



PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA
UNIDAD Z.5 Y PARTE DE LA UNIDAD GZ-1 DE LA
UNIDAD INTEGRADA U.I- IX "BELOSO",
PAMPLONA, NAVARRA.

MAYO 2022
TEXTO APROBACIÓN INICIAL



PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA UNIDAD Z.5 Y PARTE DE LA UNIDAD GZ-1 PERTENECIENTES A LA UNIDAD INTEGRADA IX “BELOSO” DEL PLAN MUNICIPAL DE PAMPLONA, NAVARRA.
TEXTO APROBACIÓN INICIAL.

A.- MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA.	Página 3.
A.1.- Introducción.	Página 3.
A.1.1.- Objeto y situación.	Página 3.
A.1.2.- Promotor.	Página 3.
A.1.3.- Equipo redactor.	Página 3.
A.1.4.- Antecedentes urbanísticos.	Página 4.
A.1.5.- Motivos del Plan Especial de Actuación Urbana.	Página 5.
A.1.6.- Fundamentos legales del Plan Especial de Actuación Urbana.	Página 7.
A.2.- Descripción del ámbito objeto de la modificación.	Página 8.
A.2.1.- Situación y límites.	Página 8.
A.2.2.- Topografía.	Página 9.
A.2.3.- Superficie.	Página 9.
A.2.4.- Servidumbres aeronáuticas.	Página 10.
A.2.5.- Estructura de la propiedad.	Página 10.
A.2.6.- Descripción del estado actual de la parcela y del entorno.	Página 10.
A.2.7.- Normativa urbanística vigente.	Página 12.
A.3.- Modificación propuesta.	Página 16.
A.3.1.- Objetivos y criterios de la modificación.	Página 16.
A.3.2.- Descripción y justificación de la ordenación.	Página 17.
A.3.3.- Justificación urbanística de la propuesta.	Página 18.
A.3.4.- Valorización de la actuación de dotación.	Página 21.
A.4.- Conclusión del Plan de Participación ciudadana	Página 21.
A.5.- Conclusión.	Página 22.
A.6.- Anexo.	Página 25.
A.6.1.- Cédula parcelaria.	Página 25.
A.6.2.- Listado de planos.	Página 27.

B.- NORMAS URBANÍSTICAS DE LA PROPUESTA.	Página 29.
B.1.- Fichas normativa urbanística particular	Página 29.
B.1.1.- Ficha modificada normativa particular Z-5	Página 29.
B.1.2.- Ficha modificada normativa particular GZ-1	Página 31.
B.2.- Régimen jurídico para el desarrollo y ejecución del PEAU.	Página 31.
B.3.- Normas generales de edificación.	Página 32.
B.4.- Determinaciones particulares de las parcelas resultantes.	Página 33.
C.- DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA.	Página 37.
C.1- Estudio de viabilidad económica financiera y sostenibilidad económica.	Página 37.
C.1.1.- Estudio económico de la promoción inmobiliaria.	Página 37.
C.1.2.- Impacto de la actuación en la hacienda pública de Pamplona	Página 38.
C.2- Informe de impacto de género.	Página 41.
C.2.1.- Fundamentación y objeto.	Página 41.
C.2.2.- Pertenencia de género.	Página 41.
C.3 Informe de participación ciudadana.	Página 43.
C.3.1.- Acta sesión informativa realizada el 23 de junio de 2021.	Página 43.
C.3.2.- Acta sesión informativa realizada el 23 de septiembre de 2021.	Página 45.
C.3.3.- Acta sesión informativa realizada el 4 de octubre de 2021.	Página 46.
C.3.4.- imagen exposición plan de participación ciudadana en página web.	Página 48.
C.4.- Documento ambiental estratégico.	
C.5.- Estudio de movilidad.	

A.- MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA.

A.1.- INTRODUCCIÓN.

A.1.1.- OBJETO Y SITUACIÓN.

El objeto del presente Plan Especial de Actuación Urbana (PEAU) es la modificación de las determinaciones urbanísticas de la Unidad Z5 de la Unidad Integrada (U.I) IX "Beloso" del Plan Municipal de Pamplona, unidad de suelo urbano consolidado de uso residencial.

Se trata de una actuación de dotación de las prevista en el artículo 90.5 del Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación de Territorio y Urbanismo (TRLFOTU) porque persigue el incremento de edificabilidad y del número máximo de viviendas de la Z-5 sobre las actualmente prevista en el planeamiento vigente, concretando la ordenación de la unidad estableciendo las condiciones urbanísticas para su ejecución.

Siendo ese su objeto, constituye, no obstante, el ámbito del PEAU tanto la unidad Z5 que está conformada por la mayor parte de la parcela 1251 y por el vial público situado al norte que forma parte de la calle Carretera de Sarriguren, como la parte de la unidad GZ-1, en concreto, el resto de la parcela 1251 incluida en este sistema general.

