



Lekunberri Amable

Diagnóstico Urbano Participativo

Un proyecto para reflexionar en colectivo
sobre los espacios públicos de Lekunberri



Lekunberriko Udala
Ayuntamiento de Lekunberri

Gobierno
de Navarra



Nafarroako
Gobernua



AGENDA
2030

cAnicca
arquitectura • diseño • urbanismo

cAnicca

[arquitectura+diseño+urbanismo]

www.canicca.org

2020



Diagnóstico Urbano Participativo

Un proyecto para reflexionar en colectivo
sobre los espacios públicos de Lekunberri

Diagnóstico Urbano Participativo Lekunberri 2020

Promueve y co-financia:

Ayuntamiento de Lekunberri

Co-Financian:

Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda,
Paisaje y Proyectos Estratégicos del Gobierno de Navarra
Departamento de Presidencia, Igualdad, Función Pública
e Interior del Gobierno de Navarra

Dirección y coordinación:

cAnicca [a+d+u]

Equipo redactor:

Thais Ibarrondo Robleda
Carlos Muñoz Sánchez
Uxue Jauregi Aranbarri

Diseño y maquetación:

cAnicca [a+d+u]

Tipografías:

Raleway

Playfair Display

**Las tipografías utilizadas son de dominio público*

CC BY-NC-ND 4.0

Esta obra está bajo una licencia Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional Creative Commons. Usted es libre de compartir, copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato bajo los siguientes términos:

- Atribución — Usted debe dar crédito de manera adecuada, brindar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que usted o su uso tienen el apoyo de la licenciante.
- NoComercial — Usted no puede hacer uso del material con propósitos comerciales.
- SinDerivadas — Si remezcla, transforma o crea a partir de el material, no podrá distribuir el material modificado.





Diagnóstico Urbano Participativo

Un proyecto para reflexionar en colectivo
sobre los espacios públicos de Lekunberri

¿Qué es este documento?

*Este documento recoge el proyecto de **Lekunberri Amable** contando el proceso y los resultados obtenidos del Diagnóstico Urbano realizado en Lekunberri (Navarra).*

Índice

1. Introducción y contexto	6
2. Metodología Lekunberri Amable.	10
3. Líneas Estratégicas.	18
A. Accesibilidad y Seguridad	20
B. Gestión y Regulación	32
C. Bienestar y Confort	38
D. Servicios y Equipamientos Públicos	44
4. Conclusiones Generales	48
5. Anexo: Plano	58

An aerial, high-angle photograph of a city, likely Lima, Peru, showing a winding river (Río Rimac) flowing through the urban landscape. The city is built on a valley floor, with mountains visible in the background. The image has a halftone or dithered texture.

1. Introducción y contexto

ANTECEDENTES

El año 2020 ha supuesto un **importante giro en las prioridades a la hora de pensar en el diseño de los entornos que habitamos**. La manera de entender el territorio, se ha visto golpeada por una realidad que, cercana a la ficción, a puesto en cuestión algunas de sus lógicas, llevado a colocar en el centro **la salud y los cuidados**, tanto en los espacios públicos como en las viviendas. La situación vivida en la pandemia ocasionada por la COVID-19, nos ha llevado a tomar conciencia de la importancia de estos factores como **elementos fundamentales a la hora de pensar un diseño de nuestros entornos que consiga generar ciudades y pueblos más saludables y que atiendan al cuidado de las personas**.

La crisis sanitaria ha hecho saltar la alarma. *La Agenda 2030*, sin embargo, ya anticipaba muchas de las cosas que ahora parecen imprescindibles con sus *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. La crisis del coronavirus se ha sumado a la crisis climática y a la crisis económica ocasionada tras la recesión del 2008. Es el momento de afrontar, alineados con la *Agenda 2030 -ODS 11 Ciudades y comunidades sostenibles*, **los retos que actualmente se le presentan al urbanismo y el diseño urbano**.

En este nuevo panorama, **la participación ciudadana es esencial**, entendiendo que participar es tomar parte. Ello debe ir de la mano de realizar esfuerzos para conseguir una par-

ticipación reflexiva, que incluya una parte de pedagogía sobre **la importancia del espacio público como bien común**. Las herramientas o mecanismos de participación en los que se estaba innovando en los últimos años, han estado muy centrados en el debate colectivo, el diálogo y la reflexión conjunta. Es por ello que la participación presencial a través de sesiones de trabajo ha sido muy importante.

La crisis sanitaria también ha afectado a esta tendencia en los procesos de participación, provocando un irremediable replanteamiento de estos y siendo imprescindible innovar en nuevas herramientas y metodologías para no retroceder en los avances que se han hecho hasta ahora, en el ámbito de la participación.

LEKUNBERRI AMABLE

Lekunberri Amable es un proyecto de Diagnóstico Urbano donde, mediante la colaboración de las vecinas de Lekunberri, se busca detectar las necesidades relacionadas con el Diseño Urbano del municipio. El objetivo general del diagnóstico es definir unas líneas de actuación que permitan **adecuar progresivamente los espacios públicos a las necesidades reales de todas las personas, desde una mirada inclusiva y diversa**. Algunas de las medidas contenidas en este documento podrán ser abordadas por el ayuntamiento habiendo otras que requerirán de un estudio más exhaustivo y específico y/o incluso la coordinación de distintos organismos de carácter supramunicipal.

LEKUNBERRI

Lekunberri está situado en la comarca Norte de Aralar, en la merindad navarra de Iruñea. Se encuentra bien conectado con la capital de su comunidad, Iruñea, y la capital de la provincia colindante de Gipuzkoa, Donostia. Precisamente su localización es, y ha sido desde su origen, uno de los factores que ha favorecido el crecimiento de su población. Durante el siglo XVI, empezó a experimentar gran circulación de personas que pasaban por la localidad atravesando el valle de Larraun, del cual es epicentro Lekunberri. Esto llevó al municipio a desarrollarse económicamente y en 1990 pasó a convertirse en municipio independiente. Herencia de esta historia, es su **característico casco antiguo formado por señoriales caseríos** que ofrece un atractivo turístico que nutre, a su vez, la realidad sociodemográfica del pueblo.

Actualmente, Lekunberri se encuentra **dividido por la carretera NA-1300**. En los extremos de su núcleo confluyen además, otras carreteras como la NA-7510 por el suroeste y la NA-7562 por el norte. La A-15 bordea el municipio por el noreste.

Hoy en día, esta **estratégica localización** entre ciudades referentes del territorio, sigue suponiendo una gran oportunidad de desarrollo para el tejido social y económico del pueblo. Prueba de ello, es la llamativa creciente extensión urbana de baja densidad que ha ido surgiendo en la periferia del núcleo a lo largo

de las últimas décadas, y que ha llevado al municipio a alcanzar los 1.536 habitantes, censados en 2019. Actualmente Lekunberri tiene una densidad de 223,85 hab./km², fruto de su modelo urbano disperso, dicho sea de paso, no ideal en términos de sostenibilidad. Esta baja densidad sin embargo, aporta a las calles de Lekunberri un carácter aireado y agradable que además permite tener grandes zonas de esparcimiento y contacto con la naturaleza en las inmediaciones del núcleo urbano.

Por otro lado, la NA-1300, de la que deriva parte de su afortunada localización, es también causante de las **problemáticas más significativas de Lekunberri**. Estructura el pueblo linealmente, haciendo de eje divisor del núcleo urbano. Esta condición física urbana combinada con la afluencia de tráfico rodado, es una de las mayores afecciones en términos de la calidad de vida del pueblo.

Cabe destacar y **poner en valor las cualidades** generales, equipamientos y oportunidades que tiene el pueblo. Como el entorno natural que ofrece una amplia oferta de actividades exteriores deportivas, la interesante arquitectura del casco antiguo o los equipamientos de los que disponen las habitantes actualmente (vías verdes, biblioteca, polideportivo, etc.).



Vecina de Lekunberri en la calle Aralar. Fuente: propia

A black and white photograph of a modern building with a glass facade and a bare tree in the foreground. The building has multiple stories and large windows. The tree is in the foreground, its branches reaching upwards. The overall scene is in black and white, with a grainy texture.

2. Metodología Lekunberri Amable

Lekunberri Amable es un **proceso abierto a todas las personas** que residen o habitan el pueblo de Lekunberri. El proceso de diagnóstico y concretamente, su parte más pública se diseña atendiendo a este hecho, siendo prioritario posibilitar el acceso de distintos perfiles al mismo. Otro factor esencial del diseño es el contexto donde se desarrolla, ya que el contenido del proceso se adapta a las singularidades de la forma de vida del municipio.

Lekunberri Amable es un proyecto que **nace con vocación de ser un proceso cercano, dinámico e interesante para las personas participantes**. Se basa en el objetivo de **generar un espacio de reflexión e intercambio colectivo** desde el que analizar los espacios que habitamos para indagar y proponer estrategias que puedan mejorarlo.

Sin embargo, el 2020, no ha sido un año que precisamente haya favorecido la cercanía y el intercambio por lo que el proyecto, se diseña en un contexto que ya presenta una complejidad añadida a este espacio. Lekunberri Amable, comienza en octubre de 2020 y finaliza en diciembre del mismo año. Inicialmente se plantea en tres sesiones de trabajo colectivo presenciales adaptadas para garantizar todas las medidas sanitarias. Se contemplaba la posibilidad de complementar estas, con opciones alternativas para hacer aportaciones a través de canales no presenciales, dando voz también a quien prefiere no acudir a las sesiones de trabajo colectivas. Sin embargo, el endureci-

miento de las restricciones en el mes de noviembre a consecuencia de la crisis sanitaria de la COVID-19, y justo tras el inicio del proceso de participación, obligan a replantear el formato de participación a un proceso exclusivamente no presencial.

Esta condición **ha supuesto una barrera espacio-temporal entre participantes y técnicos durante el desarrollo de actividades**, suponiendo perder mucha de la riqueza y matices obtenidas en las sesiones de trabajo colectivo. A pesar de ello, se ha hecho un **esfuerzo importante por innovar en formatos de participación digital** que sean dinámicos, accesibles e interesantes.

Este proyecto de diagnóstico urbano participativo, se ha estructurado en **tres bloques bien diferenciados** que constan a su vez de varias partes: las acciones previas, el proceso participativo y el procesado de las conclusiones que deriva en la definición de las líneas estratégicas contenidas en este documento.

ACCIONES PREVIAS Y COMUNICACIÓN

Octubre 2020

La fase inicial del proyecto comienza a principios de octubre de 2020 y se dilata hasta el inicio del proceso participativo. Con el fin de identificar los objetivos específicos de Lekunberri Amable, se realizan reuniones internas con el ayuntamiento de Lekunberri. En estas reuniones, se va dando forma a las líneas generales que guiarán el proceso; las fechas para el mismo, los formatos de participación y los mecanismos de comunicación. En paralelo, se inicia el análisis urbano a través de distintas salidas de trabajo de campo, que permitirá al equipo técnico familiarizarse con el contexto y detectar posibles necesidades o problemáticas. Posteriormente, a lo largo del proceso participativo las afecciones localizadas serán contrastadas y enfocadas hacia posibles propuestas o soluciones.

Un factor fundamental para asegurar la participación y la diversidad de perfiles a lo largo del proceso, es la comunicación del proyecto y la difusión del mismo entre la ciudadanía.

