Ayuntamiento de Sabiñánigo

Proceso participativo para la elaboración del

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

DE SABIÑÁNIGO

ACTA DE LA SESIÓN DE DEBATE SOBRE MEDIDAS DE ACTUACIÓN

Sabiñánigo, 20 de febrero de 2016

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE SABIÑÁNIGO

Aragón Participa

GOBIERNO DE ARAGON

Índice

1. Introducción 1

2. Organización 2

3. Resultados de la sesión 4
   3.1. Validación de objetivos finales 4
      3.1.1. Objetivos para la movilidad peatonal 4
      3.1.2. Objetivos para la movilidad ciclista 5
      3.1.3. Objetivos para el transporte público 5
      3.1.4. Objetivos para el vehículo privado 5
      3.1.5. Objetivo transversal 6
      3.1.6. Comentarios generales sobre los objetivos y la mejora de la movilidad sostenible 6

   3.2. Contraste y ajuste de medidas de actuación 7
      3.2.1. Propuestas sobre movilidad peatonal 8
      3.2.2. Propuestas sobre movilidad ciclista 10
      3.2.3. Propuestas sobre transporte público 11
      3.2.4. Propuestas sobre vehículo privado 12
      3.2.5. Propuestas transversales 13

   3.3. Propuestas para escenarios concretos 14
      3.3.1. Acción analizada: actuaciones en sta. Ana y pza. Constitución 15
      3.3.2. Acción analizada: actuaciones en c/ serrablo 17
      3.3.3. Acción analizada: construcción de párquines disuasorios 20
      3.3.4. Acción analizada: construcción de un carril bici 23
      3.3.5. Acción analizada: conexiones entre barrios y caminos rurales 25

4. Evaluación de la sesión 27

Anexo 1: propuestas recogidas a través de internet 1
Anexo 2: monitorizacion #pmus_sabi 1

1. Introducción

El Ayuntamiento de Sabiñánigo considera necesario disponer de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) que permita planificar y organizar la movilidad serrablesa en los próximos años, con un enfoque claro hacia la sostenibilidad.

Se trata de buscar un equilibrio entre las necesidades de movilidad, la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico; pero estas condiciones parecen difíciles de combinar en un municipio que se ha desarrollado ajustándose a una serie de circunstancias especiales a lo largo de su historia (creación de un nuevo municipio a partir de la estación, presencia de grandes empresas dividiendo el municipio, etc.).

La configuración alargada de Sabiñánigo y otros aspectos difíciles de modificar, como la presencia longitudinal del río y la carretera o las vías del tren, hacen que no se den las mejores condiciones para disponer de una movilidad sostenible. No obstante, desde el Ayuntamiento se entiende que es preciso abordar una serie de mejoras de forma integral y por ello se quiere contar con la visión de la población a través de un proceso participativo que permite plantear objetivos y propuestas que mejoren el documento final del PMUS. Para la definición y desarrollo del mismo, se ha contado con el apoyo técnico y económico de la Dirección General de Participación Ciudadana, Transparencia, Cooperación y Acción Exterior del Gobierno de Aragón (en adelante DGPC).

2. Organización

FICHA TÉCNICA DEL PROCESO PARTICIPATIVO

INFORMACIÓN GENERAL	**Entidad organizadora**	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Apoyo técnico y económico	Dirección General de Participación Ciudadana, Transparencia, Cooperación y Acción Exterior del Gobierno de Aragón
	Asistencia técnica	Inteligencia Colectiva
	Objetivos del proceso	- Contrastar el borrador inicial de Diagnóstico elaborado por el Ayuntamiento. - Establecer una visión compartida del futuro deseado para la movilidad de Sabiñánigo y traducirla en objetivos alcanzables. - Aportar propuestas de mejora de la movilidad sostenible que se puedan incorporar al futuro PMUS.

	Fecha	**Sesión**	**Agentes convocados**
SESIONES	04.02.2016	Informativa y debate del diagnóstico	Tejido asociativo y ciudadanía en general
	11.02.2016	Objetivos del PMUS	
	20.02.2016	Propuestas a incluir en el PMUS	
	por definir	Retorno	

FICHA TÉCNICA DE LA SESIÓN DE TRABAJO

ORGANIZACIÓN DEL TALLER	**Fecha**	20 de febrero de 2016
	Horario	10h a 14h
	Lugar	Molino Periel (Sabiñánigo)
	Participantes convocados	Tejido asociativo y ciudadanía en general
	Forma de convocatoria	Correo electrónico personal, llamadas telefónicas y boletines municipales.
	Asistentes	14
	Asistencia técnica	Inteligencia Colectiva

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA	**Objetivos de la sesión**	- Exposición de los objetivos resultantes del proceso. - Presentar las propuestas obtenidas en el taller anterior, debatirlas y completarlas. - Profundizar en 5 temas concretos básicos para el PMUS
	Metodología empleada	- Trabajo individual - Breve trabajo en grupos. - Debate en plenario
	Programa	- Bienvenida y presentación - Revisión de los objetivos planteados y su inclusión en los objetivos definidos por el Ayuntamiento. - Revisión de las propuestas del taller anterior y contraste con las planteadas por el Ayuntamiento. - Definición de alternativas para 5 escenarios concretos.

ASISTENTES	Francisco	Chamorro Jaso	Escuela Taller "Sabiñánigo accesible"
	Rosa	Claver Aísa	Particular
	José Antonio	Ferrer Arbués	Particular
	José Manuel	Garcés Tresaco	Arqueros de Sabiñánigo
	Jesús	Gil Lafita	Círculo Republicano
	Jorge	Gracia Pérez	CEIP Puente Sardas
	Alejandro	Lafuente	Particular
	Rafael	Lastra Naya	Particular
	Beatriz	Miranda Martínez	AAVV Bª Santiago
	Pablo	Oliván Blázquez	Asoc. Emp. Alto Gállego
	José Ángel	Pérez Marcuello	UGT
	Pilara	Piedrafita Acín	Amigos del Serrablo
	Mariano	Polanco Cedenilla	Ecologistas en Acción - ADEPA
	Francisco Javier	Sadrormil Gutierrez	AMPA IES San Alberto Magno
	Luis	Tresaco Buesa	Particular

ORGANIZACIÓN	Isabel	Mañero Yañez	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Alba	Palacín Boli	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Fernando	Martínez Sebastián	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Elías	Escanero Loriente	Dirección General de Participación Ciudadana, Transparencia, Cooperación y Acción Exterior
	Mar	Fábregas Reigosa	Inteligencia Colectiva, asistencia técnica a la Dirección General de Participación Ciudadana, Transparencia, Cooperación y Acción Exterior
	Diego	Chueca Gimeno	Inteligencia Colectiva, asistencia técnica a la Dirección General de Participación Ciudadana, Transparencia, Cooperación y Acción Exterior

3. Resultados de la sesión

3.1. VALIDACIÓN DE OBJETIVOS FINALES

En esta primera parte se validaron los objetivos generales y específicos definidos por el Ayuntamiento de Sabiñánigo en el documento de diagnóstico. Además, se realizaron algunas aportaciones adicionales a los objetivos de cada modo de transporte planteados en el taller anterior.

A continuación se muestran los objetivos planteados y los comentarios que surgieron en el debate.

