

### 3º TALLER SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE PARA RESIDENTES DE SARRIGUREN

#### Acta de la reunión

**FECHA:** Martes 16 de junio de 2009  
**HORA:** De 19 a 20,30 horas  
**LUGAR:** Ciudad Deportiva Sarriguren. Salón Social

#### **ASISTENTES**

9 vecinos y vecinas del barrio.  
2 representantes del CRANA y de NASURSA.

#### **INFORMACIÓN FACILITADA A LOS ASISTENTES**

Únicamente uno de los asistentes al taller ha participado en los anteriores, por lo que se facilita información sobre el proyecto ProMotion, y el proceso seguido hasta el momento en el proceso participativo con los vecinos y vecinas y el traslado de las conclusiones del proceso a las entidades responsables de la aplicación de las medidas propuestas en el Comité Técnico celebrado en el mes de enero con la participación de dichas entidades.

También se facilita información sobre las campañas de sensibilización iniciadas o previstas.

Se realiza una presentación informática y se entrega a los participantes una ficha de trabajo y un plano de Sarriguren.

En la ficha de trabajo se incluyen las medidas propuestas en los anteriores talleres, así como las recogidas en el "Punto de Información sobre Transporte y Movilidad" instalado en las Fiestas celebradas en el mes de junio. Dichas medidas están agrupadas según modos de desplazamiento (peatonal, bicicleta, transporte público y coche-aparcamiento) y se incluye también la conexión con Pamplona a través de la rotonda de Areta y los posibles servicios de movilidad a implantar.

Además, se facilitan ejemplares del díptico preparado en el marco del proyecto con el objetivo de sensibilizar a la población e informar sobre los transportes alternativos al coche privado, así como el comercio de proximidad cuya utilización favorece la movilidad sostenible.

También se facilita a los asistentes un artículo con el título "La Rotonda de Sarriguren podría tener un paso inferior", publicado el 16 de junio en Diario de Navarra, por el que se informa sobre la petición del Ayuntamiento del Valle de Egüés al Gobierno de Navarra de realizar el paso inferior a la Ronda junto a la rotonda que los vecinos y vecinas has reclamado desde este Foro.

#### **METODOLOGÍA DE TRABAJO**

Se solicita a los asistentes que realicen un trabajo individual analizando las propuestas incluidas en la **ficha de trabajo** y contestando a las preguntas que se adjuntan. Las preguntas se resumen en: Acuerdo o desacuerdo con las medidas propuestas hasta el momento, medidas que les gustaría añadir, pasos para impulsar su aplicación; así como validez de las campañas de sensibilización realizadas hasta el momento o previstas en los próximos meses.

También se pide que se trabaje sobre el **mapa** indicando los “puntos negros”, o espacios cuyo diseño sería necesario modificar para poder facilitar el tránsito peatonal y el uso de la bicicleta, dentro de la urbanización, así como realizar una propuesta de ordenación del tráfico motorizado y de recorrido alternativo del transporte público, en caso de que se considere necesario.

### **PROPUESTAS REALIZADAS POR LOS ASISTENTES**

De las aportaciones escritas en las fichas de trabajo y del debate que se suscitó a continuación se han derivado nuevas aportaciones a incorporar a la propuesta de medidas recogidas hasta el momento y algunas matizaciones o ampliaciones a las ya existentes.

Las nuevas propuestas, matizaciones y ampliaciones de las anteriores son las siguientes:

#### **TRANSPORTE MOTORIZADO**

- Establecer dos accesos distintos a la urbanización para el tráfico motorizado, de manera que el transporte público (TUC, transporte escolar, transporte laboral) entre y salga de Sarriguren a través de la Rotonda de Areta y que los coches privados lo hagan a través de la Rotonda de la Ciudad de la Innovación (y la Avda. de la Unión Europea). De esta manera se podrían garantizar los horarios y frecuencias de los transportes públicos y a través de esta segregación se podrían establecer otros criterios, para incentivar por ejemplo, el uso de coche compartido, permitiendo que estos vehículos tuvieran posibilidad de utilizar este acceso (como en el caso de los carriles de uso compartido para vehículos de alta ocupación). También se podría dar acceso a repartidores para garantizar su acceso directo a los comercios situados en la primera fase en la Avda. Reino de Navarra.
- Establecer medidas de calmado de tráfico que no se limiten a la colocación de guardias tumbados. Son especialmente incómodos para el transporte público y por si solos, no son realmente eficaces para reducir la velocidad.