El ámbito, por tanto, de actuación tiene una superficie total de 6.075,83 m² de los cuales 5.910,00 m² corresponden a la unidad Z5 cuyas determinaciones urbanísticas se modifican y 165,83 m² corresponde a parte de la unidad GZ-1 que se incluyen a efectos de su obtención. Es un ámbito situado al noreste del casco urbanos de Pamplona, dentro de la Unidad Integrada U.I IX "Beloso" en el límite oeste de la misma unidad.

A.1.2.- PROMOTOR.

Se redacta este PEAU a petición de Morteros y Revoques MYRSAC S.L. con N.I.F B31073430 y con dirección postal en calle Ezponda número 8, del polígono industrial de Areta en Huarte, Navarra, código postal 31620, como propietaria de la parcela 1251.

A.1.3.- EQUIPO REDACTOR.

El equipo redactor del presente documento está formado el equipo de arquitectos de Itaroa Servicios de Arquitectura SLP formado por Diego M. Garatea Aznar, Fernando J. Galle Fuente y Joaquín M^a Esparza Urisarri con números de colegiados respectivos 1.532, 1.497 y 2.216

colegiados en el Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, delegación en Navarra, y con domicilio a efectos de notificación en la calle Urbanización Itaroa nº 2 de Huarte, Navarra (31620), número de teléfono 948357522, número de fax 948335146 y correo electrónico itaroa@itaroaaarquitectos.com y por la abogada Cristina Viña Olorón con número de colegiada 1.613 y domicilio a efectos de notificación calle Sangüesa número 17 piso 2º derecha, número de teléfono 948234976 y correo electrónico mvina@micap.es

A.1.4.- ANTECEDENTES URBANÍSTICOS.

Con fecha 30 de mayo de 2007 se publicó en el Boletín Oficial de Navarra número 67 la Orden Foral 181/2007 de 12 de abril por la que se aprueba definitivamente el expediente de homologación y adaptación del Plan Municipal a la Ley Foral 35/2002.

En dicho documento se recogen las características urbanísticas tanto de la unidad Z-5 como de la unidad GZ-1.

En octubre de 2015 por parte de los servicios del Ayuntamiento se realiza una Memoria Técnica Valorada de obras de glorieta en el entorno del Seminario GZ-1 U.I. IX, que afecta entre otras parcelas a la parcela 1251 del polígono 5 y que persigue mejorar los accesos y el tráfico rodado en este punto de la ciudad. La ejecución de este proyecto de obras ordinario y de promoción local exigiría la expropiación de aproximadamente 165,83 m² de suelo urbano no consolidado de la parcela 1251.

En octubre de 2016, se presentó ante el Ayuntamiento de Pamplona un documento para la Modificación de Determinaciones Pormenorizadas del Plan General de Pamplona en la parcela Z-5 de la Unidad Integrada IX que recibe el número de expediente 2016/633. Dicha propuesta fue informada desfavorablemente por parte de los Servicios Técnicos Municipales, siendo denegada por acuerdo de Pleno del Ayuntamiento celebrado el 30 de diciembre de 2016 PLE 30-DIC-16(9/CU),

A la vista de los informes técnicos emitidos, la propiedad solicitó una reunión con responsables de Gerencia que se celebró el día 2 de noviembre de 2017 con el objeto de analizar posibilidades para plantear una Modificación del Plan Municipal de la unidad. De acuerdo con lo tratado en la reunión, y, como resultado de la misma, por parte de la propiedad y a indicación de los técnicos municipales, se presenta una propuesta con las determinaciones urbanísticas de una modificación de dicha unidad.

El 14 de septiembre de 2018 se realiza una nueva reunión en las dependencias de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento con los técnicos municipales, la propiedad y los técnicos de la propiedad. Se aporta a los técnicos de Gerencia una documentación consistente

en una memoria explicativa, planos de ordenación e imágenes de la modificación que se quiere proponer para dicha unidad.

En septiembre de 2019, se celebra una nueva reunión con el nuevo equipo técnico de Gerencia, proponiendo la redacción de un documento urbanístico que recoja los antecedentes y una propuesta de ordenación para la unidad, que sea objeto de estudio por parte de Gerencia. Después de varias reuniones e intercambio de informaciones se llega a un consenso de ordenación que es la que recoge el presente Plan de Especial de Actuación Urbana.

Tras presentar a los diferentes grupos municipales que componen el Ayuntamiento la ordenación propuesta y de acuerdo con el artículo 7 TRLFOTU se inicia el proceso de Participación Ciudadana remitiéndonos al documento de conclusiones valoradas donde se expone y detalla el proceso participativo que se ha llevado a cabo.

A.1.5.- MOTIVOS DEL PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA.

Los motivos que promueven el presente PEAU son los siguientes:

1.- Mejorar y adecuar la edificabilidad de la unidad a las del entorno.

La edificabilidad máxima que fija el Plan Municipal para la unidad Z5 es de 0,187 m²/ m² (sobre parcela neta) que, en comparación con unidades similares dentro de la misma U.I IX, es inferior. El estudio comparativo de la edificabilidad de la unidad y de las unidades contiguas lleva a buscar una mejora en la edificabilidad actual de la unidad para llegar a los índices de edificabilidad de las unidades similares de la misma unidad integrada U.I IX.

