el paso de peatones. Criterios para mejorar la seguridad ciclista (bordillos u otro tipo de barreras físicas).

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

2.1_E5 - Movilidad vertical. Criterios para la introducción de elementos de movilidad vertical asistida y principios de diseño (rampas, ascensores y escaleras mecánicas).

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

Aportaciones

2.1_A1 Realizar el diseño urbano desde un urbanismo con perspectiva de género. Atendiendo a los puntos negros, identificación de ellos, la iluminación, la seguridad y la percepción de seguridad.

CONSENSO GENERAL

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18%

2.1_A2 Elevación de pasos de cebra en calles largas para evitar que casi todos incumplan el 30km/h pintados en el suelo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0%

2.1_A3 Aumentar el nº de pasos de peatones semaforizados, principalmente en vías urbanas con velocidades considerables.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0%

2.1_A4 Solucionar la falta de continuidad en la ciudad para peatones y ciclistas. (pasos de cebra muy distanciados, árboles que obstaculizan la visión...).

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0%

2.1_A5

Ampliar el catálogo de buenas prácticas: incluir transporte público, competencia de la Mancomunidad. Contemplar experiencias de BBPP en diseño, servicios, seguridad, ...ejemplo, posibilidad de apearse entre paradas en el servicio de bus nocturno (aprobado en Bilbao, y el recientemente propuesto en el Ayto. de Pamplona-Iruña), Ergonomía y diseño adecuados al territorio, que permita tanto disfrutar como protegerse de los elementos climáticos (bancos, a la intemperie, sombreados, cubiertos, orientados hacia el sol, o no...marquesinas de autobús, ubicación, orientación, composición –metal frio en invierno, no permite sentarse, si recibe el sol directo en verano, elevada temperatura-, papeleras, contenedores –diseño, localización,) La participación de la comunidad En este sentido, incorporar ejemplos y experiencias de BB PP desde el enfoque de género que se hagan eco de este concepto de seguridad más amplio y de la apropiación del espacio por parte por parte de una ciudadanía diversa. Ejemplo Informes de identificación de puntos críticos y puntos amables en la ciudad, mapas de la ciudad prohibida, proyectos de los paseos de Jane Jacobs, Caminos escolares para promover la autonomía y la relación vecinal de los niños y niñas en un clima de seguridad. Itinerarios peatonales bien cuidados, iluminados y señalizados. Servicios a pequeña escala (bancos, papeleras, etc.) señalética clara Además de la posibilidad de caminar, es necesario facilitar las esperas y la posibilidad de descansar

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

ESTRATEGIA 2.2 RED METROPOLITANA DE ITINERARIOS PEATONALES

Existente

2.2_E1

Criterios generales:

- Los trazados, dimensiones, dotaciones y acabados deben permitir el acceso y el uso de forma autónoma y en condiciones de seguridad a las personas con discapacidad.
- Garantizar unas condiciones de continuidad del trazado.
- Buscar la integración paisajística.

CONSENSO GENERAL

· Falta tener una dimensión previa de toda la ciudad y coordinación para los mejores resultados. Hay más dificultad en los municipios de la periferia y más necesidad de coordinación.

· Jerarquizar los itinerarios pues hay zonas con mayor importancia y más necesarias.

· Potenciar y priorizar los recorridos peatonales existentes y las líneas de deseos de la ciudadanía. Evitar generar nuevos sin contar con estos. Revisar el plan de 1997.

· Asegurar una continuidad temporal si se ponen en marcha, no considerar vías de 1º y de 2º, ya que estas últimas quedan abandonadas en su mantenimiento.

· Realizar una guía de buenas prácticas para todos los trazos y usos de esos espacios: continuidad, seguridad prioritaria del peatón en todos los tramos, bien iluminados, cumplir la norma UNE en todos los trazados, accesibilidad para las personas con discapacidad (permanente o temporal) en toda la comarca, caminabilidad

· Presupuesto de 50 millones … ¿de donde salen?

· Se plantea si es posible uniformizar todo esto cuando la realidad social de las localidades es tan diversa en la Comarca.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

2.2_E2

Sección transversal:
- Ancho mínimo libre óptimo: 3 m.
- Ancho deseable: 6 m.
- Pendiente transversal máxima 2%.

Perfil longitudinal:
- Rampa máxima: deseable, 6%; 8% hasta 6m; 10% hasta 3m.
- Ayudas a la movilidad vertical, en su caso.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0%

2.2_E3

Puntos singulares:
- Intersecciones con vías de tráfico motorizado (pasos de peatones, semáforos, etc).
- Puentes sobre cursos fluviales.
- Pasos inferiores y superiores sobre carreteras y ferrocarriles.

Materiales y acabados:
- Recomendaciones técnicas y estéticas.
- Pavimentación antideslizante,

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

2.2_E4

Equipamientos:
- Rejillas y drenajes. Cunetas.
- Mobiliario (bancos, papeleras, etc.).
- Pasamanos, barandillas y barreras.
- Otros elementos de seguridad como bordillos, bolardos o elementos luminiscentes de delimitación del itinerario.
- Señalización.
- Vegetación.
- Refugios ante inclemencias meteorológicas. Áreas de descanso.
- Posibilidad de instalación de aseos públicos en puntos de atracción.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 31,80%

2.2_E5

Seguridad física:
- Criterios de coexistencia con tráfico ciclista en caso necesario.
- Visibilidad e iluminación adecuadas en los itinerarios.
- Las intersecciones de los itinerarios peatonales con calzadas deben hacerse a rasante de acera.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

Aportaciones

2.1_A1

Creación de una plataforma Web/ movil Android e iOS a partir de herramientas SIG que permita una movilidad completa por la ciudad a partir de rutas accesibles de forma peatonal o utilizando el transporte público accesible, evitando todo tipo de obstáculos. Los usuarios podrán consultar todas las accesibilidades de los medios de transporte, aparcamientos de movilidad reducida, locales, lugares de interés, etc. Apta para personas con movilidad reducida, niños, ancianos, personas con carros de compra o bebe, transportistas, invidentes, condicionantes alérgicos, rutas de bici, personas que quieran ir lo más confortable posible, entre otros. Con esta aplicación se fomenta el cuidado del medio ambiente y el reciclaje.

CONSENSO

Inconvenientes:
· Aplicaciones muy caras
· Las aplicaciones de Internet también son contaminantes aunque parezca que no
· Somos ciberdependientes … google ya posiciona individualmente

Ventajas y recomendaciones:
· Hay servicios que ya existen (google) mejor utilizar lo que hay y montar algo en lo que ya existe y la gente conoce.
· Es una herramienta más que tenemos que utilizar, nos puede proporcionar mucha información.
· Trata la movilidad de forma transversal.
· Tiene que ser fácil para que accedan todas las personas (accesibilidad universal). Debería ser un software libre y accesible.
· Util para residentes, turistas, comercio local...
· Digitalizar sólo aquello que no tenemos no lo que sí existe

No prioritaria:
· Tiene que haber información previa, acciones previas
· Hablar más de priorización de acciones antes que ir a lo digital
· Todavía no están en marcha las propuestas y ya se está en una aplicación online

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

2.1_A2

Conexiones con Sarriguren que ayuden a bajar la dependencia hacia el coche de sus habitantes. Existen intensas relaciones escolares entre ambos barrios, tanto en el sentido Maristas, en el futuro añadir Salesianos, como hacia los colegios públicos e Institutos de Mendillorri. La 2 conexión con la parte baja estaría solucionada y se podría habilitar otra con la parte alta-Instituto-Civivox-Polideportivo ya que el número de bicis ya es intenso cada mañana. Se trataría de habilitar un camino paralelo a la entrada lateral que hace la PA-30 en Sarriguren, bordeando el monte y aprovechando el paso subterráneo por el que accedes a la parte alta de Mendillorri.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

ÁMBITO 3 MOVILIDAD CICLISTA

ESTRATEGIA 3.1 RED METROPOLITANA ITINERARIOS CICLISTAS

Existente

3.1_E1

Criterios diseño vías:
- Carril bici en la calzada segregado del tráfico mediante barreras físicas o hitos (bolardos…)
- Pista bici (bidegorri) plataforma independiente y exclusiva para uso ciclista.
- Senda bici: plataforma independiente en la que coinciden peatones y ciclistas (exige limitación velocidad a 30km/h) en zonas con buena visibilidad.

NO HAY CONSENSO ENTORNO A LA PRIORIZACIÓN DE USOS EN DETERMINADAS ZONAS Y EL LUGAR DE LA BICICLETA (CALZADA, CARRIL SEGREGADO EN CALZADA, ZONAS PEATONALES, CICLOCALLES...) Miedo de los ciclistas a los coches y miedos los peatones a los ciclistas. Los datos de life respira como justificación de la necesidad de que las bicicletas no vayan a la calzada.

· Bicicleta como medio de transporte, el PMUS le tiene que dar mas impulso. Si en Pamplona tienen que ir por la calzada, se va a perder a buena parte de la comunidad ciclista. Los coches no están acostumbrados a que las bicis vayan por la calzada. Poca seguridad en intersecciones y giros. Se plantea que en zonas peatonales se pueda ir en bicicleta pero no hay consenso

· Ciclocalles una alternativa cuando no puedes hacer carriles segregados.

