







## **PMUS\_ PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

- 1. PMUS**
  - ¿Qué es el PMUS-HMIP?
  - ¿Cómo se ha elaborado el documento?
  - ¿Quién participa?
  - Ejecución
  
- 2. OBJETIVOS DEL PMUS**
  - Objetivo 50-20-30
  - Objetivos generales
  - ¿Qué quiere decir movilidad sostenible?
  
- 3. ESTRATEGIAS**
  - 19 estrategias de acción. (Fichas resumen completas en WEB)
  
- 4. PLAN DE PARTICIPACIÓN**
  - ¿Cómo se puede opinar, preguntar o hacer aportaciones sobre el Plan?
  - ¿Cuáles son los límites del proceso participativo?

### ¿Qué es el PMUS?

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y mercancías en la ciudad y sus alrededores en busca de una mejor calidad de vida, reduciendo los impactos ambientales y el consumo energético.

Es el plan que define la política de aquí en adelante en materia de movilidad para la Comarca de Pamplona y la forma en la que se va llevar a cabo. Establece los plazos y recursos necesarios y hace una estimación presupuestaria.

La finalidad es obtener un plan integral y coordinado de actuación sobre los distintos modos de desplazamiento y elementos que influyen en la movilidad de los ciudadanos y ciudadanas de la Comarca de Pamplona, consensado entre las diferentes administraciones competentes que llevarán a cabo dichas actuaciones.

El PMUS apuesta de manera decidida por una movilidad sostenible que prioriza la movilidad peatonal, el transporte público y la bicicleta.

Este plan propone las actuaciones respecto a todas las formas de desplazamiento (transporte público, vehículo privado y aparcamiento, bicicleta, peatón) para lograr una movilidad más sostenible y mejorar la calidad de vida en la Comarca. Se basa en las prácticas de planificación existentes y tiene en cuenta principios de integración, participación y evaluación.

Queremos hacer de la Comarca de Pamplona un lugar más habitable y amable, a la vez que se consigue una movilidad más racional, eficiente, equitativa y universal, reduciendo la dependencia del vehículo privado. Por otra parte, el plan mejorará la accesibilidad de la Comarca y la calidad ambiental de la ciudad: menos ruido, menos contaminación y menos emisiones de CO<sub>2</sub>. A la vez que la seguridad de las personas y el espacio público: más espacio libre de coches, de más calidad, atractivo, más actividad urbana y comercial.

## ¿CÓMO SE HA ELABORADO EL DOCUMENTO BASE DEL PMUS?

En 2013, se realizó la Encuesta Domiciliaria de Movilidad (EDM) en 4.348 hogares de la comarca en los que residían 11.363 personas. Con objeto de actualizar la encuesta domiciliaria, se han realizado:



- 1.500 encuestas telefónicas
- 400 encuestas a ciclistas
- 1.200 encuestas a peatones
- 87 encuestas a comerciantes.

Además de:

- 23 Administraciones entrevistadas
- 22 entrevistas a grupos de interés

## ¿Quién participa?

El plan ha supuesto un gran ejercicio de colaboración entre los equipos técnicos y los representantes públicos de las diferentes administraciones que han participado en su elaboración: Mancomunidad de la comarca de Pamplona, el Gobierno de Navarra y los 18 ayuntamientos integrados en el ámbito territorial del Transporte Urbano Comarcal.

Los 18 ayuntamientos son los siguientes: Ansoáin/Antsoain, Aranguren, Barañáin/Barañain, Beriáin, Berrioplano/Berriobeiti, Berriozar, Burlada/Burlata, Cizur, Esteribar, Ezcabarte, Galar, Huarte/Uharte, Noáin (Valle de Elorz), Orkoien, Pamplona/Iruña, Villava/Atarrabia, Zizur Mayor/Zizur Nagusia y Valle de Egüés/Eguesibar.