A continuación, vamos exponiendo de acuerdo con las fichas urbanísticas de la Normativa Urbanística Particular del Plan Municipal y a las superficies de parcelas y superficies construidas que se recogen en las cédulas parcelarias las edificabilidades de las diferentes unidades.

Unidad Z.1:

Parcela 1540 Superficie parcela 6.012,71 m². Suelo urbano consolidado. Residencial unifamiliar. Edificio catalogado. Superficie máxima edificada 1.562,40 m². Edificabilidad 0,260 m²/ m².

Unidad Z.3:

Parcela 1202 Superficie parcela 7.491,21 m². Suelo urbano consolidado. Residencial unifamiliar. Edificio catalogado. Superficie máxima edificada 1.456,40 m². Edificabilidad 0,194 m²/ m².

Unidad Z.4:

Unidad formada por 11 parcelas. Suelo urbano consolidado. Residencial unifamiliar.

Edificabilidad 0,50 m² construidos/ m² solar.

Unidad Z.5:

Parcela 1251 Superficie parcela 5.357,55 m². Suelo urbano consolidado. Residencial unifamiliar.

Superficie máxima edificada 1.000,00 m². Edificabilidad 0,187 m²/ m².

Unidad Z.6:

Parcela 1252 Superficie parcela 1.407,07 m². Suelo urbano consolidado. Residencial unifamiliar actualmente residencial colectiva. Superficie edificada 737,00 m². Edificabilidad 0,524 m²/ m².

Unidad ZO-2:

Unidad formada por 26 parcelas. Suelo urbano consolidado. Residencial unifamiliar. Ocupación máxima 50% de la parcela, Edificabilidad actual de acuerdo con las cédulas parcelarias de las parcelas edificadas en esa unidad 0,507 m² construidos/ m² solar.

Unidad ZO-3:

Unidad formada por 8 parcelas. Suelo urbano consolidado. Residencial unifamiliar. De acuerdo con la normativa urbanística sobre los 6.230 m² de parcela privada se pueden construir 3.835 m² lo que permite una edificabilidad de 0,616 m² construidos/ m² solar. La edificabilidad actual de acuerdo con las cédulas parcelarias de las parcelas edificadas en esa unidad 0,573 m² construidos/ m² solar.

Con estos datos observamos que la unidad con menor edificabilidad recogida en el planeamiento vigente es la unidad Z-5. Las dos unidades con edificabilidades similares como son la Z-1 y la Z-3 tienen edificios protegidos por la normativa urbanística, circunstancia que no ocurre con la edificación existente en la Z-5. El resto de las unidades tienen edificabilidades entre 0,507 a 0,616 m² construidos/m² solar. Todas las unidades tienen viviendas unifamiliares con zona ajardinada excepto una única unidad, la Z-6 junto a la unidad Z-5 que dispone de una vivienda colectiva.

2.- Facilitar al Ayuntamiento la obtención gratuita de suelo.

Se prevé la cesión gratuita para su uso público, por un lado, de la superficie de viario-rotonda, que está previsto en el Plan Municipal vigente y definida en el proyecto de obras de glorieta en el entorno del Seminario GZ-1 U.I. IX, y que, en caso contrario, se debería expropiar al tratarse de un sistema general en suelo urbano no consolidado. Con esta cesión se obtiene ese suelo de manera gratuita y se puede mejorar la accesibilidad en este punto de la ciudad desde el punto de vista del tráfico rodado de vehículos.

Por otro lado, se cede, también, gratuitamente, superficie de uso privado actualmente para ampliar la acera existente en la calle Badostain, mejorando el tránsito peatonal.

Por último, también se prevé la cesión de una nueva zona verde en este punto de la ciudad que permita a su vez mejorar la comunicación peatonal entre el centro de la ciudad y la zona del Hospital San Juan de Dios y Clínica San Miguel, en un punto donde la acera libre de obstáculos escasamente llega a un metro de ancho y con mucho tráfico rodado.

A.1.6.- FUNDAMENTOS LEGALES DEL PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA.

La unidad Z 5 de la UI IX de Beloso del Plan Municipal de Pamplona es una unidad de suelo urbano consolidado de uso residencial unifamiliar junto al Seminario que tiene una superficie de 5.910,00 m² y está conformada por 5.241,37 m² de la parcela 1251 del polígono 5 y por 668.63 m² de vial público que forma parte de la calle Carretera Sarriguren que es el límite norte de la parcela 1251 que se incluyen sin generar aprovechamiento.

El resto de la superficie de la actuación viene por 165,83 m² de la parcela 1251 que está incluida dentro de la unidad GZ-1 Sistema General No Adscrito Viario con el objetivo de su obtención en ejecución del PEAU.

La parcela 1251 se sitúa en el cruce de las calles Carretera de Badostain, Carretera de Sarriguren, Beloso Bajo y Avenida de Baja Navarra, con alto tráfico de vehículos, ya que es el punto por el que se accede o se sale del centro de Pamplona a Burlada, Mendillorri, Ripagaina y Sarriguren, que son las salidas naturales hacia el norte y el noreste desde el centro de Pamplona.