· Características uniformes en todas las vías ciclistas. Si que es necesario establecer criterios para toda la comarca con vías segregadas donde todo el mundo sepa y cómo y por donde circular. Garantizar la seguridad de los ciclistas, sobre todo en las intersecciones.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 68,10%

3.1_E2

- Trazado en planta
  - Curvas y acuerdos: velocidad 50km/h si no hay coexistencia
    coexistencia con peatones, si hay: 30km/h.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.1_E3

• Sección transversal
- Ancho mínimo: 1,1m carril unidireccional, 2,4m carril bidireccional. Más resguardos de al menos 0,7 m respecto al carril de circulación general.
- Ancho mínimo en senda con peatones de 5m.
- Pendiente transversal máxima 2%

• Perfil longitudinal
- Rampa máxima 5% salvo en tramos cortos
- Ayudas a movilidad vertical en caso de grandes desniveles

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

3.1_E4

• Puntos singulares
- Intersecciones con vías de tráfico motorizado
- Pasos inferiores y superiores sobre carreteras y ferrocarriles
- Puntos singulares de coexistencia con peatones

• Materiales y acabados
- Recomendaciones técnicas y estéticas (color uniforme)
- Rejillas y drenajes

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.1_E5 • Equipamientos: Barreras, señalización, iluminación, areas de descanso.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

Aportaciones

3.1_A1 Creación de ciclocalles en todas las calzdas de 1 carril/sentido. En aquellas que sea beneficioso y técnicamente posible.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.1_A2 Integrar los carriles bici en la calzada, creando una red continua, con su señalización (incluyendo semáforos para bicicletas), pero manteniendo un resguardo con respecto al tráfico motorizado.

CONSENSO CON LA NECESIDAD DE CRITERIOS UNIFICADOS

Ventajas:
· Bicicletas a la calzada con garantías y seguridad. Facilitar la convivencia, es peligroso que los ciclistas estén en la acera. y no hay que quitarle espacio al peatón.
· Quitar espacio al coche: el coche es lo más peligroso; da miedo políticamente.
Hay que poner normas muy claras para todos los modos de transporte y hacerlas cumplir.

Inconvenientes:
· Estas intervenciones son carísimas
· Se ha vivido una normalización del uso de la bici por la acera
· El modelo planteado para toda la ciudad es inviable. El plan de ciclabilidad del PMUS no está ajustado a la realidad

Propuestas:
· Partir de establecer criterios de uso más que una misma red
· Analizar necesidades más claras de cada zona, no todas son iguales
· Trazar unas vías o ejes principales Norte/Sur – Este/Oeste
· Combinar y utilizar criterios más imaginativos: el mayor número de calles es de doble sentido, reducir vías a un solo sentido y de ahí obtener espacio para bici, peatones, aparcamientos … en esta reordenación que no se quite prioridad al transporte urbano
· Bicicletas en las aceras: En las aceras grandes se debería decir por donde circula el peatón y las bicicletas, hay que limitar más los espacios para que sean más seguros. Pintar los carriles bici como se ha hecho en la acera discrimina a las personas que tienen dificultades, especialmente dificultades visuales.
· Se necesita educar a la gente para una convivencia sana, empezando desde las escuelas.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 40,90%

3.1_A3

Realizar un mapa con todos los puntos más peligrosos de la red ciclista y publicarlo en la red para los usuarios. Publicar online un mapa actualizado dónde vengan señalizadas todas las incidencias con ciclistas que ha atendido Policía Municipal en el año. Reducir en la medida de lo posible los puntos negros, por medio de señalización, eliminando las plazas de aparcamiento cercanas a los pasos ciclistas, colocación de espejos, estrechamientos de calzadas para vehículos a motor en pasos ciclistas...

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

3.1_A4

Mantener al máximo la circulación segregada de bicicletas en zona urbana. El proyecto Life+Respira ha demostrado que circular por la calzada incrementa entre un 27% y un 40% la exposición a los óxidos de nitrógeno con respecto a las aceras o los carriles bici. Además, no existe percepción de garantías claras de la seguridad de los ciclistas compartiendo calzada con los vehículos motorizados, lo que frenará el uso de las bicicletas si se obliga a ello.

CONSENSO GENERAL

· Tener las mismas facilidades al montar en bici que al montar en vehículo motor
· Supone unirlo a una reordenación del tráfico como se ha propuesto anteriormente: Hay que calmar el tráfico, hay que trabajarlo cómo hacerlo (guardias tumbados..)
PMUS centrado en una sola herramienta para generar una misma red: hacen falta más criterios más equilibrados, diversificar, que no haya solo una "herramienta".
· Hacer una verdadera Red Básica (no está bien trazada en el PMUS, su producto no es bueno)
· Diseño de los carriles bicis: hay que mirar las necesidades que hay y especificar criterios. Utilizar formas variadas como vías compartidas, vías al medio señalizadas para el uso de la bici, es tendencia y más barato y que se utilicen y respondan a necesidades reales.
· Contaminación
En carril compartido más contaminación, en segregado menos contaminación
La contaminación hay que especificarla mejor, Estafeta es la calle más contaminada por tener mucho transporte y no haber vía de escape
Mirada optimista a largo plazo, si se prevé que el uso del coche eléctrico aumentará, planificar con esta mirada a largo plazo a la hora de las medidas para la Red de Bicicleta.
· Cuando hay varios modos de movilidad hay que ser muy respetuoso con las velocidades. Hay que buscar soluciones para reducir la velocidad pero que no sea perjudicial para los autobuses urbanos.
· Señalética que esté preparada para todas las personas para facilitar la comprensión de toda la población.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 50,00%

ESTRATEGIA 3.2 RED METROPOLITANA APARCABICIS

Existente

3.2_E1

Establecer una tipología lo más uniforme posible de aparcabicis en toda el Área Metropolitana, tanto por consideraciones funcionales como estéticas.
- Se establecen unas condiciones optimas en cuanto a su ubicación, seguridad, polivalencia, comodidad, estética y capacidad.
- Gran variedad de modelos y soluciones según el tipo de aparcamiento: de corta o larga duración, dentro o fuera de edificios y/o parkings subterráneos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.2_E2

Cubrir todo el territorio de manera densa y adaptada a cada entorno, varios tipos complementarios:
- Red en origen (locales vacíos, aparcamientos de residentes, consignas, etc.) donde existan carencias en los edificios residenciales.
- Red capilar de baja capacidad en destino distribuida por todo el territorio.
- Grandes aparcamientos (que pueden ser vigilados) en puntos singulares de atracción.
- Aparcabicis privados en los recintos de las empresas, el interior de los centros educativos, etc.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 40,90%

3.2_E3

Facilitar que los propios personas usuarias hagan llegar sus peticiones de aparcabicis.

Señalizar los aparcamientos en una primera fase de implantación, para dar a conocer esta nueva infraestructura.
En aquellos lugares en los que ya hay muchos aparcabicis, la señalización debe ser selectiva, reduciendo el impacto visual de las señales.
La señalización puede tener un efecto didáctico, indicando, por ejemplo cómo amarrar correctamente la bicicleta.
Un sistema de información on-line puede informar de la ubicación de los diferentes tipos de aparcabicis y sus características.

Los aparcabicis de mayor tamaño, vigilados y/o en recintos cerrados pueden ofrecer sistemas de recarga de baterías a las bicicletas con pedaleo asistido.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

3.2_A1 Aparcamientos cubiertos para bicis estandarizados en Pamplona y resto de municipios de la Comarca.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

3.2_A2 Que en todos los aparacamientos subterraneos haya plazas para bicis.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.2_A3 Aparcamientos cerca de los pasos de cebra destinados a bicis para no dificultar la visibilidad.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 22,70%

3.2_A4 Contemplar en nueva vivienda la reserva de uso de espacio interno para aparcabicis internos comunitarios en los edificios para los y las vecinas.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

ESTRATEGIA 3.3 SISTEMA METROPOLITANO DE BICICETA PÚBLICA

Existente

3.3_E1

Persona usuarias:
- Uso abierto a todo el público
- Limitado a residentes
- Personas con tarjeta transporte colectivo
- Buscar universalidad de uso

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 22,70%

3.3_E2

Red de estaciones:
• Garantizar cobertura en territorio objetivo
• Cada 200-400 metros (como sistema de transporte público autobús)
Estaciones:
• Módulos de estacionamiento entre 8 y 10 bicicletas (en puntos de atracción mayor capacidad)
• Sistema de identificación y control “tótems”
• Logística de reposición: Verificación de ocupación de estaciones: Logística de reposición retirada de bicicletas. Crítico el funcionamiento cuando una estación tiene ocupación de bicicletas del 20 al 30% (se puede quedar sin bicis) y, por el otro extremo, del 70 al 80% (se puede quedar sin espacios).

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.3_E3

Bicicletas:
• Robustas y resistentes
• Sistemas sencillos de regulación de manillar y sillín
• Piezas poco convencionales (para evitar robos)
• Elementos identificativos únicos
• Posibilidad de sistema de pedaleo asistido

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.3_E4

Ubicación:
- Proximidad a puntos de atracción de viajes
- Proximidad a terminales de transporte colectivo
- Inmediatez de uso - Inmediaciones de carriles bici o rutas ciclables
  - Toma y anclaje de bicicletas cómoda, fácil y rápida
- Disponibilidad y calidad de espacio público
  - Ubicadas en espacio público accesible a todo el mundo
  - Condiciones de visibilidad optima
  - Coherentes con el paisaje urbano
- Seguridad
  - Ubicadas en zonas no peligrosas
  - Sistemas antirrobo + la posibilidad de videovigilancia

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 36,30%

3.3_E5

Financiación y tarificación:
- Ingresos operacionales (cobros por uso, abono, multas y sanciones)
  - Estructura tarifaria: competitiva, referencia el TUC
- Ingresos publicitarios (dependerá del modelo de explotación que se decida)
- Subvenciones públicas (indispensables para la puesta en marcha)

Promoción:
- Campaña inicial de información
- Servicio atención personas usuarias
  - Página web, app, línea telefónica

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

Aportaciones

3.3_A1 Que la bicicleta pública contemple la opción de que existan triciclos (para cargar mercancías), biciletas eléctricas y suficiente aparcamiento para los desplazamientos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.3_A2 Disponer de bicicletas para llevar a niños y niñas pequeños con total seguridad.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

ESTRATEGIA 3.4 PLAN DIRECTOR METROPOLITANO DE LA BICICLETA

Existente

3.4_E1

Campañas fomento uso cotidiano y seguro de la bicicleta

- Información sistemática de vías ciclistas seguras, de la red de aparcabicis y sistema metropolitano de bicicleta pública
  - Impresa en papel (folletos, carteles)
  - On line
- Campañas beneficios personales, sociales y ambientales del uso de la bicicleta
- Campañas sobre potencial bicicleta eléctrica
- Campaña para conductores de automóviles y vehículos de transporte público: percepción ciclista
- Campaña de fomento de la intermodalidad entre la bicicleta y el autobús
- Campaña de uso seguro de la bicicleta (casco, condiciones visibilidad…)
- Campaña control y concienciación respecto al consumo de alcohol y drogas a ciclistas

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.4_E2

Formación para el uso seguro de la bicicleta
- Campañas de educación vial
- Cursos de conducción bicicleta para el alumnado escolar
- Curso conducción de bicicleta diferenciados para personas adultas y mayores

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

3.4_E3

Apoyos directos e indirectos al uso metropolitano de la bicicleta
- Convenios de la Oficina Metropolitana de la Movilidad (OMM) con empresas para el fomento de la bicicleta entre sus empleados.
- Convenios de la OMM con comercios del entorno para incentivar acudir en bicicleta
- Convenios de la OMM con comercios del entorno para la instalación de aparcabicis de iniciativa privada en los propios comercios.
- Ayudas fiscales a las empresas para el fomento de la bicicleta por parte de sus trabajadores.

