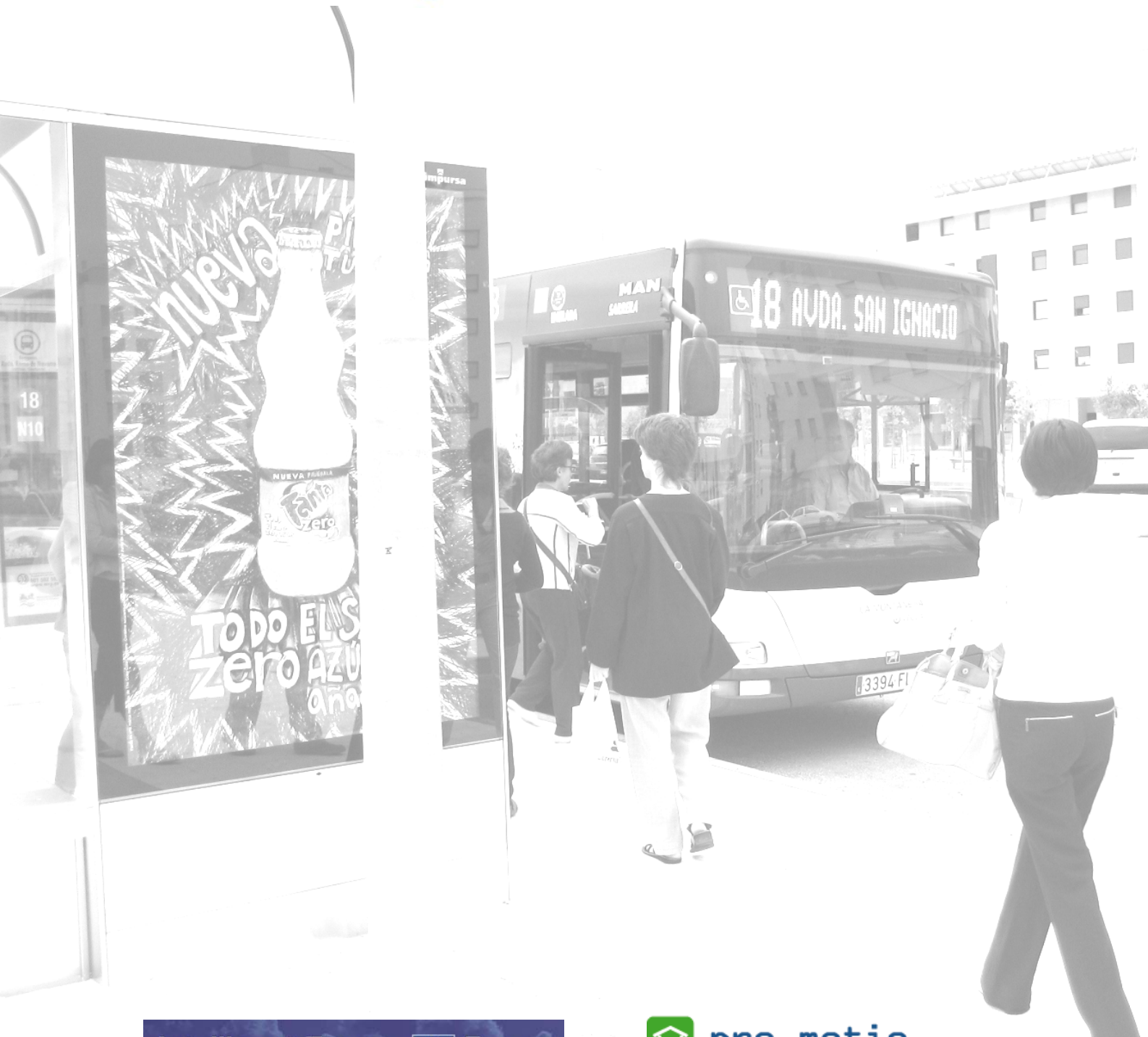




FUNDACIÓN
Centro de Recursos
Ambientales de Navarra



ÍNDICE

1. Introducción	3
Pro.Motion: Movilidad en Sarriguren	3
La movilidad sostenible.....	3
2. Marco territorial y contexto socio-económico.....	4
Localización y marco territorial	4
Población	4
Servicios y actividades económicas	4
3. Análisis de la movilidad.....	5
Encuesta de movilidad en Sarriguren	5
Automóvil privado.....	6
Transporte público	7
Infraestructuras peatonales y ciclistas	8
4. Conclusiones	9

1. Introducción

Pro.Motion: Movilidad en Sarriguren

La EcoCiudad de Sarriguren por su magnitud (5.000 viviendas) y localización (a 6 Km. del centro de Pamplona) tendrá un importante impacto sobre la movilidad de la Comarca de Pamplona.

