



Movilidad en Sarriguren - 1er Taller participativo de vecinos

18 de septiembre de 2008, 18:00h
Salón Social, Ciudad Deportiva de Sarriguren

El primer taller participativo sobre movilidad en Sarriguren tuvo lugar en el Salón Social del Polideportivo de esta localidad, el 18 de septiembre, y reunió a 13 vecinos, que recibieron diversa documentación (el programa del taller, el diagnóstico preliminar de movilidad en Sarriguren, los resultados de la encuesta telefónica realizada en Sarriguren, el Paquete de Bienvenida, que incluye un mapa de la localidad con información sobre los distintos servicios e infraestructuras de transporte, una ficha sobre el servicio de coche compartido, una ficha de inscripción a los talleres y una ficha de sugerencias para el Ayuntamiento). Además al final del taller los asistentes rellenaron una ficha de evaluación del mismo.

El **objetivo** de este primer taller era el de completar el diagnóstico preliminar de movilidad en Sarriguren con las aportaciones de los vecinos.

El taller comenzó con la presentación por parte de Rafael Aldai (CRANA) del **Proyecto Pro.Motion en Sarriguren y del diagnóstico preliminar de movilidad**. Tras su intervención se realizó una ronda de preguntas, en la cual un asistente preguntó sobre el desdoblamiento de una de las dos vías que los vecinos habían demandado al Ayuntamiento desdoblar. Leire Iriarte (CRANA) respondió que, el Ayuntamiento estaba trabajando en ello.

Otro vecino preguntó sobre la validez de lo que se decidiera en los talleres, y de si las conclusiones eran vinculantes, a lo que Rafael Aldai respondió que la labor del CRANA es facilitar el diálogo entre los vecinos y las autoridades competentes (Ayuntamiento, departamentos de transportes y obras públicas, y Ordenación del Territorio, Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, asociaciones de taxis, promotoras...), para que las propuestas de los vecinos y vecinas sean valoradas pero en ningún momento serán vinculantes.

A continuación Dámaso Munárriz (NASURSA) presentó la **página Web** de PRO.MOTION sobre movilidad en Sarriguren (www.nasursa.es/es/OrdenacionTerritorio).

El taller continuó con la división en dos grupos temáticos de discusión de los asistentes en los cuales se debatieron los siguientes temas:

- Grupo 1: Modos blandos: Peatones y Bicicleta
- Grupo 2: Movilidad motorizada: Transporte público y Coche

En cada grupo se repartieron dos fichas, una relativa a cada uno de los modos que se debatían en cada uno. En las fichas, que cada uno de los participantes rellenó antes de comenzar el debate y la puesta en común, debían indicarse las barreras y oportunidades para cada uno de estos modos en relación tanto a la movilidad interna a Sarriguren como la externa hacia el resto de la Comarca de Pamplona.

Los resultados de este debate se describen a continuación:



1. Grupo 1: Modos blandos

1.2. Peatones

Las principales barreras que se identificaron en relación al modo peatonal fueron:

- La alta velocidad a la que conducen los vehículos en la Avda. Reino de Navarra (a pesar de la presencia de "guardias tumbados").
- La falta de conexiones peatonales con el exterior de Sarriguren, y la barrera que supone la ronda y la rotonda de Areta. Se resalta la falta de una conexión peatonal con Mendillorri que facilitaría el acceso peatonal y ciclista a Pamplona.
- La accesibilidad a ciertos servicios. Un ejemplo son los accesos a las piscinas, por el exterior de la urbanización, que obligan a un aumento del trayecto para los peatones. Aunque en apariencia haya mucho espacio para aparcar en las piscinas, en la práctica no es tanto, puesto que además de los vecinos de Sarriguren aparcan otros vecinos del Valle y trabajadores de la Ciudad de la Innovación.
- Se identifica como una barrera la ubicación de servicios en la periferia del área residencial, ya que promueve el uso de modos motorizados.

La principal conclusión a que se llegó en este debate es que para el peatón la seguridad es primordial, y por tanto para fomentar este modo es imprescindible tener este aspecto constantemente presente.