## Ejecución

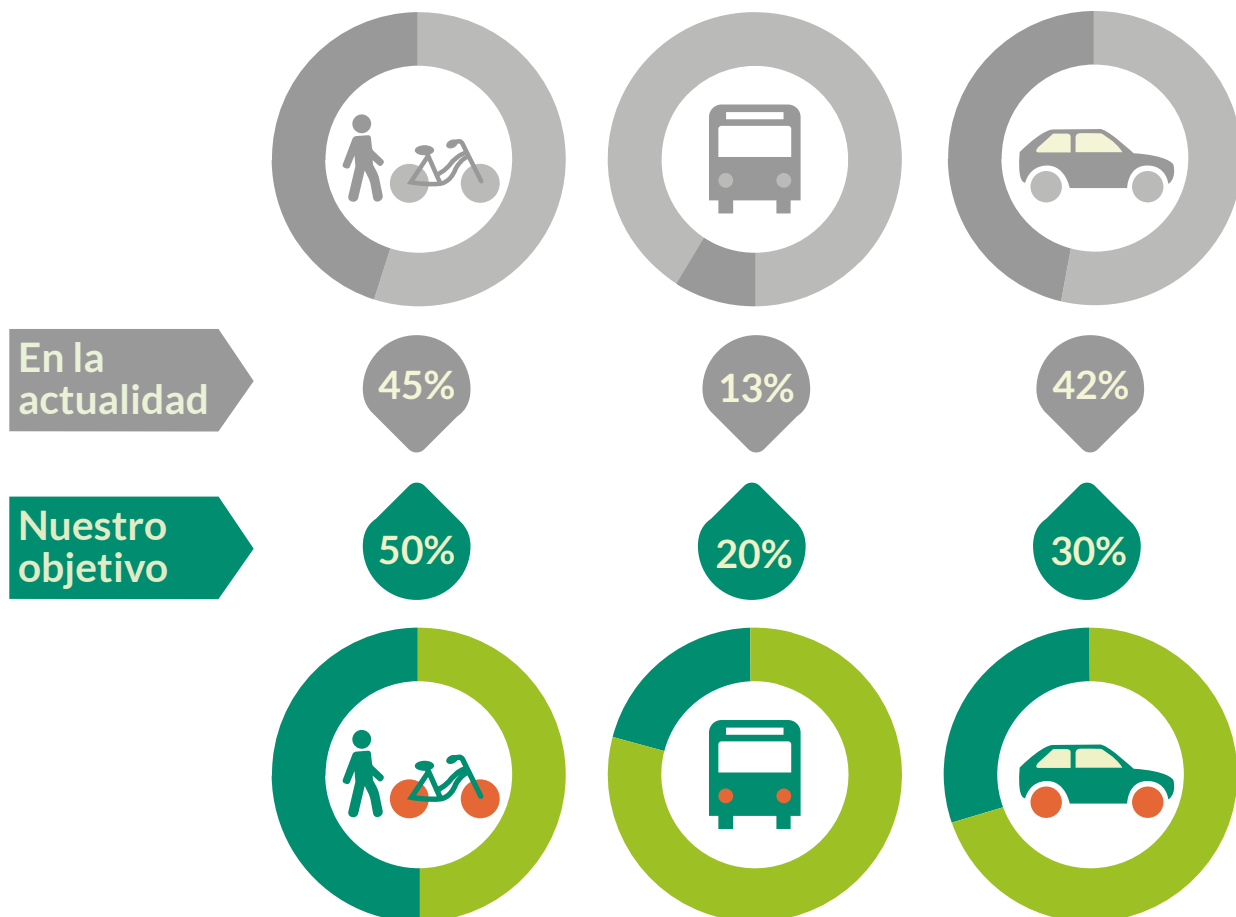
Se prevé que haya una oficina metropolitana del PMUSCP que coordine su ejecución y difunda su avance. La duración del PMUSCP (PMUSCP1) se estima en unos 8 años, llevándose una revisión y redacción del siguiente PMUSCP (PMUSCP2) una vez transcurridos diez años.

Las estrategias planteadas son muy diferentes entre sí, y mientras algunas tienen un horizonte cercano, otras de las previstas superan los ocho años de ejecución, por lo que para la realización de cada una de ellas es necesario desarrollar las estrategias poco a poco y no en toda el Área Metropolitana a la vez. Se estima que las propuestas habrán de articularse en la medida de lo posible, en torno a las siguientes premisas:

- Se incluirán algunas medidas de bajo presupuesto y fácil implantación, a fin de hacer partícipe a la ciudadanía de la efectividad inmediata, tangible y efectiva del PMUSCP.
- Cualquier medida que dependa 100% en otras para su implantación, conllevará una mayor dificultad y tiempo de implantación.
- Compromiso presupuestario: sin duda el punto más importante, el proceso de ajuste del presupuesto necesario y del presupuesto disponible proporciona una base sólida para asegurar el compromiso presupuestario.