Desde el año 2006, tanto la urbanización como la mitad de las viviendas están ejecutadas y la otra mitad de las viviendas, aun en construcción, están ya adjudicadas a sus futuros propietarios. Se ha implantado una nueva línea de autobús del Transporte Urbano Comarcal y se han garantizado los recorridos peatonales y en bicicleta dentro de la zona, pero no están conectados con los núcleos colindantes.

Todas estas circunstancias hacen necesaria la aplicación de medidas de gestión de la movilidad y de promoción de los modos de transporte alternativos al coche, así como de concienciación de los vecinos y de diálogo con las autoridades competentes en relación con la movilidad sostenible.

Por todo esto desde noviembre de 2007 el Ayuntamiento del Valle de Egüés, junto con Navarra de Suelo Residencial (NASURSA) y el Centro de Recursos Ambientales de Navarra (CRANA), trabaja en un proyecto sobre movilidad sostenible llamado Pro.Motion que está co-financiado por la UE a través del programa Energía Inteligente para Europa.

La movilidad sostenible

El concepto de *movilidad sostenible* puede definirse e interpretarse de diversas maneras. Para nosotros la movilidad sostenible se refiere a se aquella movilidad (que incluye el transporte y sus impactos) que minimiza los impactos negativos (sociales, económicos y medioambientales) del transporte, ofreciendo a cada modo de transporte el lugar que le corresponde, y facilitando el uso de los modos blandos (no motorizados) y colectivos (transporte público) frente al uso individual del coche privado. No se trata de prohibir el coche privado sino de ofrecer las condiciones (infraestructura...) para que cada modo de transporte sea utilizado en las distancias y circunstancias en las que puede competir con otros modos. Por ejemplo la marcha a pie resulta el modo de transporte más favorable para distancias de menos de 1 Km.; en las distancias de 1-3 Km. la bicicleta ofrece un servicio tan rápido como el coche, y para distancias de 3-10 Km. lo hace el transporte público¹.

Por todo esto las políticas de movilidad sostenible pretenden conceder a cada modo de transporte el lugar que merecen, ofreciendo a los ciudadanos un abanico de alternativas viables al coche compartido.

¹ Fuente: www.fundicot.org/ciot%203/grupo%202/019.pdf

2. Marco territorial y contexto socio-económico

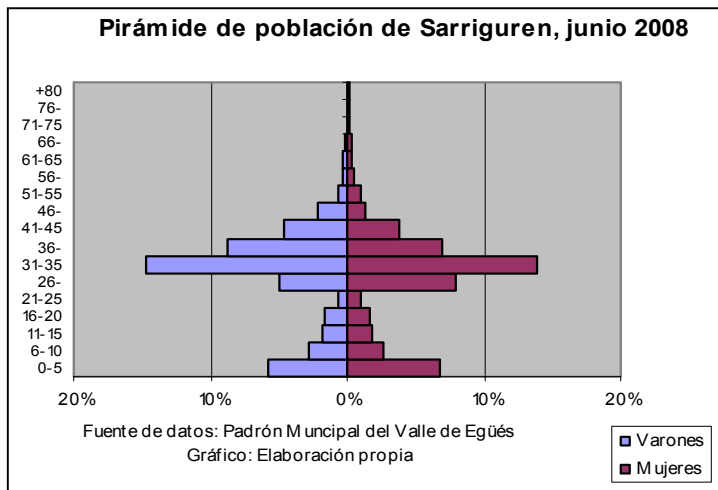
Localización y marco territorial



Foto aérea: Comarca de Pamplona y Sarriguren

Sarriguren es una de las dieciséis localidades que componen el Valle de Egüés y da continuidad a la Comarca de Pamplona por el Este, la cual cuenta con una población de alrededor de 300.000 habitantes.