Se detectaron las siguientes oportunidades para el fomento de este modo de transporte:

- Enlaces peatonales con el paseo fluvial del Arga
- Aprovechar las obras de Ripagaina para realizar enlaces peatonales entre Sarriguren y Mendillorri, Ripagaina y Ciudad de la Innovación
- Tener en cuenta al peatón en el diseño de los nuevos servicios que se implanten en Sarriguren (ubicación de las puertas, ascensores, rampas...)

1.2. Bicicleta

En relación al uso de la bicicleta, se identificaron las siguientes barreras:

- Los carriles bici se encuentran en la parte exterior de Sarriguren, y no en la parte central, donde se encuentran los servicios y comercios. Es decir subyace una consideración de uso de las bicicletas para el ocio, no como modo de transporte alternativo. Es necesario un carril bici en la Avda Reino de Navarra y demás vías principales para fomentar el uso cotidiano de la bicicleta en Sarriguren.
- Los "guardias tumbados" en las vías principales suponen un peligro para los ciclistas.
- Hay momentos del día en los que se constata un alto nivel de aparcamiento en doble fila en la Avda. Reyno de Navarra, lo cual dificulta mucho tránsito ciclista.
- Los aparcamientos de bicicletas se encuentran en lugares no muy visibles. Por seguridad deberían situarse en lugares más visibles, y deberían estar cubiertos.
- Los aparcamiento de bicicletas se encuentran en lugares de paseo. Para fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo, deberían situarse en lugares de tránsito y cerca de los portales.
- Sin embargo, la mayor barrera para la utilización de la bicicleta como medio de transporte cotidiano es la que supone la ronda y la rotonda de Areta, que carece de pasos para ciclistas y los coches suponen un gran peligro.

En el debate sobre oportunidades para el uso de la bicicleta en Sarriguren, sobre todo se realizaron propuestas:



- La realización de una pista asfaltada de conexión entre Sarriguren y Mendillorri.
- Aumento del número de aparcamientos para bicicletas ubicándolos en lugares de tránsito, cerca de los portales y cubiertos.
- La implantación de un servicio público de bicicletas que incluya una variedad de bicis que posibiliten el uso por parte de niños. El objetivo sería fomentar el uso de la bici para la movilidad interna en Sarriguren, sin que la necesidad de que un adulto deba trasladarse con un niño/a sea un problema para el uso de la bicicleta.

2. Grupo 2: Modos motorizados

2.1. Transporte público

Las barreras identificadas respecto a la utilización del servicio de transporte público son:

- La **frecuencia** sigue siendo la misma que hace dos años, cuando vivía mucha menos gente en Sarriguren, y es insuficiente.
- Faltan refuerzos en horas punta.
- El fin de semana la frecuencia baja y hay falta de conexiones. Se da la paradoja de que personas que entre semana usan a diario el transporte público, el fin de semana se ven obligados a usar el coche.
- La oferta de transporte público ofrece un único **destino** que es el centro de Pamplona.
-
- La **información** en los pivotes es incomprensible, no hay luz y es incómodo, sobre todo para el usuario esporádico.
- El espacio en los autobuses es insuficiente, sobre todo por el gran número de silleas, ya que es una población joven y por tanto hay muchos niños pequeños.
- Los atascos generados en la Avda. Reino de Navarra a causa de los coches aparcados en doble fila (frente a la panadería, farmacia, etc.) y el atasco permanente en la rotonda de Areta dificultan el paso de los autobuses.

El debate sobre oportunidades se transformó en un debate de propuestas:

- Necesidad de ampliar la oferta de **destinos** por ejemplo a Burlada, a Huarte y otras localidades donde hay más servicios en la actualidad, a polígonos industriales (Landaben, Tajonar, Areta..) y lugares trabajo que no sean el centro de Pamplona, universidades, otras localidades del Valle (Olaz, Gorraiz...)
- Que la línea 20 entrase en Sarriguren (para ampliar frecuencias) o la 18 llevase a Gorraiz (para aumentar destino hasta Gorraiz)
- Intercalar las líneas 20 y 23 porque actualmente pasan muy seguidas, y haría un efecto de aumento de frecuencia si se intercalasen.
- La extensión de la línea 19 (Barañáin-Ensanche) hasta la chimenea de Mendillorri.
- Que las líneas interurbanas pudieran tener paradas en Sarriguren (por ejemplo la línea que viene de Aoiz), para aumentar frecuencias y destinos.
- Los autobuses deberían hacer un recorrido más largo dentro de Sarriguren, cubriendo más puntos.