Organización del apoyo al uso de la bicicleta
- Extensión sistema de registro y marcaje de bicicletas a todo el Área Metropolitana.
- Creación de Mesa Metropolitana de la bicicleta o Foro Metropolitano de la movilidad ciclista
- Creación de un centro integral de la bicicleta

CONSENSO GENERAL

La bicicleta como herramienta de movilidad sostenible y apuesta de futuro. Desde la perspectiva de donde se quiere llegar la bicicleta sea un medio de transporte homologable al coche.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 36,30%

Aportaciones

3.4_A1 Método de identificación de bicicletas y seguro vial para ciclistas.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.4_A2 En el caso de las bicicletas en la calzada, que los semáforos atiendan las necesidades de las personas usuarias de bicicleta: temporización para bicicletas, ambar para ciclistas en pasos de cebra sin cruce de calles, espacio en primera línea de semáforo para ciclistas y reinicio de marcha adelantado a ciclistas (3-5 seg.) con el fin de aumentar la seguridad.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

3.4_A3 Contemplar en la movilidad ciclista puntos negros que favorezcan agresiones.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.4_A4 Plan Renove Ciclista-Discriminación positiva.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

3.4_A5 Publicitar la red ciclista metropolitana mediante una web donde se puedan ver los municipios intercomunicados. Y podría incluír una función para calcular o mostrar el camino para llegar desde un punto hasta otro por estos caminos así como qué pueden encontrar por el camino, tiempo estimado, alternativas en villavesa etc. Se debería poner cartelería para mostrar los recorridos, así como las distancias hasta los pueblos más cercanos. (estilo paseo del arga)

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 40,90%

3.4_A6 Sería deseable la aplicación de enfoque de género tanto en las campañas de fomento del uso cotidiano seguro de la bicicleta, como en la formación para el uso seguro de la bicicleta.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

ÁMBITO: 4 TRANSPORTE PÚBLICO

ESTRESTRATEGIA 4.1. Red de Altas Prestaciones del TUC

Existente (Redactada en el Borrador 0)

4.1_E1

Plataforma segregada basada en ejes troncales de transporte público, los de las líneas L4 y L7 del TUC y que conforman un anillo en su parte central:
- Plataforma exclusiva, generada a partir de una disminución de carriles para vehículo privado y bandas de estacionamiento.
- Prioridad semafórica en cruces y giros en intersecciones. Onda verde semafórica en los grandes ejes (desfase optimizado para la velocidad comercial del autobús).
- Estudio de Red Troncal en ejecución definirá las características del servicio.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.1_E2

Flota: Comparar diferentes vehículos tipo con rodadura neumática, en el que se tendrá en cuenta sus prestaciones, ventajas e inconvenientes, seleccionando el tipo más adecuado a las necesidades del proyecto.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

4.1_E3

Estaciones de embarque y desembarque:
- Para facilitar el acceso a los vehículos, se pueden plantear sistemas de embarque a nivel, con altura de andén proporcionada a la altura del piso de los vehículos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.1_E4

Servicios exprés en determinados horarios:
- Las líneas exprés deberán tener en cuenta las relaciones de movilidad entre municipios de la corona y los principales centros de atracción, como hospitales y centros comerciales de la periferia, para evitar trasbordos en el centro de Pamplona.
- Estudio de la potencial ampliación del servicio, con nuevas líneas de servicios exprés en horarios concretos, por ejemplo, para servir los polígonos industriales en las horas de entrada y salida de trabajadores.
- Evaluar la posibilidad de inclusión de algún servicio exprés nocturno entre principales núcleos de demanda, principalmente los fines de semana.

CONSENSO GENERAL CON LA ACCIÓN

· La velocidad comercial es lo que le hace ganar competitividad al TUC. Demasiadas paradas en los transportes públicos: - paradas + Express. Valorar utilizar algo más proporcionado (microbuses/taxis) para no poner una línea que no se llene o una misma línea y autobuses que hagan el mismo trayecto, uno con más paradas y otro con menos (como los trenes).

· No se puede llegar a una cobertura para las expectativas de todo el mundo, se necesita incrementar los hábitos en el uso y este tiene que ser adecuado a las necesidades

· Lineas exprés por trabajo y a otros puntos de interés como pueden ser los hospitales. Ampliar los servicios a polígonos industriales (muy necesario en personas con discapacidad) necesitan de esos accesos para el desplazamiento al empleo. Enlazar la periferia con servicios Express

· ¿Las lineas exprés las monta el transporte público colectivo o una empresa externa? La respuesta de mancomunidad hace unos años fue que las impulsaran las empresas, y al final es la pescadilla que se come la cola. Trabajo conjunto es necesario. Otros países: al construir los polígonos industriales ya ponen un canon donde ya se incluye la necesidad del transporte público.

· Favorecer el comercio sostenible y los medios locales, supone también no incentivar tanto la movilidad a los grandes centros comerciales

· La mancomunidad un estudio de la demanda continuo. Por zonas: colegios, centros de salud... Y por grupo de edad: niños, personas mayores... Género. Y modificar las lineas bajo demanda (por ejemplo, como se ha hecho para ir al Sadar).

· Empresas y colegios también se podrían promocionar movilidad sostenible a través de incentivos, por ejemplo.

· Medidas combinadas, favoreces el transporte y facilitar menos el uso del coche: dar prioridad a los autobuses y cobrar los aparcamientos de coche privado. No ir contra el coche pero si favorecer una movilidad mas sostenible y una utilización del espacio mas sostenible. Es decir, no incentivar al coche pero si incentivar otros modos.

· Se podrían llevar a cabo experiencias piloto en cuando a las lineas exprés, al mismo tiempo que se publicita bien. Elegir un lugar de atracción específico y hacer una experiencia piloto

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 72,70%

4.1_E5

Para fomento de la intermodalidad se propone que la futura Red de Altas Prestaciones del TUC tenga:
- Conexión con los futuros aparcamientos disuasorios, situados en cabeceras de línea para fomentar la intermodalidad entre automóvil y Transporte Público.
- Conexión con la bicicleta privada y pública (aparcabicis, estación del Sistema de Bicicleta Pública metropolitana, etc.) en paradas principales.
- Permitir que los autobuses interurbanos que vienen desde fuera de la comarca, a modo de lanzaderas desde las localidades de Tafalla, Estella o Elizondo, gocen de la misma prioridad que los autobuses urbanos, en cuanto a la utilización de los corredores prioritarios y paradas, con posibilidad de paradas puntuales en Universidad y Hospitales.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

Aportaciones

4.1_A1 Crear una red de transporte circular y bidireccional entre los pueblos periféricos sin tener que pasar por el centro de Pamplona. Una única línea a nivel de comarca o varias más reducidas para conexión entre pueblos próximos entre si.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.1_A2 Crear una conexión circular para la zona sur de la ciudad. Barrios y pueblos como Lezkairu, Mutilva, Entremutilvas, Arrosadia etc.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 54,50%

4.1_A3 Tener en cuenta en la planificación de la ubicación y en el diseño, la seguridad y la percepción de seguridad tanto de hombres como de mujeres (iluminación, visibilidad, accesibilidad)

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.1_A4 Tener en cuenta en el diseño de esta red de altas prestaciones los patrones de movilidad de las mujeres (viajes ligados al trabajo+función reproductiva-cuidados, más desplazamientos y más cortos).
En el propio diseño de los vehículos, atender y considerar las necesidades de cuidado, así como en su utilización. Por ejemplo: tener en cuenta que silletas y/o sillas de ruedas también deben entrar en los vehículos, de manera que se amplíe el espacio destinado a ellas en el vehículo y se flexibilice el límite de sillas o silletas que puedan acceder, en función de las franjas horarios y/o días señalados.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 36,30%

4.1_A5 Que la líneas (autobuses y el futuro tranvía) cumpla con la accesibilidad universal para todas las personas (ciegas, sordas, silla de ruedas...)

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.1_A6 Rotondas prioridad Transporte colectivo (bus y taxi).

