

Tema de la reunión/Bileraren gaia:

Fecha/Data: 180202

Hora/Ordua: 19:00

Lugar/Tokia: Chantrea

Asistentes:

Recuento: 10

Hoja de firmas: 7

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: Ciudad no dispersa, una ciudad compacta.
- A1_P2: Yo creo que la Chantrea podría ser el laboratorio de las supermanzanas.

A2_Movilidad peatonal / Oinezkoen mugikortasuna

- A2_P1: 2.1-Los pasos de peatones no deben tener camiones ni caravanas delante ya que quita visión de los coches.
- A2_P2: Diseño del parque de Aranzadi no ha tenido en cuenta la movilidad peatonal y ciclista cuando es un camino de comunicación entre la Txantrea, Ansoain, Rotxa y Casco Viejo. La única vía iluminada es la de los coches. Hay que hacer una remodelación e iluminación para facilitar el transporte cotidiano a partir de los caminos de deseo que existen.

A3_Movilidad ciclista / Bizikleten mugikortasuna

- A3_P1: Mejorar la convivencia entre peatón y ciclista mejorando el carril bici.
- A3_P2: Plan Renove Ciclista-Discriminación positiva.
- A3_P3: Carriles bus prioritarios con bicis para llevar.
- A3_P4: La movilidad ciclista tiene que ser diferenciada en los máximo posible. Tiene difícil convivencia con coches y peatones y se tiene que dar agilidad, semáforos cruces sin prioridad, etc...
- A3_P5: Dejar a las bicis por delante de los coches en los semáforos, así son visto.
- A3_P6: Convivencia y respeto entre peatón y ciclista: ampliar y/o crear espacios donde convivan ambos.
- A3_P7: Itinerarios ciclistas: subida al labrit con conexión a la Magdalena y Vergel. No hace falta esperar al PMUS, hay consenso y se puede hacer desde el Ayuntamiento de Pamplona.
- A3_P8: Itinerarios peatonales-ciclistas: incluir el eje este oeste que une el Arga con Burlada por las calles M^a Auxiliadora y Aibar. Hay un estudio hecho. El eje conexiona numerosos centros de servicios: piscina, centro de salud, Peña Armonia, FP Virgen del Camino, CP Bernat Etxepare, IES Eunáte, Colegio Miravalles... etc (ver Imágenes al final del acta)

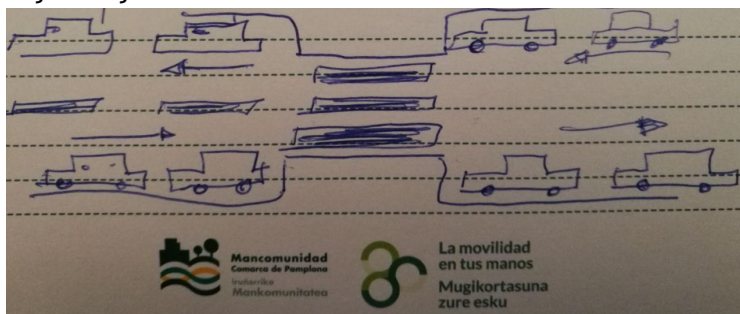
- A3_P9: Facilidad para las bicicletas.
- A3_P10: Dentro de la red de itinerarios peatonales y ciclistas en este barrio se puede poner ya en marcha una vía transversal muy interesante y con carácter futuro que además ya está diseñada: Txantrean Poliki. Uniría el barrio desde el instituto Eunate hasta la pasarela de Alemanes. Se puede poner en marcha ya. Está diseñada y el Ayuntamiento la conoce y acepta. Sólo falta implementarla. (ver anexo)
- A3_P11: Que las pistas y sendas bicis estén bien delimitadas y señalizadas para evitar incidentes/accidentes tanto con peatones como con vehículos motorizados.

