

Tema de la reunión/Bileraren gaia:

Fecha/Data: 180201

Hora/Ordua: 19:00

Lugar/Tokia: Iturrama

Asistentes:

Recuento: 6

Hoja de Asistencia: 4

Incidencias/Gertakariak:

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

## Acta de la reunión\_Bilera Akta

### Presentación y explicación del PMUS y del plan de Participación.

#### IHMIP-aren eta parte-hartze planaren aurkezpen eta azalpena

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

<https://participartepmus.es>

Una vez explicado el PMUS y el proceso de participación se respondió a varias intervenciones del público. Estas se recogen en el punto Ruegos y Preguntas.

#### Aportaciones recogidas por ámbitos: listado.

#### Jasotako ekarpenak esparruaren arabera: zerrenda

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

#### A1\_Urbanismo y ordenación del territorio / Hirigintza eta lurraldearen antolamendua

- A1\_P1: La propuesta de células urbanas es muy ambiciosa y difícil. Sería una asignatura obligatoria para los niños.
- A1\_P2: Ejemplo 2

#### A2\_Movilidad peatonal / Oinezkoen mugikortasuna

- A2\_P1: Se propone en las zonas semi peatonales utilizar los colores en el suelo para remarcar por ejemplo, el paso de peatones, que esta zona sea de autobús, ya hay algunos colores. Una zona en amarillo en lo peatonal para indicar que por ahí pasa el autobús.
- A2\_P2: Ejemplo 2

#### A3\_Movilidad ciclista / Bizikleten mugikortasuna

- A3\_P1: Para la bicicleta particular sería muy interesante locales cerrados o con vigilancia para evitar robos y destrozos.
- A3\_P2: ¿Bicicleta pública o concesión privada? (sistema metropolitano de bicicleta pública)
- A3\_P3: ¿Modelo de préstamo de bicicleta pública de larga duración: 3 meses, 6 meses o 1 año? Creo que hay en Burdeos y parece que funciona.
- A3\_P4: Bicicleta y polígonos industriales ¿competencia comarcal o municipal?
- 

#### A4\_Transporte público / Garraio publikoa

- A4\_P1: La información en cuanto al tiempo de espera es muy importante.
- A4\_P2: Hay que dar un carril con prioridad al autobús y que en ese mismo carril haga la carga y descarga de pasajer@s porque se pierde mucho tiempo con el sistema actual (girar a la derecha e incorporarse a la circulación).
- A4\_P3: Permitir pagar con el teléfono móvil o la carga de tarjetas en el mismo autobús. O poner puntos de recarga en hospitales y sitios así.
- A4\_P4: Prioridad semafórica al autobús para que salga 5 segundos antes que los coches.
- A4\_P5: Reducir alguna parada de autobús porque ralentiza mucho la rapidez del autobús.

- A5\_P6: Las líneas que llegan a los centros comerciales son pocas y tienen un periodo muy largo.
- A5\_P7: Es importante que estén cerradas más marquesinas
- A5\_P8: Informar de la posibilidad de una única tarjeta para pagos de autobús y los servicios municipales, la gente no sabe.

#### A5\_Vehículo privado / Ibilgailu pribatua

- A5\_P1: Seguir peatonalizando calles, por ejemplo, habría en cada barrio que peatonalicen calles con comercio local para favorecer el tránsito peatonal. Por ejemplo, la calle Iturrama desviando tráfico a la variante y permitiendo sólo el transporte público, peatón y bicicleta.

#### A6\_Ámbito singulares y medidas transversales / Esparru bereziak eta zeharkako neurriak

- A6\_P1: Proyectos piloto de transporte a polígonos industriales?
- A6\_P2: ¿A quién corresponde esconder-quitar el gran parking de la UPNA?

#### Propuestas e ideas generales / Proposamen eta idea nagusiak:

Medidas preventivas:

- cómo no desarrollo de modelos Salesianos-Maristas
- Límites de polígonos comerciales.

¿Se va a esperar a 2019 para medidas como la mejora del pago en transporte público o más aparcamientos disuasorios?

Medidas ejemplarizantes sin esperar a 2019, a la aprobación del plan.

#### Ruegos y preguntas.

#### Eskariak eta galderak

- **Las bicis son cada día más caras y luego en las casas hay problemas para aparcarlos. Dejarla en la calles así como así yo no me atrevo.**
- **Se plantea que la competencia para las bicicletas a los polígonos industriales sea comarcal para poder hacer una política más proactiva desde Mancomunidad y conseguir que todo lo que es transporte a polígonos no sea insostenible.**

La mancomunidad actualmente no tiene competencias en movilidad ciclista, pero el PMUS si podría hacerlo. Desde carriles específicos hasta aparcamientos para bicis.

- **Aquí hay gente mayor que utiliza bicis eléctricas pero no salen mucho porque les pasan esas cosas.**
- **Han hecho incluso unas apps para la información de las villavesas y no todo el mundo tiene la agilidad, entonces el ver en la pantalla el tiempo que va a costar en llegar pues. Por ejemplo, aquí en la calle Erletokieta no hay y es una línea que circula mucho, donde las catalinas. 4**

Se explica que hay 100 pantallas y que se van a poner unas 30 o 40 más. Se intenta dar cobertura a todas las paradas que son principalmente de subida.

- **El tema de la recarga de tarjetas si que sería interesante que fuese más sencillo.**

El plan si que plantea una tarjeta de movilidad, que pueda utilizarse en todos los modos de transporte público pero de tema de recargas no plantea ningún modo en concreto. Si que están apareciendo propuestas, puesto de recarga en la parada del autobús, recargar a través del teléfono

móvil o por internet está en estudio y hay que resolver un problema tecnológico con las máquinas que van a bordo.