El ayuntamiento de Lekunberri asume el rol de "agente anfitrión", haciéndose cargo de **esta comunicación y difusión del proyecto**. El equipo técnico define las pautas informativas con sus objetivos y detalles del proyecto, y entrega al ayuntamiento el material gráfico con contenidos para su difusión. Los canales

de comunicación se adaptan a cada contexto y a la realidad de cada ayuntamiento, en este caso se prioriza la comunicación a través de bandos en papel, difusión a través de mensajes de Whatsapp y Facebook.

PROCESO PARTICIPATIVO

Noviembre 2020

Inicialmente se plantean tres sesiones presenciales abiertas a la ciudadanía. **La primera sesión, se realiza de manera presencial** el día 19 de octubre. Sin embargo, debido a las nuevas restricciones derivadas de la crisis sanitaria de la COVID-19, el día 21 de octubre se publican en el Boletín Oficial de Navarra **restricciones que obligan a la cancelación de las restantes sesiones presenciales**.

Se publica desde el ayuntamiento el aviso y el proceso entra en ese momento en una **etapa de replanteo de las metodología previstas para adaptar el contenido y material de las siguientes sesiones a un formato no presencial**.

Esta condición no presencial, precisa de un diseño sencillo e intuitivo de las acciones participativas, así como de una elaboración detallada de las instrucciones y explicaciones para la comprensión de su realización. El canal de participación más inmediato y eficiente es el digital. Conlleva, sin embargo, limitaciones para los y las participantes en función de su capacidad de manejo de tecnología. A ello, se

le debe añadir otros factores como la necesidad de disponer de aparatos tecnológicos para poder acceder a estas herramientas. Es por ello que se decide ofrecer, **además del canal digital, la posibilidad de realizar las actividades en formato de papel (también de forma no presencial)**, pudiendo recogerse el material en el ayuntamiento y debiendo entregarlo en el mismo lugar antes de la fecha límite indicada.

Se realiza la difusión explicativa de ambos formatos de participación, y se solicita a las personas que tengan interés en participar que se apunten vía correo electrónico o Whatsapp para recibir el material pertinente. Se combinan distintas herramientas digitales, algunas que se hacen llegar exclusivamente a quienes se han apuntado, existiendo otras abiertas a toda la población.

Encontrándose Lekunberri en una zona vascófona, todo el material y la interacción con las participantes se posibilita tanto en castellano como en euskera. Del mismo modo, la publicación de ese documento se realiza en los dos idiomas.

A continuación se detallan las distintas acciones a través de las que se realizó el proceso de participación:

P01/ Y tú, ¿de quién eres?_Encuentro con agentes

P02/ Mapeo Colectivo

P03/ Últimas aproximaciones

P01/ Presentación _ Y tú, ¿de quién eres?

Lugar: Salón de plenos del ayuntamiento

Fecha: 19 de octubre de 2020.

Participación presencial: 13 personas

Participación no presencial: 13 personas

Periodo participación no presencial:

30/10/2020 - 4/10/2020

Esta sesión realizada el 19 de octubre, resulta ser el **único encuentro presencial**. En él, se realiza la presentación del proyecto de Lekunberri Amable haciendo un suave aterrizaje de lo que será el diagnóstico urbano participativo y cuáles son sus objetos. Se van introduciendo los **conceptos básicos** que formarán parte del lenguaje utilizado a lo largo del proceso como urbanismo inclusivo, espacio público, equipamientos y servicios públicos. Esta sesión también se aprovecha para indagar sobre cuáles son los temas que más inquietan o los asuntos que están en el ambiente, pidiendo a las personas que reflexiones sobre los retos y las oportunidades de Lekunberri. Por otro lado, para empezar a trabajar sobre el concepto de "espacios amables" y "espacios no amables" **se hace una aproximación general a cómo las personas que habitan Lekunberri percibe sus lugares.**

Este primer encuentro es clave para la comprensión de la realidad social de Lekunberri y permite indagar en las dinámicas locales, al tiempo que se informa sobre el proyecto a personas interesadas en la participación, que actuarán como altavoz a la hora de transmitir

al resto de vecinas el proyecto. Este primer encuentro presencial, aunque fue únicamente uno, permitió trasladar los principios del proyecto, posibilitando partir de una buena base.



Primera y única sesión presencial. Presentación. Fuente: propia

P02/ Mapeo Colectivo

Participación no presencial: 17 equipos

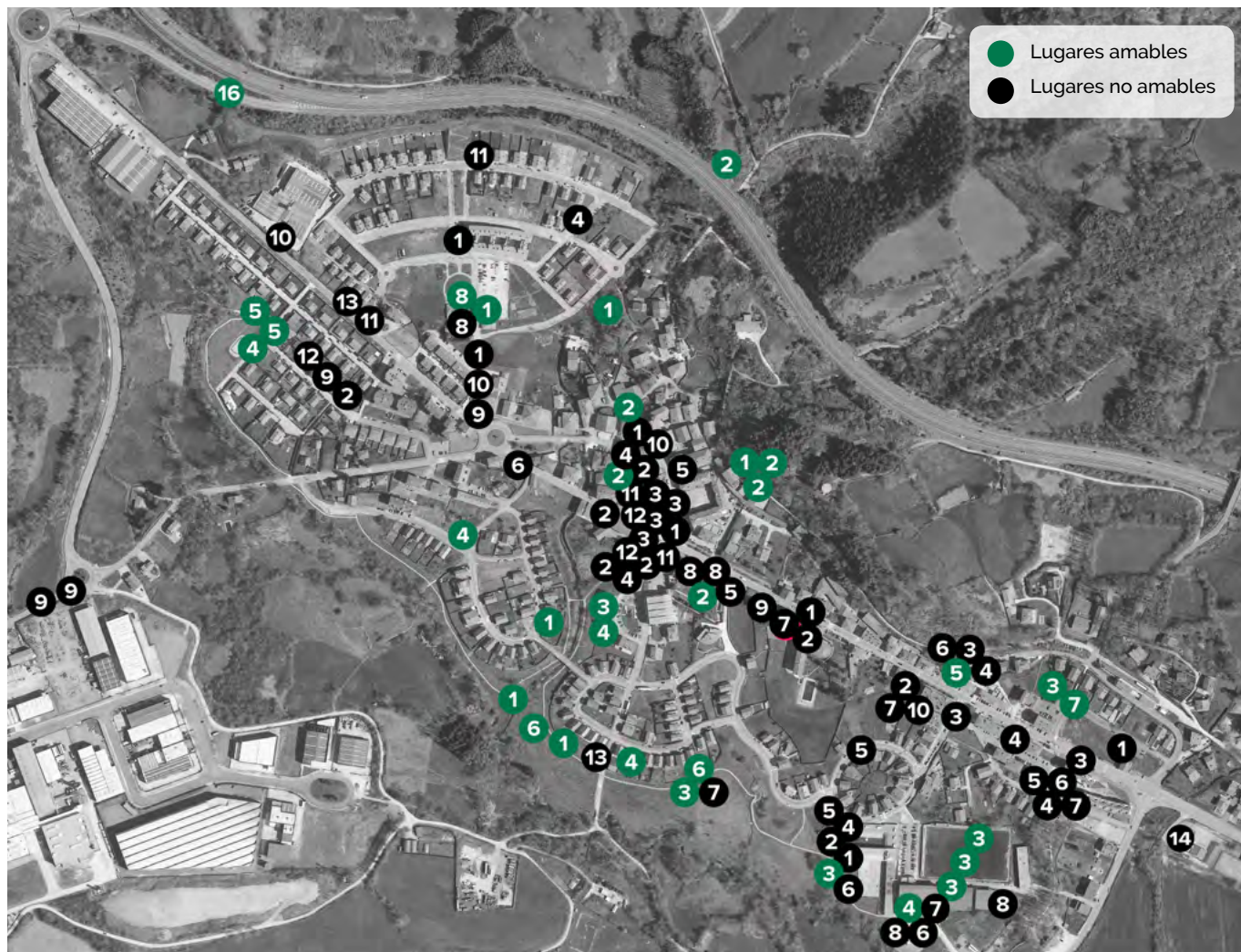
Número de aportaciones: 102

Periodo participación: 4/11/2020 - 16/11/202

El segundo bloque se fundamenta en **localizar en el mapa de Lekunberri lugares utilizados en el día a día que deben ser valorados según la forma en que se perciben, identificando sus características positivas y negativas** para determinar si los espacios resultan amables o no amables. Las personas participantes identifican lugares del espacio públicos como calles, paseos, travesías, plazas, parques, etc. y según sus cualidades físicas y ambientales determinan si estos resultan espacios agradables, cómodos, seguros y son además accesibles para personas con movilidad reducida o si por el contrario, no lo son. Además, se abre un espacio para la formulación de propuestas de mejora de los espacios públicos.

Esta sesión en definitiva, posibilita hacer un análisis más exhaustivo de los lugares de relación según la forma que tienen las participantes de percibirlos. Lo cual **facilita, a su vez, la identificación de las problemáticas que más presencia tienen en la vida cotidiana del municipio.**

Para el desarrollo de esta actividad, se ofrecieron tanto herramientas digitales como material en papel, dependiendo del formato que hubieran solicitado las personas interesadas. Cada persona inscrita recibió su propio MAPA



Mapa resumen Maqueo Colectivo con todas las aportaciones. Fuente: propia

pero se invitó a las participantes a realizar la actividad en grupo, con familiares o amigos. Únicamente se demandó el formato digital, en total se facilitaron 17 mapas digitales. Como complemento a esta actividad, se ofreció también la posibilidad de hacer un encuentro a través de zoom para aclarar cualquier duda o completar el mapa de manera colectiva.

P03/ Últimas aproximaciones

Número de aportaciones: 136

Periodo participación: 17/11/2020 - 23/11/202

El último bloque de participación se plantea para **completar el análisis sobre los espacios públicos urbanos atendiendo a otros aspectos**. Para ello se crea una herramienta que combina "pildoras pedagógicas" con una serie de preguntas que indagan en cuestiones como son la **movilidad, los equipamientos y servicios públicos**. En esta última etapa, también se aprovechó la oportunidad para **incluir una reflexión sobre cómo se han vivido los espacios públicos en tiempos de la COVID-19**.

Por último, mencionar que esta última fase se difunde de manera abierta a través de redes (en este caso Whatsapp y Facebook) además de compartir el material expresamente con las personas inscritas a través de e-mail. Del mismo modo, al igual que en la anterior actividad, se pone a disposición de las y los ciudadanos el formato de papel.

2 → ¿Utilizas el TRANSPORTE PÚBLICO?



☒ S Sí

☐ N No

3 → ¿Crees que hay ALGO POSITIVO que se haya podido producir debido a la COVID-19 respecto al espacio público y/o la movilidad?

☒ S Sí

☐ N No

“ ¿Qué son los EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS?

Son aquellos edificios públicos que se utilizan diariamente y que son indispensables para el desarrollo de la vida cotidiana en todas las etapas vitales y para la mejora de la CALIDAD DE VIDA de las personas.

Son también los LUGARES DE REFERENCIA de una comunidad donde se genera convivencia, intercambio, socialización y ayuda mutua. ”



Material de trabajo P03. Versión digital. Fuente: propia

DEFINICIÓN DE LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Diciembre 2020

Una vez recopilada toda la información del proceso participativo, se hace un último contraste sobre el terreno. Con toda la información, por un lado la obtenida a través de las distintas acciones participativas y por otro, lo obtenido del estudio técnico y trabajo de campo, **se definen las Líneas Estratégicas que organizan los resultados en cuatro bloques temáticos:** accesibilidad y seguridad, regulación y gestión, confort y bienestar y, servicios y equipamientos públicos.