A4_ Transporte público / Garraio publikoa

- A4_P1: Transporte más frecuente.
- A4_P2: Dejar el automóvil y con rapidez transportar a los lugares destinados.
- A4_P3: Facilitar el transporte público a los centros comerciales alejados va en detrimento del fomento del comercio de cercanía que es o que impulsa el transporte peatonal. El transporte público a estos centros comerciales seguramente deficitario, estemos financiando estos centros.
- A4_P4: Semaforoz beteta gure hiria villavesarentzat.
- A4_P5: Txartelaz merkeago jarri.
- A4_P6: Es imprescindible poner en marcha las redes troncales 7 y 4.
- A4_P7: El transporte público en Iruña es caro.
- A4_P8: Convendría estudiar en la Txantrea la frecuencia de las líneas 5 y 21 para que no coincidan y den más servicio al barrio.
- A4_P9: Coordinación y mayor frecuencia del transporte público comarca de Pamplona y Pamplona entre barrios.
- A4_P10: Las estrategia 4.1 me parece primordial para potenciar el transporte público del extrarradio al centro esta bien (+/-) conseguido. Los desplazamientos no al centro son eternos.
- A4_P11: 4.2-Para mejorar la competitividad hay que bajar los precios ya que resulta muy caro, de esta forma se haría más uso de las villavesas. Para un familia de 4 es muy cara. Las bonificaciones o reducciones no deben ser por familia numerosa si no por renta.
- A4_P12: 4.2-Llegada de autobuses a polígonos, aumento de buses nocturnos, no sólo en fines de semana.

A5_ Vehículo privado / Ibilgailu pribatua

- A5_P1: El coche un 4º invitado en la ciudad.
- A5_P2: Todo tipo de obstáculos a la utilización del vehículo privado.
- A5_P3: Menor velocidad de los automóviles.
- A5_P4: Incidir fuertemente en los conductores de automóviles para circular a menor velocidad (evitando accidentes mortales).
- A5_P5: Hezkuntza behar da kotxea etxean uzteko
- A5_P6: Zaila da Sarriguren, Zizur, Mendillorri eta horrelakoak egin eta gero, kotxea behar duzu.
- A5_P7: 5.2- Reducir los pasos de cebra, es decir sacar las aceras hasta el punto del coches. Mejo dibujo:



- A5_P8: 5.2- La velocidad en las calles de la Txantrea no debería ser superior a 30.
- A5_P9: 5.2- No sólo es importantes establecer límites sino su control. Las Txantrea tiene muchas zonas 30 pero no son demasiado respetadas.
- A5_P10: Pasos de peatones elevados (se reduce la velocidad del coche).

A6_Ámbito singulares y medidas transversales / Esparru bereziak eta zeharkako neurriak

- A6_P1: Bonos para las compras con bus o bicicletas más tarjetas únicas de ciudadanos que practican movilidad sostenible.
- A6_P2: Eskolan lando behar da ekologiarri buruz.

Propuestas e ideas generales / Proposamen eta idea nagusiak:

Ruegos y preguntas.