3.1.1. OBJETIVOS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL

1. Favorecer la movilidad peatonal total.
    - Se considera que no es necesario que aparezca el concepto "*total*" en la idea de movilidad peatonal.
        - Se baraja sustituir por el concepto "*habitual*" con la intención de explicitar que se busca que los desplazamientos peatonales sean protagonistas en la nueva movilidad sostenible de Sabiñánigo.
    - Nueva redacción propuesta: *Favorecer la movilidad peatonal sobre otro tipo de modos de desplazamiento.*
2. Eliminar las barreras arquitectónicas en los desplazamientos peatonales.
3. Facilitar el desplazamiento peatonal en condiciones adversas.
4. Establecer la posibilidad de realizar desplazamientos lúdicos.
    - Se propone añadir la etiqueta "peatonales" puesto que se va a incorporar un objetivo muy similar para la movilidad ciclista.
        - Habría que plantearse si se podrían contemplar estos dos objetivos dentro de un objetivo específico más general para evitar duplicidades.
    - Nueva redacción propuesta: *Establecer la posibilidad de realizar desplazamientos lúdicos peatonales.*

3.1.2. OBJETIVOS PARA LA MOVILIDAD CICLISTA

1. Conseguir que la bicicleta sea empleada como vehículo principal en los desplazamientos habituales.
2. Ofrecer la posibilidad de realizar desplazamientos en bicicleta eléctrica.
3. Fomentar el uso de la bicicleta a nivel laboral.
4. Nuevo objetivo: *Establecer la posibilidad de realizar desplazamientos lúdicos ciclistas.*

3.1.3. OBJETIVOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

1. Disponer de un transporte público basado en vehículos eléctricos.
    - Aunque no se tenga que contemplar en los objetivos, hay que recordar que la electricidad que recargue estos vehículos tiene que proceder de fuentes renovables.
    - Cuando se habla de vehículos sostenibles hay que pensar que no solo están los eléctricos. Los vehículos alimentados por pilas de hidrógeno también habría que incluirlos.
    - Nueva redacción propuesta: *Disponer de un transporte público basado en vehículos sostenibles.*
2. Mejorar la conexión de los núcleos rurales con Sabiñánigo a través del transporte público.
3. Incremento del uso del servicio de transporte público en actividades escolares o desplazamientos laborales.
4. Mejorar la infraestructura ferroviaria a su paso por Sabiñánigo para evitar afecciones ambientales, paisajísticas y de movilidad.

3.1.4. OBJETIVOS PARA EL VEHÍCULO PRIVADO

1. Reducir drásticamente el uso del vehículo privado.
2. Reducir las emisiones de gases contaminantes producidas por el transporte.

3.1.5. OBJETIVO TRANSVERSAL

Se plantea un objetivo transversal en la línea de las medidas de actuación que también se plantean de forma transversal.

1. Nuevo objetivo: *Fomentar la movilidad sostenible a través de la educación e implicando a todos los actores.*

3.1.6. COMENTARIOS GENERALES SOBRE LOS OBJETIVOS Y LA MEJORA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

En el proceso de debate se reflexionó sobre la complejidad de mejorar la movilidad sostenible de Sabiñánigo pero se puso de manifiesto la voluntad general de llegar a acuerdos y de realizar una construcción colectiva.

Es importante que se llegue a un acuerdo para implementar las medidas y que se aprenda de los aciertos y errores de otras experiencias. Como ejemplo se citó Huesca, ciudad en la que la que el resultado de la peatonalización ha superado todas las expectativas pero que ha dejado lagunas en aspectos de participación y de toma de decisiones.

3.2. CONTRASTE Y AJUSTE DE MEDIDAS DE ACTUACIÓN

El fin del primer taller (11 de febrero) era recoger los objetivos para el PMUS, pero como en ocasiones es complejo plantear un objetivo directamente, se ofreció la posibilidad de realizar propuestas de actuación como paso intermedio.

Aprovechando que el taller anterior había sido prolijo en la definición de propuestas (definidas en el PMUS como medidas de actuación) se presentó a los asistentes una combinación de las acciones planteadas en los talleres y las que había elaborado inicialmente los equipos técnicos del ayuntamiento. Se indican en *cursiva* y señalas con el icono 🏛 las propuestas contempladas inicialmente por el ayuntamiento y que coinciden con el planteamiento realizado.
Además, se emplean tres tipos de iconos para identificar el tipo de portaciones realizadas:

- Aportaciones de carácter positivo que suman a lo ya expuesto y que complementan la medida de actuación.
- Alternativas a la medida propuesta o las aportaciones de otros asistentes.
- Nuevas medidas de actuación propuestas que se añaden al listado obtenido en el taller anterior.

El objetivo de esta segunda parte del taller fue repasar todas las propuestas planteadas y comprobar si eran correctas o si era necesaria alguna corrección.

A continuación de presentan las propuestas expuestas y los comentarios recogidos en el debate. En letra más pequeña se muestra el texto con las propuestas sometidas a debate para que se pueda comprender el sentido de los comentarios.

3.2.1. PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD PEATONAL

1. Sustituir las escaleras por rampas mecánicas.
    - *Colocación de ascensor entre los bloques nº4 y nº6 de la C/ Luis Buñuel de Sabiñánigo para mejorar la accesibilidad entre la C/ Serrablo y la C/ Coli Escalona.*
2. Rebajar las aceras y construir rampas accesibles (existen algunas rampas con un grado de inclinación demasiado elevado que no son practicables para sillas de ruedas).
    - Habría que contemplar la mejora de la accesibilidad en los comercios y resto de establecimientos privados (bancos, etc.).
3. Adaptar la señalización vial a las personas que tienen algún tipo de discapacidad (empleo de pictogramas, por ejemplo).
4. Peatonalizar la zona centro del casco urbano.
    - *Peatonalización entorno Pza. Santa Ana – Pza. Constitución.*
5. *Dirección única en C/ Serrablo mediante carril "coche"*
    - Instalación de elementos necesarios para convertir la calle en un bulevar que invite al paseo.
6. Crear zonas peatonales conectadas en el resto del municipio.
7. Establecer horarios de carga y descarga en los que se podría acceder con vehículo para no perjudicar a los comercios y la hostelería ubicados en zonas peatonalizadas.
8. Generalizar la colocación de pavimento antideslizante (en concreto se cita la Avenida de Huesca y la Calle Serrablo).
    - *Mejora de la pavimentación y barandillas de tramos de escaleras en diferentes calles (C/ Teruel; C/ Oturia; ..).*
9. *Convertir la travesía entre el Barrio Puente Sardas y el resto, en un espacio más agradable.*
10. Fomentar, a través del planeamiento y las normas urbanísticas, que las calles de nueva construcción dispongan de soportales que protejan a los peatones.
11. Aprovechar las riberas de los ríos y desarrollar caminos anchos para que las personas que circulan en vehículos adaptados se puedan mover con facilidad.
12. Nueva medida: *Sustitución de los bolardos por barandillas para evitar accidentes y mejorar la seguridad de personas con problemas de movilidad.*
13. Nueva medida: *Crear zonas de guarda entre los aparcamientos de la vía pública y los pasos de peatones.*
14. Nueva medida: *Desplazar los pasos de peatones para que no estén ubicados en las intersecciones, lugares en los que la visibilidad es menor.*
    - Se discrepa de esta solución argumentando que los peatones buscarían el camino más corto y no cruzarían por el paso de cebra (síndrome de la hormiga).