Desde el punto de vista peatonal, las aceras que delimitan la parcela son el recorrido entre el centro de la ciudad y el Hospital San Juan de Dios y Clínica San Miguel que se encuentran en la zona de Beloso Alto y la conexión del Paseo del Arga con el recorrido perimetral de la Calle Monjardín y zona de Lezkairu y con la zona de Mendillorri.

La unidad Z-5 tiene una tipología de vivienda unifamiliar aislada tipo villa en parcelas con grandes jardines. Dentro de la zona de Beloso, coexistente este tipo de edificación con viviendas unifamiliares adosadas y viviendas unifamiliares con parcelas pequeñas, manteniendo siempre el uso residencial.

Siendo la edificabilidad de la Z5 inferior a otras unidades de la Unidad Integrada, la propiedad de la parcela 1251 del polígono 5, pretende promover una modificación de las actuales determinaciones urbanísticas de la unidad, incrementando la edificabilidad y el número de viviendas.

Tratándose de un suelo urbano y persiguiendo esos objetivos, el instrumento adecuado es un PEAU (art 61.2 TRLFOTU) definiéndose como una actuación de dotación de las previstas en el art 90.5 TRLFOTU, concretándose la ordenación de la unidad, con previsión de cesiones gratuitas de suelo (de ahí el ámbito de la actuación que incluye parte de la unidad GZ-1) y estableciendo las condiciones urbanísticas para su ejecución

En efecto, de acuerdo con el artículo 90 de la LFOTU en su apartado 5 son:

"Son actuaciones de dotación aquellas que tienen por objeto, en un ámbito de suelo urbano, el incremento de la edificabilidad o modificación del uso urbanístico, y no requieran la reforma o renovación de la urbanización de aquel."

En nuestro caso se cumplen estas condiciones porque la unidad Z5 está determinada como suelo urbano consolidado, tiene urbanización y la propuesta implica el incremento de la edificabilidad.

A.2.- DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO OBJETO DE LA MODIFICACIÓN.

A.2.1.- SITUACIÓN Y LÍMITES.

Como se ha comentado anteriormente la unidad Z-5 tiene una superficie de 5.910,00 m² y está conformada por 5.241,37 m² de la parcela 1251 del polígono 5 de Pamplona y por 668.63 m² de vial público que forma parte de la calle Carretera Sarriguren que es el límite norte de la parcela 1251 y que se sustituye por nueva superficie viaria sin generar aprovechamiento.

El resto del ámbito lo conforma la superficie 165,83 m² de la parcela 1252 están incluidos dentro de la unidad GZ-1 Sistema General No Adscrito Viario para su obtención en ejecución del PEAU.

La unidad Z-5 se localiza en el noreste del casco urbano de Pamplona, dentro de la Unidad Integrada IX "Beloso" en el límite oeste de la misma. Tiene una forma irregular que se asimila a un triángulo al que se le ha retirado una esquina.

Linda al norte con espacio urbano calle Carretera Sarriguren (unidad Z-3), linda al sur con espacio urbano calle Carretera Badostáin (unidad GZ-1) y parcela 1252 (unidad Z-6) que se corresponde con el número 3 de la calle Carretera de Badostáin, linda al este con parcela 2112 (unidad ZO-3) que se corresponde con el número 2 de la calle Carretera Sarriguren y con la parcela 2113 (unidad ZO-3) que se corresponde con el número 6 de la Plaza Angel María Pascual y con la parcela 1252 (unidad Z-6) que se corresponde con el número 3 de la calle

Carretera de Badostáin y linda al oeste con el espacio urbano que forma la unión de las calles Carretera Badostáin, Carretera Sarriguren y Avenida Baja Navarra (unidad GZ-1).

A.2.2.- TOPOGRAFÍA.

La parcela tiene una topografía con pequeños desniveles que van desde la zona este hasta la zona oeste. La acera en la calle Carretera de Badostain tiene su rasante más alta en la esquina este de la parcela y desciende 2,21 m hasta la esquina oeste junto al cruce con la Avenida Baja Navarra con una pendiente media de 1,65%. La acera en la calle Carretera de Sarriguren tiene su rasante más alta en la esquina este de la parcela y desciende 1,86 m hasta la esquina oeste junto al cruce con la Avenida Baja Navarra con una pendiente media de 1,28%.

En el interior de la parcela la topografía también tiene un pequeño desnivel con sentido este oeste, pero menos acusado que en las aceras, de forma que la superficie interior está unos 0,40 m de la rasante este de la calle Carretera Badostáin, mientras que en la zona oeste de la parcela el desnivel entre la plataforma interior y la acera es de 1,70 m aproximadamente.

A.2.3.- SUPERFICIE.

La unidad Z-5 tiene una superficie de 5.910 m² de acuerdo con la ficha particular del Plan Municipal, y está conformada por 5.241,37 m² de la parcela 1251 del polígono 5 de Pamplona y por 668,63 m² de vial público que forma parte de la calle Carretera Sarriguren que es el límite de la parcela 1251 y que se sustituye por nueva superficie viaria sin generar aprovechamiento. La parcela 1251 tiene una superficie de 165,83 m² en la unidad GZ-1, de esta forma el ámbito total de la actuación es de 6.075,83 m².