Eskariak eta galderak

- Se comenta una propuesta que hay de un eje peatonal y ciclista desde Alemanes por la calle María Auxiliadora que es está la peña, está la piscina, está la plaza, el colegio Bernat Etxepare, está al otro lado Eunate, el centro de salud. En este eje se encuentran todos los servicios del barrio y ya he ha hecho un proyecto con todos los ejes peatonales. Se podría incorporar al PMUS, enlaza el parque del Arga con la Plaza San Cristobal. Esta para implementar ya y no sería caro. Podría empezar el ayuntamiento y luego ya la conexión con Burlada. Podría conectarse a Burlada, hacia la Rocha.
- Otra persona comenta que esa propuesta sería además la supermanzana, ese eje rompería las tres grandes supermanzanas de la Chantrea, las rompería en 6. Ahora hay un problema en esa zona de convivencia entre ciclista y peatón por las calle adyacentes a María Auxiliadora a grandes velocidades... se podría trabajar todo ese tema de las manzanas incluso aquí porque si haces ese eje viario los jóvenes que van a la Virgen del Camino irían con sus bicis pero no irían por esas callejuelas, que salen las bicis y se pueden atropellar al peatón que sale del portal.
- Otra persona plantea que la Chantrea podría ser el laboratorio de las manzanas esas, además yo creo que encantados.
- Se indica que poner transporte público a los centros comerciales, que puede ser muy loable, pero va en detrimento de fomentar el comercio de cercanía que es el que realmente favorece el modo peatonal, entonces ahí estamos en una contradicción. Además, esta persona indica que como todas esas líneas serán deficitarias se está además financiando a un tipo de centros comerciales que en realidad lo que están haciendo es destrozar toda la movilidad urbana sostenible. En las diapositivas aparecía el autobús shopping, y tendría que pagar el Centro Comercial, porque no se puede estar financiando
Otra persona ratifica esta valoración indicando que “a mi me chirría también fomentar el ir a La Morea e Itaroa en transporte público no se hasta que punto va en detrimento del pequeño comercio local”. Indica que el servicio de transporte a eso centros comerciales debería ser pagado por los propios centros o sus clientes.

Se explica que la estrategia de movilidad por compras lo primero que plantea es fomentar el desplazamiento para comprar caminando, pero se están recogiendo propuestas que demandan de acceso en transporte público a los centros comerciales de periferia.

- **Se explica que Aranzadi es un espacio de comunicación entre Chantrea, Rochapea y Casco Viejo pero el que lo diseño para el tema de movilidad urbana cotidiana lo hizo falta. La única vía con una cierta jerarquía y está con iluminación es la de los coches cuando estos llevan lámparas para iluminar y los peatones no las llevan. Entonces ahí hace falta una reconversión de los itinerarios de Aranzadi porque es una zona excelente para comunicar con el Casco Viejo y con la Rochapea y lo que hay ahora no sirve. Esta muy bien porque está lleno de caminos de deseo. Entonces habría que adoptar los ejes por esos caminos de deseo e igual poner un espacio central iluminado.**
- **Se plantea la duda de si se llevará esto a efecto porque requiere un compromiso no sólo de los presentes si no también de futuro. Considera esta persona que es un plan que debería llevarse adelante, aunque es ambicioso y mejorable. Supongo que habéis tomado también referencia de otras ciudad.**

La clave de futuro no está en este plan en concreto si no los acuerdo que se alcancen para su financiación donde se que requiere de compromisos.

- **Se considera que la Mancomunidad, siendo un ejemplo en tema de residuos y en otras cosas, debería dar un paso más adelante en movilidad.**
- **Se indican como positivos los ejemplos de planes de movilidad de Gazteiz/Vitoria y Donosti y se hicieron con distintas alcaldía. El de Vitoria bajo la alcaldía del PP, el de Donosti de la alcaldía del PSOE y yo creo que la movilidad hay que hacer por consenso.**

Cómo aclaración, se recuerda que el PMUSCP empieza con un pacto de movilidad aprobado unánimemente por todos los grupos políticos de la Mancomunidad. Es en alguna medida una declaración de intenciones aunque no luego no haya certeza sobre lo que vendrá pero empieza así. Y el borrador 0 también tiene ese acuerdo unánime.