15. Nueva medida: *Mejorar la iluminación de los pasos de cebra.*
    - En algunos casos con poco tránsito no será sostenible iluminar de forma constante. Se propone instalar sistemas de detección de presencia para que la iluminación se conecte solamente cuando sea necesario.
16. Nueva medida: *Explorar soluciones y llegar a acuerdos con el sector hostelero para compatibilizar la colocación de terrazas en aceras con la movilidad peatonal.*
17. Nueva medida: *Acercar los servicios a los ciudadanos para minimizar los desplazamientos.*
    - Se cita como ejemplo la instalación de pequeños puntos de recogida selectiva de residuos para no tener que ir hasta el punto limpio.

Otras propuestas que se plantearon en la sesión de diagnóstico pero que no volvieron a aparecer en los siguientes talleres:

Modificación de la normativa para incrementar el ancho de las aceras.

Concentración de la oferta de tipo extraescolar en un espacio concreto para evitar los desplazamientos.

Habilitar espacios en los parques para poder pasear con perros e indicaciones para realizar un buen uso.

Denuncias a las personas que no recogen los excrementos de sus perros.

3.2.2. PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD CICLISTA

1. Campaña de concienciación para conseguir que la bicicleta se convierta en el principal frente al coche.
2. Señalización adecuada en todas las calles para indicar esta prioridad (velocidad, preferencia, etc.).
3. Construir una red de carriles bici
    - Se propone construir un sistema de carriles bici en forma de Y que teniendo el centro en el Ayuntamiento dirija sus tres ramales hacia Barrio Santiago, Puente Sardas y Polígonos y zona deportiva (Monte Corona).
    - Tal y como se citó en las sesiones de diagnóstico y objetivos, cuando se diseñe un carril bici hay que tener en cuenta que tiene que poder dar servicio a las personas que emplean vehículos adaptados.
4. Creación de aparcabicis cubiertos en las calles, sobre todo en los accesos a edificios públicos.
5. Creación de párquines cubiertos en locales desaprovechados para las personas que no tienen sitio en casa para guardar la bicicleta.
6. Desarrollo de una red de caminos rurales.
    - Ensanchar la calzada de las carreteras que acceden a los núcleos rurales cercanos (Cartirana, Latas, Sardas, Borrés, Larrés, etc.).
    - Se propone aprovechar también las pistas existentes. No ha y que olvidar que ya existe una red de caminos rurales y que arreglarlos no supondría un coste muy elevado.
7. Desarrollo de un programa de subvenciones municipales para la compra de bicicletas eléctricas.
8. Construir aparcabicis cubiertos en todas las empresas.
9. Establecer un plan de incentivos para el uso laboral de la bicicleta (ayudas en la compra, horarios, etc.).
10. Apoyo municipal a las empresas que consiguieran que sus trabajadores se desplazaran en bicicleta (reducción del IBI, reconocimiento público, etc.).
11. Creación de parques de bicicletas en las empresas para poderse desplazar por el interior de las plantas.
12. Creación de un sistema de alquiler de bicicletas eléctricas con párquines en diferentes puntos de Sabiñánigo y puntos de recarga solares.
13. Promover la compra colectiva de bicicletas eléctricas con el fin de aprovechar descuentos por volumen de compra y reducir el coste.
14. Nueva medida: *Crear un paso alternativo sobre el río Aurín para poder circular con bicicletas.*
    - Se propone construir un vado o una pasarela inundable teniendo en cuenta el régimen fluvial.
        - Hay que tener en cuenta que al tratarse del cauce de un río, es difícil que la CHE autorice la actuación, pero se puede intentar porque sería una buena alternativa para cruzar el río.

15. Nueva medida: *Aprovechar el propio cauce del río Aurín como una vía verde.*

- De nuevo hay que tener en cuenta que se trata del dominio público hidráulico y que será complicado actuar.

3.2.3. PROPUESTAS SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO

1. *Licitación del servicio de autobús urbano de Sabiñánigo aplicando criterios de eficiencia energética en el vehículo.*
2. Incorporar a la red de transporte público un nuevo vehículo eléctrico (sin eliminar el actual) de menor tamaño (microbús). De esta forma sería posible acceder a calles más estrechas o con giros complicados para poder dar servicio a toda la población.
    - Sería conveniente hablar de sostenibilidad o de vehículos que no emitan gases contaminantes en vez de vehículos eléctricos. De esa forma se deja abierta la puerta al empleo de vehículos con pilas de hidrógeno, que podría ser una alternativa muy interesante teniendo en cuenta la industria local.
3. A largo plazo, habría que sustituir el vehículo actual por otro movido por electricidad.
4. Establecer un servicio de transporte público basado en vehículos pequeños que podrían ser solicitados a demanda. Se entiende que la atención no podría ser inmediata como en un servicio de taxi y que precisaría avisarse con tiempo para planificar la ruta y reducir costes.
5. Establecer convenios con las empresas para poder facilitar el uso del transporte público en la movilidad laboral (ampliar horarios, ajustar rutas en horas puntuales, etc.).
6. Promover la electrificación de la vía ferroviaria desde la entrada al valle y prolongar hasta Canfranc.
    - No se trataría tanto de una acción municipal, sino de una labor de lobby dirigida a toda la línea. Se recuerda que si se electrifica hay que cambiar la máquina para la línea completa, no sólo para el tramo de Sabiñánigo.
7. Soterrar las vías a su paso por Sabiñánigo para que no fueran un obstáculo en la movilidad local.
8. Trasladar la estación de autobuses a la zona de Pirenarium.
9. Creación de un helipuerto en la zona de Pirenarium.
    - Esta propuesta ya se analizó en el proceso participativo de Pirenarium y se terminó desestimando por cuestiones técnicas y económicas.

10. Nueva medida: *Valorar la gestión directa del transporte público.*

11. Nueva medida: *Modernizar las paradas y marquesinas del autobús local ofreciendo un servicio de información de ubicación del autobús que permita conocer el tiempo de llegada.*