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

4.1_A7 Muelles de carga de pasajeros y bicis, carros de compra, etc. (al estilo de paradas de los tranvías de Gasteiz). Considerando que las bicis no tienen permiso de acceso en horas punta

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.1_A8 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 apacamientos disuasorios.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.1_A9 Utilizar las rondas de circuvalación también para el transporte público.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

4.1_A10 Incremento del carril bus para disminuir el tiempo de desplazamiento.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

ESTRATEGIA 4.2 MEJORAS EN LA COMPETITIVIDAD DEL TUC

Existente (Redactada en el Borrador 0)

4.2_E1

Tarifas y medios de pago. Renovación tecnológica del medio de pago del TUC
Creación de una "tarjeta única" que permita el uso de distintos modos de transporte urbano e interurbano con un mismo medio de pago, autobús interurbano, taxi, sistema de bici pública, etc..
- Facilitará la implantación de políticas tarifarias integradas que fomenten la movilidad: tarifación y zonificación común, transbordos en condiciones ventajosas, descuentos o beneficios según el uso realizado del servicio, beneficios para colectivos sociales, etc.
- Permitiría la introducción de nuevas modalidades de pago y de recarga de la tarjeta actual como el "Sistema Post-pago", facturar mensualmente a las personas usuarias de acuerdo a tarifas que se reduzcan marginalmente con el número de viajes.
- Contemplar el bono-taxi para el ámbito del PMUSCP.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_E2

Paradas y estaciones: aumentar al número de paradas con marquesina y paneles de información.
- Accesibilidad Universal. Garantizar el espacio mínimo y pendientes adecuadas para el paso de personas con movilidad reducida (PMR) tanto en la parada como en los accesos.
- Para las personas con discapacidades visuales recorridos con pavimento podotáctil, diferenciados del resto de pavimento.
- Señalética de acceso a las paradas y la información sobre el servicio para personas con defícit cognitivo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_E3 **Sistemas de propulsión alternativos de la flota.** Dar continuidad al proyecto de “Biobús” (utilización de gas biometano generado de los fangos residuales de plantas depuradoras) y realización de una prueba piloto de utilización de autobuses eléctricos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_E4 **Medidas de priorización del transporte público:**
- Carriles bus, en aquellos tramos susceptibles de sufrir congestión.
- Carriles bus cortos en las aproximaciones a cruces con priorización semafórica.
- Paradas en carril de circulación sin apartadero, para facilitar la reincorporación de los vehículos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

Aportaciones

4.2_A1 Permitir en horas de menos demanda el acceso de bicicletas al autobús.

DISENSO

Oposición:
- Son más una interrupción que dificulta la libre circulación dentro del autobús.
- El uso de la bici en Pamplona es sostenible y no necesita tanto de tener que viajar dentro del - autobús.
- Dinamarca los autobuses llevan remolque y la gente monta ahí la bici. Aquí eso imposible frena la velocidad comercial;
- Buena idea pero complicado. Si utilizas la bici para ir a trabajar no vas a poder hacer uso del autobús en hora punta.

Aceptación:
- Existen ya sistemas experimentados para bicis y su transporte de posición vertical

- Experiencias en otros lugares trasladables: En Zaragoza experiencia piloto para llevar 3 o 4 bicis dentro del autobús, habilitando un espacio para ello. Experiencia mas factible aquí. o en otros países, según la inclemencia del tiempo como la lluvia se podría contemplar el poder hacerlo
- Si se puede y favorece la movilidad sostenible es una buena opción.
-Las bicicletas portables y enfundadas si se pueden llevar en el autobús. Pero es una minoría y la campaña que hizo la manco fue muy floja. Mucha gente no conoce esa medida.
- Riesgos muy grandes para ir a o desde un pueblo del área metropolitana en bicicleta por la carretera generaL. Habría que dar mas visibilidad a la posibilidad de ir con plegables en el autobús.
-Ir visibilizando la bicicleta poco a poco. Por ejemplo, los domingos que es un día sin muchos usuarios que se pueda montar la bici en el autobús. Así consigues mas viajeros y no obstaculizas en el día a día.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 63,60%

4.2_A2 Flota, dotar de espacio en los autobuses para transporte de bicis. Ejemplo las que tienen la línea larga.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

4.2_A3 Líneas con parada a demanda en horas de mayor riesgo (horario nocturnos), tanto por ocio o por trabajo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

4.2_A4 En relación a la seguridad, ampliarlo más allá de la accidentabilidad que se maneja ya que en el caso de las mujeres, el diseño, ubicación y 4 situación de las paradas puede suponer un elemento de riesgo para su seguridad, lo que va a fomentar que la no utilización de este medio de transporte, tener en consideración las situaciones en relación a agresiones sexistas en el transporte público.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A5 Que se pongan medios específicos para erradicar las agresiones sexistas en el transporte público y en los espacios públicos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A6

· Examen de motivaciones desagregado por sexo para identificación de necesidades específicas.
· Garantizar la seguridad en dársenas, andenes, zonas de espera,... sobre todo en franjas horarias no masivas.
· Integrar la diversidad funcional de las personas (accesibilidad para todas las personas...) (interseccionalidad de diferentes condiciones-categorías-características que interactúan y hacen a la usuaria más vulnerable).
· Promover cauces de participación de las usuarias para que expresen sus necesidades y distintas realidades de cara al diseño y gestión del transporte, para visibilizar su realidad oculta, que ahora está desenfocada hacia un modelo androcéntrico, y así contar con un análisis más preciso y certero.

CONSENSO GENERAL

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

4.2_A7 Marquesinas protegidas y con información de horario de llegada.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A8 Proveer de datos abiertos y de calidad sobre el tiempo de llegada del TUC, paradas. Caracteristicas de un app con información:
- Información por línea sólo introduciendo el número de la misma.
- Información de tiempo y distancia.
- Visualizaicón del punto del recorrido se encuentra cada autobús.
- Información sonora anunciando la línea en el momento de que el autobús abre sus puertas en las paradas, así como anunciando la siguiente parada dentro del vehículo por sonido.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A9 Totems con horario de 24h los 365 días al año en el centro de la ciudad para poder recargar la tarjeta del autobús.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A10 Recargar con el móvil la tarjeta de transporte o poder pagar el transporte con él. Permitir pagar con el teléfono móvil o la carga de tarjetas en el mismo autobús.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A11 Posibilidad de recarga de tarjetas (integradas o no) en las propias paradas, autobús o puntos de recogida y estacionamiento.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A12 Tarificación de trayecto de recorrido del Bus, según trayecto

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A13 Tarifas adaptadas al perfil y capacidad económica de distintos colectivos (accesibilidad económica).

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

4.2_A14 Bonificación por el uso del transporte público en la carga de la tarjeta. (sistema de puntos, descuentos en recagas...)

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A15 Estudiar el coste actual del servicio de TUC actual y cuantificar la aportación extra necesaria para poder prestar un servicio gratuito exclusivo para los habitantes empadronados en el ámbito de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona por medio de la tarjeta ciudadana. Financiar este coste por medio del impuesto de circulación de vehículos principalmente y de las aportaciones en forma de tasas a la Mancomunidad.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A16 Fomento del taxi compartido con tarifas reducidas.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A17 Transporte público menos agresivo (vehículos más pequeños, variando frecuencia, menos ruidosos, que no contaminen tanto y mínima espera.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.2_A18 Implantación de conexión Wifi en los autobuses, hacer el servicio más atractivo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

ESTRATEGIA 4.3 RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS

Existente (Redactada en el Borrador 0)

4.3_E1

Política tarifaria común con el servicio de autobús (urbano e interurbano) y con el estacionamiento en el centro:

- La reducción del coste del billete de autobús al usuario del aparcamiento disuasorio y/o la reducción del coste de estacionamiento al usuario del aparcamiento disuasorio
- El incremento del coste de aparcamiento de larga duración en el centro

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.3_E2

Diversas Tipologías en función de la superficie disponible:
• En superficie
• En altura desmontable (sin cambio de uso del suelo)
• En altura edificable
• Subterráneo

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

4.3_E3

Incorporación de avances tecnológicos a la gestión de los aparcamientos y en la información a los conductores en los accesos principales:
• Paneles de mensajería variable en los viarios principales de aproximación al centro para indicar disponibilidad de plazas y el tiempo de viaje al centro
• Aplicación móvil App que indique la disponibilidad y reserva de plazas en el aparcamiento disuasorio y la salida de los siguientes servicios autobús al centro.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

4.3_E4

Diseño físico y la gestión:
• El acceso a los aparcamientos disuasorios será restringido exclusivamente a los usuarios del servicio.
• Se debe asegurar la seguridad del vehículo y su protección frente a inclemencias.
• Deberán estar vigilados presencialmente o videovigilados permanentemente.
• Las plazas deberán estar correctamente iluminadas, teniendo en cuenta criterios de igualdad de género para la asignación de plazas a personas con movilidad reducida y mujeres junto a las salidas más cercanas.
• Se debe estudiar la conveniencia de aparcamientos en estructura para reducir la ocupación de suelo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

4.3_E5 **Ubicaciones en los principales corredores de acceso.**

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

Aportaciones

4.3_A1 Coordinar “la compra de suelo” para aparcamientos disuasorios en los perímetros.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

4.3_A2 Que los aparcamientos disuasorios sean planteados desde la perspectiva de género en cuanto a su diseño, ubicación, iluminación. Que no sean espacios “hostiles” y diseños que eviten zonas cerradas, con mala visibilidad, mal iluminados, mal comunicados, aislados, sin varias vías de salida, etc. Tendrán que tener fácil acceso a sillas de ruedas, silletas de bebe, carros,...

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

4.3_A3 Aparcamiento disuasorio en las localidades más alejadas, donde no hay mucho servicio de autobús y no en la zona centro de Pamplona.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.3_A4 Separar la necesidad de estacionamientos disuasorios de la realidad de los términos municipales, situándolos donde sean necesarios aunque no coincida la titularidad de donde se instale donde exista el problema.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4.3_A5 Subvencionar a los ayuntamientos para la ejecución de aparcamientos disuasorios. Posibilidad de que estos sean gratuitos para los usuarios aunque estén vinculados al uso del transporte público.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

4.3_A6 Conectar aparcamientos disuasorios con el centro de Pamplona mediante transporte público gratuito.

CONSENSO CON LA ACCION

· El concepto de disuasorio no es tanto llevar aparcamientos al centro si no colocarlos de forma periférica

· Son muy necesarios para las personas que vienen de fuera de la comarca, e incluso para residentes de la comarca de Pamplona, y es necesario ese servicio como tal no tanto que sea gratuito.