Población



Sarriguren en la actualidad con 3.882 vecinos² (1952 mujeres y 1930 hombres). Una vez concluida la construcción de la II Fase en 2009 se espera que, con 5.372 viviendas, la población ascienda a unos 15.000 habitantes.

La población es muy joven, con un 84% de sus habitantes menores de 40 años. Existe un claro dominio de una población de entre 26 y 40 años, seguido

de la franja de 0-5 años que se correspondería a los hijos de la anterior.

Servicios y actividades económicas

La existencia de servicios tiene gran influencia en las necesidades de movilidad de los ciudadanos. El polideportivo es el único servicio municipal con que cuenta Sarriguren, aunque está prevista la construcción de un centro de salud, una guardería, un centro de educación primaria y otro de secundaria. Se cuenta además con centros educativos privados (dos guarderías y un colegio). La urbanización dispone de farmacias, peluquerías, bares, restaurantes, papelería, supermercado etc.

Por otro lado empresas de actividades económicas diversas se han instalado en Sarriguren (del sector inmobiliario, seguros, arquitectura, albañilería...), y se espera el traslado de empresas importantes, como TRACASA, lo cual puede influir en los flujos de tráfico en el acceso a Sarriguren, como ocurre con la Ciudad de la Innovación (casi 2.000 empleados), ubicada a escasos metros de la urbanización.

² Censados a fecha de 30 de junio de 2008

3. Análisis de la movilidad

Encuesta de movilidad en Sarriguren

Para conocer el modo y frecuencia en que se realizan los desplazamientos por parte de la población de Sarriguren, así como el destino, los motivos y el modo de transporte que utilizan y las necesidades, en los meses de junio-julio de 2008 se realizó una entrevista telefónica por selección aleatoria de fichero de teléfonos a 113 personas de 18 y más años.

El objetivo del estudio era obtener conclusiones para planificar medidas de movilidad sostenible, y completar la fase de diagnóstico del proyecto Pro.Motion en Sarriguren.

De los resultados de la encuesta se desprende que³:

- Los **destinos** principales de los vecinos de Sarriguren son el centro de Pamplona (23%) y sus barrios (24%), seguidos por Landaben (13%) y la zona este (11%).
- El principal **modo** de transporte es el coche particular (66%) seguido del transporte público (17%) y ambos a la vez (9%). Un 4% viaja en moto, un 2% en bicicleta y un 1% andando.
- La utilización del coche particular está relacionada con los **motivos** del itinerario laboral y llevar a los niños al colegio y, aunque en menor medida, para las compras, mientras que el transporte público es más utilizado para motivos de estudios, sanitarios y ocio.
- Las **demandas** de la población en cuanto a la mejora de la movilidad están relacionadas con un incremento de los servicios en el propio Sarriguren, mejora del transporte público el fin de semana, garantizar la frecuencia y horarios entre semana del transporte público, aumentar los destinos del mismo y mejorar los accesos para el automóvil, los itinerarios peatonales y las infraestructuras ciclistas.
- Otra mejora en la movilidad es la de **compartir viajes** con personas que hagan itinerarios similares. De hecho el 60% estaría de acuerdo con esta solución.

En conclusión existe un **excesivo uso del vehículo particular** en los itinerarios realizados con motivo de ir al trabajo o llevar a los niños al colegio, sobre todo a destinos como Landaben o la zona este y en aquellos que tienen la jornada partida. Esto es especialmente relevante en los hombres de 25 a 44 años. Sin embargo la utilización del transporte público es aceptable para acudir al centro de la ciudad.

³ Conclusiones extraídas del informe *Proyecto Pro.Motion sobre movilidad en Sarriguren* realizado por CIES- Estudios de Opinión y Mercado para NASURSA, que se adjunta en el Anexo.

Automóvil privado

Según la opinión de los vecinos y vecinas que participaron en el primer taller de movilidad (24 de septiembre de 2008), en general la configuración del espacio en Sarriguren (amplias calzadas, espacio generoso, alto número de plazas de aparcamiento en superficie) favorece la utilización del coche privado.