A.2.4.- SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.

Al encontrarse el ámbito del PEAU dentro de la zona de servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Pamplona, le es aplicable el Real decreto 248/2019. Una vez haya sido sometido el planeamiento que nos ocupa a informe de la Secretaría General de Transportes y Movilidad (Dirección General de Aviación Civil), a la vista de la exigencia que viene recogiendo en todos los planes que se someten a informe de dicho organismo, se incluye la obligación de recabar el acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (A.E.S.A) ante cualquier actuación arquitectónica que se plantee en la zona de servidumbre.

Se incluye dentro de los planos de información el correspondiente a las servidumbres aeronáuticas correspondientes.

A.2.5.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD.

Según establece la disposición adicional novena del Real Decreto legislativo 7/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana:

"Cuando una alteración de la ordenación urbanística, que no se efectúe en el marco de un ejercicio pleno de la potestad de ordenación, incremente la edificabilidad o la densidad o modifique los usos del suelo, deberá hacerse constar en el expediente la identidad de todos los propietarios o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas durante los cinco años anteriores a su iniciación, según conste en el registro o instrumento utilizado a efectos de notificaciones a los interesados de conformidad con la legislación en la materia"

La parcela 1251 del polígono 5 de Pamplona pertenece a la mercantil Morteros y Revoques MYRSAC S.L. con N.I.F B31073430 y con dirección postal en calle Ezponda número 8, del polígono industrial de Areta en Huarte, Navarra, código postal 31620. En los cinco años anteriores no se han producido variaciones en la estructura de la propiedad.

A.2.6.- DESCRIPCIÓN ESTADO ACTUAL DE LA PARCELA Y DEL ENTORNO.

Actualmente la parcela 1251 cuenta, de acuerdo con la cédula parcelaria, con una superficie de 5.357,55 m², pero de acuerdo con la medición topográfica son 5.407,20 m². La mayoría de la superficie de la parcela 5.241,37 m² se incluyen en la unidad Z-5 y el resto, es decir, 165,83 m² forman parte de la unidad GZ-1.

Está dentro del suelo urbano consolidado de Pamplona y con uso residencial. Cuenta con dos construcciones principales (una de ellas la conocida como casa Malumbres) y otras auxiliares, que no están protegidas ni incluidas en el catálogo del Plan Municipal.

De acuerdo con los datos catastrales que obran en el Servicio de Riqueza Territorial en la parcela 1251 del polígono 5 de Pamplona las edificaciones tienen los siguientes datos:

Número de edificaciones: 3.

Altura máxima: S+B+2.

Superficie total ocupada por edificación: 559,72 m² (representa un 10,45% sobre el total de la parcela).

Superficie libre de edificación: 4.797,83 m² (representa un 89,55% sobre el total de la parcela).

Superficie construida total: 949,29 m². Ratio: 0,1772 m²/m² de parcela.

La parcela tiene una tipología de vivienda unifamiliar aislada tipo villa en parcelas con grandes jardines. Dentro de la zona de Beloso, coexistente este tipo de edificación con viviendas

unifamiliares adosadas y viviendas unifamiliares con parcelas pequeñas, viviendas bifamiliares, manteniendo siempre el aspecto externo de unifamiliar.

Cuenta con valla perimetral por todos sus lindes, tiene un acceso principal tanto peatonal como de vehículos por la calle carretera de Badostáin y dos accesos peatonales por la calle Carretera de Sarriguren.

La superficie no ocupada por la edificación tiene una zona de instalaciones deportivas y una amplia zona verde. Dentro de la parcela hay varios árboles de gran porte que se localizan en la zona oeste de la parcela principalmente.

La calle Carretera Badostain, que la delimita por el sur, es un vial de mucho tránsito de vehículos con dos carriles por sentido de circulación y mediana intermedia y con una acera de 2,90 m de ancho en la zona este que se reduce hasta un ancho de 1,00 m en la zona oeste junto a la Avenida de Baja Navarra.

La calle Carretera de Sarriguren, que delimita la parcela por su zona norte, es un vial de un solo sentido con un carril y zona de aparcamiento de vehículos en línea. Es un vial interior para la zona de las viviendas unifamiliares con poco tránsito de vehículos, con una acera que tiene un ancho de 1,66 m en su zona este hasta el ancho de 1,00 m en su zona oeste.

La parcela se sitúa en el cruce de las calles Carretera de Badostain, Carretera de Sarriguren, Beloso Bajo y Avenida de Baja Navarra, con alto tráfico de vehículos, ya que es el punto por el que se accede o se sale del centro de Pamplona a Burlada, Mendillorri, Ripagaina y Sarriguren, que son las salidas naturales hacia el norte y el noreste desde el centro de Pamplona.