· Necesidad de parking gratuito y vigilado

· En ciudades europeas estos parkings utilizan una tarifación conjunta parking y transporte público, el mism ticket te sirve para el autobús

· PMUS, no se concretan esos aparcamientos disuasorios, no hay demasiado detalle salvando una ubicación en el mapa

· En Trinitarios existe – ya se está haciendo

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

4.3_A7 Proyectar parkings disuasorios intermodales en franjas intermedias más próximas al centro, contectados con el TUC.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

4.3_A8 Incluir puntos de recarga de vehículos eléctricos en los aparcamientos disuasorios.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

ÁMBITO 5 VEHÍCULO PRIVADO

ESTRATEGIA 5.1 Gestión integral del estacionamiento de rotación en los centros de atracción

Existente

5.1_E1

1. Reducción gradual del estacionamiento
Imposibilidad o gran dificultad para estacionar (disappearing traffic), disminuye la demanda. El objetivo es reducir el uso del coche a favor de alternativas más sostenibles.
• Siempre que se promuevan medidas de mejora de la oferta sustitutiva: Transporte Urbano Comarcal (incluyendo aparcamientos disuasorios), infraestructuras peatonales y ciclistas, así como sistema público de bicicleta.
• Deben aplicarse progresivamente criterios de reasignación de espacio a favor de las aceras (incluso en polígonos industriales o en zonas comerciales): sustitución de aparcamiento en batería por línea, limitación del estacionamiento a un solo lado, etc.
• Haber un criterio de sustitución progresiva de plazas de estacionamiento de automóviles por plazas para motos y/o bicis.
Medida prioritaria en las plazas de estacionamiento junto a cruces peatonales

CONSENSO

- Necesaria la reasignación del espacio público que es usado por el vehículo, se ocupan calles en doble sentido que pasando a un solo sentido despejarían metros para otros usos: peatón, bici, aparcamiento…
- Disuasión para el uso del coche privado en la gestión del aparcamiento … circular con este que sea algo más secundario y que sea un acción progresiva ofreciendo otras opciones, homogéneas en toda la comarca y evitando efectos frontera. Planificar todo bien, porque si no la gente empieza a protestar.
- Personas con movilidad reducida que necesitan los accesos (ley Foral que prevé un 6% de aparcamientos para personas con movilidad reducida)

- Acerca de la medida de sustitución progresiva de plazas de coche por plazas de moto o bici, no se si es buena. Sigue afectando a la visibilidad y también tenemos que pensar en los niños, por ejemplo, si se evita la plazas con jardineras, en las que no se ve al niño. No tendría que haber ningún tipo de vehículo aparcado.
-Limitaciones de permisos de aparcamiento para residentes por hogar. No puede ser que en una familia tengan 3 permisos. Medidas que graven el uso del vehículo.
-Si vives en el centro no puedes pretender aparcar delante de tu casa y menos todos los coches de un vivienda.
-Hay personas que alquilan su plaza de garaje y aparcan su coche en la calle porque son residentes.
-En los parking municipales de la calle Olite o Martin Azpilikueta hay plazas libres, y luego en la calle no se puede aparcar.
- Hablas de los precios de los parkings y cómo se alquilan para sacar dinero a las plazas de garaje.
- Lo que no podemos permitir los que vivimos en el centro es aparcar en la puerta de casa, la calle es de todos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 63,60%

5.1_E2

2. Política tarifaria de estacionamiento
Se reduce el numero de plazas mientras se aplica una tarifa de estacionamiento de rotación en superficie que permita gestionar la demanda.
• Los precios del estacionamiento deben internalizar los costes externos de la circulación y el coste de oportunidad del espacio de estacionamiento. En los casos en los que el estacionamiento ya está tarificado, esto implica un aumento progresivo. En los casos en que no está sometido a precio, debe tender progresivamente a estarlo.
• Política de tarifas segmentada según tiempos de estancia, promoviendo la rotación y reduciendo las largas estancias. La política tarifaria debe contemplar de manera integral todo el estacionamiento (en viario, fuera de viario, disuasión).

Necesita de otras mejoras adicionales como mejorar el transporte urbano

Tarifar puede ser una medida elitista que beneficia al que se lo puede permitir

La rotación ha desaparecido con la aplicación, está diseñada para que ya no sea un aparcamiento rotatorio, puedes pagar desde cualquier sitio sin mover el coche

Si que hay aplicaciones que no permiten hacerlo y que es necesario mover el vehículo

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 45,40%

5.1_E3

3. Gestión de carga y descarga
• La dotación de plazas de carga y descarga debe basarse en proximidad al destino y zonas de pequeña capacidad. En áreas sensibles debe evitarse la proximidad, realizándose el desplazamiento final mediante carretillas manuales o eléctricas.
• Aunque no se han detectado incumplimientos excesivos de la regulación, debe controlarse tanto el tipo de vehículos que usan las plazas delimitadas como el tiempo de estancia. En esto puede ser de utilidad el uso de nuevas tecnologías.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

4. Política de represión de malas prácticas
• Inflexibilidad absoluta frente a los incumplimientos de la normativa, esto se puede hacer con cámaras estáticas o en vehículos.

5.1_E4 • Transición desde la situación actual, puede empezarse con la comunicación a los infractores de que su conducta es punible y será reprimida en el futuro.

• Especial atención en centro urbano, ensanche Pamplona, polígonos industriales, entorno universitario, hospitales y centros de salud.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

Aportaciones

5.1_A1 Respeto al estacionamiento y número de plazas de vecinos/as con el menor impacto de reducción.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

5.1_A2 Parkings subterráneos del centro en parking exclusivos de vecinos y no permitir el parking público, para desincentivar el subir en coche.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

ESTRATEGIA 5.2 Gestión integral de itinerarios, velocidad y seguridad vial

Existentes

5.2_E1

Ajuste velocidades:

- Dentro de células urbanas 20-30km/h
- Medidas de templado de tráfico
- Vías intersticiales (entre células urbanas) 50km/h
- Medidas gestión de prioridades al bus
- Gestión semafórica

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

5.2_E2

Semáforos:

- Reducción del ciclo total
- Aumento fase verde peatonal para cruzar de forma segura y dar prioridad a esta movilidad
- Continuidad a los itinerarios peatonales (mediante semáforos)
- Flujos de peatones y ciclistas de pequeña intensidad: semaforización con pulsador a demanda

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

5.2_E3

Ordenación de circulación:-Dentro de las células urbanas: Sólo acceso a vecinos

- Vías intersticiales:
  - Canalización de tráfico transversal mediante prioridades semafóricas y cambios sentido circulación
  - Creación de vías colectoras (infraestructuras periféricas) que faciliten acceso a la Ronda.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 31,80%

5.2_E4

Información y formación sobre seguridad vial:

- Medidas que ayuden a crear marco cultural favorable a la movilidad sostenible
- Análisis sistemático en todo el Área Metropolitana de la siniestralidad
- Política de sensibilización sobre educación vial, segmentados los públicos objetivos
- Creación Mesa Metropolitana Movilidad Segura

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

5.2_E5

Política represión malas prácticas:

- Inflexibilidad frente incumplimiento normativa
- Campañas control velocidad: radares móviles
- Control respeto semáforos: Tecnología “foto rojo”

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

Aportaciones

5.2_A1

Utilización de radares para el control de velocidad y suprimir los guradias dormidos y badenes que provocan ruido. También suprimir los bolardos y vallas y sancionar los vehículos mal aparcados.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

5.2_A2

Poner reductores de velocidad vibratorios.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

5.2_A3 Reducir el tamaño de los pasos de cebra, aumentando el tamaño de las aceras hasta la calzada.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 31,80%

5.2_A4 No sólo poner límites de velocidad si no controlar los límites ya establecidos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

5.2_A5 Pasos de peatones elevados (se reduce la velocidad del coche).

CONSENSO CON LOS PASOS DE PEATONES A LA ALTURA DE LA ACERA

DISENSO EN EL TIPO DE LIMITADORES DE VELOCIDAD

-Pamplona es bastante accesible pero mas accesible si el paso peatonal estaría elevado, para garantizar la seguridad.
-Dos medidas que pueden ser complementarias y se pueden llevar a cabo.
-Homogeneidad en toda la Comarca, si no se lleva a cabo en todos los sitios no se ve como un plan, y se tienen que poner de acuerdo los 18 ayuntamientos.
-Medidas para el colectivo con baja visión empeoran la movilidad de las personas en sillas de rueda, por ejemplo. (Redondeles en las baldosas), pero en Pamplona y Comarca mas o menos todo bien accesible.
-Es difícil que todas las intervenciones se hagan a la vez pero es necesario unanimidad en toda la comarca.