Unos 1.600 vecinos de Sarriguren han dejado constancia de los problemas que existían en esta localidad relacionados con el uso del coche en una carta conjunta remitida al Ayuntamiento del Valle de Egüés. En ésta se informaba de los siguientes elementos que dificultaban la circulación:

- La existencia de una única rotonda en la Avda Reino de Navarra al inicio de la II Fase, que obligaba a trasladarse hasta este punto para poder girar.
- El sentido único de la Avda España a partir de su cruce con la Avda Reino de Navarra y de la Avda Jorge Oteiza.
- La formación de atascos en la rotonda Areta que da acceso a Sarriguren.

En relación a estos problemas los vecinos solicitaban:

- La construcción de una nueva rotonda en la mitad de la I Fase.
- El desdoblamiento de la Avda de España y de la Avda Jorge Oteiza.
- Desviar el tráfico por una vía alternativa que de acceso a Mendillorri y Pamplona.

El Ayuntamiento del Valle ya ha dado respuesta a las dos primeras demandas, con



la construcción de una nueva rotonda y el desdoblamiento de las calles solicitadas.

En relación a la última demanda se aprovecharán las obra de construcción de Ripagaina para mejorar los accesos y salidas de Sarriguren.

Nueva rotonda en cruce Avda. Reino de Navarra y Avda. de España

La medida de calmado de tráfico más llamativa en Sarriguren son los "guardias tumbados" en la Avda Reino de Navarra.

Por otro lado, según el Plan de Aforos de la Red de Carreteras de la Comunidad Foral, en 2005 la intensidad media diaria de la Ronda Este que separa Mendillorri y Sarriguren y que pasa por la Rotonda Areta era de 34.596, y la intensidad media horaria de 2.049 vehículos. Es una vía arteria importante (PA30) que supone una barrera entre Sarriguren y el Municipio de Pamplona.

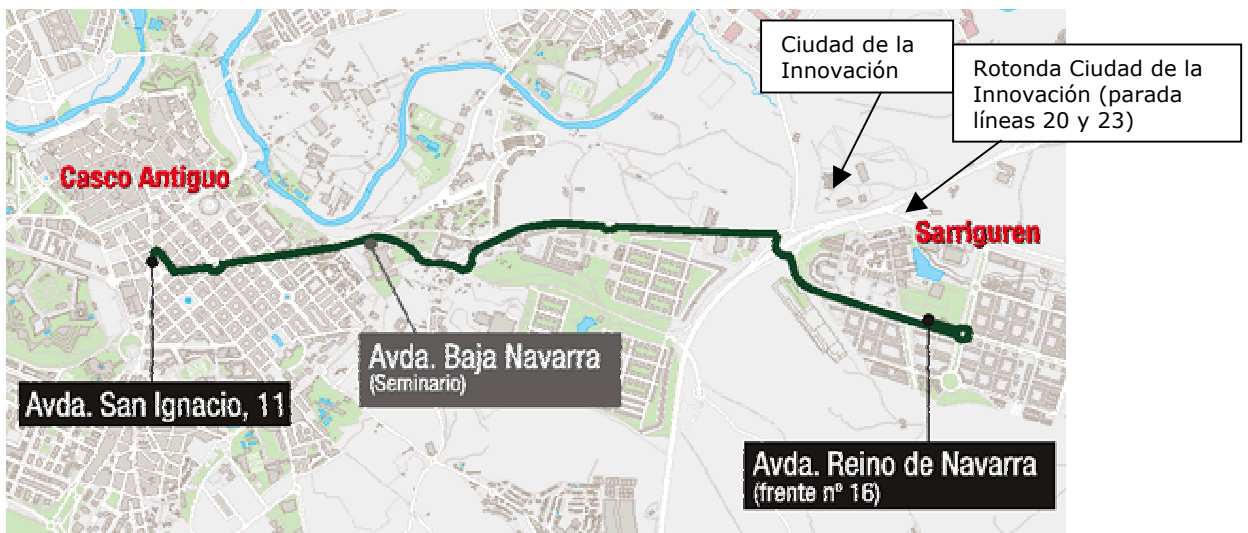
En general la zona este de la Comarca es un gran generador de viajes hacia el centro de la ciudad, desde donde entran por la Avda. de Navarra más de 25.000 vehículos, lo cual se intensificará con la llegada de los nuevos vecinos de la II Fase a Sarriguren. Por otro lado el número de viajes atraídos a este área es de 3.862 (0.8% de la Comarca).