3.2.4. PROPUESTAS SOBRE VEHÍCULO PRIVADO

1. Construir aparcamientos disuasorios (se plantean 3 zonas diferentes en torno al centro para poder garantizar la comodidad de los conductores).
    - *Construcción de dos aparcamientos disuasorios en parcela cedida por Ercros entre Camino de Aurín y Calle Serrablo y en manzana cedida por Ercros en Barrio de Santiago frente a Plza. San Francisco Javier.*
    - Hay que tener en cuenta especialmente a autobuses turísticos y caravanas porque hay que ofrecerles un servicio céntrico y adecuado.
        - En principio, los autobuses no son problema porque pueden descargar a sus pasajeros en una zona céntrica e ir a aparcar en las afueras. Para las autocaravanas hay un aparcamiento específico con servicios en Pirenarium que, además, se va a ampliar.
2. Preferencia de uso a peatones y bicicletas en todas las calles.
3. Limitación drástica de la velocidad (20Km/h o lo que sea técnicamente posible).
4. Aparcamientos disuasorios (para no tener que circular por dentro de la población).
    - Habría que revisar las diferentes propuestas que citan los aparcamientos disuasorios (1 y 4) y refundirlas en una sola.
5. Eliminar la posibilidad de aparcar en la calle (especialmente en las calles Serrablo, Valle de Oza y Santa Ana,). En este sentido, habría que crear/buscar ubicaciones para que pudieran aparcar los coches. Podrían aprovecharse ciertos edificios (por ejemplo el edificio de telefónica haciendo un aparcamiento vertical).
6. Establecimiento de normas urbanísticas que obliguen a que los nuevos edificios dispongan de plazas de aparcamiento de forma obligatoria.
    - No se trata solo de que los nuevos edificios dispongan de plazas de aparcamiento para sus inquilinos (ya existe esa norma) sino de que se incremente el número de plazas para que puedan ser alquiladas a otras personas y esto permita retirar los vehículos de la vía pública.
7. Potenciar el transporte colectivo desde las empresas para evitar la necesidad de ir en coche para ir a trabajar.

8. En el caso de trabajadores locales, se podría aprovechar el transporte público de la localidad, en colaboración Ayuntamiento con las empresas, optimizando los recursos.
9. Potenciar el uso de vehículos eléctricos de carácter privado mediante las siguientes acciones:
    - Establecer por medio de una ordenanza municipal la obligación de crear puntos de recarga de vehículos eléctricos en edificios públicos y privados.
    - Subvencionar la adquisición de vehículos eléctricos.
    - Apoyar la sustitución de vehículos de las empresas.
    - Desarrollo de un sistema público de uso de vehículos eléctricos que permita el alquiler por horas (o incluso minutos) para desplazamientos cercanos.
    - El ayuntamiento dispone de unas ayudas para el fomento de actividades económicas. Se podrían aprovechar éstas para incluir criterios de sostenibilidad en la compra de vehículos.
10. Potenciar el uso de vehículos eléctricos en la administración local:
    - Renovación del parque móvil municipal con vehículos eléctricos.

3.2.5. PROPUESTAS TRANSVERSALES

Caminos escolares

1. *Contratación de campañas de fomento del uso de los caminos escolares seguros.*
    - El peso que llevan los niños en sus mochilas dificulta su autonomía y movilidad sostenible. Habría que trabajar con os centros educativos para evitar que las mochilas sean una pesada carga.

Accesibilidad

1. *Mejora de la accesibilidad en instalaciones, edificios y espacios públicos.*
    - Como se ha citado anteriormente, en el concepto de espacios públicos deberían de contemplarse todos los establecimientos abiertos al público. Sean públicos o privados.

Urbanismo

1. Creación de zonas verdes que inviten a pasear y a hacer un uso lúdico de la bicicleta o que hagan más cómodos los desplazamientos cotidianos.
2. Urbanizar con proyectos a largo plazo y no hacer planteamientos estancos sin conexión con el entorno.
3. Crear rutas peatonales seguras para acceder a centros oficiales a los que actualmente solo se puede llegar en vehículo (Sede Comarcal y OCA).

3.3. PROPUESTAS PARA ESCENARIOS CONCRETOS

Una vez se habían recogido y contrastado las diferentes aportaciones para mejorar los objetivos y las medidas de actuación a incluir en el PMUS, se solicitó la colaboración de los asistentes para poder trabajar en torno a 5 posibles proyectos que estarían muy relacionados con la mejora de la movilidad sostenible en Sabiñánigo.

Se plantearon cinco actuaciones que deberían ser consecuencia de la aplicación del PMUS y que se consideraba era conveniente someter a debate para poder identificar nuevas soluciones o para valorar el impacto social que éstas podrían generar. Las acciones eran las siguientes:

- Actuaciones en Sta. Ana y Pza. Constitución.
- Actuaciones en C/ Serrablo.
- Construcción de párquines disuasorios.
- Construcción de un carril bici.
- Conexiones entre barrios y caminos rurales.

Se crearon cinco grupos y cada uno de ellos trabajó brevemente una de esas acciones con el fin de introducid los elementos a debate. Posteriormente, se expusieron en el plenario y se completaron las diferentes visiones en el debate.

A continuación se expone el resultado final de las propuestas realizadas y el debate posterior. Se reflejan de forma especial las aportaciones que recogen los aspectos positivos que pueden reforzar esta propuesta, las alertas sobre resistencias que habrá que vencer para un fin exitoso y otras observaciones generales.

3.3.1. Acción analizada: Actuaciones en Sta. Ana y Pza. Constitución

Propuesta de intervención

Se trata de una zona que actualmente es compleja desde el punto de vista de la movilidad por diferentes motivos entre los que destacan el tráfico general, la presencia de bares con bastante afluencia, la existencia de vehículos que vienen a traer y recoger niños de los colegios, la piscina, etc.

Se opina que opina que una peatonalización sería una solución fácil de implementar, que generaría beneficios inmediatos y que apenas supondría un perjuicio para los usuarios actuales porque existen alternativas sencillas.

Se propone realizar una intervención que se podría abordar directamente o en tres fases:

1. Eliminar los vehículos aparcados para permitir un tráfico más fluido.
    - Esta fase podría ser un modo previo de acostumbrar a los conductores a una nueva situación y concienciarles de que hay que ir buscando formas alternativas para aparcar o para llegar a la zona.
    - No solo mejoraría el tráfico sino que incrementaría la seguridad vial de la zona.
    - La actuación se podría realizar de forma casi inmediata sin tener que esperar a que se avanzara en el resto de fases.
2. Peatonalizar la Plaza Santa Ana.
    - Aunque el tráfico actual es elevado, existen alternativas para poder acceder a los diferentes destinos cercanos (polideportivo, piscina, biblioteca, etc.).
3. Remodelar las plazas.
    - Aprovechando la reforma y la peatonalización se podría modernizar el espacio instalando mobiliario urbano adecuado y favoreciendo el uso de los peatones como punto de encuentro.

Elementos que pueden contribuir a su éxito

- Esta acción conllevaría la conversión de las calles en vías de un único sentido. Esto será confuso inicialmente, pero se entiende que será acogido de buen grado porque evitará el caos actual.
- La recuperación de la plaza como espacio de convivencia dará mucha vida a la zona y será una forma de compensar a los vecinos por las molestias generadas.
- Aprovechando las obras podría construirse un parquin subterráneo en la Pza. Santa Ana y, de esa forma, ofrecer una alternativa a las plazas de aparcamiento perdidas.
- El aparcamiento subterráneo también podría recoger a parte de los vehículos que aparcan actualmente en la Calle Serrablo o a los que acudan a ella de forma puntual.
- La sensibilización del proyecto de camino escolar que incide en el valor de acudir al colegio andando puede reducir el uso del vehículo privado en la zona.

Alertas o cuestiones a tener en cuenta

- Hay que definir previamente rutas alternativas para llegar a cada ubicación. Tienen que ser recorridos sencillos e intuitivos que no generen un perjuicio a los usuarios.
- Es necesario informar de forma clara y precisa sobre los beneficios generados y, sobre todo, de las alternativas que se plantean en el caso de la circulación y los aparcamientos.
- Un parquin de pago puede tener un uso muy escaso teniendo en cuenta que hasta la fecha aparcar en la calle era gratuito. Podrían ofrecerse plazas gratuitas o subvencionadas a los residentes para fomentar su uso.