- ¿Queremos una ciudad 30 o de 50? Depende de eso las medidas, y según la tipología de calles. Estas medidas se tienen que tomar dentro de una ciudad 30. Y de hecho, aunque en todas las calles de un único sentido se tenga que ir a 30 no se respeta. Establecer el límite a 30 está bien, pero para los ciclistas no es suficiente porque sigue habiendo gente que no lo respeta.
-Reductores de velocidad como los cojines berlineses. Los autobuses mantienen la velocidad pero los coches los esquivan y son un peligro para los ciclistas. Se toman medidas blandas para que no afecten mucho al transporte público, porque sino se van estropeando las cubiertas etc.
-Se tienen que acondicionar las calles para que los ciclistas vayan seguros.
-Los reductores de velocidad de lado a lado de la calzada: porque sino los coches abusan. Los cojines berlineses dan problemas aunque vayas a la velocidad adecuada. Ruido, inconvenientes...
-MCP no quiere medidas tan duras porque afecta a la velocidad y a la manutención.
-Un catalogo de buenas practicas y referenciar lugares donde se está haciendo bien. Por ejemplo, en Villava de lado a lado.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 50,00%

5.2_A4 No sólo poner límites de velocidad si no controlar los límites ya establecidos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 50,00%

5.2_A6 Velocidades máximas. Ojo con el efecto que tiene, sobre los vehículos de combustión interna la reducción de velocidad. Uno de los puntos con niveles más altos de contaminación es la Plaza de la Cruz, en donde la velocidad del tráfico es muy baja.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

5.2_A7 Contemplar la introducción de pasarelas para el paso de peatones y ciclistas en vías de alta jerarquía o densidad de tráfico para garantizar flujos transversales.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

5.2_A8 Eliminación de las rotondas en las rondas, creando pasos subterráneos con carriles de aceleración y desaceleración. Por ejemplo:
Soterramiento carretera Sarriguren frente a zona comercial. Se ha convertido en un eje de entrada muy concurrido. Repercutir gasto a promotor (si lo hubiera) como alternativa paso subterráneo conectando Erripagaña con Mendillorri alrededor de colegio Elorri.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

ESTRATEGIA 5.3 SISTEMAS ALTERNATIVOS DE PROPULSIÓN

Existentes

5.3_E1 Energías alternativas existentes viables para el PMUSCP : Gas licuado de petróleo (GLP), la electricidad, el biometano, el gas natural comprimido, los biocombustibles. También deben considerarse los motores híbridos, particularmente los enchufables.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 22,70%

5.3_E2

Acciones para vencer las cuatro barreras a las que se enfrenta la demanda: el diferencial de coste de adquisición, la falta de información fiable, la reducida autonomía de determinados vehículos y el insuficiente desarrollo de la infraestructura de suministro (salvo para la tecnología híbrida).

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

5.3_E3

Movilidad privada:
• En general, se deben promocionar los vehículos híbridos (sobre todo, enchufables) y el vehículo eléctrico, ofreciendo postes de recarga gratuita (en viario o fuera de él), con reducción o gratuidad del precio de estacionamiento cuando no recarguen. También se debe fomentar el Préstamo o uso temporal de vehículos (Car Sharing) cuando use estas tecnologías.
• En cuanto a vehículos, se deben priorizar las flotas de Administraciones Públicas y grandes empresas, que pueden entender mejor sus ventajas en cuanto a imagen y en cuanto a coste total de utilización. Para los particulares, se deben difundir las ayudas existentes para la compra de vehículos y para las instalaciones de recarga en domicilios.
• En cuanto a infraestructuras de recarga, las Administraciones deben promoverlas directa y activamente, dadas las limitaciones que existen para la rentabilización por parte de la iniciativa privada, por lo restrictivo de la legislación vigente en materia de reventa de electricidad.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

5.3_E4

En el transporte urbano colectivo debe planificarse la sustitución progresiva y total del gasóleo por biometano, electricidad o GNC. Dentro de la movilidad en taxi, se debe acometer una política, consensuada con el sector, para pasar a utilizar taxis eléctricos, GNC, GLP o híbridos enchufables.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

5.3_E5

Transporte de carga:
• Carga pesada (recogida de residuos sólidos urbanos, flotas de servicios de mantenimiento, etc.) en su contexto urbano debe priorizarse la electricidad, el biometano, GNC y GLP.
• Distribución urbana de cargas ligeras, se puede plantear la movilidad eléctrica, de manera similar a los particulares, así como el uso de bicicargos (triciclos).

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

Aportaciones

5.3_A1

Ventajas para los coches con etiqueta ECO (dgt) -Utilización del carril bus en determinados tramos. - Descuentos en aparcamientos y zona azul. - Permitir acceso al centro o zonas restringidas.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

5.3_A2

Proponer que el car sharing o coches eléctricos por horas sea comarcal y localizarlo junto a parkings disuasorios.

CONSENSO CON MATICES. VOLUMEN DE VEHICULOS ELECTRICOS Y POSIBLES ITINERARIOS DE USO

-Invitar a esa modalidad, aunque puede tener un efecto mas pedagógico que práctico, pero el que pruebe el coche eléctrico igual repite.
-De la periferia hacia el centro pero también del centro hacia la periferia.
-Teniendo transporte público suficiente no es necesario, y en la comarcal las distancias no son tan largas.
-No es para el día a día pero puede venir bien.
-Funciona cuando hay una flota muy grande, es como la bicicleta pública. Si no hay muchos puntos no funciona.
-La bicicleta eléctrica para el sistema de bicicleta pública.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 40,90%

5.3_A3 Extender los puntos de recarga rápida de acceso público.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

5.3_A4 Tener en cuenta los peligros que entraña el vehículo eléctrico (También el autobús) para personas ciegas porque al no sonar no se detectan.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

5.3_A5 Facilitar información sobre los sistemas alternativos de propulsión a través de acciones de comunicación que tengan en cuenta la perspectiva de género y diseñando un plan para llevar esta estrategia comunicativa tanto a hombres como a mujeres de diferentes edades y colectivos de forma diferenciada, ya que las acciones de difusión y comunicación unitarias no alcanzan de igual manera a hombres y mujeres.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

5.3_A6 Abastecer Todos los puntos de recarga de coches o bicicletas eléctricas mediante energía limpia obtenida de energía renovable. -Propuesta de que toda la energía posible que los ayuntamientos y sus servicios necesiten provenga de energía renovable.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

5.3_A7 Tener en cuenta la contaminación acústica a la hora de plantear la introducción de sistemas alternativos de propulsión.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

ÁMBITO 6 ÁMBITOS SINGULARES

ESTRATEGIA 6.1 Movilidad por estudios

Existente

6.1_E1

Caminos escolares
• Camino escolar seguro a todos los centros de educación primaria y secundaria del Área Metropolitana.
• Facilitación del acceso peatonal a los centros.
• Integración de la bicicleta en las rutas preferentes de acceso a los centros.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.1_E2

Reducción vehículo privado
• Reducción del espacio asignado al automóvil en las inmediaciones de los centros educativos, habilitando caminos seguros desde los espacios de aparcamiento.

• Información y formación. Educar a familias y alumnado sobre la conveniencia de no acceder con el coche a puntos de afluencia peatonal y ciclista.

• Promoción del sistema de vehículo compartido, donde los progenitores se turnarían en transportar a varios escolares al centro de estudio.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.1_E3

Estacionamiento vehículo privado
•Política de integración de los servicios de rutas escolares con la futura red de aparcamientos disuasorios, para fomentar la intermodalidad.
• La reducción cauta y progresiva de la oferta de estacionamiento para estudiantes, personal docente y trabajadores a la vez que se aumenta el atractivo relativo del resto de modos y como el transporte colectivo y la bicicleta.
• La introducción de políticas de precios reducidos por estacionar (por ejemplo, 2€/día) podrían ser socialmente aceptables si se garantizase que los recursos generados se destinasen a favorecer la inversión en movilidad sostenible.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 36,30%

6.1_E4

Movilidad ciclista
• Incremento de la oferta de aparcabicis, aprovechando el espacio asignado actualmente para los coches.
• Mejora de la conectividad de la red ciclable.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

Aportaciones

6,1_A1 Subvención para activaciones en caminos escolares.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6,1_A2 Movilidad por estudios. Transporte público a los centros escolares.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 22,70%

6,1_A3 Incentivar el uso del transporte público o bicicleta con descuentos.

CONSENSO GENERAL CON LA PROPUESTA DE INCENTIVOS

-Si restringes el coche, tiene que ir acompañado de una política para favorecer la bici y fomentar otros modos de movilidad.
-En la UPNA ir quitando espacio al coche, y que los universitarios vayan menos en coche. Por ejemplo, se puede hacer de pago.
-Desacuerdo con el parking de pago, Si se paga van a pagar solo los que pueden, y mucha gente está dispuesta a pagar, por comodidad y además perjudica a personas con menos recursos.
-Se ha apostado por los aparcamientos y porque los coches lleguen hasta el centro de la ciudad.
-Para trayectos de menos de 5km el transporte más rápido es la bici.
- Se comenta la política fiscal para la adquisición de coches en Dinamarca.
-No es estar a favor o en contra del coches,
-En los centros comerciales el aparcamiento es gratis. En el auditorio de Barañain, por ejemplo, hacen descuento si vas en villavesa o en bici. Ese tipo de política está bien.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

6,1_A4 Talleres de bici-escuela.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 40,90%

6,1_A5 Tener en cuenta la perspectiva de la infancia que tiene rutas, modos, etc. diferentes y que deben ser considerados en cualquier diseño urbano si se quiere fomentar la autonomía personal y sostenible desde la infancia.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

ESTRATEGIA 6.2 MOVILIDAD AL TRABAJO

Existente

6.2_E1

Planes de Transporte al Trabajo

• Promover la redacción y aplicación de Planes de Transporte al Trabajo para todas las grandes empresas del Área Metropolitana.

• Redactar Planes Agrupados de Movilidad al Trabajo para las concentraciones de empleo.

• De manera ejemplarizante, redactar Planes de Transporte al Trabajo de los Ayuntamientos del Área Metropolitana, de la Mancomunidad y del Gobierno de Navarra.

• Desarrollo de proyectos piloto.

DISENSO

· Mirar los planes en positivo que necesitan de una revisión aunque el papel aguanta todo y no se aplican. En la realidad no existen

· Algunas medidas se aplican (subvencionar el transporte público) otras no, y otras no se actualizan a las necesidades

· En los Planes de movilidad al trabajo es más viable y fácil poder actuar a nivel de polígono, para que se puedan poner autobuses por ejemplo

· Si no hay compromiso por parte de la empresa los planes o estudios piloto no funcionan. Subvención a las empresas para montar líneas de transporte a polígonos

· Existen los "beneficios para la empresa", estudios laborales realizados plantean estos beneficios en relación a la salud y a la reducción de bajas

· Hace falta más masa crítica

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 54,50%

6.2_E2

Vehículo privado

• Reasignación de plazas a los vehículos de alta ocupación mediante la implantación de programas de coche compartido al trabajo (car pooling). Ejemplos: Clínica Ubarmin, hospitales, la Ciudad de la Innovación...
• Asignación de plazas existente a coche compartido (car sharing) en centros de trabajo para los desplazamientos en misión. Ideal para parques empresariales como la Ciudad de la Innovación.
• Aparcamiento gratuito y puntos de recarga a todos los vehículos eléctricos e híbridos enchufables en los centros de trabajo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 22,70%

6.2_E3

Movilidad ciclista
• Aparcamientos seguros para bicicletas en las instalaciones de todos los centros de trabajo.