### Datos actuales / Objetivo general

- Casi un millón de desplazamientos diarios en la Comarca.
- La movilidad peatonal representa el 45% de los desplazamientos.
- La bicicleta presenta un uso creciente, pero según la Encuesta EDM de 2013, la bicicleta se usaba en poco más del 2% de los desplazamientos, prioritariamente por ocio.
- El transporte colectivo representa algo menos del 13% del total de desplazamientos.
- El vehículo privado representa el 42% del total de los desplazamientos. Otros %1,8



Que los desplazamientos no motorizados (peatones y ciclistas) lleguen a representar el 50% del total, que el uso del vehículo privado se reduzca desde su cuota actual hasta el 30% y que el transporte colectivo suba hasta el 20% de los desplazamientos.

## OBJETIVOS:



### Movilidad peatonal

- Dar prioridad a la movilidad peatonal.
- Crear una red peatonal.
- Proporcionar acceso al transporte colectivo.
- Superar problemas de accesibilidad puntuales actuales.



### Movilidad ciclista

- Mejorar la accesibilidad a barrios y núcleos urbanos.
- Priorizar a la bicicleta frente en distancias medias.
- Apoyar el creciente uso de la bicicleta, sin perjudicar a peatones y peatonas.
- Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta.
- Mejorar los recorridos para favorecer la accesibilidad.



### Transporte colectivo

- Priorizar al autobús frente al vehículo privado.
- Promover la intermodalidad.
- Mejorar la accesibilidad a los servicios.
- Mejorar los tiempos de viaje en distancias medias y largas.



### Vehículo privado

- Reducir su uso para relaciones radiales.
- Reducir la velocidad del vehículo en el espacio urbano.
- Reducir la intrusión del vehículo en el espacio urbano.
- Evitar el vehículo privado en desplazamientos cortos.



### Seguridad vial

- Mejorar la seguridad vial de peatones y ciclistas.
- Mejorar la seguridad vial en general.



### Espacio público

- Mejorar la calidad del espacio público.
- Recuperar parte del espacio utilizado hoy por el vehículo privado.
- Diseñar espacios públicos para la estancia y la convivencia.
- Conectividad con el sistema de transporte público.

## ¿Qué quiere decir movilidad sostenible?

La movilidad sostenible es aquella capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicar, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos o ecológicos básicos actuales o del futuro. La movilidad sostenible también busca proteger a los colectivos más vulnerables. - Peatones, ciclistas o personas con movilidad reducida.- Dar valor al tiempo empleado en los desplazamientos, internalizar los costes socioeconómicos de cada medio de locomoción o garantizar el acceso universal de todos los ciudadanos a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados.

Son 19 las estrategias diseñadas en este plan. Todas las estrategias de acción están pensadas y propuestas para responder a los objetivos antes mencionados.

Para conocer al detalle las mismas, están disponibles en la página web:  
[www.participartepmus.es](http://www.participartepmus.es)

- ESTRATEGIA 1.1

#### **ESTRUCTURACIÓN DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL VINCULANTE**

- ESTRATEGIA 1.2

#### **ARTICULACIÓN TERRITORIAL EN CÉLULAS URBANAS**

- ESTRATEGIA 2.1

#### **BUENAS PRÁCTICAS DE DISEÑO URBANO**

- ESTRATEGIA 2.2

#### **RED METROPOLITANA DE ITINERARIOS PEATONALES**

- ESTRATEGIA 3.1

#### **RED METROPOLITANA ITINERARIOS CICLISTAS**

- ESTRATEGIA 3.2

#### **RED METROPOLITANA APARCABICIS**

- ESTRATEGIA 3.3

#### **SISTEMA METROPOLITANO DE BICICLETA PÚBLICA**

- ESTRATEGIA 3.4

#### **PLAN DIRECTOR METROPOLITANO DE LA BICICLETA**

- ESTRATEGIA 4.1

#### **RED DE ALTAS PRESTACIONES DEL TUC**

- ESTRATEGIA 4.2

#### **MEJORAS EN LA COMPETITIVIDAD**

- ESTRATEGIA 4.3

#### **RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS**



- ESTRATEGIA 5.1

**GESTIÓN INTEGRAL DEL ESTACIONAMIENTO EN LOS CENTROS DE ATRACCIÓN**

- ESTRATEGIA 5.2

**GESTIÓN INTEGRAL DE ITINERARIOS, VELOCIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

- ESTRATEGIA 5.3

**SISTEMAS ALTERNATIVOS DE PROPULSIÓN**

- ESTRATEGIA 6.1

**MOVILIDAD POR ESTUDIOS**

- ESTRATEGIA 6.2

**MOVILIDAD POR TRABAJO**

- ESTRATEGIA 6.3

**MOVILIDAD POR COMPRAS**

- ESTRATEGIA 7.1

**OFICINA METROPOLITANA DEL PLAN DE MOVILIDAD**

- ESTRATEGIA 7.2

**ESTRATEGIA DE INFORMACIÓN Y FORMACIÓN**

## PLAN DE PARTICIPACIÓN

El PMUS integra un proceso participativo para mejorar la movilidad de la Comarca de Pamplona, con el fin de hacer de la Comarca un lugar más habitable, social y respetuoso con el medio ambiente.