#### **PEATONAL Y CICLISTA**

- Es imprescindible establecer la conexión peatonal y ciclista con Mendillorri, a través de un paso inferior a la Ronda, lo más horizontal posible y evitando la Rotonda de Areta, con Ripagaina, garantizando la seguridad desde la salida a través de la Rotonda de la Ciudad de la Innovación, en el tránsito por delante de la parcela de Acciona y cruzando la carretera de Burlada a través de una pasarela y con Olaz y Gorraiz desde un punto accesible de la carretera de Aranguren.
- Es necesario restablecer el acceso a la Ciudad Deportiva desde la Avda. Unión Europea, mientras se realizan las obras de las oficinas municipales (el Ayuntamiento considera que se podrá estudiar la posibilidad de establecer un acceso desde la zona peatonal del Parque del Lago una vez se localicen allí las oficinas). Existe un gran malestar desde que se cerró el acceso.
- Se debe facilitar el tránsito peatonal en la segunda fase de Sarriguren, donde existen numerosas dificultades, sobre todo debidas al hecho de que aún no se han completado algunas obras. Por ejemplo habría que pintar los pasos de cebra en Avda. Reino de Navarra.
- Teniendo en cuenta que hoy en día no se realiza en Pamplona ninguna urbanización nueva sin carril bici, resulta chocante que Sarriguren, siendo

una actuación ejemplarizante desde el punto de vista ambiental no lo tenga. Se pone incluso en duda el hecho de que el camino perimetral que bordea la urbanización se pueda marcar como carril bici en un plano (como hemos hecho en ProMotion en el plano incluido en el díptico repartido recientemente) puesto que no está señalizado como tal en la realidad y la convivencia con los peatones no es siempre sencilla (cruce con silletas infantiles, por ejemplo). Se insiste en la necesidad de estudiar los itinerarios ciclistas y de establecer unas medidas mínimas de seguridad, a través de señalización adecuada e incluso modificación de cruces o establecimiento de carriles bici segregados de peatones y coches allí donde sea necesario.

- Se solicita expresamente la definición de un carril bici en la Avda. Reino de Navarra, ya que es el vial principal de la urbanización y no está convenientemente ordenado el espacio, a pesar de su amplitud.

#### CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN

- Se consideran muy positivas todas aquellas que fomenten el uso de medios no motorizados, caminar e ir en bici, en el interior de la urbanización.
- Se matiza que los residentes de la segunda fase no siempre reciben la información por diferentes causas (el bozoneo es complicado por que hay muchas viviendas vacías, tampoco hay comercios y no se colocan los póster y muchos e ellos no tiene acceso a Internet), por lo que es necesario establecer mecanismos para llegar a ellos.

#### ACCESO A LOS CENTROS ESCOLARES

Ante la llegada del nuevo curso y la apertura de los dos colegios instalados ya en Sarriguren (Maristas y CPEIP Sarriguren), existe una gran inquietud por los problemas de transporte que se pueden generar:

- En el caso de Maristas los problemas vendrán derivados del hecho de ser un colegio con un gran número de alumnos y procedentes de toda la Comarca, aunque un gran número de alumnos probablemente acudirán al centro en transporte escolar.
  - En el caso del CPEIP Sarriguren, al ser un colegio público "de barrio" no tendrá transporte escolar y los padres acompañarán a sus hijos, con edades de 3 a 12 años. Si bien el centro está a una distancia accesible andando para los adultos, desde cualquier punto de la urbanización, para los niños, según su lugar de origen, pueden resultar largas y, teniendo en cuenta que los padres y madres normalmente dejan a los niños y a continuación se van a trabajar, será probable que una gran mayoría opte por llevar a los niños en coche.
- Se propone que se diseñe un transporte escolar para los niños del CPEIP Sarriguren para evitar que los padres lleven a sus hijos en coche. Entre las opciones posibles, se sugieren las siguientes:
    - Compartir el transporte escolar con Maristas de manera que alguno de sus autobuses, una vez en la urbanización realice un recorrido hasta el CPEIP.
    - Establecer un transporte escolar exclusivo que funcione en el interior de Sarriguren y que favorezca el acceso a pie de los alumnos que viven más lejos (en Sarriguren existe una falsa percepción de las distancias, dando la impresión de ser mayores de lo que en realidad son).
    - Alargar el recorrido del TUC para llegar hasta el Centro.