En cuanto al aparcamiento en Sarriguren la mayoría de las viviendas cuenta con su propia plaza de garaje. Además, según el PSIS de Sarriguren, esta localidad contará con 13.351 plazas de aparcamiento en superficie (una vez se hayan concluido las obras de urbanización).

Transporte público

En la actualidad Sarriguren cuenta con su propia línea de Transporte Urbano Comarcal (TUC), la número 18, que enlaza el centro de Pamplona. Esta línea tiene una frecuencia de 20 min. en días laborables y de 40 en sábados y festivos. La línea recorre la Avda. Reino de Navarra, hasta la mitad de su longitud, lo cual hasta la fecha resulta conveniente puesto que sólo la I Fase, al oeste de la urbanización, se encuentra habitada. El servicio nocturno lo cubre la línea N-10, con un trazado similar al de la 18.



Recorrido de la línea 18 de Transporte Urbano Comarcal⁴

Además, las líneas 20 y 23 enlazan Pamplona con las localidades de Gorraiz y Oloki respectivamente, y cuentan con una parada en la rotonda de la Ciudad de la Innovación. Las frecuencias para estas líneas son de 20 y 60 min. en días laborables, y de 60 y 90 minutos en festivos, respectivamente.

A pesar de esto, la oferta resulta pobre de destinos, según manifestaron los vecinos que participaron en el primer taller, y que, según estos, habría que ampliar, por ejemplo a Burlada, Huarte y otras localidades donde hay más servicios, a polígonos industriales (Landaben, Tajonar, Areta..) y centros de trabajo fuera del centro de Pamplona, a universidades, a otras localidades del Valle (Olaz, Gorraiz...).

Todas las paradas de la línea 18 en Sarriguren cuentan con marquesinas, que se han reemplazado en el mes de julio de 2008 por el nuevo modelo que la MCP está implantando en toda la Comarca. De hecho Sarriguren ha sido la primera localidad de la Comarca en contar con este nuevo equipamiento urbano. Estas marquesinas contarán en 2009 con un Servicio de Ayuda a la Explotación e Información (SAEI) que permite conocer el tiempo de espera en tiempo real. Además dispondrán también de alertas sonoras para las personas invidentes, que podrán activar este servicio con un mando personal. Finalmente estas modernas marquesinas dispondrán de un sistema de recarga de tarjetas.



Parada de autobús en Avda. Reino de Navarra

⁴ Fuente: Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, www.mcp.es/tuc/mapa.asp

Infraestructuras peatonales y ciclistas

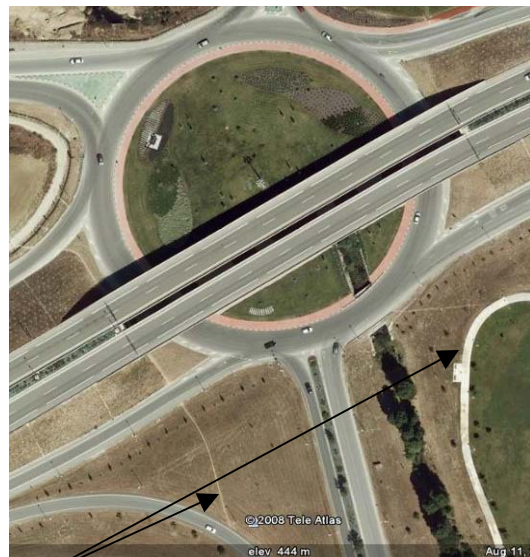
Sarriguren cuenta con anchas aceras así como con vías mixtas para bicicletas y peatones, que garantizan itinerarios internos completos y seguros (ver mapa anterior). Concretamente Sarriguren cuenta con 4.45Km de vías ciclistas en el paseo fluvial. Sin embargo estos carriles se encuentran en la parte exterior de Sarriguren, y no en la parte central, donde se encuentran los servicios y comercios, problema que apuntaron los participantes en el primer taller de vecinos, es decir que subyace una consideración de uso de las bicicletas para el ocio, y no como modo de transporte alternativo.