Se trata de un **análisis generado desde la mirada de las principales usuarias del espacio público con una posterior interpretación y complemento desde la visión del equipo técnico.** Queda a disposición de las vecinas de Lekunberri como una herramienta para reivindicar las mejoras de su espacio público y a disposición de la administración local para su integración en la gestión del municipio.



3. Líneas Estratégicas

El resultado del diagnóstico urbano participativo consiste en unas **líneas estratégicas de actuación** que marcarán el itinerario hacia un espacio público más amable con toda las personas que de distintas maneras habitan Lekunberri.

Las cuatro líneas estratégicas y sus apartados son la síntesis y conexión de las afecciones más representativas recopiladas u observadas a lo largo del proceso participativo y el análisis urbano. **Muchas de las cuestiones recogidas pueden transcender las competencias del ayuntamiento siendo, por tanto, necesario trazar un plan de acción** posterior en el que se analicen de manera realista responsabilidades, plazos y presupuestos necesarios para abordar las mismas. Las líneas estratégicas planteadas para Lekunberri están agrupadas en los siguientes bloques:

- A. SEGURIDAD y ACCESIBILIDAD**
- B. GESTIÓN y REGULACIÓN**
- C. BIENESTAR y CONFORT**
- D. SERVICIOS y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS**



Estrechamiento de la acera en la travesía. Fuente: Propia



SEGURIDAD y ACCESIBILIDAD

A1/ CARRETERAS SEGURAS

A2/ RECORRIDOS PEATONALES

A3/ PASOS DE PEATONES

A4/ INTERSECCIONES DE CARRETERA

A5/ CARRIL BICI

A6/ BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

A7/ SEÑALIZACIÓN

A8/ ILUMINACIÓN

La accesibilidad universal hace referencia a garantizar el **acceso de todas las personas a todos los lugares y/o servicios, independientemente de sus capacidades físicas, cognitivas o técnicas**. Es necesario hacer hincapié en la importancia de integrar todas las diversidades, ya que menudo la accesibilidad en la arquitectura y el urbanismo se centra en la movilidad reducida y otras diversidades sensoriales, son olvidadas.

La accesibilidad está estrechamente relacionada con la seguridad. Esta última busca promover actuaciones que protejan **la integridad física de las personas en el espacio urbano**. Además de garantizar la seguridad real, también es importante atender a la percepción de la seguridad ya que se detecta que incluso en entornos técnicamente seguros, algunas personas mayores tienen sensación de peligro al no encontrarse bien diferenciados los recorridos de peatones y vehículos.

A1 /

CARRETERAS SEGURAS

Cuando se habla de peligro o inseguridad en la circulación peatonal o ciclista, las carreteras suelen ser las protagonistas y sobre todo, cuando estas, atraviesan los núcleos urbanos como es el caso de Lekunberri.

Existe una serie de factores que tienen relación directa con las situaciones de peligro y en la percepción de la seguridad. Entre estas están la **velocidad de los coches, la falta de visibilidad, la características físicas de las aceras o arcones, la existencia o no, de elementos de seguridad** como pasos de peatones, separación de los recorridos, etc. Es imprescindible garantizar las condiciones físicas más seguras posibles, tanto en lo que se refiere a la propia carretera como a su entorno, para reducir al máximo la posibilidad de accidentes así como mejorar la percepción de estos espacios.

El tramo urbano de la carretera NA-1300, o la calle Aralar, es uno de los temas más polémicos recogidos en el proceso Lekunberri.

¿Dónde?

La NA-1300 atraviesa el núcleo urbano, convirtiéndose en eje divisor del mismo, por lo que existe un constante flujo transversal de peatones y ciclistas. Esta calle es además, una recta que únicamente se ve interrumpida por los pasos de peatones que la atraviesan. Existen equipamientos públicos que se localizan a ambos lados de la carretera, siendo imprescindible la constante circulación entre ambos lados. En el margen noroeste se encuentra el casco antiguo con su zona comercial, el ayuntamiento, los bares y el centro de salud entre otros, ubicándose en la margen sudoeste, principalmente los equipamientos deportivos y educativos además de importantes zonas de esparcimiento.

A pesar de su condición intrínseca de elemento de peligro, a esta se le suman las propias características físicas de la carretera y su entorno. El 70% de las vecinas considera que la carretera coincidente con la calle Aralar es peligrosa y debería ser adecuada. Denuncian, por orden de preocupación, la velocidad de los coches, la sobrecarga de tráfico, los inadecuados estacionamientos, los peligrosos e inaccesibles pasos peatonales y el mal estado de las aceras. Estas problemáticas y las propuestas para su resolución se desarrollan en los siguientes puntos del documento.

A2 /

RECORRIDOS PEATONALES

Un factor determinante para la garantía de lugares y calles accesibles y seguras para todas las personas es el **fomento, adecuación y protección de recorridos para peatones**. Las personas que caminan son el perfil más vulnerable del espacio público, y más aún si se trata de personas con la movilidad reducida, mayores o niños y niñas.

En ocasiones, **aunque un recorrido sea transitable y accesible desde el punto del diseño de la vía, aparecen elementos que impiden el itinerario peatonal por obstaculizar** el paso de alguna manera. Los elementos más habituales suelen ser coches y contenedores, aunque en ocasiones se trate de equipamientos urbanos como señales, papeleras, pivotes, jardineras o incluso vegetación poco mantenida.

El problema más habitual suelen generarlo coches inadecuadamente estacionados que se convierten en obstáculos que generan situaciones de inaccesibilidad y peligro. Comúnmente se bloquean accesos a edificios o viviendas, aceras o pasos de patones, haciendo que las personas se vean obligadas a transitar por las calzadas. **Favorecer la prioridad peatonal en ciertas zonas garantizando que quien camina sienta seguridad es un factor fundamental de cara a la amabilización de los espacios públicos.**



Aceras en la calle Aralar. Fuente propia

¿Dónde?

Las calles del casco antiguo son viales en plataforma única, con una especie adoquinado que distingue los recorridos peatonales de los rodados a través de un cambio de color. Aunque esta iniciativa es plausible, la falta de regulación y ordenación en algunas zonas, provoca que el peatón tenga la sensación de que su espacio está invadido por los coches provocando una sensación de inseguridad y desventaja frente a la sobrecarga de vehículos y los privilegios que estos tienen en la zona del ayuntamiento, los comercios y la Iglesia donde además, en sus inmediaciones se encuentra la escuela de música que congrega gran número de niños y niñas a su alrededor. Es prioritario garantizar la prioridad peatonal de esta zona recordando que el acceso a los vehículos no queda restringido, sino limitado y regulado. Una medida podría pasar por permitir el acceso libre únicamente a vehículos de personas que residan en esa zona, limitando la entrada con horarios específicos para las personas que utilicen la zona para acceder a algún servicio. Habría que estudiar el caso concreto y las soluciones con detenimiento, ante la evidenciada la necesidad de poner a las personas en el centro del espacio público.

Otra zona clave en este sentido es la calle Aralar. Algunas zonas de las aceras son estrechas y, además, se ven reducidas por coches mal estacionados o terrazas, como sucede en la

zona de bares. Existen tramos de estas aceras y pasos de peatones que se encuentran en muy mal estado.

Las placitas cercanas al Hotel Ayestarán son también foco de problemáticas similares, ya que la falta de regulación de aparcamientos hace que los coches estacionen de manera desordenada ocupando en ocasiones, el espacio peatonal.

Estas zonas requieren de un estudio específico e integral que atienda a esta y el resto de cuestiones que les afectan.

La Vega, que se percibe como una agradable zona para pasear por la amplitud de sus calles y el poco tráfico, no presenta inconvenientes en esta línea. Sin embargo, la mayoría de calles de esta zona son de plataforma única sin apenas división visual y física entre el espacio peatonal y rodado. Esto hace que los coches aparquen sobre la zona peatonal obligando a las personas a circular por la carretera. Se genera similar situación en la zona noreste del pueblo donde se evidencia la desproporción entre el espacio de aceras y de calzada. Sería conveniente redimensionar y realizar la adecuación del pavimento para una correcta diferenciación de los recorridos de coches y peatones.

El acceso al Consultorio local y la zona del polígono son otros espacios donde se reclaman recorridos seguros para personas y bicis.

A3 /

PASOS DE PEATONES

A pesar de que las carreteras son un lugar diseñado para el vehículo a motor, es fundamental crear recorridos seguros para las personas en los entornos de las carreteras. En este sentido es necesario crear o instalar **elementos que ordenen la circulación para mejorar la seguridad de los peatones**. Estos pueden ser distintos según la necesidad; pasos de cebra, semáforos, badenes, rotondas, espejos, barreras de seguridad, etc.



Paso de peatones en la calle Aralar. Fuente propia.

¿Dónde?

Muchos vecinos y vecinas de Lekunberri, señalan la gran velocidad de los coches y en algunos casos, de las bicicletas que circulan por la calle Aralar. Se manifiesta que además, muchos coches no paran para dejar pasar a los peatones.

Se observa que en algunos pasos de cebra los rebajes de la acera no coinciden con el dibujo de las líneas ya que están colocados para facilitar el paso de vehículos a las entradas de garajes o aparcamientos. Esta situación no es la ideal ya que esos rebajes suelen generar inestabilidad a personas con sillas de ruedas.

Al igual que las aceras, muchos pasos de cebra están también en mal estado. Presentan agujeros que provocan charcos e irregularidades en el pavimento provocando situaciones de peligro.

El cruce peatonal en el acceso al casco antiguo desde el frontón cubierto, es de especial importancia, ya que está en una localización muy central del pueblo. En la zona hay comercios, una parada de autobús y el propio frontón con una zona de juegos infantiles. También hay una zona de aparcamiento actualmente desorganizada en la que los recorridos peatonales y de coches no están separados.

El cruce peatonal de Apalo, forma parte del recorrido de muchas familias de camino al

colegio desde el centro siendo una vía de acceso a la Vega. Las aceras son estrechas y están deterioradas y no existe un badén que reduzca la peligrosidad de la zona

Otro paso de peatones conflictivo es el San Miguel conocido como Baraibar y localizado inmediatamente después del cruce de las carreteras NA-1300 y la NA-7510. A la alta velocidad de los coches en ese punto de entrada, se le suma la falta de paso elevado y una mala visibilidad cuando las plazas de aparcamiento colindantes están ocupadas.

Los pasos de peatones son uno de los puntos delicados que resulta imprescindible atender en su conjunto. Se deben ubicar en puntos adecuados y con buena visibilidad, apoyarlos con espejos cuando resulte necesario. La limitación de la velocidad en la calle Aralar debe ser efectiva a través del obligado cumplimiento de límites de velocidad pertinentes para la garantía de seguridad de los peatones. Es importante la instalación de una adecuada señalización, especialmente en lo que se refiere a la velocidad y al paso de peatones. La incorporación de badenes suficientemente pronunciados en todos los pasos de cebra resulta más que recomendable. Esta medida facilita la accesibilidad de personas evitando los rebajes de acera que en muchas ocasiones suponen un escollo para las personas con carritos o sillas de rueda.