3.3.2. Acción analizada: Actuaciones en C/ Serrablo

Propuesta de intervención

El debate parte de la propuesta de los servicios técnicos del Ayuntamiento de realizar una intervención que contemplaría la reurbanización de la calle con las siguientes características:

- Eliminación de las plazas de aparcamiento.
- Un solo sentido de circulación dirección Jaca.
- Creación de una plataforma única con circulación restringida y un carril de 4 metros de ancho para vehículos.
- Establecimiento de zonas de carga y descarga mediante isletas laterales. Estas zonas estarían limitadas a comercios en horario restringido y a residentes.

A partir de este punto, se aportaron las siguientes mejoras:

- Sobre los carriles de circulación:
    - Creación de un carril bici de doble sentido adicional al destinado a los vehículos a motor.
    - Aunque la calle tenga un solo nivel, será necesario contar con revestimientos diferentes que señalen el uso de cada carril para evitar confusiones.
    - Limitación de la velocidad en las calles accesorias a 30 km/h para crear un entorno pacificado.
    - El ancho del carril de vehículos a motor se podría reducir a 3,5 metros para que la velocidad fuera menor.
- Sobre el equipamiento y mobiliario urbano:
    - Habría que embellecer la zona y retirar los contenedores de residuos de la vía pública. Para ello se propone estudiar dos sistemas: soterramiento de los contenedores y sistema de recogida neumática.
    - La mejora estética de la zona se completaría con bancos y maceteros que limitarían el carril destinado a vehículos a motor y el de bicicletas.

- Sobre las plazas de aparcamiento:
    - Es necesario crear aparcamientos laterales en zonas próximas que para dar servicio a los residentes y a los visitantes. Se proponen tres zonas:
        - Muro de la estación (se estiman 50 plazas).
        - Entrada del ferrocarril en Ercros (se estiman 200 plazas y podría albergar autobuses).
        - Zona del río Tulivana con acceso desde el túnel de ADIF y salida por el paso de Cabañera.
- Sobre los usos actuales del comercio y hostelería:
    - Desarrollo de un programa de dinamización comercial y cultural para contrarrestar los perjuicios que puedan sufrir los negocios durante las obras.
    - Habría que tender a vehículos de reparto sostenibles en 2020.

Elementos que pueden contribuir a su éxito

- A corto plazo, el comercio y la hostelería se beneficiarían de las mejoras estéticas y del programa de dinamización cultural.
- A medio plazo, el comercio y la hostelería de la zona se verían reforzados de forma natural y serán los principales motores de la vida de la calle.
- La mejora del comercio en la calle puede ser un revulsivo para Sabiñánigo y su posicionamiento frente a otras localidades cercanas como Jaca.
- Durante la Semana Europea de la Movilidad se han realizado peatonalizaciones y el resultado ha sido positivo. No se han generado conflictos con comerciantes ni problemas de circulación.

Alertas o cuestiones a tener en cuenta

- Hay que tener resueltas las alternativas de circulación por Tulivana o Coli Escalona. Es tan importante como la actuación en la propia calle Serrablo.
- El carril bici tiene que estar claramente definido y delimitado para que las bicicletas no se conviertan en una incomodidad, o incluso amenaza, para los peatones.
- Las zonas de aparcamiento propuestas son privadas (ADIF y Ercros, principalmente) y será necesario tener resuelta esta negociación antes de plantear la peatonalización.
- Para evitar sorpresas será necesario identificar claramente el número de vehículos existentes en Sabiñánigo, el tránsito actual por la calle Serrablo y las plazas de aparcamiento necesarias (residentes y visitantes).
- La información e implicación del sector comercial es imprescindible si se quiere obtener un resultado satisfactorio. Hay que explicar muy bien y con detalle y, posteriormente, escucharles para recoger las mejoras que se puedan plantear. Son una pieza clave de la calle y tienen que sentir que se sienten beneficiados con la reforma.
- El ayuntamiento dejará de recaudar el dinero correspondiente a la zona azul de la calle Serrablo. Habrá que tenerlo en cuenta a la hora de realizar las cuentas.
- Se pueden hacer peatonalizaciones puntuales en fines de semana de forma preparatoria, pero hasta que no se urbanice no se asumirá por parte de la ciudadanía.
- Hay que resolver el recorrido del autobús (volviendo por Coli Escalona en doble dirección y retirando los vehículos aparcados).

Otras observaciones generales

- Hasta que esta actuación se pueda llevar a cabo de forma integral, se puede plantear una peatonalización de la calle los sábados, domingos y festivos.
- Se plantea la peatonalización de la calle más allá de la plaza España, pero se entiende que esta opción no es posible hasta que no exista una variante o una alternativa para la circulación.
- Se propone que el carril de los vehículos no esté en el centro de la calle, sino que se ubique en el lado de la izquierda. De esta forma los peatones dispondrían de mayor cantidad de sol. No se trata de una propuesta con aceptación unánime y se inicia un debate planteando que los comerciantes del lado izquierdo se podrían sentir agraviados (como solución se propone un incentivo a través del IBI).
- Es necesario mejorar la movilidad de Sabiñánigo porque si no, difícilmente se podrán seguir desarrollando actividades económicas (turismo, comercios, etc.)

3.3.3. Acción analizada: Construcción de párquines disuasorios

Propuesta de intervención

El grupo que trabajó inicialmente la propuesta planteó diferentes opciones teniendo en cuenta la vía de entrada de los visitantes a Sabiñánigo. En principio, y a provechando las infraestructuras ya existentes, se identificaron los siguientes puntos de aparcamiento:

- Aprovechar, de forma provisional, las plazas libres del parquin del edificio en Santa Ana.
- Campos enfrente de Mercadona, siempre y cuando haya posibilidad de ir al centro (con transporte público u otras opciones).
- Parquin semiindustrial en la Cabañera (actualmente ya aparcan bastantes camiones).
- Bulevar de Antonio Muñoz Loriente.
- Parquin junto al polideportivo del Puente Sardas (suele estar libre salvo en las entradas y salidas del colegio).

A esta propuesta, se sumó la información proporcionada por el arquitecto municipal sobre las posibles ubicaciones de nuevos párquines disuasorios.

Desde el consistorio se baraja crear dos nuevos aparcamientos con un total de 220 plazas:

- Plaza San Francisco Javier (50 plazas).
- Terrenos cedidos por Ercros en el entorno de su planta (170 plazas).

Esta opción se ve acertada por parte de los asistentes y no se plantean aspectos negativos.

Otra propuesta del taller consiste en aprovechar edificios existentes entre los que se encuentran el antiguo cine o el edificio empleado actualmente por Telefónica (de elevado impacto ambiental y para la salud según el ponente) como aparcamiento vertical que podría ser empleado por visitantes y residentes. En todo caso, se aplicarían diferentes tarifas (no gratuito para que el uso sea racional) que podrían ser especialmente accesibles para las personas que se desplazan de los núcleos rurales.