Desde el punto de vista peatonal, las aceras que delimitan la parcela son el recorrido entre el centro de la ciudad y el Hospital San Juan de Dios y Clínica San Miguel que se encuentran en la zona de Beloso Alto y la conexión del Paseo del Arga con el recorrido perimetral de la Calle Monjardín y zona de Lezkairu así como a la zona de Mendillorri. En este punto, son estrechas y con puntos peligrosos debido a la combinación de la estrechez de estas y la colocación de elementos urbanos, luminarias, semáforos y señales de tráfico con la intensidad de tráfico.

La ordenación propuesta va mejorar el tráfico rodado viario y peatonal de la zona, obteniéndose suelo, por un lado, para la ejecución de la mayor parte de la infraestructura viaria- rotonda prevista haciendo más accesible la conexión rodada en esta parte de la ciudad y, por otro lado, se obtiene suelo tanto para incrementar la acera actual como para obtener

una zona verde que conecta y comunica peatonalmente el centro de la ciudad y la zona hospitalaria de San Juan de Dios y Clínica San Miguel.

A.2.7.- NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE.

La unidad Z-5 se localiza dentro de la U.I IX "Beloso" de acuerdo con el Plan Municipal de Pamplona con una superficie de 5.910 m². A continuación se adjunta la ficha de la Normativa Urbanística Particular de la unidad GZ-1 y de la unidad Z-5.



170

Plan Municipal de Pamplona
Homologación y adaptación a la L.F. 35/2.002
Normativa Urbanística Particular

1 IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO

Unidad Integrada Nombre

Superficie m² 9.284

IX GZ-1

Localización Cruce en la parte alta de la Cuesta de Beloso.

2 DETERMINACIONES ESTRUCTURANTES

OBJETIVOS GENERALES

Resolución de la intersección de Avda. Baja Navarra, Cuesta de Beloso y Carretera de Olaz.

RÉGIMEN URBANÍSTICO

Clase de suelo Urbano

Categoría No Consolidado

Aprovechamiento tipo No se establece

Áreas de reparto No se establece

Calificación y Uso Sistema General No Adscrito. Viario.



Gobierno de Navarra
Departamento de Vivienda
y Ordenación del Territorio

CONDICIONES GENERALES

Creación de una glorieta de cruce en la intersección viaria.

BON de: 30 MAYO 2007

3 DETERMINACIONES PORMENORIZADAS

VIGENTE DESDE
ESTA FECHA

CONDICIONES DE EJECUCIÓN

Desarrollo del Plan Plan Especial

Sistema de actuación Expropiación

APROBACIÓN PROVISIONAL

21 SET. 2006

EL SECRETARIO

OTRAS CONDICIONES

1 IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITOSuperficie m² 5.910

Unidad Integrada

IX

Nombre

Z-5

Localización Parcela residencial junto a Seminario.

2 DETERMINACIONES ESTRUCTURANTES**OBJETIVOS GENERALES**

Mantenimiento de las condiciones urbanas.

RÉGIMEN URBANÍSTICO

Clase de suelo Urbano.

Categoría Consolidado.

Usos Residencial unifamiliar.

Gobierno de Navarra
Departamento de Vivienda
y Ordenación del Territorio

BON de: 30 MAYO 2007

VIGENTE DESDE
ESTA FECHA**3 DETERMINACIONES PORMENORIZADAS****CONDICIONES GENERALES**

Se consolidan todos los usos, edificaciones y parcelario que estén legalizados.

CONDICIONES DE ACTUACIÓN EN LA EDIFICACIÓN

APROBACION PROVISIONAL

1) **Conservación y reforma:** Actuación directa.

21 SET. 2006

EL SECRETARIO

2) **Ampliación:** Se hará mediante Estudio de Detalle, con las mismas condiciones que para sustitución.3) **Sustitución:** Mediante un Estudio de detalle se concretarán las condiciones de las nuevas edificaciones.a. Parcelario: Parcela mínima $\geq 1.000 \text{ m}^2$ b. alineaciones: Gráficamente se señalan las alineaciones máximas.
Retranqueo $\geq 3\text{m.}$ de los límites parcelarios.



c.	Alturas:	$\leq B+1 \leq 7$ m.
d.	Fondo máximo:	
e.	Ocupación de parcela:	
f.	Superficies edificables máximas:	1.000 m ² . construidos (incluye toda la edificación actual).
g.	Usos propuestos:	Residencial unifamiliar.
h.	Número máximo de viviendas:	El número máximo de edificios en la unidad será de dos. Se admite que puedan ser bifamiliares (dos viviendas unifamiliares adosadas o superpuestas).
i.	Condiciones de proyecto:	El estudio de detalle propondrá un cierre homogéneo para el espacio libre privado
j.	Aparcamientos:	Según lo establecido en la Normativa Urbanística General.
k.	Otros:	Como mínimo el 50% de la superficie libre de parcela será huerta y/o jardín.