A4 /

INTERSECCIONES DE CARRETERA

Ligado al punto anterior, las rotondas se presentan en muchas ocasiones como **elementos de seguridad que ordenan el tráfico y obligan a la reducción de la velocidad** de las vías en las que se colocan.

En Lekunberri se localizan dos rotondas a lo largo del tramo urbano de la carretera NA-1300. Una en su acceso por el norte donde se organiza el cruce de numerosas vías y otra cercana al casco antiguo y que cruza apenas dos vías. Estas, son un elemento que permite regular la velocidad de los vehículos en este eje central.



Cruce de carreteras NA-1300 y NA-7510. Fuente: google maps

¿Dónde?

El cruce de carreteras NA-1300 y la NA-7510, conocido como el cruce Baraibar, es uno de los puntos de mayor peligro. Es una intersección desde la que se puede acceder al parque Beigorri, al sur de la zona del colegio y polideportivo.

Esta entrada al municipio, se realiza desde la NA-1300, a una velocidad de circulación exagerada respecto al que se debe tener dentro de una población. Esta vía, en el cruce con la NA-7510, cuenta con un tercer carril central de deceleración para realizar el cambio de dirección. Favoreciendo que los vehículos que continúan en la misma dirección continúen circulando a gran velocidad. Actualmente, la tendencia para resolver este tipo de intersecciones, suele ser la construcción de rotondas que permitan un cambio de dirección más seguro para los coches y las personas. En este caso, sería pertinente contemplar este tipo de intervención ya que siendo la entrada al municipio, una rotonda podría contener la velocidad de los vehículos en la continúa calle de Aralar.

A5 /

CARRIL BICI

Conceptos cada vez más conocidos como **movilidad sostenible** y transición energética de los pueblos y ciudades, tienen relación directa con el fomento de los carriles bici y el uso de la bicicleta como medio de transporte protagonista en las ciudades y sobretodo, en pueblos de escala pequeña y media. Se trata de una de las múltiples estrategias para la limitación del uso del coche y con ello **mejorar la seguridad, contaminación e impacto visual y sonoro**, asociados a este.

Estando en Lekunberri, asociadas las principales problemáticas al uso del coche, **todas las medidas que impulsen modelos alternativos de desplazamiento sostenible contribuirán de forma directa a la percepción positiva del espacio público urbano**. Además, mediante un recorrido de bicicletas bien articulado, se favorece la equidad y eficacia de desplazamiento superando la polaridad entre coches y peatones.

¿Dónde?

Las vecinas de Lekunberri valoran muy positivamente el bidegorri existente en la zona suroeste del pueblo, por el que circulan tanto bicicletas como peatones. Las razones principales de su popularidad están vinculadas a la tranquilidad de la zona, la cercanía a espacios naturales así como las características de un pavimento liso y continuo. Se demanda la creación de un recorrido de similares características en la zona noreste del pueblo.

De cara a favorecer la movilidad activa es importante fortalecer el carril bici y la conexión entre las distintas zonas del pueblo; zona suroeste, noreste, calle Aralar, polígono, etc. Igualmente importante es instalar aparcamientos adecuados para las bicicletas.

Un factor muy importante es que Lekunberri cuenta con una topografía ideal para el fomento de este medio de transporte.

El fomento, concienciación y pedagogía (sobre los beneficios y la seguridad vial) son aspectos que se deberían fomentar desde el ayuntamiento en relación a este tema. Felizmente, en el pueblo existe cierta masa crítica que, ya actualmente, prioriza el uso de la bicicleta

A6 /

BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

Un recorrido realmente accesible es aquel que, además de atender al diseño de la calle, no contiene elementos que obstaculicen la circulación de peatones.

Existen también barreras en equipamientos y espacios públicos que tienen relación directa con el diseño arquitectónico y urbanístico. Es el caso de escalones, muros y otros elementos que hacen inaccesibles espacios y servicios básicos para todas las personas. En ocasiones, **aunque un recorrido sea transitable y accesible desde el punto de vista del diseño de la vía, aparecen elementos que impiden el itinerario peatonal por obstaculizar el paso de alguna manera.**

¿Dónde?

Como ya se ha introducido en el punto A2, uno de los grandes conflictos es la obstaculización de los espacios peatonales, haciéndolos inseguros e inaccesibles.

En la calle de acceso al consultorio médico, se identifican varias afecciones relacionadas con este tema. Desde su intersección con la calle Aralar hasta el consultorio local, no hay acera, y donde la hay es discontinua y estrecha. Además, existen elementos como farolas que pueden llegar a ser obstáculos. Es evidente que la adecuación de este recorrido es imprescindible teniendo en cuenta las características del equipamiento al que da llegada.

Muchas aceras del pueblo tienen defectos que pueden desembocar en situaciones de inaccesibilidad, especialmente en calle Aralar, donde los rebajes de las aceras para los pasos de peatones, pueden fomentar situaciones de peligrosidad, especialmente para las personas que circulan con carritos o sillas de rueda.

Los coches inadecuadamente estacionados son también obstáculos a tener en cuenta. Irónicamente esta situación suele verse favorecida por un diseño de la calle que, precisamente, fomenta la accesibilidad de los peatones: la plataforma única.



Calle Plazaola en dirección al Consultorio Local. Fuente propia

A7 / SEÑALIZACIÓN

Un factor importante para favorecer la autonomía en el espacio público de las personas más vulnerables, es poder orientarse en el mismo. Esto es igualmente útil para las personas que visitan Lekunberri. Por otro lado, es importante no escatimar en señales que indiquen puntos de atención o peligro, normas de civismo o limitaciones de velocidad.

La señalización puede indicar no sólo la localización de lugares específicos (como puntos de interés, servicios o aparcamientos) sino también el tiempo de recorrido a pie o en bici o incluso el recorrido más adecuado para personas con movilidad reducida, por ejemplo, marcando los recorridos amables del pueblo.

¿Dónde?

Lekunberri cuenta con varias señales de distintos elementos (puntos de interés, calles, pasos de peatones, velocidad, etc.) por lo que se hace la recomendación de mantener y fortalecer este tipo de medidas de manera general en todo el municipio, enfatizando la importancia de las señalizaciones de seguridad para indicar pasos de peatones, prioridades peatonales, limitación de la velocidad y calles sin salida.

A8 / ILUMINACIÓN

La correcta iluminación de los espacios es un componente muy importante en la percepción de seguridad. Debería ser una iluminación distribuida de manera homogénea a lo largo de los recorridos principales y especialmente en los considerados como más peligrosos; en los que conviven peatón y tráfico rodado. Además hay que prestar atención para evitar que la luz proyectada se vea interrumpida por elementos que puedan provocar sombras como por ejemplo, la vegetación u otros elementos situados de manera incompatible con la iluminación.

¿Dónde?

De manera específica se acusa falta de iluminación en la zona del bidegorri, principalmente en los meses de invierno cuando anochece antes. También se menciona la necesidad de reforzar la iluminación en la entrada norte del casco antiguo.



Recorridos peatonales y rodados no diferenciados. Fuente propia

B.

GESTIÓN y REGULACIÓN

B1/ TRAVESÍA

B2/ REGULACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS

B3/ LIMITAR VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN

B3/ EDUCACIÓN Y CIVISMO

Existen diversas problemáticas urbanas que más que mediante acciones físicas, **se resuelven a través de gestión o regulación de su uso**. Desafortunadamente, esta vía resulta muy lenta y poco eficaz a corto plazo, y las administraciones locales se ven obligadas a basarse en medidas más punitivas y menos educativas. Uno de los grandes problemas con los que se encuentran los ayuntamientos más pequeños es la falta de competencias que tienen para hacer cumplir las regulaciones existentes, ya sean en cuestiones de estacionamiento, velocidad o sentidos de circulación, siendo por tanto, engorroso sancionar a quienes cometen infracciones.

En el caso de Lekunberri, existe predisposición por mejorar las problemáticas que más afectan a las habitantes. **Tanto administraciones locales como vecinas son conscientes de la vulneración del espacio peatonal** que se reproduce diariamente en el pueblo, y ambos apuestan por la resolución de las problemáticas. Una de las propuestas de mayor impacto es la peatonalización de determinadas zonas.

B1 / TRAVESÍA

Las travesías **son elementos complejos de los pueblos y ciudades donde se mezclan el tráfico urbano, interurbano, peatones, ciclistas y camiones**. No son carreteras pero tampoco son calles, y la regulación de las mismas resulta complicada en muchas ocasiones. La velocidad máxima de circulación de manera general en estos tramos urbanos de las carreteras, suele ser de 50km/h, pudiendo esta ser limitada por acuerdo entre el titular de la vía, el Gobierno de Navarra en este caso, y el ayuntamiento. Es recomendable tomar **todas las medidas necesarias, ya estén vinculadas a la regulación como a la intervención física para calmar el tráfico de estas vías**.

Como se menciona en puntos anteriores, la calle Aralar, a la vez que vertebra Lekunberri, también lo divide en dos partes diferenciadas por la barrera que supone debido a la velocidad de circulación, las afecciones en los pasos de peatones e intersecciones de carreteras. Actualmente el ayuntamiento está en proceso de valoración y negociación del cambio de gestión de la NA-1300 y las intervenciones físicas necesarias para amabilizar esta vía; **transformación en plataforma única priorizando la circulación peatonal y ciclista, y los necesarios medios para la reducción de la velocidad de circulación**.

¿Dónde?

El 70% de las personas participantes en Lekunberri Amable, considera que la travesía de la calle Aralar representa un peligro o tiene algún problema. Las razones principales son la velocidad de los coches y el alto tránsito de vehículos, seguido de la obstaculización de los coches mal estacionados y las problemáticas asociadas a los pasos de peatones.

Cada una de estas problemáticas se desarrolla en distintos puntos del documento, siendo el objetivo de este apartado apoyar la decisión del cambio de gestión en la futura travesía de la calle Aralar.

El proyecto técnico de la transformación de esta vía deberá estudiar las posibilidades de la sección de la calle, con el fin de restar protagonismo a la calzada, ampliando el ancho del recorrido peatonal y habilitando la integración de un carril bici. La adecuación del pavimento y unos elementos de cruce peatonal y reducción de la velocidad que sean efectivos también serán necesarios.

B2 /

REGULACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS

Los coches inadecuadamente estacionados generan situaciones de inaccesibilidad y peligro para las personas que caminan, especialmente a los sectores más vulnerables. **Es habitual que, con la justificación del estacionamiento de corta duración, se ocupe espacio peatonal obstaculizando la circulación y uso del espacio público** de prioridad peatonal, y puede incluso llegar a hacer inaccesible la entrada a determinados locales o viviendas. Además, sucede de manera habitual que los **aparcamientos en batería, conlleven la invasión de parte de la acera** por las partes delanteras de los vehículos, que al tocar las ruedas delanteras con el bordillo, sus morros, sobrepasan el estacionamiento.

La ordenación y delimitación (además, del cumplimiento) de las zonas y plazas de estacionamiento es esencial para garantizar la convivencia armónica entre patrones y vehículos.

Es importante recordar que la ocupación de los coches va más allá incluso de la obstrucción al paso. **Los coches son elementos que privatizan el espacio público que ocupan durante el tiempo que permanecen estacionados.**



Estacionamientos no regularizados en el casco antiguo. Fuente propia

¿Dónde?