Elementos que pueden contribuir a su éxito

- La colaboración con el comercio local para crear sistemas de señalización y dinamización de los negocios de Sabiñánigo sería beneficiosa para ambas partes (ya tratado en la propuesta de la calle Serrablo).
- La peatonalización del centro va a hacer que los autobuses turísticos necesiten un espacio para aparcar una vez que hayan dejado a sus pasajeros. Estos párquines disuasorios pueden ser una buena opción.
- Una política de precios adecuada (gratuito o a precio muy bajo) favorecería el empleo de estos aparcamientos. Si se cobra por aparcar lejos, nadie los va a emplear.

Alertas o cuestiones a tener en cuenta

- Sería necesario conocer exactamente el número de vehículos que precisarían aparcamiento en Sabiñánigo (tanto de los habitantes de Sabiñánigo, como de visitantes) para dimensionar con exactitud las plazas necesarias.
- En Sabiñánigo existen bastantes plazas de garaje libres que no se llegan a alquilar por falta de demanda. La peatonalización de determinadas zonas y la eliminación de zonas de aparcamiento puede que hagan variar la situación, pero a fecha actual, los párquines para residentes no son un problema.
- La señalización de estos párquines debe de ser clara y profusa para facilitar su uso.
- Si se va a construir un nuevo aparcamiento en centro, se propone que sea subterráneo para evitar que suponga un problema añadido para la movilidad.
- Aunque la legislación ya regule estas cuestiones, se recuerda que es necesario reservar una serie de plazas para personas con movilidad reducida.

Otras observaciones generales

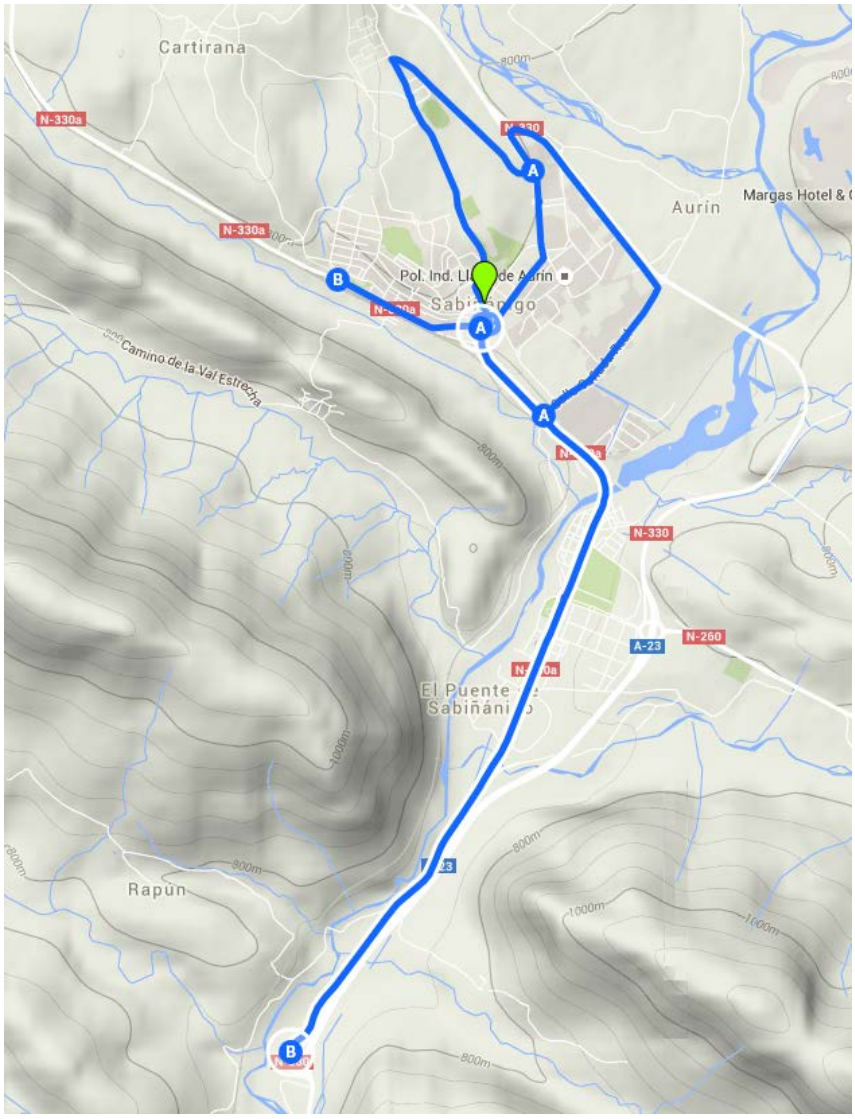
- En Puente Sardas no es necesario crear nuevas zonas de aparcamientos, pero sí que sería conveniente preparar algunas calles para su peatonalización y crear espacios libres de vehículos a motor.
- Hay que analizar de forma concisa cuál va ser la ubicación definitiva de los párquines de vehículos pesados, porque la zona que se emplea actualmente tiene carácter privado.
- Si el aparcamiento es gratuito, habría que asegurar el control de aparcamiento para que exista rotación y no sea un lugar para dejar vehículos con poco uso.
- Si se opta por cobrar por emplear el parquin, se pueden estudiar otras fórmulas para el pago. Se plantean diferentes opciones como pueden ser la subvención por parte de los comercios, tarifas rebajadas por realizar actividad comercial, vinculadas a los servicios administrativos, etc.). Desde la Asociación de comerciantes se han estudiado varias fórmulas para favorecer movilidad y potenciar el comercio, y más del 80% estaban de acuerdo con iniciativas de este tipo.

3.3.4. Acción analizada: Construcción de un carril bici

Propuesta de intervención

Se propone una evolución del carril bici en forma de “Y” planteado en el taller anterior que comunicaba el Barrio de Santiago, Puente Sardas y a zona industrial teniendo la Plaza de España como punto de conexión.

En este caso, se plantean dos recorridos circulares adicionales que completarían el recorrido. El primero de ellos subiría por la Cañada Real y rodearía el polígono industrial Llano de Aurín, mientras que el segundo llegaría por el Paseo de la Corona hasta rodear la zona deportiva y llegar a la carretera de Biescas y el entorno de Mercadona.



Elementos que pueden contribuir a su éxito

- Un análisis de las pendientes y la viabilidad del uso de bicicletas eléctricas se considera necesario para garantizar el éxito del carril bici.
- La partida del carril bici desde la rotonda de Rapún / Bailín podría propiciar la realización de un recorrido turístico hasta Hostal de Ipiés.
- La remodelación del antiguo puente de Puente Sardas para facilitar el acceso a bicicletas evitaría tener que emplear el puente del Gállego en la Avda. del Ejército.
- El fomento del uso de la bicicleta en recorridos diarios al colegio y la oferta de cursos de mecánica y manejo de la bicicleta serían elementos que favorecerían el uso de la bicicleta para desplazamientos cotidianos.