### FASES



## ¿Cómo se puede opinar, preguntar o hacer aportaciones sobre el Plan?

Hay tres formas de participar:

1. Acudiendo a las sesiones de información y de consulta territoriales, sectoriales y deliberativas que iremos publicando en nuestra agenda.
2. Participando en las acciones de calle que se llevarán a cabo para informar del proceso.
3. En el foro de la página web donde se podrá intercambiar opiniones y en la plataforma participativa para aportar ideas a **partir del 11 de diciembre**.

### Talleres territoriales:

Del 11 al 20 de diciembre 2017  
10 de enero 2018 al 22 febrero 2018

### Sesiones deliberativas:

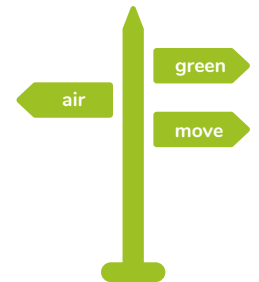
Del 16 de abril al 18 de mayo 2018



## Acciones de calle:

### Sostenibilibus:

Una villavesa anunciadora del proceso y su valores recorrerá todos los municipios integrados en el Transporte Urbano Comarcal. Se trata de un autobús urbano interactivo centrado en difundir el proceso, propiciar la participación y concienciar a la ciudadanía sobre la movilidad sostenible.



### Activando ascensores:

Una dinámica de recogida de opiniones y de expresión directa sobre movilidad. Convertiremos las cristaleras de los ascensores urbanos en unas pizarras, donde los usuarios podrán dejar sus opiniones en torno a cuestiones de movilidad.

## PÁGINA WEB

En la web se habilitará, a partir **del 11 de diciembre** un espacio de participación donde aportar ideas en torno de las estrategias planteadas por el PMUS.

[www.participartepmus.es](http://www.participartepmus.es)



## ¿Cuáles son los límites del proceso participativo?

Este proceso participativo tiene carácter propositivo y deliberativo no vinculante. Esto quiere decir que habrá una implicación de la ciudadanía participante en la valoración y deliberación sobre las propuestas presentadas en el plan y no en la toma de decisiones, dejando ésta en última instancia en la Comisión de Seguimiento, formada por los Ayuntamientos firmantes del Pacto por la movilidad, Gobierno de Navarra y Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Las Comisión de Seguimiento se compromete a escuchar, analizar, razonar y responder a todas las propuestas que lleguen al proceso de deliberación.

En este proceso participativo existen unas reglas establecidas desde el liderazgo del proceso que explicitan la voluntad política con este, delimitando de una manera clara y comprensible para todas las personas que van a participar el compromiso que se adquiere con los resultados.

Para más información también está habilitado el email [participartepmus@mcp.es](mailto:participartepmus@mcp.es) o el número de atención ciudadana de la Comarca de Pamplona **948 42 32 42**.



EUS

La movilidad en  
tus manos



Mugikortasuna  
zure esku



Plan de Movilidad Urbana Sostenible  
de la Comarca de Pamplona

Iruñerriko Hiri Mugikortasun  
Iraungarri Plana



Mancomunidad  
Comarca de Pamplona  
Iruñerriko  
Mankomunitatea





## HMIP\_HIRI MUGIKORTASUN IRAUNGARRIRAKO PLANA

1. **IHMIP**
  - Zer da HMIP?
  - Nola osatu da?
  - Nork parte-hartzen du?
  - Zein epetan egingo da?
2. **IHMIP HELBURUAK**
  - 50-20-30 Helburua
  - Helburu orokorrak
  - Zer esan nahi du mugikortasun iraunkorrak?
3. **ESTRATEGIAK**
  - 19 estrategia. (Webgunean estrategien fitxak osorik)
4. **PARTE-HARTZE PLANA**
  - Nola parte hartu daiteke?
  - Zeintzuk dira prozesuaren mugak?

### Zer da IHMIP?

Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plana (IHMIP) hirian eta bere inguruan pertsona eta merkantzien mugikortasun beharrak asetzeko sortutako plan estrategiko bat da. Hartara, IHMIP-k bidea emanen du herritarren bizikaltatea hobetzeko, ingurumen eraginak murrizteko eta energia kontsumoa gutxitzeko.