Se han identificado varios puntos en los que la sobrecarga de vehículos o coches mal estacionados generan conflictos: en el casco antiguo (principalmente la zona del ayuntamiento, la iglesia y comercios) y en la calle Aralar (principalmente la zona de bares, la zona del Hotel Ayestarán y las placitas cercanas). Otras zonas son las Vega y el barrio de baja densidad en la zona norte. La situación se genera por la reducida o inexistente dimensión de las aceras y la inapreciable diferenciación entre recorridos peatonales y rodados.

Otra casuística diferente es la que se da en los aparcamientos frente al ambulatorio donde sería conveniente reservar las plazas de aparcamiento para personas que tengan necesidad de acceder al consultorio.

Existen varias explanadas de aparcamiento como la que hay frente al frontón cubierto. Es un espacio no organizado en el que no están delimitadas ni plazas ni recorridos de peatones, produciendo caos y situaciones peligrosas principalmente para quien camina. Además pavimento se encuentra en muy mal estado

Otro aparcamiento es el del colegio, el cual se percibe como un peligro debido a la sobrecarga de vehículos en horas puntas. Al tener un único acceso de entrada y salida se genera un embudo que agrava la carga de tráfico y falta de espacio para circular. Se ve necesario des

congestionar esta situación creando un recorrido circular y/o limitando el acceso de coches entre otras medidas.

Potenciar y organizar bolsas de aparcamiento cercanas a una zona de sobrecarga de vehículos, como puede ser la del frontón cerca del casco antiguo, es una medida interesante para aliviar la carga de tráfico y posibilitar el aparcamiento cercano a puntos de interés general. Asimismo, es necesario regularizar y/o visibilizar bien las plazas de aparcamiento. Se debe ordenar, limitar y hacer cumplir las limitaciones de las plazas en áreas centrales y periféricas, así como en explanadas destinadas a zonas de aparcamiento. La sección de calle en plataforma única es adecuada en lugares donde la prioridad sea peatonal integrando cambios de textura y color en el pavimento, para la diferenciación de circulaciones. Si es necesario, se podrían llegar a colocar elementos que cumpliendo las normas de accesibilidad, impidan que los vehículos invadan la acera o los recorridos peatonales..

Cabe destacar que el pueblo dispone numerosas plazas de aparcamiento debido a la baja densidad de algunos barrios y a la amplia extensión del municipio. Sin embargo, estas se localizan principalmente en las zonas residenciales manifestándose el principal problema de sobrecarga, en las zonas donde se agrupan los servicios.

B3 /

LIMITAR VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN

La velocidad excesiva de los vehículos motorizados es una de las principales causas de accidente de tráfico en cualquier vía, según la Dirección General de Tráfico (DGT). En los núcleos urbanos la posibilidad de accidentes entre vehículos y usuarios vulnerables se multiplica, ya que la circulación de peatones, tanto en el entorno cercano como atravesando la carretera, es constante. En estos escenarios, es **imprescindible una regulación de la velocidad adecuada, así como el compromiso de las personas conductoras en el cumplimiento de la misma**.

Se recomienda, por lo tanto, que ningún vehículo exceda los **30km/h dentro del núcleo urbano** de Lekunberri, pudiendo ser inferior, como ya lo es en la zona de la plaza por ejemplo, donde está limitada a 10km/h. Existen también una serie de elementos urbanos que pueden favorecer la reducción de velocidad en determinadas zonas o puntos de vulnerabilidad. Entre las medidas más populares están los badenes, semáforos de control de velocidad, rotondas, etc. Una correcta señalización fomenta el cumplimiento de los límites establecidos y reduce situaciones de peligro.

¿Dónde?

El hecho de que este tema se haya tratado en otros apartados se debe a que resulta necesario abordarlo desde distintos puntos, ya que afecta de manera notoria y diversa a la calidad de vida en Lekunberri.

Los tramos de la travesía donde se agudiza la percepción de peligro, son el tramo norte, en la zona de barrios de baja densidad, y en el tramo del sur, en la zona de la intersección de carreteras de la NA-1300 en cuestión, con la carretera de Larraun NA-7510. En esta última zona, a pesar de ser una intersección, la velocidad se mantiene por la existencia de un tercer carril de deceleración.

Otras carreteras o zonas del núcleo urbano que generan preocupación entre las habitantes son la carretera hacia el cementerio, el camino de San Miguel y la zona del colegio y el polideportivo. Destacaba también la zona del ayuntamiento, en la que se integraron una serie de elementos urbanos con el fin de menguar la problemática pero las vecinas denuncian que la sensación de inseguridad sigue existiendo.

B4 /

EDUCACIÓN Y CIVISMO

La gestión y regulación de ciertas normativas y sobre todo del cumplimiento de las mismas, podrían mejorar las situaciones de conflicto que se han nombrado. En la mayoría de ocasiones son cuestiones relacionadas con el civismo y el respeto al prójimo, que con educación y concienciación podrían mejorar notablemente la convivencia en lo urbano.

Cada municipio vive su propia casuística y forma de convivencia. La cual deriva de los diversos factores que lo condicionan: el entorno, las conexiones, la morfología urbana, las formas de socialización, tipo de población etc.

Es importante consensuar y visibilizar las normas de civismo para la convivencia entre vecinas, y entre población local y visitantes.

En Lekunberri se detecta, tanto por parte del ayuntamiento como por parte de la población, **una voluntad por mejorar la convivencia y fomentar cambios de hábitos que mejoren la calidad de vida.** Sin embargo, como siempre ocurre, hay un cierto porcentaje de la población a la que le cuesta más tomar conciencia de la repercusión de sus acciones sobre las demás personas.

¿Dónde?

Además de la transformación física de los espacios, es importante la comunicación y sensibilización en torno a los temas que afectan a la calidad de la convivencia.

El ayuntamiento cuenta con un equipo de comunicación bastante interesante que puede ayudar en el diseño de distintas campañas de concienciación. La intervención y la educación deben ir de la mano, así como la sensibilización y visibilización de los privilegios que tienen los coches en el espacio público y el fomento de una movilidad activa. En esta línea son interesantes el fomento de la bici dentro del pueblo (para comprar, trabajar, etc.) y los caminos escolares seguros para desincentivar el uso del coche, que por muchas razones es necesario reducir.

Otro tema que, al igual que en muchos otros pueblos, genera tensiones, es la convivencia con mascotas. Perros sueltos y falta de responsabilidad en relación a sus excrementos es otro asunto que vulnera la convivencia.

C.

BIENESTAR y CONFORT

C1/ LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO

C2/ VEGETACIÓN

C3/ EQUIPAMIENTOS URBANOS

C4/ LUGARES ACOGEDORES Y PROXIMIDAD

Además de las actuaciones que implican una adecuación o mejora desde el punto de vista físico, facilitando recorrer o acceder a los espacios urbanos, **existen otro tipo de actuaciones que están enfocadas a mejorar la calidad o la percepción que se tiene del espacio público a través de parámetros más subjetivos, como puede ser lo acogedor que es un lugar.**

También se incluyen en esta línea estratégica **las actuaciones que tienen que ver con el confort ambiental**, relacionándose por lo tanto con la vegetación, la humedad, el soleamiento en invierno, la sombra en verano o la presencia de malos olores entre otros.

Además de la adecuación de los espacios, importante su distribución dentro de la trama urbana, garantizando pequeños rincones de bienestar y proximidad. Debido a la morfología y características topográficas de Lekunberri esto resulta bastante accesible, ya que existen muchas zonas por las que caminar.

C1 /

LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO

La limpieza y el cuidado de los espacios públicos genera una percepción positiva de los mismos, pudiendo llegar incluso a mejorar la percepción de seguridad. Es igualmente importante el mantenimiento de los diversos elementos existentes en el espacio público, tanto en los lugares de paso como en los de estar.

Más allá de la percepción visual, **la falta de limpieza y mantenimiento puede afectar a la funcionalidad de los elementos urbanos.** Otros factores, como malos olores, pueden generarse debido a la falta de limpieza, mantenimiento o incorrecta localización de los contenedores de basura. Estos deben abordarse como una **cuestión de calidad del espacio público** ya que crean una sensación profundamente desagradable en el entorno.

Algo que seguramente sea puntual en Lekunberri pero es importante tener en cuenta, es el tratamiento que se le da a las calles en los días de nieve. Llama la atención que los quitanieves se centran en abrir recorridos para coches, arrojando la nieve sobre las aceras o los recorridos peatonales, haciendo una vez más, que los peatones tengan que circular por la calzada.

¿Dónde?

Por un lado, mencionar la necesidad de adecuación de las aceras de la calle Aralar y sus pasos peatonales, o la organización de los aparcamientos en su entorno. También se recogen inquietudes en relación a la placita del Eroski o la del banco que se perciben como sucias y poco organizadas.

En las zonas de La Peña y el estanque de los patos, siendo muy apreciadas por la población, se reclama más mantenimiento y la adecuación e instalación de más mobiliario.

Sobre la Vía Verde se recogen inquietudes relacionadas con el cuidado de caminos, limpieza y mantenimiento general. En esta misma línea, se solicita también más limpieza y mantenimiento en el cementerio. De manera general también se pide atención a las papeleras de las distintas zonas del municipio.

Por último, otro tema prioritario sería atender y resolver la situación de las dos ruinas que generan una sensación de abandono importante entre la población. Estas son el bloque de viviendas de la entrada sur y el edificio en la zona del polideportivo, este último en proceso de ser adecuado como equipamiento público.

C2 / VEGETACIÓN

La vegetación suele ser elemento protagonista en un espacio público que genere sensación de bienestar y resulte agradable. Uno de los factores más importantes es el ambiental. Genera sombra y estabiliza la temperatura en épocas calurosas aportando confort a los espacios. La vegetación de hoja caduca además, pierde el follaje en invierno permitiendo el soleamiento.

La adecuada elección del tipo de vegetación, por lo tanto, es fundamental para que sea compatible con las características y el uso del lugar donde se coloque. Es importante remarcar que la vegetación urbana debería ser cuidada y tratada sin la utilización de productos químicos.



Vegetación de la Plaza: Fuente propia.

¿Dónde?

Lekunberri es un municipio que en este aspecto, transmite una sensación bastante agradable. La vegetación que se ve en los jardines de las casas y las grandes áreas verdes que rodean el municipio, transmiten la sensación de un contexto bastante naturalizado.

En esta línea se recogen apenas algunos apuntes pero que son importantes de considerar. La percepción que se tiene de una calle cambia mucho en relación a la vegetación que rodea los jardines privados. No es lo mismo una vegetación ligera que permite el contacto visual con el interior de las parcelas que los terrenos que están rodeados por tupidas líneas de setos generando una especie de pared que crea aislamiento, como sucede en la zona norte de la travesía.

De manera más puntual, se considera conveniente colocar más vegetación en la zona del cementerio, así como en las placitas localizadas entorno a la calle Aralar.

Por otro lado, el arbolado de la plaza se percibe como escaso. Esto puede ser porque son árboles de porte pequeño muy pegados a la fachada. Los setos ubicados en la plaza, hacen una especie de cerramiento, sería interesante estudiar si es una buena solución.

C3 /

EQUIPAMIENTOS URBANOS

El bienestar de la ciudadanía depende de su accesibilidad a zonas de descanso, abastecimiento de servicios mínimos y otras necesidades. Se debe garantizar un espacio público debidamente equipado con el mobiliario urbano necesario para habitar las calles y plazas de manera cómoda y segura. Estos elementos son los bancos, fuentes, contenedores, marquesina, farolas, aparcamientos para bicicletas, baños públicos, etc.