- **Se podrían utilizar como antes, incluso oficinas bancarias.**

Antes se podía pero hubo un momento que a los bancos dejó de itinerarles y se cambió a lo que hay actualmente.

- **Poner en los hospitales y sitios así.**
- **¿Se va a esperar entonces a 2019 para implementar cosas de estas que son de lógica, como es el tema de la mejora del pago del transporte. ?**

Esas están en marcha, lo mismo que los autobuses híbridos, porque el PMUSCP no paraliza nada, intenta ir unificando para que cuando esté aprobado no haya nada que vaya contra el propio PMUSCP, pero no paraliza nada.

- **Se explica la propuesta de eliminar paradas, la persona que la hizo plantea que en PioXII cuando vas en la cuatro alguna parada sobraría. Otra persona plantea que eso no convence a todo el mundo. Se indica que todos la quieren al lado de casa pero también ralentiza mucho la eficiencia del autobús. De Barañain a Villava, el trayecto hasta Merindades le cuesta bastante. Con eso hay que tener cuidado, porque si la distancia es más grande igual entonces tiendes a coger el coche Se comenta que la demografía lleva a un barrio muy envejecido**

Se responde que mejorar la velocidad comercial aumenta con paradas se pone como ejemplo bilbao pero se las personas aclaran que claro, el tranvía es una red más a parte de la de los autobuses y el metro en entonces se pueden permitir esas distancias.

En transporte dependiendo de la velocidad del modo aumentan las distancia entre paradas, por ejemplo, en transporte urbano, en autobús, son 300 metros, en metro son sobre 700 y un cercanías que llega a 90km/h entre paradas, la distancia entre paradas son en trono a km km y medio.

La red troncal lleva aparejado que la distancia entre paradas será mayor, 400, 450 m. Va a ser un modo diferentes, como tranvías con ruedas. Se revisa el itinerario sobre la ficha.

- **Para la gente que viene de pueblos y demás pero está pensado que en aparcamientos de periferia para que luego puedan coger autobuses....**

Si, es una red de aparcamientos disuasorios, se llega desde el municipio en coche aparcas y tienes al lado una parada de autobús que ya te conecta con toda la red. Y además se pretende que las tarjetas sirvan para todo eso, que sea multimodal Y no podría hacer una única tarjeta con la del civivox. Se habla de pagar con la tarjeta ciudadana no sólo con la del bonobus. Se miran varias tarjetas y se indica que habría que informar a la gente de que sólo con una valdría.

- **Sobre la propuesta de peatonalizar las calles de más comercio de los barrio se habla de la calle Iturrama y la persona que la propuso explica que los coches se podrían llevar a la variante y que pase el autobús., con dudas sobre por donde sales. Se indica que por abejas. Pero si peatonalizar Iturrama ya no puedes cruzarla. No hace falta peatonalizar toda, por ejemplo, peatonalizada desde Esquiroz hasta Iñigo Arista...**

Eso encaja en el concepto de supermanza.

- **Se propone en las zonas semi peatonales utilizar los colores en el suelo para remarcar por ejemplo, el paso de peatones, que esta zona sea de autobús, ya hay algunos colores. Una zona en amarillo en lo peatonal para indicar que por ahí pasa el autobús.**

Se indica que vitoria tiene alguna zona así.

- **Se planeta que hay actuaciones que quizás se podrían hacer sin esperar a que se acabe el PMUS y que podrían tener un ejemplo. El parking de la UPNA, no quitarlo, igual llevarlo un poco más atrás. Que la fachada de la UPNA no sea un gran parking de coches, porque invita...**

Se explica la estrategia de movilidad al estudio y la lógica de incentivar otros modos en lugar del coches. Se propone en este sentido que con el carnet universitario el autobús sea gratuito. Se explica la existencia de un abono 30 días para jóvenes por 26€ todos los viajes que se quiera hacer y para jóvenes hasta 30 años.

- **Se explica la propuesta por parte de la persona que la hizo de limitar el desarrollo de modelos Salesianos Maristas y se va a hacer un centro captador de vehículos privados para que muchos vehículos vayan a Sarriguren y acaben de atascar la zona. Se tendrían que dar mensaje mucho más claro con todo esto. Hace referencia también a la proliferación a los centros comerciales periféricos como un problema de atracción de vehículo privado.**
- **Se explica la relación entre las propuestas de autobuses y marquesinas a los centros comerciales marquesinas cerradas en los centros comerciales por la poca frecuencia de las mismas.**
- **Yo sobre el tema de las supermanzanas hace un año o así oí hablar que Barcelona iba a hacer unos planes ambiciosos y además la morfología urbana de Barcelona favorece, las conclusiones de esas experiencias piloto que hayan podido hacer en Barcelona se saben ya?.**

Donde está implantado y el Plan toma como modelo es Vitoria. Vitoria tiene mucho nivel, dicen. Se explica que allí el PMUS está ya en revisión y se hizo con un acuerdo de todos los partidos. El cambio en la movilidad de vitoria es... 15% bicicleta, el coche ha ido bajando.

- **Ser pregunta por la situación en alguna ciudad en Europa de tamaño similar.**

Depende, en ciudades con mucha bicicleta, como en Holanda, pues tienen muchas bicicletas pero tiene muy pocos peatones. El reparto modal de Amsterdam es un 42% bicicletas, un 15% peatones y el resto coches, con lo cual tampoco es que sea... el transporte público en ciudades tan dispersas, no tienen capacidad suficiente, funcionan más en trenes entre pueblos