• Carril bici a todos los polígonos industriales, comenzando con los municipios de Noáin, Barañáin, Berriozar, Berrioplano y Orkoien.

• Instalación de duchas y vestuarios en los centros de trabajo o en los polígonos con mayor afluencia de ciclistas.

• Ayudas fiscales para la adquisición de bicicletas para ir al trabajo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.2_E4

Transporte colectivo
•Coordinación de autobuses de empresa para diferentes destinos (empresas o polígonos industriales). Retomar los intentos realizados en Polígono Landaben y otros similares durante la década de los años 90.

• Incorporación de rutas lanzadera desde la futura red de aparcamientos disuasorios y otros puntos de interés al centro de trabajo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

Aportaciones

6.2_A1

Propuesta autobus colectivo para trabajadores de complejo hospitalario de Navarra, rutas desde varios puntos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

6.2_A2 Proponer a las empresas que pongan autobús colectivo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

6.2_A3 TUC circular para trabajadores que podemos ir de un municipio a otro sin pasar por Pamplona hasta los polígonos industriales. Supeditado a una evaluación técnica posterior, cuando se desarrolle la propuesta

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.2_A4 LLegada de autobuses a polígonos, aumento de buses nocturnos, no sólo en fines de semana.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 22,70%

6.2_A5 Modificación del acceso a la zona de la ciudad de la innovación en el lado de Sarriguren pueblo (edificio Nasuvinsa) El acceso actual obliga a pasar por la rotonda principal, ya se ha planteado la modificación de la salida para que pueda accederse evitando la rotonda principal

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

6.2_A6 Incentivar desde la administración a las empresas que fomenten entre sus empleados políticas de movilidad sostenible ya sea mediante premios, ventajas fiscales...

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

6.2_A7 Subvencionar el transporte público al trabajo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

6.2_A8 Incentivos por ir en bus al trabajo en vez del coche compartir coche.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

6.2_A9 Crecimiento de aparcamiento de bicicletas en zonas empresariales.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.2_A10 Un paso de cebra en la NA-6000 a la altura de la carretera de acceso a los centros

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

ESTRATEGIA 6.3 MOVILIDAD POR COMPRAS

Existentes

6.3_E1 Potenciación del comercio de proximidad para revitalizar los centros urbanos de los municipios y los barrios mediante itinerarios peatonales y ciclistas.

En los futuros grandes centros y superficies comerciales integrar las políticas de movilidad sostenible.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.3_E2

Introducir un programa de descuentos entre comercios de los centros urbanos a la clientela que demuestre haber utilizado el Transporte Público para hacer sus compras.
• Tarifas especiales en franjas horarias típicas de compras (fines de semana, horas valle, etc.).
• Dentro de convenios especiales, medidas como el pago íntegro del billete a quien acceda al comercio en bus con billete sencillo, descuento de una cantidad inferior al billete sencillo a las personas usuarias de los diferentes títulos de transporte, etc.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 40,90%

6.3_E3

Movilidad en transporte público a los centros comerciales:
• Paradas lo más próximas posible a las entradas a los centros, accesibles, con marquesinas y asientos para el descanso y protección frente a la meteorología, en particular a los centros de Itaroa y La Morea.
• Aumento de las frecuencias de servicio en los momentos de concentración de entradas y salidas, principalmente los fines de semana.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.3_E4

Accesibilidad en bicicleta

• Conexión rápida y cómoda a la futura red ciclista.
• Aparcabicis seguros dentro de las instalaciones del propio centro o en sus inmediaciones.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 36,30%

Aportaciones

6.3_A1

Habilitar en autobuses urbanos espacios para que la gente pueda llevar cómodamente las compras.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.3_A2 Facilitar el acceso en transporte público a Itaroa y la Morea desde diferentes puntos de la Comarca.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

6.3_A3 Realizar más encuestas a comerciantes.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.3_A4 Medidas posibles para reducir el uso del coche por compras: Tasa ecológica, pago del parking en los centros comerciales...

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 22,70%

6.3_A5 Especial atención a mercados públicos, Ensanche, Casco Viejo, Ermitagaña

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.3_A6 Aparcabicis suficientes en los centros comerciales y cubiertos en la medida de lo posible.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

ESTRATEGIA 6.4 MOVILIDAD POR OCIO

Aportaciones

6.4_A1 Concretar algún tipo de transporte para gente joven y mayor que salga de fiesta y en cuanto a los menores de 18 los padres tienen que desplazarse de madrugada a por ellos. El servicio de taxis, por ejemplo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

6.4_A2 Que las villavesas nocturnas accedan a todos los barrios y pueblos de la comarca.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.4_A3 Líneas nocturnas el fin de semana.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.5 MOVILIDAD POR CUIADOS

Aportaciones

6.5_A1 Que se incluya como ámbito singular, dentro del para qué se mueve la gente “Movilidad por cuidados” ya que buena parte de los desplazamientos desarrollados por mujeres son con este fin para cuidar, acompañar e.t.c.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

6.5_A2 Que se pongan medios específicos para erradicar las agresiones sexistas en el transporte público y en los espacios públicos.

CONSENSO GENERAL

Trabajar en género y movilidad, evitar que exista esa vulnerabilidad, faltarían esas medidas concretas ya que como criterio es necesario… y esta propuesta se tendría que ver si no se aplican las medidas concretas ya planteadas.

Ya existen propuestas más concretas a este nivel como las paradas a demanda nocturnas, La implementación de las paradas a demanda necesitan de unos procesos y de un tiempo para que se puedan dar. Hay que buscar los medios de implantación.

Los datos del diagnóstico no se realizaron desagregados por sexos: Hacer análisis sobre las agresiones sexistas

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

ÁMBITO 7 MEDIDAS TRANSVERSALES

ESTRATEGIA 7.1. Oficina Metropolitana del Plan de Movilidad

Existente

7.1_E1

Alternativas de ente coordinador:

- **Alternativa 0: Estructura descentralizada**

Los diferentes municipios coordinan entre sí las diferentes actuaciones previstas. Esta alternativa permite una independencia de decisiones y actuaciones de cada Municipio. Sin embargo, no permite aprovechar sinergias, dificulta la coordinación entre los mismos y encarece la estrategia al perder economías de escala.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.1_E2

- Alternativa 1: Estructura centralizada con ente jurídico nuevo

Contempla la creación de una nueva entidad, temporal o permanente, que coordine las actuaciones previstas de los municipios al margen de la Mancomunidad Comarca de Pamplona. Esta alternativa permitirá coordinar las diferentes actuaciones desde una misma organización, sin embargo, el crear una entidad jurídica nueva, desde cero, implica un mayor coste económico y una mayor complejidad, al ser necesario desarrollar nuevas normas y procedimientos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

• Alternativa 2: Estructura centralizada mediante un departamento existente dentro de la MCP

7.1_E3

Aprovechar a la MCP que ha demostrado ser eficaz en la aportación de soluciones técnicas, particularmente en el ámbito del transporte, ámbito que puede extenderse a aspectos relacionados de la planificación y ordenación de la movilidad.

NO HAY CONSENSO ENTORNO A LA PROPUESTA DE ACCIÓN

· Lo más adecuado un nuevo ente comarcal, pero si no hay eso estructura centralizada mediante un departamento existente dentro de la MCP. La solución "menos mala" entre las opciones planteada, aunque MCP no hace todo bien.

· Ente jurídico y nuevo con competencias e independiente, y con urbanismo. Hay un montón de cosas que sólo desde la ordenación del transporte no se pueden hacer, hay cuestiones que son urbanísticas. Este nuevo ente puede ser el que surja de la reforma del plan de administración.

· Se plantea que dependa de Ordenación del Territorio del G.Navarra supervisar y se acaba planteando que Gobierno de Navarra no ejecuta pero si puede ser un ente consultivo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 40,90%

Aportaciones

7.1_A1 Formar a todo el personal de la MCP/al departamento del que pueda depender la oficina en incorporación del enfoque de género en proyectos y programas.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

7.1_A2 Realizar un informe de impacto de género de los planes/actuaciones que se desarrollen

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.1_A3 Presencia equilibrada de mujeres y hombres en la oficina metropolitana del plan de movilidad.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.1_A5 Incorporar una persona experta en igualdad a la oficina metropolitana del plan de movilidad.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.1_A6 Creación de organos gestores: Peatonal, bici y t. público. Organo centralizador que tome medidas e implante en los tres ámbitos.

CONSENSO

· Órgano gestor de la Mancomunidad, algo más unificado no solo de bici, peatón y transporte público. (ver E3 de las estrategia 7.1) Aglutinamiento entre las diferentes movilidades, comunicación y consenso. Por ejemplo, una persona que sea responsable, consensuar entre todos los ayuntamientos y que estos trabajen a la vez en una solución global.

· Órganos más pequeños que supervisen las acciones y que luego vaya a un órgano gestor.