Es necesario hacer especial hincapié en que tanto el mobiliario existente, como el nuevo, sea accesible y adecuado para las personas mayores o personas con movilidad reducida. Se debe atender a la posición, altura, idoneidad de los materiales y ergonomía en bancos, contenedores, fuentes, etc.

¿Dónde?

La primera demanda se vincula a la necesidad de más bancos en la Vía Verde, en la zona de La Peña, en el estanque de patos, en el anfiteatro y en la zona de la iglesia, principalmente. En algunas de esas zonas, entre otras, también se pide instalar fuentes o reparar las existentes, por ejemplo, en el estanque de patos, en el cementerio, en La Peña y en la Vía Verde. La zona de Beigorri, es otra de las joyas de Lekunberri, donde se valora muy positivamente la existencia de mobiliario como mesas y barbacoa. En relación a esto, se piden más mesas al sol, alguna papelería más y una fuente cerca de la zona de barbacoa.

Mencionar también la importancia que toman los espacios cubiertos del sol y la lluvia. Es necesario fomentar una red de pequeños espacios o zonas cubiertas. Se echan de menos espacios cubiertos y polivalentes que puedan acoger tanto actividades culturales como ser un espacio de encuentro para jóvenes. Al hilo de esto, el parque de columpios cubierto de la Plaza Berri Txarrak, se percibe como algo muy positivo entre muchas personas.

Por último, mencionar que la falta de paradas de bus con marquesina también es recogida en el proceso.

C4 /

LUGARES ACOGEDORES Y DE PROXIMIDAD

Hacer los lugares de estar más acogedores a través de la colocación de vegetación en maceteros con flores por ejemplo, o a través del uso de materiales, colores y mobiliario adecuado.

También es necesario **favorecer la existencia espacios acogedores o espacios de bienestar de proximidad distribuidos de manera homogénea por todo el núcleo urbano**. Estos son fundamentales para asegurar a personas mayores y/o con movilidad reducida, el acceso a zonas agradables de disfrute y relación próximas a su vivienda.

Es importante cuidar, a su vez, que los espacios públicos dispongan de diversas características que puedan satisfacer las distintas necesidades que la población puede llegar a tener.

¿Dónde?

Este punto se vincula estrechamente con los anteriores, ya que el conjunto de los factores previos desembocan en la calidad de los espacios.

Una de las cosas más valoradas en Lekunberri es la diversidad de espacios que este tiene. Entre los muy apreciados, están principalmente la Vía Verde, La Peña, Beigorri, la Peña, la Vega, el Bidegorri, y el propio casco antiguo (si se liberase de coches). Algunos de ellos, como ya se ha comentado previamente requieren de algún mantenimiento, mejora del mobiliario o otro tipo de adecuación, pero el resultado es que Lekunberri cuenta con una importante red de espacios públicos amplios que ofrecen proximidad a las distintas zonas del municipio.



Vía verde Plazaola. Fuente propia.

D.

SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

D1/ MOVILIDAD Y TRANSPORTE

D2/ EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

D3/ SERVICIOS PÚBLICOS

Además de las líneas estratégicas enfocadas al espacio público **se ha estudiado temas de movilidad, equipamientos y servicios públicos.**

En el caso de Lekunberri, con una población que ha crecido de manera muy rápida en las últimas décadas, es importante atender a este aspecto para que el crecimiento poblacional vaya acompañado con una mejora de los servicios y equipamientos que de respuesta a esa población. La valoración de los servicios y equipamientos actuales se ha realizado mediante un estudio de las dinámicas y ofertas existentes y una recogida de aportaciones por parte de la ciudadanía.

D1 /

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Actualmente la vida no se concibe sin el uso de un coche privado. Sobre todo en zonas donde el transporte público es reducido o inexistente y muchas de las actividades se realizan fuera del municipio, se trata de desplazamientos por motivos laborales, compras o incluso ocio.

Asegurar la movilidad supramunicipal es esencial en los municipios con poblaciones reducidas, ya que la vida diaria de sus poblaciones está muy relacionada con la conexión con núcleos urbanos de mayor tamaño. Este hecho ha fomentado la dependencia del automóvil privado en muchas ocasiones, llegando incluso a ser utilizado para movimientos dentro del municipio que serían fácilmente realizables a pie o en bicicleta.

Actualmente en Lekunberri la conexión con las grandes ciudades más importantes del entorno está resuelto gracias a una oferta relativamente amplia de viajes diarios a Pamplona y una oferta aceptable de viajes a San Sebastián.

¿Dónde?

Durante el proceso participativo se ha detectado que un gran número de las personas afirman que la mayoría de desplazamientos que se realizan a diario en coche en Lekunberri podrían realizarse a pie o en bicicleta. El hecho de que la propia población sea consciente de este hecho es el primer paso para un cambio en las dinámicas de movilidad. Además, la topografía de Lekunberri es prácticamente plana.

El fomento de medios de movilidad alternativos debería impulsarse a través de campañas de concienciación o la realización de planos en los que se indique la distancia entre los puntos más frecuentados y el tiempo de desplazamiento a pie o en bicicleta. La puesta en conocimiento de estos recorridos y sus tiempos, así como su visibilización en cartelería dispuesta en el espacio público puede fomentar ese tipo de movilidad.

Por otro lado, a pesar de que existe una oferta de transporte a ciudades como Pamplona, sólo el 10% de las personas participantes afirman utilizar el transporte público, alegando que la frecuencia y los horarios no son cómodos.

D2 /

EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

Los equipamientos públicos son aquellos edificios que se utilizan diariamente y que son indispensables para el desarrollo de la vida cotidiana en todas las etapas vitales y para la mejora de la calidad de vida de las personas. Son también los espacios de referencia de una comunidad donde se genera la convivencia, el intercambio, la socialización y la ayuda mutua.

¿Dónde?

Aunque Lekunberri cuenta con numerosos equipamientos y/o lugares para practicar deporte al aire libre, se demandan más espacios que permitan desarrollar otras actividades físicas y la instalación de aparatos deportivos en alguna zona exterior.

En relación a la cultura también existe la inquietud por disponer de un espacio polivalente y cubierto para hacer distinto tipos de actividades, conciertos u otro tipo de programación cultural.

Por otro lado, el rápido crecimiento de la población ha hecho que algunos equipamientos, como la casa de la cultura o la escuela de música se perciban como insuficientes ante la creciente demanda.

Lekunberri cuenta con un edificio público que quedó a medias debido a la anterior crisis. Este espacio supone una oportunidad para cubrir las nuevas necesidades de equipamientos.



Edificio en construcción. Futuro espacio polivalente. Fuente: propia

D3 /

SERVICIOS PÚBLICOS

Los servicios públicos están estrechamente vinculados a los equipamientos que existen en los municipios. Más allá del espacio físico, es importante disponer de una amplia y diversa oferta de servicios que satisfagan, tanto las necesidades básicas, como las actividades de ocio de los y las habitantes.

Estas ofertas están también estrechamente relacionadas con la movilidad del pueblo. Ya que una falta de servicios aumenta la necesidad de desplazamiento a otros municipios. Esta situación genera una condición de carencia y dependencia.

¿Dónde?

Aunque es una demanda que trasciende las competencias que tiene el gobierno local, a través de las actividades participativas se ha recogido una demanda de mejora de los servicios sanitarios, tales como inclusión de urgencias u horarios de atención al público más amplios.

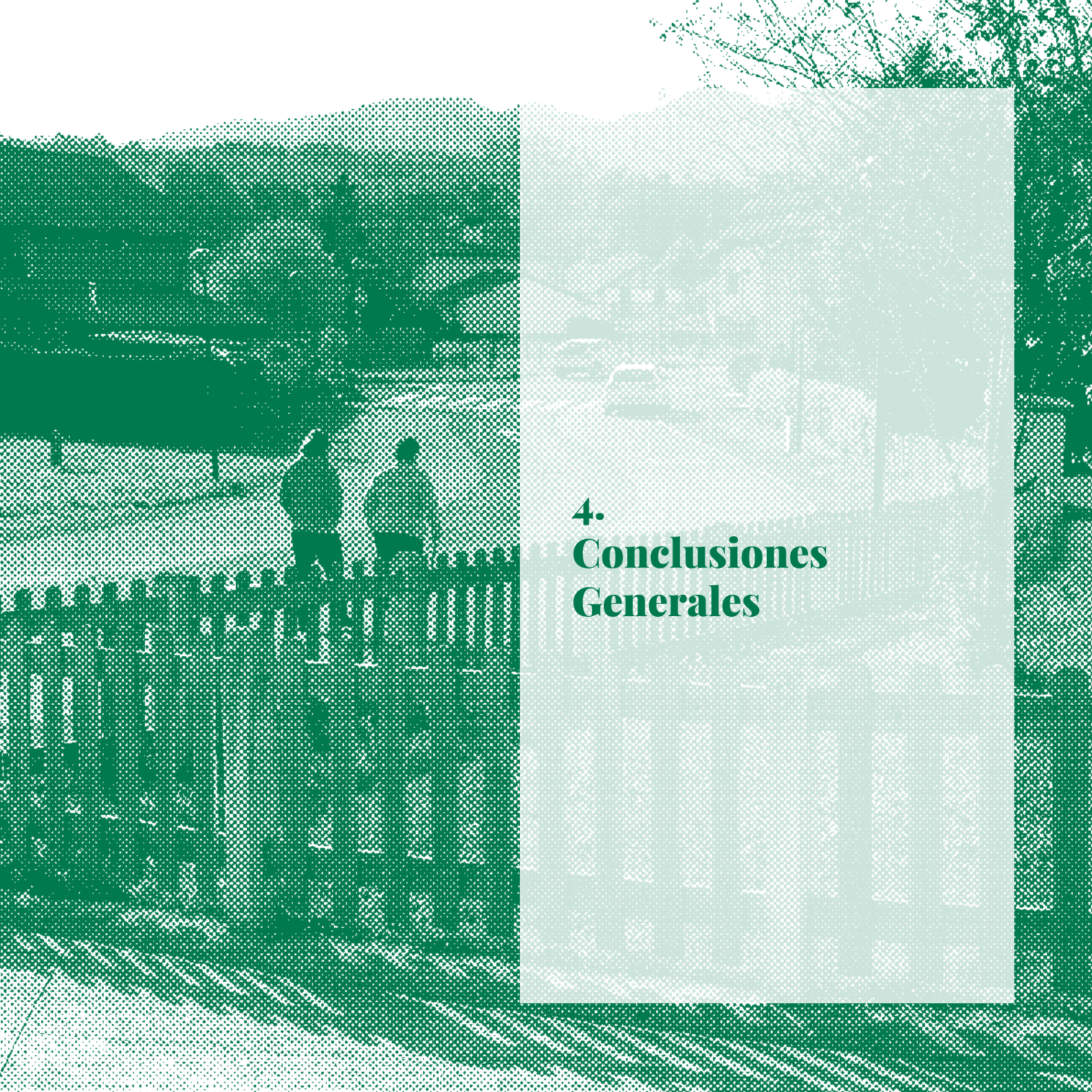
Respecto a la biblioteca, se demanda la modernización del sistema o la extensión de los horarios.