CONDICIONES DE EJECUCIÓN

Desarrollo del Plan	Estudio de Detalle
Sistema de actuación	Actuación directa

ELEMENTOS PROTEGIDOS

OTRAS CONDICIONES PORMENORIZADAS

4 CONDICIONES DE REORDENACIÓN



Gobierno de Navarra
Departamento de Vivienda
y Ordenación del Territorio

BON de: 30 MAYO 2007

VIGENTE DESDE
ESTA FECHA

Gerencia de Urbanismo

De acuerdo con estas determinaciones se podría ejecutar cuatro viviendas unifamiliares con parcelas de más de 1.330,00 m², con una superficie construida por vivienda de 250 m² y en dos edificios con viviendas unifamiliares adosadas o superpuestas y si ningún tipo de cesiones de suelo para uso público.

A.3.- MODIFICACIÓN PROPUESTA.

A.3.1.- OBJETIVOS Y CRITERIOS DE LA MODIFICACIÓN.

El presente Plan Especial de Actuación Urbana tiene como finalidad regular una actuación de dotación, en una unidad de suelo urbano consolidado.

No obstante, la ordenación no solo propone un incremento de la edificabilidad o del número de viviendas previstas actualmente para adecuarlas a la del entorno, sino que también propone cesiones de suelo en proporción al incremento de modo que se logra un equilibrio.

Para lograr ese objetivo y concretar la ordenación, se ha partido de un análisis pormenorizado de las determinaciones del planeamiento general que, en concreto, clasifica como sistema general viario, una rotonda que persigue dar una solución al problema del tráfico de vehículos en este punto.

Al tratarse de un sistema general en suelo urbano consolidado, su obtención pasa por la expropiación de los terrenos afectados en situación legal de suelo urbanizado y que se concretan en las siguientes superficies:

- a. Parcela 1251 Polígono 5. Superficie a expropiar: 165,83 m².
- b. Parcela 1202 Polígono 5. Superficie a expropiar: 67,65 m².

Junto con esa cesión del sistema general en ejecución del planeamiento, también se prevén cesiones de carácter local que se definen en el siguiente apartado.

Teniendo presente todo lo anterior, los criterios de ordenación y los objetivos perseguidos, las condiciones básicas propuestas se concretan en:

1.- Mantenimiento del uso residencial unifamiliar. Realizar una urbanización privada de viviendas unifamiliares y/o bifamiliares de superficies construidas de unos 307,50 m², con garajes mancomunados en sótano y con una zona ajardinada común, propia del entorno.

2.- Proponer edificaciones que en volumen y dimensiones se asemejen a viviendas unifamiliares y/o villas, para lograr su integración en el entorno residencial urbano.

3.- Conservar la identidad de la parcela actual, manteniendo dentro de lo posible la vegetación de árboles de gran porte localizados principalmente en la zona oeste de la parcela y sin ocupación de la parcela superior al 50% por parte de la edificación.

4.- Mejorar la circulación de vehículos al retirar el acceso actual de los mismos a la parcela por la calle Carretera Badostain, trasladando la zona de acceso y salida del garaje por la calle Carretera Sarriguren.

5- Proponer zonas de cesión para espacios de uso público de forma que se pueda mejorar los problemas de tránsito de peatones o de vehículos.

6.- Mantenimiento de las determinaciones urbanísticas más características de la unidad; altura, ocupación, retranqueo de las edificaciones, ocupación.

A.3.2.- DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN.

En esta solución se plantea dentro de la parcela privada, realizar como máximo 8 viviendas en cuatro edificios de uso residencial de viviendas unifamiliares o bifamiliares pareadas o superpuestas y una pequeña edificación de servicios para el espacio común, de forma que la superficie final de uso privado tenga una superficie de 4.447,27 m² y varias superficies para uso público con una superficie total de cesión de 959,93 m².

Las tres parcelas de cesión para uso público tienen diferentes finalidades para mejorar aspectos puntuales de los problemas detectados.

Las parcelas resultantes de la propuesta son:

1.- Parcela privada de uso residencial unifamiliar o bifamiliar (adosada o superpuestas) con una superficie de 4.447,27 m². Situada en la zona centro y este la unidad. Con cuatro edificaciones de uso residencial en baja más una altura y una edificación de apoyo al espacio común en baja. Con una superficie máxima edificada de 2.500,00 m². La edificación estará retranqueada como mínimo 3,00 m con respecto a los lindes de parcela y 7,00 m entre las diferentes edificaciones de la parcela. El número máximo de viviendas será de 8, máximo 2 por edificación, ambas de superficies similares, pudiéndose ejecutar una vivienda por edificación.

Cabrá instalaciones deportivas complementarias. La superficie estimada de cada vivienda en cada bloque es de 307, 50 m² construidos

2.- Superficie de cesión acera de una superficie de 168,68 m², localizada en todo el frente sur de la parcela, derribando el cierre actual de la parcela en este frente y que permite ampliar la acera existente (calle carretera Badostain) hasta una anchura de 3,55 m para mejorar los problemas del tránsito de peatones en este punto.