Plan integrala eta koordinatua da, lekualdatzeko modu desberdinen eta Iruñerriko herritarren mugikortasunean eragiten duten elementu desberdinen gainean jarduteko, eta eskumenak dituzten eta jarduketa horiek gauzatuko dituzten administrazio desberdinen artean adostua.

IHMIP-k mugikortasun iraunkorraren alde egiten du irmoki, oinezkoei, autobus garraio publikoari eta txirrindulari lehentasuna emanaz.

Hirietan handituz doan mugikortasunari lotutako eraginak murrizteko eta lekuz aldatzeko eredu iraunkorrak sustatzeko oinarrizko tresna gisa eratzen dira mugikortasun planak. Hemendik aurrera Iruñerriak mugikortasunaren alorrean jarraituko duen politika eta politika hori nola gauzatuko den definitu duen Plana da. Helburu hori lortzeko behar diren epeak eta baliabideak zehaztu ditu eta aurrekontuen estimazioa egiten du.

Planak hainbat jarduera proposatzen ditu hurrengo urteetan joan-etorrietarako erabiltzen ditugun modu guztiak (garraio publikoa, ibilgailu pribatua eta aparkalekua, bizikleta, oinezko joan-etorriak) eraldatzeko, azken xedea Iruñerriaren mugikortasun iraunkorrakoa eta bizi kalitate hobea erdiestea delarik.

Iruñerria bizitzeko toki egokiagoan eta atsegina goa bihurtuko du eta, era berean, mugikortasun arrazionalagoa, eraginkorrakoa, bidezkoagoa eta unibertsalagoa lortuko da, ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murriztuz. Bestetik, Iruñerriko irisgarritasuna hobetuko du eta hiriko ingurumen kalitatea hobetuko du: zarata gutxiago, kutsadura gutxiago eta CO2 igorpen gutxiago egongo da. Gainera, espazio publikoan hobekuntzak egonen dira: autorik gabeko espazio libre gehiago, erakargarriagoa eta kalitate handiagokoa eta hiri eta merkataritza jarduera gehiago.



## NOLA OSATU DA IHMIP-REN OINARRIZKO DOKUMENTUA?

2013an Mugikortasunaren Etxez etxeko Inkesta egin zen Iruñerriko 4.348 etxeetan, eta bertan bizi ziren 11.363 pertsonei. Etxez etxeko inkesta gaurkotu nahian, honakoa egin da:



- 1.500 inkesta telefoniko
- 400 inkesta txirrindulariei
- 1.200 inkesta oinezkoei
- 87 inkesta merkatariei

Gainera:

- 23 administrazioei elkarrizketak
- 22 interes taldeei elkarrizketak

## NORK PARTE HARTZEN DU?

Talde teknikoen eta administrazioetako ordazkari publiko ezberdinen arteko lankidetzaz ariketa izan da planaren osatzea: Iruñerriko mankomunitatea, Nafarroako Gobernua eta Eskualdeko Hiri Garraioaren zerbitzuaren barnean sartuta dauden 18 udalen artekoa, hain zuzen ere.

Parte hartzen duten 18 udalak: Iruñeko Udala, Antsoaingo Udala, Arangurengo Udala, Mutiloako Udala, Barañaingo Udala, Beriaingo Udala, Berriobeitiko Udala, Artikako Udala, Berriozarko Udala, Burlatako Udala, Zizurko Udala, Esteribarko Udala, Ezkabarteko Udala, Galarko Udala, Uharteko Udala, Noaingo Udala, Orkoiengo Udala, Eguesibarko Udala, Atarrabiako Udala eta Zizur Nagusiko Udala.

## Zein epetan egingo da?

Aurreikusten da IHMIP-ren metropoli-eremuko bulego bat egotea eta horren bitartez planaren gauzatzea koordinatzea. IHMIPren (IHMIP1) iraupena zortzi urtekoa da eta hamar urte igaro ondoren berrikusiko da eta hurrengo IHMIP (IHMIP2) idatziko da.