La localidad cuenta también con cuatro puntos de aparcamientos para bicicletas, aunque cada uno de estos estacionamientos sólo puede albergar unas 4-8 bicicletas. En general las aceras cuentan con rebajes en los cruces.

Una de las barreras que se ha observado por parte de usuarios de la bicicleta es en los pasos de peatones de la Avda. Reino de Navarra, donde existen dos pivotes para evitar que los coches giren en ese punto, pero que a su vez dificulta el paso a los ciclistas y puede crear conflictos por el espacio cuando estos se cruzan con peatones.



Sin embargo el mayor problema para peatones y ciclistas en Sarriguren radica en la falta de conexiones seguras para estos modos con los municipios colindantes. La Ronda Este que separa Sarriguren de Mendillorri alberga únicamente dos rotondas de acceso a Sarriguren, pero estas sólo facilitan el acceso a los vehículos motorizados. De este modo la ronda supone una barrera para peatones y ciclistas, que no disponen de itinerarios seguros para el acceso a los municipios cercanos (Pamplona, Burlada...). De hecho los caminos "viciosos" que se observan en esta gran rotonda delatan que regularmente existen peatones que la cruzan de forma insegura.



Camino "vicioso" en rotonda Areta

La seguridad es el tema que más preocupa a peatones y ciclistas, y en el primer taller de vecinos se subrayó la gran velocidad a la que circulan los coches en las avenidas principales de la urbanización.

4. Conclusiones

Sarriguren es una localidad que por su situación y características favorece el uso del coche privado frente a otros modos de transporte. Por un lado es un área residencial en proceso de creación que cuenta todavía con pocos servicios, y por otro lado se encuentra relativamente alejada del centro de Pamplona (6Km), que es uno de los mayores focos tractores de viajes. Con las localidades vecinas se encuentra separada por una ronda que supone una verdadera barrera para peatones y ciclistas. El servicio de transporte público no puede paliar todas estas carencias, y, por el momento, ofrece sólo conexiones con el centro de Pamplona, con unas frecuencias relativamente escasas, sobre todo en fin de semana. Además, Sarriguren no dispone de parada de taxi. Finalmente la cantidad de garajes privados de los que disponen las viviendas así como el número de aparcamientos en superficie no hacen sino reforzar el fomento del coche en esta localidad.

Por todo esto es necesario y urgente abordar los problemas de movilidad en Sarriguren, que deben afrontarse para que la movilidad sea también un elemento de la Ecociudad. Por eso el Ayuntamiento del Valle de Egüés, en cooperación con el CRANA y NASURSA, está inmerso en un proyecto de movilidad sostenible con el objetivo de paliar estas carencias en Sarriguren.

En este proyecto se estudiarán las medidas que puedan ayudar a mejorar la movilidad de los vecinos así como la accesibilidad a Sarriguren. Se explorarán distintos tipos de medidas, que incluirán:

- Mejora de los servicios existentes: se valorarán las posibles mejoras en de transporte público, paradas de taxi...
- Nuevos servicios de movilidad: se implantará un sistema de coche compartido, que facilite el acceso al vehículo privado a aquellas personas que no dispongan de coche propio, y permita ahorros económicos a aquellas que sí dispongan de coche. Otras alternativas, como el taxi compartido, el autobús a la demanda, o el Car-sharing (alquiler de coches urbano) serán también consideradas. Este tipo de servicios, que quedan entre el transporte colectivo tradicional y el uso individual del coche privado, pueden tener muchas posibilidades en una localidad como Sarriguren.
- Se debatirá con las autoridades competentes las opciones de mejoras de infraestructuras peatonales y ciclistas de acceso a Sarriguren, y dentro del propio Sarriguren.
- Se observará si hay carencias y demanda de servicios en Sarriguren que podrían establecerse y que puedan contribuir a la reducción de demanda de viajes.

Todas estas medidas y otras alternativas de mejora de la movilidad que puedan surgir se consensuarán y debatirán en los talleres de vecinos que se convocarán regularmente durante el transcurso del proyecto. Las propuestas que se hagan en estos talleres se transmitirán a las reuniones que el Ayuntamiento del Valle, el CRANA y NASURSA mantendrán en paralelo con otras entidades competentes (Gobierno de Navarra, Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, promotores...).