- Se propone también para el CPEIP que se establezca un programa de "acceso sostenible" al Centro que se pueda concretar en la creación de "caminos escolares" y otras iniciativas semejantes.

Uno de los participantes en el taller es socio fundador de la APYMA del Centro Público y sugiere la posibilidad de mantener una entrevista con el Director, ya asignado y que por el momento tiene despacho en la Ciudad Deportiva de Sarriguren, mientras finalizan las obras, para anticipar la aplicación de las posibles soluciones.

### **Comentarios al margen de la propuesta de medidas y el debate**

Como comentario al margen, los vecinos y vecinas explican que la Revista del Valle de Egués ha empezado a llegar a los domicilios esa mañana, una vez han pasado las fiestas y se ha concretado la participación en este taller, a pesar de estar preparada y enviada a imprenta a finales de mayo. De esto se deduce que, en futuras ocasiones, es necesario prever un mayor margen de tiempo para programar actividades que se anuncien en la revista, puesto que los vecinos no habían estado suficientemente informados. Esta circunstancia ha sido especialmente significativa en el caso del "Punto de Información sobre Transporte y Movilidad", así como de la oferta de asesoramiento para la realización de planes de movilidad familiares o particulares.

Para finalizar se sirve una merienda ecológica con la que CRANA y NASURSA agradecen a los asistentes su participación.

A la actividad lúdica paralela ofrecida para los niños asisten 5 niños acompañando a los padres que participan en el taller.

### **Documentos adjuntos al ACTA:**

- Presentación informática realizada por CRANA y NASURSA en el taller.
- Plano de Sarriguren incluyendo las aportaciones realizadas por los participantes en relación a la ordenación del tráfico, los espacios en los que los peatones y ciclistas pueden tener dificultades, los recorridos alternativos del transporte público, etc.

#### **ANEXO AL ACTA:**

Al margen del taller, se incluye información sobre el “Punto de Información sobre Transporte y Movilidad Sostenible” que de otra manera no quedaría reflejada en ningún sitio:

#### **Punto de Información sobre Transporte y Movilidad Sostenible**

En este acta se incluyen también las aportaciones realizadas por los vecinos y vecinas que se acercaron a preguntar y a rellenar distintos formularios en el “Punto de Información sobre Transporte y Movilidad” que se instaló en las fiestas de Sarriguren en las inmediaciones de la carpa municipal.

Se recogieron sugerencias, aportaciones y quejas en relación al transporte que se resumen en lo siguiente:

- Peligrosidad de la rotonda de entrada en todos los medios, especialmente en bicicleta. Se reclama la necesidad de contar con itinerarios seguros para todos y ordenar correctamente el tráfico en la rotonda.
- Es imprescindible la conexión ciclista con Pamplona.
- Faltan además carriles bici o itinerarios seguros y cómodos para la bici en el interior de Sarriguren.
- En relación a las telecomunicaciones, las líneas telefónicas tienen deficiencias porque los vecinos que legan nuevos no tienen posibilidad de dar de alta el teléfono en mucho tiempo. En consecuencia carecen de acceso a Internet a través de ADSL.
- Conexiones peatonales y ciclistas con Mendillorri. No es razonable que en una EcoCiudad sea casi obligatorio utilizar el coche.
- Es necesario aumentar el número de Villavesas, sobre todo en horas punta.
- Se reclama mayor iluminación en los pasos de peatones y mayor control de la velocidad.
- Se reclama que el Departamento de Obras Públicas asuma los errores que se hayan cometido en el pasado en relación al desarrollo de la movilidad sostenible y que asuma las medidas correctoras que se soliciten.
- Posibilidad de establecer una tercera vía de salida en coche por el camino existente hacia Olaz.