Alertas o cuestiones a tener en cuenta

- El trayecto debería de ser seguro y estar libre de elementos que incidan en el recorrido. Por ello debería tratarse de un carril bien señalizado, aislado de la carretera pero independiente de los peatones. En ese caso sería necesario retirar las plazas de aparcamiento de algunos puntos.
- En la Avda. del Ejército el recorrido se realizaría por el lado izquierdo (dirección Jaca) hasta llegar a la zona de la Gasolinera. En ese caso se cruzaría la calle de forma segura para circular por la valla de Ercros.
- Como se dijo en talleres anteriores, el diseño del carril bici tiene que permitir el uso de bicicletas adaptadas.
- El cuello de botella seguirá estando entre los edificios Ercros y los unifamiliares de la antigua Alcoa. Habría que atravesar propiedades particulares y resultará más complicada su construcción.

Otras observaciones generales

- Se plantea también un recorrido para conectar los barrios cercanos, pero este se trata en la exposición del siguiente grupo de trabajo.
- Una alternativa al recorrido por Puente Sardas sería llevarlo por la calle Canfranc y alejarlo de esta forma del tráfico de la Avda. del Ejército.

3.3.5. Acción analizada: Conexiones entre barrios y caminos rurales

Propuesta de intervención

Se plantea realizar el acondicionamiento necesario para poder emplear los caminos existentes o recuperar antiguas pistas de forma que sea posible conectar Sabiñánigo con alguno de sus núcleos cercanos.

En concreto las propuestas se proponen para:

- Zona de la Tulivana: Facilitar el acceso desde el matadero hasta la zona de los cuatro cuatros, exigiendo el derecho de uso del camino pastor, tanto para uso como bicicletas como andando. Desde ahí, conectar por la calle Canfranc con la pasarela y la zona de Rapún.
- Zona de Aurín: Precisaría la instalación de una pasarela inundable empalmando con la pista que va hacia Senegüé.
- Zona Santa Lucía: No exige grandes trabajos, salvo mejorar las pistas existentes (cunetas, catas,…). Estas mejoras son especialmente importantes en la parte de bajada (por la geología del terreno, porque no hay infraestructuras de evacuación de agua,…).

- Carretera Cartirana: En este caso sería preciso ampliarla y limitar la velocidad, dado que también hay uso peatonal y que es muy estrecha.
- Zona Este (Yebra): Empalmar el camino hacia el puente y el camino de pastor. A la zona de Sardás, habría que analizarlo más en detalle, pues actualmente es complejo y peligroso, el acceso.

Elementos que pueden contribuir a su éxito

- La creación de una ruta cicloturista de iglesias del Serrablo que empleara estas salidas de Sabiñánigo sería un nuevo atractivo turístico para la zona.

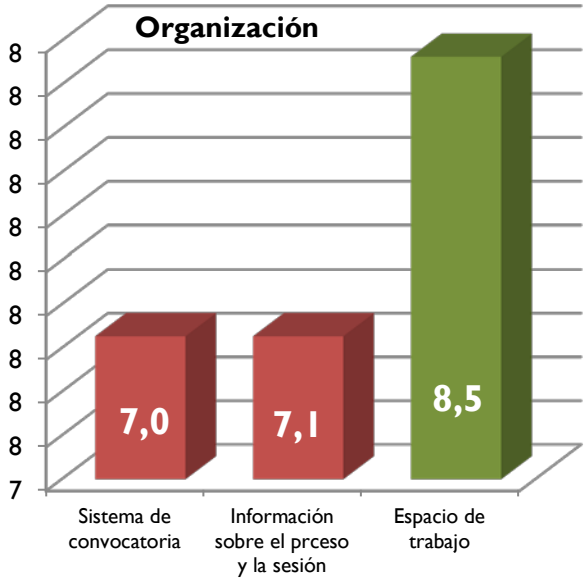
Otras observaciones generales

- Además, habría que señalizar de forma conveniente la carretera que lleva hasta Fiscal porque no se suele respetar a los ciclistas.

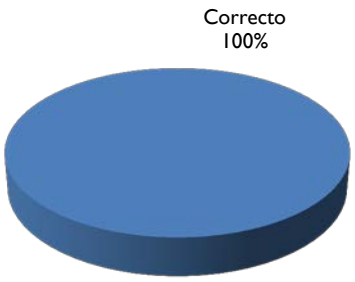
4. Evaluación de la sesión

Al final la sesión de trabajo se entregó una encuesta anónima para valorar el desarrollo del taller y obtener conclusiones de cara a procesos futuros.

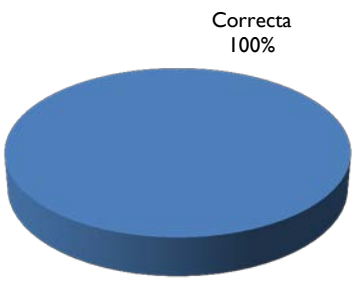
Se recogen a continuación el resultado de las 13 encuestas entregadas. Para evitar el posible error de las valoraciones extremas, las medias se han realizado tras eliminar la mayor y menor puntuación de cada serie.

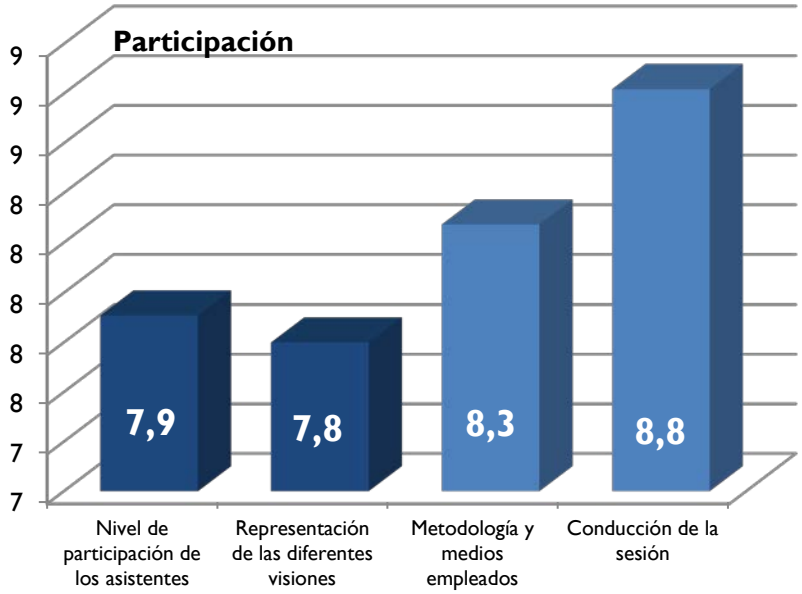


Horario



Duración

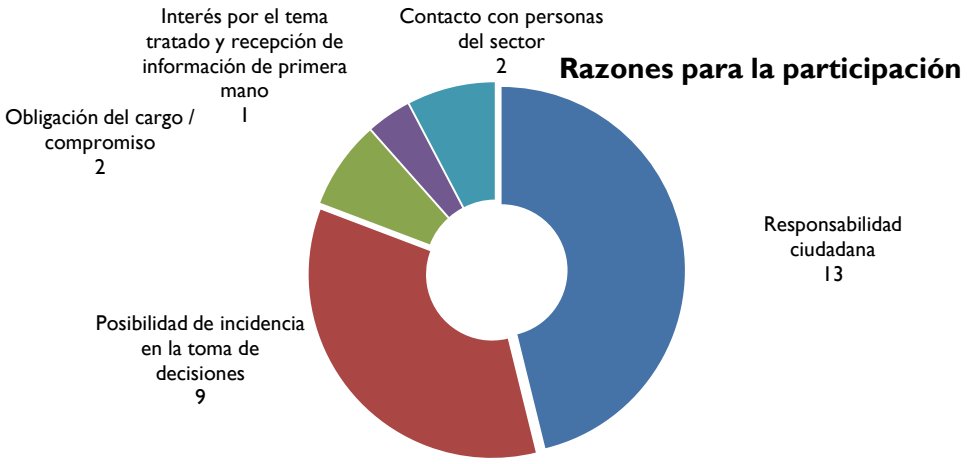




Además, se recogieron los siguientes comentarios en el texto libre de la encuesta:

- Todo lo que se haga, que sea con planificación a largo plazo. No vaya a ser que hagamos algo que nos impida otro posible desarrollo futuro.
- Continuar con los procesos participativos
- En necesario realizar sesiones de conclusiones, seguimiento y evaluación.
- Hay que continuar con estas acciones en el futuro
- Seguir fomentando estas dinámicas de participación ciudadana en todos los ámbitos
- Publicación en la página web de. Ayuntamiento
- Rampa mecánica o salva escaleras de la calle Oturia hasta Coli Escalona

De forma adicional se consultó a los asistentes cuál era la razón principal para acudir a los talleres del proceso participativo, obteniendo las siguientes respuestas:



Anexo 1: PROPUESTAS RECOGIDAS A TRAVÉS DE INTERNET

Propuesta enviada el día 16 de febrero a través del formulario de participación electrónica:

En la calle Santa Orosia frente al número 28, hay un poste con farola de alumbrado colocado en el centro de la acera, impidiendo el paso normal de las sillas de inválidos y de coches de niños, además de la circulación normal de las personas.

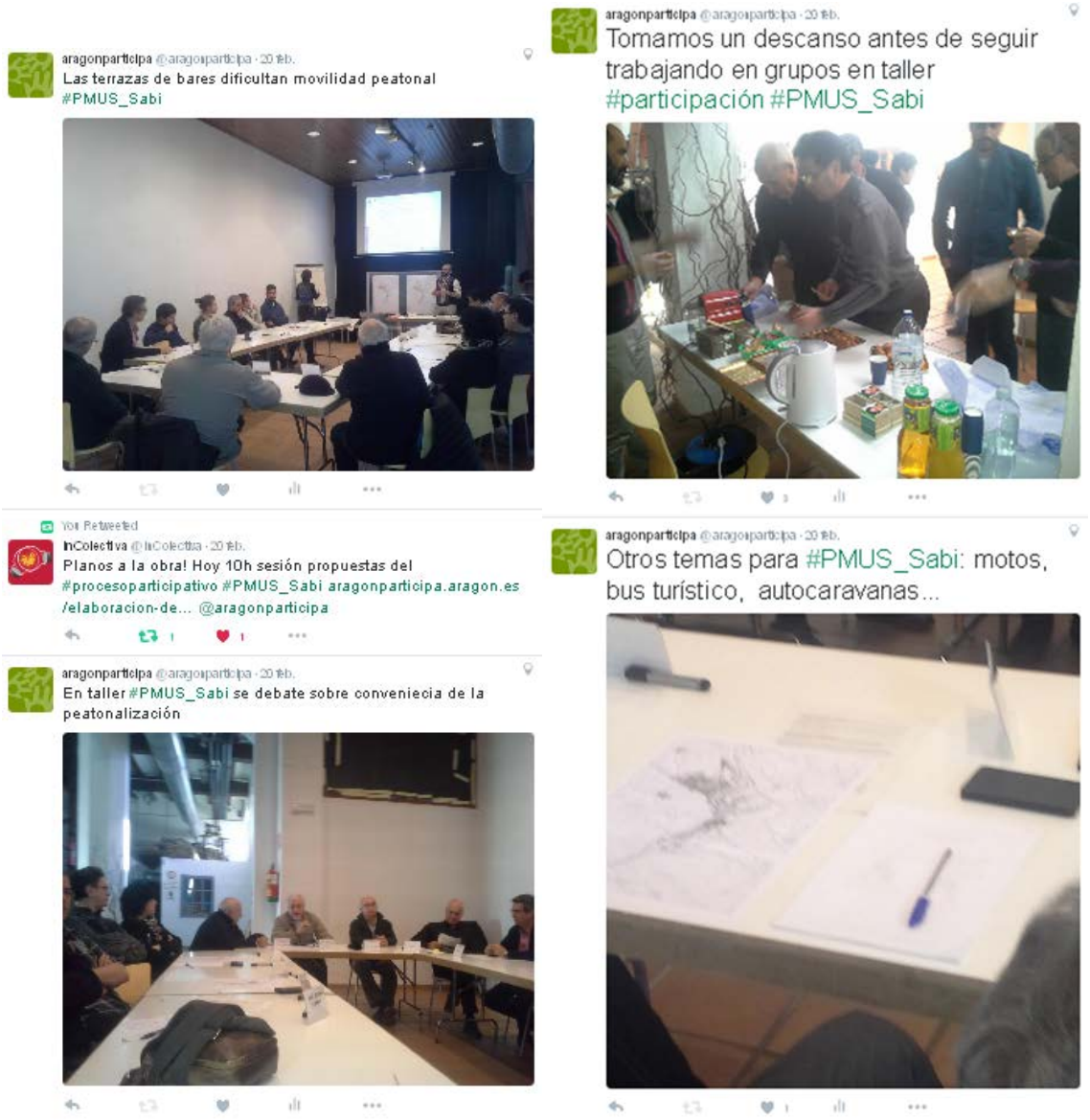
Se recibió también una propuesta vía internet por parte de Luis Tresaco Buesa que hace mención al diagnóstico y recoge algunas acciones concretas a desarrollar.

Éste documento se puede descargar en la web de Aragón Participa o accediendo a través del siguiente enlace:

http://aragonparticipa.aragon.es/sites/default/files/informe_tresaco_buesa_pmus_sabi.pdf

Anexo 2: MONITORIZACION #PMUS_Sabi

A continuación, se incluye el seguimiento de la sesión en Twitter, a través de la etiqueta #PMUS_Sabi.



aragonparticipa @aragonparticipa · 20 feb.
5 temas a debate y para el trabajo en grupo sobre #PMUS_Sabi

aragonparticipa @aragonparticipa · 20 feb.
Imaginación y originalidad para propuestas del #PMUS_Sabi

aragonparticipa @aragonparticipa · 20 feb.
Excelente dinamización y grupo de participantes implicado en elaboración #PMUS_Sabi

InColectiva @InColectiva · 20 feb.
Sábado de #participacionciudadana y debate de acciones que mejorarán el #PMUS_Sabi con @aragonparticipa plus.google.com/+InteligenciaC...

Ver resumen

You Retweeted

Sabiñánigo Online @sabi_online · 16 feb.
Recuerda que aún puedes realizar aportaciones online para el PMUS de Sabiñánigo #PMUS_Sabi aragonparticipa.aragon.es/elaboracion-de...

aragonparticipa @aragonparticipa · 20 feb.
Párquines disuasorios en #Sabiñanigo ¿Dónde? #PMUS_Sabi