- **Una persona comenta que el eslabón más importante son las personas y considera que la gente no quiere cambiar de hábitos y no sabe como se puede cambiar eso, que la mayoría de la gente no quiere dejar el coche. No se si sólo con un plan, esta campaña la gente hará el cambio pero la gente no quiere hacer el cambio, es más se ha dicho que se ha aumentado el uso.**

Cuando se presentó el 14 de noviembre estuvo una persona de Vitoria que explicó como en 2007 aprobaron el pacto por la movilidad, también con un consenso y ahora, 10 años después van a hacer el siguiente, y les pasaba lo mismo, en la ciudad cada vez se usaba más el coche (es una ciudad distinta, más cohesionada, más llana) pero tenían el mismo diagnóstico que en la Comarca de Pamplona, que cada vez se usa más el coche, se va menos andando. Entonces tuvieron esa visión, la aprobaron por unanimidad y empezaron a implantar cosas que no fueron fáciles, pero dijeron que no querían que los coches estuviesen buscando aparcamiento de superficie y cómo tenían un precio muy barato del aparcamiento en superficie lo multiplicaron por tres. Por que, porque también hay aparcamientos subterráneos que se tienen que usar a su precio entonces consideraban mejor que los coches fuesen allí en lugar de estar dando vueltas (contaminando). Eso no es ni fácil ni gusta, y hubo mucha oposición lo normal es que a partir de ahí se rompa el consenso y se posicione uno a favor otro en contra. No fué así, lo mantuvieron, siguieron con otras

acciones y 10 años después ven como la tendencia ha cambiado, se reduce el uso del coche, aumenta el modo peatonal. Es un ejemplo concreto del consenso y de la participación.

- **A parte de lo lógico, cuando se llega más rápido en villavesa que en coche pues se deja este. Luego la gente quiere ir de puerta a puerta, coger el coche llegar hasta el trabajo, la casa de los padres, el colegio... en coche. Porque tardan mucho menos. Tampoco es así porque luego hay que aparcar. Incluso en algunos casos está ligado al hábito y al estatus también. Quien va en el coche también no quiere mezclarse con los demás, o sea, hay temas para.... pero por eso también**

Comentan cómo al principio en Vitoria hubo una gran reacción en contra por parte de los vecinos y no se movió nadie, los partidos habían firmado un pacto y aguantaron el chaparrón y pasaron los malos momentos. Los cambios de hábitos cuestan mucho y esos son momentos de transición y explicaban como ahora estaban haciendo el trabajo a nivel vecinal y donde antes era pero si yo aparco aquí esto no me toques. Decían que en los últimos proyecto en los que estaban trabajando ahora el propio vecindario decía no, no me importa el coche, pero pedían dejar la calle libre, bien peatonalizada, con unos bancos y bien agradable que aquí baja la chavalería... quiero decir ese proceso se dá, pero arranca de un consenso y una convicción clara y luego tiempo. Además tiene que ver con las infraestructuras, si el transporte público compite con el vehículo privado pues no hay manera de arreglarlo... el transporte público tiene que llegar allí donde el vehículo no puede, el peatón y la bicicleta también. Además tiene que hacer más rápido, más cómodo y mejor. A partir de ahí empieza a perder sentido el uso del vehículo, que en algunos casos además no lo tiene.

- **Una persona comenta lo que sucedió con Carlos III en su día nadie iba a pensar que se iba a peatonalizar y todos los coches... y quien volvería atrás ahora... y no ha pasado nada.**
-
- **El transporte público en Pamplona tiene la media de velocidad más baja de todo el estado, porque no hay carril bus. La 7 a día de hoy es un calvario, es coger el transiberiano.**

Proyecto Txantrean Poliki.

Propuestas:

A3_P8: Itinerarios peatonales-ciclistas: incluir el eje este oeste que une el Arga con Burlada por las calles M^a Auxiliadora y Aibar.

A3_P10: Dentro de la red de itinerarios peatonales y ciclistas en este barrio se puede poner ya en marcha una vía transversal muy interesante y con carácter futuro que además ya está diseñada: Txantrean Poliki. Uniría el barrio desde el instituto Eunate hasta la pasarela de Alemanes. Se puede poner en marcha ya. Está diseñada y el Ayuntamiento la conoce y acepta. Sólo falta implementarla.

A1_P2: Yo creo que la Chantrea podríamos ser el laboratorio de las manzanas esas, además yo creo que encantados.