2.2. Coche

El enfoque de este modo fue diferente al de los anteriores. Puesto que a través del proyecto se quieren fomentar las alternativas al uso individual del coche privado, el



debate se centró en las barreras y oportunidades "al uso responsable del coche" en Sarriguren. Las barreras identificadas fueron:

- La configuración del espacio en Sarriguren (amplias calzadas, espacio generoso, alto número de plazas de aparcamiento en superficie) favorece la utilización del coche.
-
- Debería haber más "guardias tumbados" por ejemplo en la calle Garajonay, en el Parque Infantil...
- La configuración del vial con sentidos únicos hace aumentar los trayectos y la velocidad a la que se circula, y ocasiona un efecto embudo.
- El cercado perimetral de patios privados obliga a aumentar los recorridos al impedir los trayectos diagonales.
- El hecho de que falten servicios en Sarriguren (colegio, centro de salud, comercios...) aumenta las necesidades de movilidad, que unido a la falta de alternativas al coche, contribuye a un uso desmesurado del mismo.
- Como consecuencia hay atascos permanentes en los dos únicos accesos
- El uso externo del coche promueve el uso interno del coche (voy a trabajar y a la vuelta compro el pan) generando dobles filas en las calles comerciales, que hacen todavía más ineficiente el uso del vehículo privado.
- Hay falta de seguridad en los accesos a Sarriguren, incluso para los coches.
- La señalética de calles no es buena.
- La ubicación del servicio y sus accesos al polideportivo induce a la utilización del coche.

Las oportunidades que se identificaron para el fomento de un uso más responsable del automóvil privado fueron más bien una serie de propuestas:

- Aparcamiento de breve duración (10 minutos) en zonas de compras para evitar dobles filas.
- Promover el uso puntual del coche compartido. Establecer un lugar a la salida de Sarriguren, con un lugar de aparcamiento y una señal que identifique un punto donde se puede colocar a las personas que buscan coche compartido. Un modo de lugar para el auto-stop.

3. Intermodalidad

En los diferentes grupos surgieron además varias propuestas para el fomento de la intermodalidad, que incluyen:

- Combinación peatón-transporte público: autobuses lanzadera en Mendillorri que lleven a distintos barrios de la Comarca
- Posibilidad de llevar bicis en los autobuses (existen experiencias en EEUU y en Stuttgart - Alemania), con enganches adelante o plataformas atrás.
- La implantación de un sistema de bicicletas públicas que permita cambiar de modo en Mendillorri. Es decir que el sistema se implante en Mendillorri, lo cual podría ser una extensión del servicio Nbici del Ayuntamiento de Pamplona, a la altura de la chimenea. De este modo los vecinos de Sarriguren (y de otras localidades del Valle de Egüés) podrían salvar la cuesta más importante en coche (con un aparcamiento disuasorio), autobús, moto, andando...y acceder a la bicicleta en ese punto.
- Taxi-bici

4. Otros servicios de movilidad

Surgieron además ideas de otros servicios de movilidad:

- Taxi compartido.

- Coche compartido: se debería vincular a los vecinos para favorecer este uso del coche.
- Segway dentro de Sarriguren, puesto que hay zonas muy extensas para personas con dificultad para andar largas distancias.

Otra reflexión más global es el hecho de que muchas de las personas que habitan en Sarriguren proceden de Pamplona con hábitos de movilidad de zonas céntricas y necesitan un periodo para adaptar sus modos de movilidad a un territorio más difuso como el de Sarriguren.

El taller finalizó con la presentación de estos resultados de los dos grupos a todos los asistentes, a los que se informó en este punto de que el próximo taller tendrá lugar el 23 de octubre en el Polideportivo.