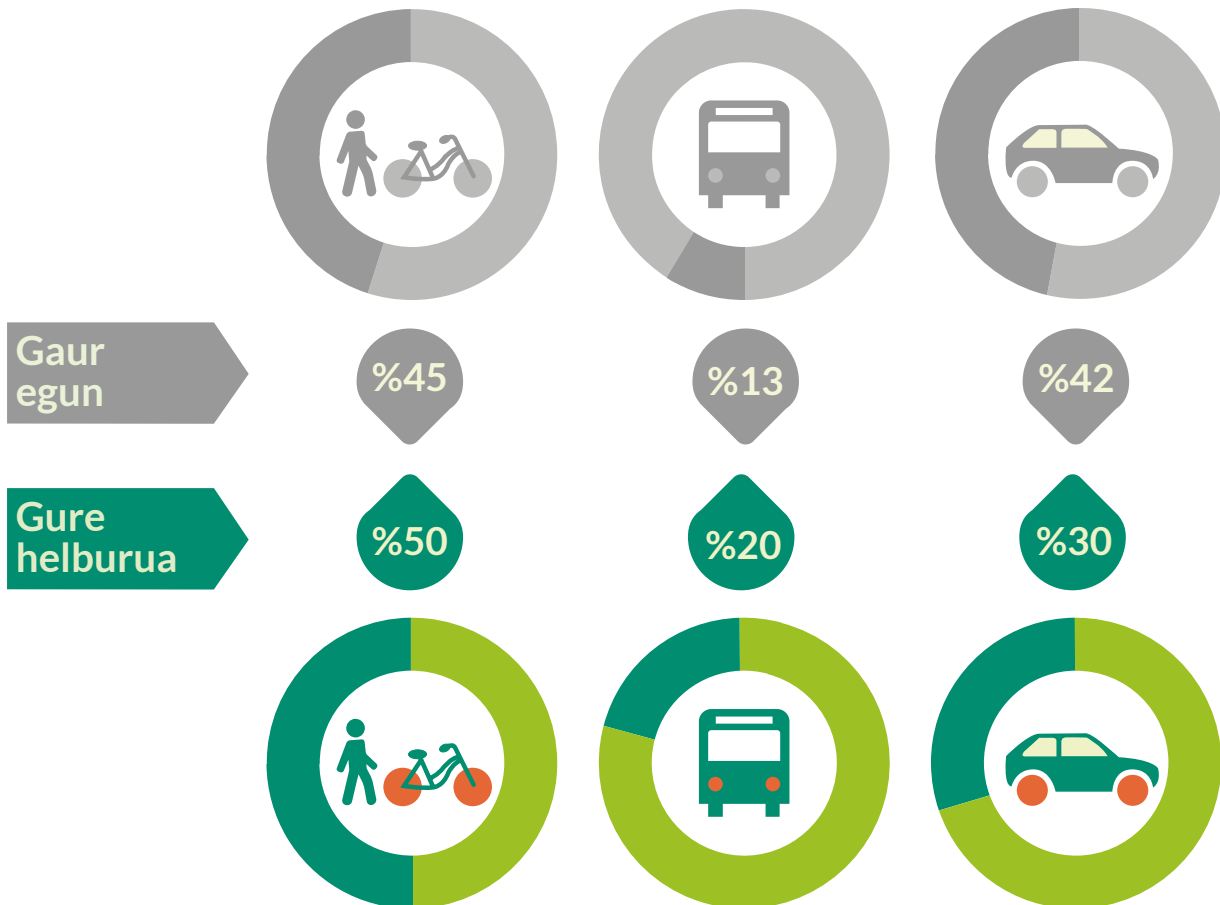
Proposatutako estrategiak oso desberdinak dira haien artean eta batzuk urte gutxiren buruan amaitu daitezkeen bitartean, beste batzuk zortzi urte baino gehiagoko epea beharko dute gauzatzeko. Hori dela eta, estrategiak gutxika-gutxika eramanen dira aurrera eta ez metropoli-eremu guztian aldi berean.

Dena den, aurreikusten da proposamenak ahal den neurrian premisa hauei jarraituz ebatziko direla:

- Aurrekontu baxuko eta ezartzeko errazak diren neurri batzuk egingen dira, IHMIPren planaren eraginkortasuna eta egiaztagarritasuna adierazteko.
- %100ean beste neurri baten menpe dauden proposamenek zailtasun gehiago izanen dituzte ezartzeko.
- Aurrekontuarekiko konpromisoa: oso garrantzitsua da beharrezkoa den aurrekontuaren eta erabilgarri dagoen aurrekontuaren arteko akordioa aurrekontu konpromisoak oinarri sendoa izateko.

### Egungo datuak / Helburu orokorra

- Eskualdean ia miloi bat joan-etorri eguenan .
- Oinezko mugikortasuna %45 da
- Txirrindulak erabileran gorako tendentzia duen arren, 2013ko EDM inkestaren arabera %2 da erabilerara; Aisialdirako bereziki.
- Garraio kolektiboak %13 baino zertxobait gutxiago.
- Auto pribatuak joan-etorrien osotasunaren %42 hartzen du. Bestelakoek aldiz, %1,8.