· Inoperancia de los procesos participativos.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

7.1_A7 Que se realice una corrección del lenguaje sexista utilizado así como del lenguaje e imágenes que se utilicen tanto en la elaboración como en la difusión del Plan, y en todos los elementos comunicativos vinculados a su ejecución.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

7.1_A8 Gestión común desde la MCP o la “nueva comarca”.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

Existente

7.2_E1 Campañas de promoción de la movilidad sostenible de carácter genérico y transversal. En este sentido, es recomendable la celebración de la Semana de la Movilidad de manera coordinada en toda el Área Metropolitana. También pueden desarrollarse campañas de concienciación sobre los efectos globales de las emisiones, como campañas populares de reforestación para compensar las emisiones de CO2.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

7.2_E2 **Aprovechar todo el potencial de Internet y de la telefonía móvil inteligente**, para promocionar la movilidad sostenible en el Área Metropolitana.
• Difundir las APPs existentes que ofrecen información que indirectamente puede promocionar la movilidad no motorizada.
• Desarrollo de aplicaciones propias que, en muchos casos apoyándose en desarrollos previos (como Google Maps), permitan seleccionar las rutas más adecuadas para desplazamientos ciclistas o peatonales, seleccionar automáticamente la tarifa más adecuada para el Transporte Urbano Comarcal (TUC), etc.
• Desarrollar una aplicación web accesible por móvil que ofrezca toda la información de naturaleza geográfica, como ubicación de los puntos de recarga de las tarjetas de transporte, de los puntos de recarga de vehículos eléctricos, estaciones de servicio que dispongan de biodiesel, etc.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

7.2_E3 Plantear nuevos desarrollos que potencien la actual tarjeta de transporte público, como la recarga de las tarjetas de transporte vía Internet, la integración de diversos servicios en la misma tarjeta con compensación de saldos (aparcamientos disuasorios, TUC, bicicleta pública, etc.), etc.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.2_E5 Más allá de la finalización de la redacción del PMUSCP, deben mantenerse abiertos permanentemente canales de comunicación con la ciudadanía, para que puedan aportar sugerencias.

SE GENERA UN CONSENSO EN LA PROPUESTA DE ACCIÓN

· El PMUS ha nacido muy tecnocrático. PMUS no ha bajado a la ciudadanía a pie de calle, a las necesidades de movilidad pequeñas y del día a día
· Participación abierta. Participar la ciudadanía en su ejecución: es importante que se tengan en cuenta nuevas necesidades y seguimiento de las actuaciones. Un órgano de seguimiento para ver cómo se implanta y funciona.
· Indispensable la comunicación con la ciudadanía. Canales de comunicación abiertos, accesibles y que se conozcan. La información de los usuarios es muy importante, da muchas pistas para poder tomar decisiones adecuadas.
· Toma de decisiones … ¿Quién las toma?

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 59,00%

Aportaciones

7.2_A1 Tanto en las acciones de información y formación generales como en especial en los sistemas de información en tiempo real planteados, sería deseable la consideración cromática adecuada, complementada quizás con otros elementos de información, para aquellas personas que cuentan con una capacidad reducida de discriminación de colores (daltonismo). Elementos adicionales de información además del color, pueden ser de ayuda.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 4,50%

7.2_A2 Tener en cuenta los usos diferenciados de mujeres y hombres con respecto a la movilidad, a las emisiones, al uso de la telefonía e internet, a la hora de difundir apps o crear nuevas.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.2_A3 Que las campañas de sensibilización lleven incorporado el informe de impacto de género.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

7.2_A4 Incorporar criterios de igualdad en los pliegos de asistencias técnicas para las campañas de sensibilización y difusión, incluido el uso de un lenguaje e imágenes inclusivas y no estereotipadas.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 9,00%

7.2_A6 En relación a los elementos comunicativos, hacer un uso no sexista, tanto de imágenes como del lenguaje o cualquier otro elemento comunicativo.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.2_A8 Que el Plan de Movilidad ofrezca y promueva un espacio de visibilización de experiencias y buenas prácticas en cuestiones de movilidad y sostenibilidad social con perspectiva de género en los municipios de la Comarca.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.2_A9 Buscar la participación de los niños.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 18,10%

7.2_A10 Funcionamiento de una app que facilite a los vecinos el trato con el ayuntamiento. Permisos para entrar con coche.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

ESTRATEGIA 7.3 PERSPERCTIVA DE GÉNERO

Aportaciones

7.3_A1 Integrar la diversidad funcional de las personas (accesibilidad para todas las personas…) (interseccionalidad de diferentes condiciones-categorías-características que interactúan y hacen a la usuaria más vulnerable).

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.3_A2 Promover cauces de participación de las usuarias para que expresen sus necesidades y distintas realidades de cara al diseño y gestión del transporte, para visibilizar su realidad.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 36,30%

7.3_A3 Examen de motivaciones desagregado por sexo para la identificación de necesidades específicas.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.3_A4 Incorporar enfoque de género al proceso. Datos desagregados por sexo. Si se dispone de datos desagregados, realizar análisis diferencial.

EXISTE UN CONSENSO GENERAL SI BIEN SE PLANTEA LA NECESIDAD DE INCORPORAR TAMBIÉN LAS MIRADAS DE OTROS GRUPOS DE POBLACIÓN COMO LAS PERSONAS MAYORES.

· Perspectiva de género de forma transversal en todo el plan y en la MCP. Se considera que no se ha realizado de forma completa en el diagnóstico: interpretar los datos desagregados por sexo, hacer análisis cualitativos.

· Se necesita personal cualificado en género en la MCP

· Necesidades de usuarios distintos (edad, por ejemplos) y tener en cuenta las necesidades de las mujeres a la hora del diseño de rutas, por ejemplo.

· Tener en cuenta las paradas a demanda y claro por cuestiones de seguridad.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 13,60%

7.3_A6 Medir la huella de carbono desagregada por sexo (hombres y mujeres)

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.3_A7 Que se realice una corrección del lenguaje sexista utilizado así como del lenguaje e imágenes que se utilicen tanto en la elaboración como en la difusión del Plan, y en todos los elementos comunicativos vinculados a su ejecución.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 0,00%

7.3_A8 La seguridad como un concepto más amplio y tenga en cuenta las violencias que viven y perciben las mujeres, atendiendo otros factores como la mejora de los elementos urbanos (iluminación, visibilidad y accesibilidad) y la inclusión de la idea de comunidad (planificación de la ciudad como espacio público, espacios con vida, barrios activos). Incorporar el enfoque de género al concepto de seguridad, ampliandolo, no ceñido exclusivamente a la seguridad vial o accidentalidad. Incorporar los principios de Montreal elaborados por el Comité de Acción de Mujeres y Seguridad Urbana (CAFSU). Principio 1: Saber adónde se está y adónde se va. La señalización Principio 2: Ver y ser vista/o. La visibilidad. Principio 3: Oír y ser oída/o. La concurrencia de personas Principio 4: Poder escapar y obtener auxilio. La vigilancia formal y acceso a la ayuda. Principio 5: Vivir en un ambiente limpio y acogedor. La planificación y el mantenimiento de los lugares. Principio 6: Actuar en conjunto.

IMPORTANCIA PARA DELIBERAR 27,20%

ANEXO 3

Resultados deliberación
estrategias de acción

CONSENSOS Y DISENSOS SESIÓN 5	MAS IMPORTANTES (%)	MENOS IMPORTANTES (%)
ÁMBITO 1 URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO		
ESTRATEGIA1.1 ESTRUCTURACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VINCULANTE	15,8	21,1
ESTRATEGIA 1.2 ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN CÉLULAS URBANAS	31,6	36,8
ÁMBITO 2 MOVILIDAD PEATONAL		
ESTRATEGIA 2.1 BUENAS PRÁCTICAS DE DISEÑO URBANO	26,3	15,8
ESTRATEGIA 2.2 RED METROPOLITANA DE ITINERARIOS PEATONALES	57,9	5,3
ÁMBITO 3 MOVILIDAD CICLISTA		
ESTRATEGIA 3.1 RED METROPOLITANA ITINERARIOS CICLISTAS	57,9	0,0
ESTRATEGIA 3.2 RED METROPOLITANA APARCABICIS	15,8	5,3
ESTRATEGIA 3.3 SISTEMA METROPOLITANO DE BICICETA PÚBLICA	15,8	26,3
ESTRATEGIA 3.4 PLAN DIRECTOR METROPOLITANO DE LA BICICLETA	31,6	10,5

ÁMBITO 4 TRANSPORTE PÚBLICO

ESTRATEGIA 4.1 RED DE ALTAS PRESTACIONES DEL TUC	47,4	5,3
ESTRATEGIA 4.2 MEJORAS EN LA COMPETITIVIDAD DEL TUC	31,6	15,8
ESTRATEGIA 4.3 RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS	31,6	0,0

ÁMBITO 5 VEHÍCULO PRIVADO

ESTRATEGIA 5.1 GESTIÓN INTEGRAL DEL ESTACIONAMIENTO DE ROTACIÓN EN LOS CENTROS DE ATRACCIÓN	5,3	31,6
ESTRATEGIA 5.2 GESTIÓN INTEGRAL DE ITINERARIOS, VELOCIDAD Y SEGURIDAD VIAL	31,6	10,5
ESTRATEGIA 5.3 SISTEMAS ALTERNATIVOS DE PROPULSIÓN	10,5	57,9

ÁMBITO 6 ÁMBITOS SINGULARES

ESTRATEGIA 6.1 MOVILIDAD POR ESTUDIOS	36,8	0,0
ESTRATEGIA 6.2 MOVILIDAD AL TRABAJO	47,4	5,3
ESTRATEGIA 6.3 MOVILIDAD POR COMPRAS	15,8	26,3

ESTRATEGIA 6.4 MOVILIDAD POR OCIO	0,0	21,1
ESTRATEGIA 6.5 MOVILIDAD POR CUIADOS	0,0	0,0
ÁMBITO 7 MEDIDAS TRANSVERSALES		
ESTRATEGIA 7.1 OFICINA METROPOLITANA DEL PLAN DE MOVILIDAD	10,5	57,9
ESTRATEGIA 7.2 ESTRATEGIA DE INFORMACIÓN Y FORMACIÓN	0,0	42,1
ESTRATEGIA 7.3 PERSPERCTIVA DE GÉNERO	21,1	5,3
TOTAL ASISTENTES 19+1		