Al igual que sucede en la mayoría de municipios, se habla de una falta de actividades para el público joven. Es importante que haya oferta para los distintos perfiles, pero en el caso específico de los jóvenes, es recomendable que se haga un diseño colaborativo de esta programación para hacerles partícipes, asegurándose de que la propuesta responde a sus intereses y a fin de que no resulte un programa fallido.

Por último, y ante la realidad de una población cada vez más envejecida, es importante garantizar y fortalecer los servicios sociales mínimos que favorezcan el desarrollo de calidad de la vida diaria de las personas más mayores.



Grupo de personas circulando en bicicleta. Fuente: propia



4. Conclusiones Generales

Lekunberri es un municipio que ofrece una **buena calidad de vida** a sus aproximadamente 1500 habitantes. Está muy **bien ubicado al encontrarse en el punto intermedio entre Pamplona y San Sebastián**. Esto es un aspecto muy importante en la fijación de población así como en la generación de economía para el municipio. Al encontrarse a apenas media hora de ambas capitales, es fácil mantener relaciones socioeconómicas con ambos núcleos, lo cual no impide que Lekunberri disponga de suficiente entidad propia como para no depender de manera general de ninguno de ellos.

Una de las mayores fortalezas del pueblo desde la perspectiva de este proyecto, es la **amplitud y diversidad de su espacio público**. Cuenta con amplias calles y zonas naturales que permiten a sus vecinos y vecinas, disfrutar de espacios de desconexión muy próximos al municipio. Este aspecto es muy valorado por la población local. Su imponente casco antiguo de señoriales caseríos, junto a los espacios naturales y de esparcimiento, convierten Lekunberri en un **atractivo punto de turismo**. Otra ventaja de este municipio, es su **amable topografía y los pavimentos continuos** de sus relativamente nuevas calles.

Lekunberri experimenta un **crecimiento urbano importante** a partir de los años 90 cuando se independiza del municipio de Larraun al que pertenecía previamente. Este crecimiento se hace siguiendo un modelo de viviendas unifamiliares de baja densidad ocupando una

extensa superficie del municipio. Este modelo, aunque presenta ventajas en relación a ciertos aspectos, como son la amplitud de las calles y la proximidad a espacios públicos, no representa el modelo más sostenible de crecimiento. En el caso de que la población siga aumentando y haya mayor demanda de vivienda, sería conveniente **cuestionarse, si ese es el mejor modelo a fomentar**, ya que se trata de un patrón que genera una extensa ocupación de suelo y, en la mayoría de los casos, dependencia del coche.

El pueblo cuenta con **servicios básicos relacionados con el deporte, la cultura y salud y comercios de primera necesidad**, lo que permite a sus habitantes desarrollar las actividades del día a día en el propio Lekunberri. En este sentido **es importante, fortalecer y apoyar los pequeños comercios locales** que aportan diversidad, economía y relaciones de proximidad a la vida del municipio.

CONVIVENCIA BICIS, COCHES Y PEATONES

Pasando a repasar los aspectos más conflictivos de Lekunberri, las cuestiones vinculadas con la movilidad (desde todas sus perspectivas), son protagonistas.

Uno de los focos de mayor conflicto, es la travesía de la calle Aralar (la NA-1300. Además de ser un espacio con una complejidad intrínseca, en esta vía confluyen factores que ponen



Modelo urbano de baja densidad con amplias calles: Fuente propia.

en evidencia **el mayor reto de Lekunberri: mejorar la convivencia entre bicis, coches y peatones.**

Esta vía es un **eje que divide el municipio en dos y acoge la mayor parte del flujo de tráfico, siendo además, una recta que favorece la velocidad** de los coches, camiones y bicicletas, y no habiendo mecanismos para aliviar la velocidad de este tráfico. Sus estrechas y, en algunos puntos, deterioradas aceras, junto a los pasos de peatones con deficiencias a nivel de pavimentos y seguridad, además de los rebajes imprecisos, convierten esta calle en el lugar sobre el que recaen la mayor parte de quejas y demandas.

En las líneas estratégicas se abordan las diferentes problemáticas que afectan a este elemento, en este apartado de conclusiones, simplemente se pretende enfatizar la importancia de apoyar medidas que transiten hacia la pacificación de la convivencia en este eje tan trascendental para el municipio. En relación a la amabilización del espacio público de Lekunberri, son prioritarias las **medidas y negociaciones para poder convertir esta vía en travesía, con el fin de priorizar a los peatones y fomentar la movilidad activa mediante la integración carriles bici y adecuación y garantía de los recorridos a pie.** Como se ha mencionado previamente, esta amabilización, no pasa exclusivamente por la intervención física, esta debe ir de la mano de medidas de regulación y cumplimiento de las mismas. Entre estas, las más repetidas son la regulaciones re-

lacionadas con la reducción de la velocidad y la reorganización de aparcamientos y de terrazas en la zona de bares principalmente.

Estas afecciones concentradas en la calle Aralar, se extienden a otras zonas del pueblo. **La falta de armonía entre coches y peatones se hace evidente en el casco antiguo** donde se concentran varios servicios y comercios de Lekunberri. Las características físicas de estas calles, las hacen amables; la plataforma única con un pavimento tipo adoquinado, dota a las calles de un aspecto agradable y cómodo. Es prioritario delimitar claramente zonas de aparcamiento y valora la posibilidad de restringir el acceso rodado, permitiendo únicamente a vecinos y vecinas o comerciantes el acceso a la zona. Algunas vecinas proponen que el acceso libre podría estar limitado a franjas de horarios comerciales. Habilitar bolsas de aparcamiento que permitan aparcar cerca de las zonas céntricas o de interés es otra medida a considerar. **Se detecta que existe una estrecha relación entre la percepción de lugares poco amables con las zonas que están invadidas por los coches.**

De manera general, es necesario reflexionar sobre la **desproporción del espacio público destinado a los coches y el reservado a las personas.** Hay zonas, en las este hecho se revela claramente. La Vega por ejemplo, siendo una zona valorada por el poco tráfico y las amplias calles, es un caso claro. Las áreas, supuestamente reservadas para caminar son muy reducidas en relación a la calzada, por lo

que las personas acaban optando por caminar directamente por la calzada. El tráfico es habitualmente de baja intensidad, por lo que el hecho no supone un gran problema respecto a seguridad; la situación, sin embargo, dista mucho de ser ideal.

No debemos olvidar que los vehículos son privados y que por lo tanto, en ningún caso deben tener privilegios sobre lo público. Es importante, tener en cuenta, que no todas las personas tienen el privilegio de poder conducir o tener un vehículo privado y que, por lo tanto, sus derechos como personas ciudadanas no deberían verse reducidos frente a las personas que sí disponen tales comodidades. Además, no se puede olvidar que, sin querer profundizar en ello, los coches contaminan y son, en esencia, un factor de riesgo y peligrosidad, siendo esto ya una desventaja intrínseca para quien no utiliza vehículo frente a quien sí lo utiliza.

Al hilo de esto, también es significativo recoger la **percepción de peligro que las personas tienen en relación varias zonas y situaciones que se dan en Lekunberri.**

El camino al polígono con sus estrechas aceras, obstaculizadas en algunos puntos con equipamientos urbanos, y sin pasos de peatones, se valora como un lugar poco amable de cara a fomentar otro tipo de movilidad que no sea la motorizada. Otro punto de peligro, que afecta además a perfiles vulnerables, es la zona del colegio y el caos de tráfico que allí se

genera, desde la entrada de la calle Aralar, por la calle Errotalde hasta llegar al aparcamiento del colegio. La problemática se recoge en distintas líneas previamente desarrolladas. **Por su alineación con el tema de la movilidad, el cual atraviesa transversalmente la realidad de Lekunberri, es preciso enfatizar la importancia de poner medios para fomentar cambios de hábitos.** Más importante aún cuando hablamos de infancia.

MOVILIDAD ACTIVA

De cara a la futura transformación de la calle Aralar sería recomendable estudiar el municipio en su conjunto a fin determinar y adaptar los recorridos para crear caminos escolares seguros. La llegada al colegio en bici o andando por grupos de niños y niñas, es una medida que está poniéndose en práctica hace décadas en distintos países del mundo, habiendo aterrizado también en numerosas ciudades y pueblos de nuestro país.

Es importante potenciar que **Lekunberri tiene un punto de partida muy potente para fomentar la movilidad activa:** su suave topografía. La existencia del bidegorri en un sector importante del núcleo además de la predisposición que ya existe para el uso de bicicletas y el impulso de cambio de hábitos, sitúa al municipio en un punto de partida óptimo.

Al igual que los cambios en los modelos de ciudad deben aunar los cambios físicos y **los**

procesos de gestión y regulación, en muchas ocasiones es muy potente que vayan ligadas campañas o programas de concienciación y educación. Fomentar el uso de la bicicleta puede impulsarse desde distintas líneas del ayuntamiento; desde carreras, hasta días sin coche o accesos limitados a vehículos que no sean bicis.

EQUIDAD URBANA

Volviendo al eje que estructura y divide Lekunberri, se debe destacar la percepción que tienen algunos vecinos y vecinas tienen de la calle Aralar: no sólo divide físicamente el municipio sino que también es una división en la gestión y el cuidado de los espacios. Se revela el desfavorecimiento de la zona de Amairu hacia Pamplona en relación a otras zonas como el casco antiguo. Esto, aunque habitual en muchos pueblos, no es equitativo. **Acortar las diferencias entre zonas y favorecer la equidad urbana, debe ser uno de los retos prioritarios de los municipios.**

COVID-19

Se ha querido aprovechar este proceso para indagar en cómo se han vivido las distintas fases de la pandemia de la COVID-19. Teniendo Lekunberri bastantes zonas para pasear y espacios naturales cercanos, la desescalada y salida a la calle no generaron grandes problemas en relación al espacio público. Sin embargo, respecto a la nueva normalidad ocasionada