Garraio ez motorizatuak (oinezkoak eta bizikletak) joan-etorri guztien %50a izatera iristea, ibilgailu pribatuaren erabilerara %30era arte murriztea eta garraio kolektiboa joan-etorrien %20 izatera iristea da.

## HELBURUAK :



### Oinezkoen mugikortasuna

- Oinezkoentzako bide-sarea sortzea
- Garraio kolektiborako sarrera ematea
- Oinezkoei lehentasuna ematea
- Irisgarritasun arazo zehatzak hobetzea



### Txirrindularien mugikortasuna

- Auzo eta hiriguneetara irisgarritasuna hobetzea
- Lehentasuna ematea erdi-distantzietan
- Bizikletaren erabileraren goraldia babestea, oinezkoei kalte egin gabe
- Ibilbide motzak eta ertainak sustatzea bizikletan
- Ibilbideak hobetzea irisgarritasunaren alde egiteko



### Garraio publikoa

- Kotxearen aurrean autobusei lehentasuna ematea.
- Intermodalitatea sustatzea
- Zerbitzuetarako irisgarritasuna hobetzea
- Bidaia denborak hobetzea erdi distantzietan eta luzeetan



### Ibilgailu pribatua

- Bere erabilera murriztea joan-etorri erradialetan
- Hiri-espazioan ibilgailuaren abiadura murriztea
- Hiri-espazioan ibilgailuaren okupazioa murriztea
- Lekualdatze laburretan ibilgailu pribatua saihestea



### Bide-segurtasuna

- Oinezkoen eta txirrindularien bide-segurtasuna hobetzea
- Bide-segurtasuna orokorrean hobetzea



### Espazio publikoa

- Espazio publikoaren kalitatea hobetzea
- Gaur egun ibilgailu pribatuak erabiltzen duen espazio zati bat berreskuratzea
- Elkarbizitzeko eta egoteko espazio publikoak diseinatzea
- Garraio publikoarekin konektibitatea

## Zer esan nahi du mugikortasun iraunkorrak?

Mugikortasun iraunkorra kontzeptu bat da. Auto partikularren erabilera orokortzearen ondorioz eta hirian ibiltzeko eredu horrek ingurumenean eta gizartean eragiten dituen arazoaren ondorioz sortu zen. Arazo horiek airea kutsatzea, energiaren kontsumo gehiegizkoa, osasunean dituen ondorioak eta hirietako zirkulazioaren saturazioa dira. Mugikortasun iraunkorraren arloko jarduerak eta ekimenek ondorio txar horiek murrizten laguntzen dute, autoz ibili ordez, oinez, bizikletaz edo hiri garraioan ibiltzea sustatuta, eta, autoa erabiltzea ezinbestekoa bada, zenbait lagunen artean konpartitzea bultzatuta, besteak beste, lanera joateko.

Plan honetan diseinatutako estrategiak 19 dira. Arestian aipaturiko helburuei erantzuteko diseinatuak daude estrategia guztiak.

Estrategiak osorik webgunean aurki ditzakezue:

[www.participartepmus.es](http://www.participartepmus.es)

- 1.1 ESTRATEGIA  
**BETE BEHARREKO LURRALDE-PLANGINTZAREN EGITURAKETA**
- 1.2 ESTRATEGIA  
**LURRALDE-ARTIKULAZIOA HIRI-ZELULETAN**
- 2.1 ESTRATEGIA  
**HIRI-DISEINUKO JARDUNBIDE EGOKIAK**
- 2.2 ESTRATEGIA  
**OINEZKOENTZAKO IBILBIDEEN METROPOLI-SAREA**
- 3.1 ESTRATEGIA  
**TXIRRINDULARIENTZAKO IBILBIDEEN METROPOLI-SAREA**
- 3.2 ESTRATEGIA  
**BIZIKLETAK APARKATZEKO GUNEEN METROPOLI-SAREA**
- 3.3 ESTRATEGIA  
**3.3 BIZIKLETA PUBLIKOAREN METROPOLI-SISTEMA**
- 3.4 ESTRATEGIA  
**BIZIKLETAREN METROPOLI-PLAN ZUZENTZAILEA**
- 4.1 ESTRATEGIA  
**EHG-AREN PRESTAZIO HANDIKO SAREA**
- 4.2 ESTRATEGIA  
**HOBEKUNTZAK EHG-AREN LEHIAKORTASUNEAN**
- 4.3 ESTRATEGIA  
**ALDIRIETAKO APARKALEKUEN SAREA**