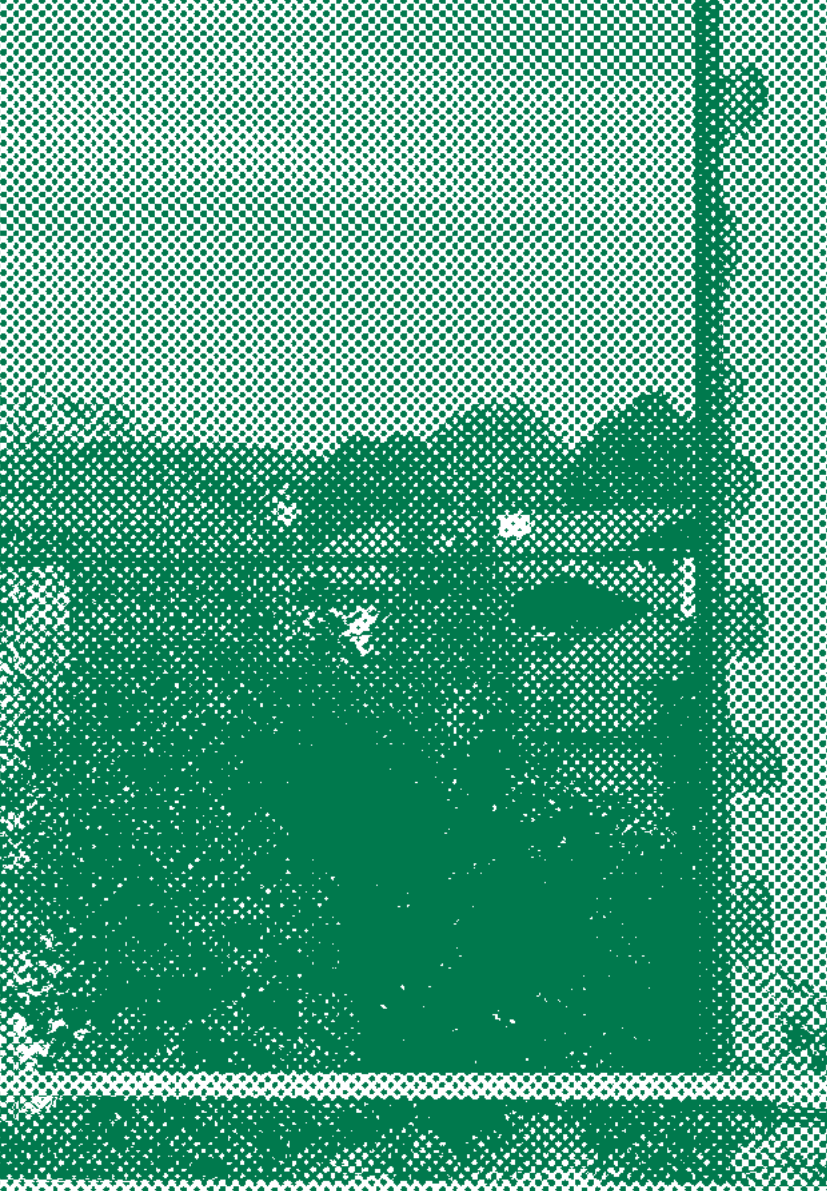
por la reducción de aforos en los bares, las terrazas han aumentado de tamaño haciendo en ocasiones, intransitable la calle de la zona de bares. Sería importante contemplar, quitarle espacio al coche y a los aparcamientos en lugar de a las personas que caminan; a través de medidas muy extendidas en los últimos tiempos como son por ejemplo, los "parkets". Por otro lado, y en relación al uso de los equipamientos, se recoge que al no poder entrar en el polideportivo, la escuela de música, colegio etc, no hay espacios de espera resguardados. Por último, se reconoce por algunas personas, cierto caos y falta de comunicación respecto a la modificación de algunos servicios como por ejemplo el transporte público.

Es una realidad que la COVID-19, **ha puesto en valor los espacios abiertos y ciclables, fomentando el deporte y reduciendo el uso del coche.** Este aspecto, también debe ser un punto a favor a la hora fomentar nuevos hábitos y formas de usar el espacio público.

PARTICIPACIÓN

Por último, recalcar la importancia de mantener abiertos **canales de comunicación entre el ayuntamiento, los técnicos municipales y la ciudadanía** que permitan ajustar tanto los diseños como la ejecución de los proyectos a las necesidades de las habitantes. Estos canales deben estar bien diseñados para que resulten efectivos, nutriendo y sosteniendo la voluntad de comunicación, tanto del gobierno local como de la ciudadanía.





Desde cAnicca agradecemos a todas las personas que, a pesar de las circunstancias derivadas de la crisis sanitaria, con su participación y esfuerzo, han hecho posible el desarrollo de este proyecto y han trabajado por la mejora de los espacios comunes de su municipio, así como al Ayuntamiento de Lekunberri y su equipo por el apoyo en el proceso.

cAnicca [a•d•u] es un estudio de arquitectura, diseño y urbanismo que desarrolla proyectos en busca de una transformación positiva en la relación de las personas y el entorno que habitan. Incorporan metodologías de participación y autoconstrucción como herramientas de diseño para abordar proyectos de todas las escalas; desde el objeto al territorio.

+ info sobre cAnicca:

www.canicca.org

canicca.contacto@gmail.com



**5.
Anexo:
Plano**

1. Calle Aralar - Travesía

A1/B1 - El 70% de las vecinas considera que la carretera es peligrosa. Se denuncia la velocidad de los coches, la sobrecarga de tráfico, los inadecuados estacionamientos, los peligrosos e inaccesibles pasos peatonales y el mal estado de las aceras.

A2 - Aceras estrechas, deterioradas en algunas zonas e invadidas por vehículos inadecuadamente estacionados.

A3 - Paso de peatones peligrosos por sus características y deterioro. En algunos los rebajes de la acera no coinciden con el dibujo de las líneas

A5 - Se demanda habilitar carril bici por toda la calle, la cual es eje de movilidad en el pueblo

A6 - Aceras deterioradas, estrechas y con obstáculos.

B3 - Las características de la carretera y la falta de medidas que reduzcan la velocidad supone que los vehículos circulen a velocidad excesiva. Se recomienda no exceder los 30km/h dentro del núcleo urbano.

C1 - Falta de mantenimiento en pavimentos

2. Zona de Poligonos

A2 - Recorridos peatonales poco seguros

A5 - Se demanda habilitar carril bici de llegada y en la zona

3. Bidegorri

A5 - Recorrido muy valorado por ciclistas y peatones. Se demandan nuevos carriles bici por todo el pueblo y la instalación de aparcamientos para fomentar la movilidad activa.

A8 - Falta de iluminación en invierno

C3 - Falta de equipamientos urbanos (bancos, papeleras, fuentes...) en la zona del Anfiteatro

C4 - Recorrido de proximidad muy valorado para paseo

4. Parque Beigorri y Estanque

C1 - Falta de limpieza y mantenimiento

C3 - Equipamientos urbanos valorados pero mejorables (bancos, papeleras, fuentes...)

C4 - Lugar natural de proximidad muy valorado

5. Calle Errotalde - Zona Colegio y Polideportivo

A2 - Recorridos peatonales invadidos por vehículos

B2 - Aparcamiento y zona de acceso con sobrecarga de tráfico en hora punta que provoca caos y situaciones de peligrosidad

B3 - Circulación de vehículos a velocidad excesiva en zona escolar

6. Parking Frontón

B2 - Posible bolsa de aparcamiento de la zona céntrica del pueblo.

Para lo que sería necesaria la regulación de plazas de aparcamiento

7. Vía Verde de Plazaola

C1 - Falta de limpieza y mantenimiento a lo largo de la vía

C3 - Falta de equipamientos urbanos (bancos, papeleras, fuentes...)

C4 - Recorrido de entorno natural de proximidad muy valorado

8. Calle Aralar - Placitas

A2 - Espacio peatonal invadido por vehículos estacionados

B2 - La falta de regulación de estacionamientos deriva en desorden

C1 - Falta de mantenimiento, cuidado y limpieza que genera sensación de abandono.

C2 - Falta de vegetación para amabilizar los espacios

C3 - Falta de equipamientos urbanos (bancos, papeleras, fuentes...)

9. Calle Aralar - Zona Bares

A2 - Recorridos peatonales invadidos por vehículos estacionados y terrazas

B2 - La falta de regulación de estacionamientos deriva en sobrecarga de coches estacionados que invaden y ocupan la zona

10. Calle Consultorio Local

A2 - Recorridos peatonales poco seguros

A6 - Aceras inexistentes, discontinuas, estrechas y con obstáculos.

B2 - Falta de aparcamientos para las personas usuarias del centro médico

11. Barrio Norte

A2/B2 - Pavimento continuo, cómodo y accesible de plataforma única, pero sin apenas distinción visual de recorridos peatonal y rodado, lo que genera que los vehículos estacionen en recorrido peatonal

A5 - Se demanda habilitar carril bici en la zona siguiendo el modelo del existente en La Vega

B3 - Circulación a velocidad excesiva en la carretera del cementerio

C1 - Falta de limpieza y mantenimiento en el cementerio

C2 - Cerramientos vegetales que crean sensación de aislamiento.

Percepción de falta de vegetación en la zona del cementerio

12. La Vega

A2/B2 - Pavimento continuo, cómodo y accesible de plataforma única, pero sin apenas distinción visual de recorridos peatonal y rodado, lo que genera que los vehículos estacionen en recorrido peatonal.

13. Plazaola

B3 - Circulación de vehículos a velocidad excesiva en algunas zonas

C1 - Falta de mantenimiento que genera sensación de abandono

14. Intersección NA-1300/NA-7510

A4 - Cruce de gran peligrosidad por sus características físicas. Posible solución una rotonda que consiga mejorar el entorno y su visibilidad

B3 - Los vehículos llegan y entran al pueblo a velocidad excesiva

15. Casco Antiguo. Zona del Ayuntamiento, de la Iglesia y comercios

A2 - Pavimento adoquinado cómodo y accesible de plataforma única que distingue los recorridos peatonal y rodado a través de un cambio de color

La falta de regulación y ordenación hace que los recorridos peatonales queden invadido por coches.

A7 - Falta de iluminación, principalmente en la entrada del norte

B2 - Sobrecarga de estacionamientos inadecuados y desordenados en espacio peatonal por falta de regulación

B3 - Circulación de vehículos a velocidad excesiva en zona céntrica de gran tránsito peatonal peatonal

A8 - Falta de iluminación en la entrada norte al casco antiguo

C2 - Percepción pobre de la vegetación de la plaza

C3 - Falta de equipamientos urbanos (bancos, papeleras, fuentes...) en la zona de la Iglesia

C4 - Lugares céntricos muy valorados, resultarían más amables si se liberasen de la invasión de vehículos

PLANO DE AFECCIONES

Análisis de los espacios estudiados durante el proceso de diagnóstico urbano más representativos, en el que se muestran las afecciones de cada lugar vinculándolas a las líneas estratégicas definidas.

Líneas Estratégicas

A. SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD

A1/ CARRETERAS SEGURAS

A2/ RECORRIDOS PEATONALES

A3/ PASOS PEATONALES

A4/ INTERSECCIONES DE CARRETERAS

A5/ CARRIL BICI

A6/ BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

A7/ SEÑALIZACIÓN

A8/ ILUMINACIÓN

B. GESTIÓN Y REGULACIÓN

B1/ TRAVESÍA

B2/ REGULACIÓN DE ESTACIONAMIENTOS

B3/ LIMITAR VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN

B3/ EDUCACIÓN Y CIVISMO

C. BIENESTAR Y CONFORT

C1/ LIMPIEZA Y MANTENIMIENTO

C2/ VEGETACIÓN

C3/ EQUIPAMIENTOS URBANOS

C4/ LUGARES ACOGEDORES Y DE PROXIMIDAD

D. SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

D1/ MOVILIDAD Y TRANSPORTE

D2/ EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

D3/ SERVICIOS PÚBLICOS



Movilidad

Necesidad de hacer protagonistas a peatones y bicicletas

Transporte Público

Escasa oferta de horarios y líneas de autobús y falta de marquesinas en las paradas

Equipamientos Públicos

Demanda de equipamientos deportivos (especialmente al aire libre) y culturales. Falta de espacio polivalente cubierto para actividades.

Servicios Públicos

Demanda de enriquecimiento de servicios sanitarios. Falta de actividades para jóvenes. Carencia de servicios de asistencia para personas mayores



cAnicca
[arquitectura+diseño+urbanismo]

www.canicca.org

2020



Promueve y co-financia:

ANAYA



Lekunberriko Udala
Ayuntamiento de Lekunberri

Co-financia:

Gobierno
de Navarra



Nafarroako
Gobernua



Dirige:

cAnicca
arquitectura • diseño • urbanismo