- 5.1 ESTRATEGIA

**APARKAMENDUAREN KUDEAKETA INTEGRALA ERAKARPEN-GUNEETAN**

- 5.2 ESTRATEGIA

**IBILBIDEEN, ABIADURAREN ETA BIDE-SEGURTASUNAREN KUDEAKETA INTEGRALA**

- 5.3 ESTRATEGIA

**PROPULTSIO-SISTEMA ALTERNATIBOAK**

- 6.1 ESTRATEGIA

**IKASKETENGATIKO MUGIKORTASUNA**

- 6.2 ESTRATEGIA

**LANARENGATIKO MUGIKORTASUNA**

- 6.3 ESTRATEGIA

**EROSKETENGATIKO MUGIKORTASUNA**

- 7.1 ESTRATEGIA

**MUGIKORTASUN-PLANAREN METROPOLI-BULEGOA**

- 7.2 ESTRATEGIA

**INFORMAZIO- ETA PRESTAKUNTZA-ESTRATEGIA**

### PARTE-HARTZE PLANA

IHMIP-ak ingurugiroarekin errespetuzkoa eta inguru atseginagoa egiteko prozesu parte hartzailea barnebilduko du.

#### FASEAK



### Galderak edo ekarpenak egin eta galdetu, nola egin daiteke?

Parte hartzeko hiru modu daude:

1. Gure agendan jarriko ditugun informazio eta kontsulta lurralde saioetara joanez.
2. Kalean eginen ditugun aisialdi ekintza desberdinetan parte hartuz
3. Wwebgunean ezarriko den parte hartze plataformaren bidez. **Abenduaren 11tik aurrera.**

#### Lurralde saioak:

2017 ko Abendauren 11tik 20ra  
2018ko Urtarrilaren 10etik, Otsailaren 22ra

#### Saio erabakigarriak:

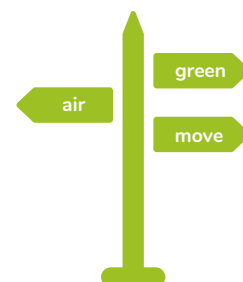
2018ko Apirilaren 16tik Maiatzaren 18ra



## Kale ekimenak:

### Sostenibilibus:

Prozesuaren erakusleioa izanen da eta Eskualdeko Hiri Garraioaren zerbitzuaren barneko udalerrri guztiak zeharkatuko ditu. Hiri-autobus interaktiboa da, eta prozesua eta parte hartzea sustatzeaz gain, mugikortasun iraunkorraren inguruan herritarrak kontzientziatzea da xedea.



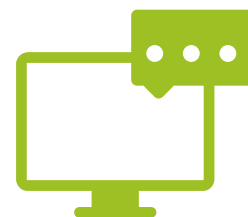
### Igogailuak eragin:

Mugikortasunaren inguruan herritarrek haien iritzia jakinaraziko dute igogailuetan. Hiri-igogailuen beirateak arbelak balira bezala funtzionatuko dute eta bertan erabiltzaileek mugikortasunaren inguruko ideiak eta iritzia idatziko dituzte.

## WEB orrialdea

Web orrialdean, Abenduaren 11tik aitzin parte-hartze eremu bat jarriko da martxan. Bertan IHMIPren gaineko ideiak eta ekarpenak egin ahalko dira.

[www.participartepmus.es](http://www.participartepmus.es)



## Zeintzuk dira prozesu parte hartzailearen mugak?

Prozesu parte hartzaileak proposamen eta deliberazio ez lotesleko izaera du. Horrek esan nahi du, herritarren parte hartzea egonen dela planaren proposamenen balorazioan eta deliberazioan baina ez erabakiak hartzerako orduan. Erabakiak Jarraipen Batzordeak (Nafarroako Foru Erkidegoaren administrazioak, Eskualdeko Hiri Garraioaren zerbitzuaren barnean sartuta dauden 18 udalek eta Iruñerriko Mankomunitateak osatzen dute) hartuko ditu.

Jarraipen Batzordeak konpromisoa hartu du deliberazio prozesura iristen diren proposamen guztiak entzun, ikertu, arrazoitu eta erantzutera.

Informazio gehiago nahi baduzu idatziguzu [participartepmus@mcp.es](mailto:participartepmus@mcp.es) helbidera edo deitu Iruñerriko Mankomunitatearen herritarren arretarako **948 42 3242** telefonora.