3.- Superficie cesión zona verde de una superficie de 625,42 m², situada al oeste de la parcela privada. Para la creación de una zona verde en este punto de la ciudad, que contiene los árboles de mayor porte de la parcela y que permite abrir un amplio vial peatonal con un ancho mínimo de 3,50 m que atraviese la zona verde y mejora la accesibilidad peatonal de este punto con la zona de servicios hospitalarios situados en Beloso Alto y la zona del paseo del Arga. Dentro de esta zona verde de cesión se localizan una serie de árboles que son compatibles con la ordenación propuesta, en este sentido se protegerán los árboles de interés botánico situados en este espacio.

4.- Superficie de cesión para sistema general viario de una superficie de 165,83 m², situada en la esquina oeste de la parcela y que coincide con la superficie a expropiar para la ejecución de la rotonda que está prevista en el Plan Municipal como sistema general en suelo urbano, para la mejora de los problemas del tránsito de vehículos en ese punto. Mientras no se realice los trabajos de la rotonda se puede quedar integrado dentro de la zona verde como parque de uso público.

A.3.3.- JUSTIFICACIÓN URBANÍSTICA DE LA PROPUESTA.

La ordenación propuesta en el presente PEAU, en opinión del equipo redactor, redundan inequívocamente en el interés público urbanístico por los siguientes motivos:

1. Se puede acceder a una superficie de 165,83 m² que, en caso contrario, tenía que ser expropiada para poder ejecutar parte del sistema general. Con esta operación se puede conseguir acceder al 71% de la superficie a expropiar para ejecutar la rotonda de forma gratuita cuya clasificación es como suelo urbano consolidado y que se encuentra en situación básica de suelo urbanizado a efectos valorativos en una expropiación.
2. Se crea una nueva zona verde junto a una zona de alta densidad de tráfico que permite hacer más amable la ciudad.

3. Mejora el acceso peatonal creando una nueva zona de paso hacia el norte de la ciudad, zona hospitalaria y ensanchando la acera en la calle carretera de Badostain que permite mejorar la conexión entre el Paseo del Arga y la nueva zona de Lezkairu.

En cuanto a los cumplimientos de los diferentes estándares urbanísticos, la propuesta supone:

1.- Incremento de edificabilidad. La edificabilidad máxima vigente es de 1.000,00 m². Se propone una nueva edificabilidad de 2.500,00 m², lo que supone un incremento de edificabilidad de 1.500,00 m². El 10% de cesión por el incremento de la edificabilidad suponen 150,00 m².

2.- Incremento del número máximo de viviendas. El número máximo de viviendas vigente es de 4 unidades. Se propone realizar como máximo 8 viviendas. Supone un incremento en el número máximo de viviendas de 4 unidades.

3.- Ratio legal de dotaciones por incremento de la edificabilidad y del número de viviendas.

Para calcular las superficies necesarias para cumplir con los ratios de cesión tenemos:

- 50 m² de suelo libre por cada 115 m² construidos de uso residencial con carácter de sistema local. Suponen; $50,00 \times 1.500,00 / 115,00 = 652,17$ m².
- 0,5 plazas de aparcamiento por unidad de vivienda. Suponen; $0,5 \times 4 = 2$ plazas en espacio público. Estipulando plazas de aparcamiento de 2,50 x 5,00 m suponen 25,00 m².
- Viviendas de protección. De acuerdo con el artículo 54 en su punto 2 cuando la modificación propuesta prevea un incremento de un número de viviendas igual o inferior a 20, en nuestro caso son como máximo 4 viviendas nuevas, y afecte a suelos clasificados como urbanos consolidados se podrá obtener una autorización del Departamento competente en materia de vivienda para reducir o eliminar la exigencia del estándar mínimo de vivienda protegida. Las características de la actuación que prevé viviendas con una superficie superior a la fijada para vivienda de protección pública (art 10 LF 10/2020, de 10 de mayo, de vivienda) y la circunstancia de tratarse de una actuación de dotación que no de nueva urbanización llevan a que concurra la

previsión legal de exención en la reserva de vivienda de protección pública de acuerdo con la jurisprudencia más reciente (STS 204/2021, y 206/2021, de 16 de febrero, Rec casac. 8387/2019 y 8288/2019)

En efecto, por un lado, en la actualidad, se pueden ejecutar cuatro viviendas unifamiliares con parcelas de más de 1.330,00 m², con una superficie construida por vivienda de 250 m², en dos edificios con viviendas unifamiliares adosadas o superpuestas.

Se proponen cuatros edificios con dos viviendas, ambas de superficies similares, como máximo en cada uno de esos edificios, con una superficie construida por vivienda, superior a 300 m², lo que supone incumplir con el art 10 LF 10/210, de 10 de mayo, de vivienda que define las características de las viviendas de protección pública como aquellas que disponen de una superficie de 90 m² construidos, lo que impide la construcción de vivienda de protección pública.

Junto a ello, no puede desconocerse que nos encontramos ante una actuación de dotación, con obras complementarias de nueva urbanización y no ante una actuación de reforma o renovación urbana. Actuación que propone la construcción como máximo de ocho viviendas, en cuatro edificios, incrementándose el número de viviendas como máximo en cuatro si bien esta determinación no es obligatoria, pudiendo no agotarse.

Todas estas circunstancias confirman la aplicación del art 52.4 TRLFOTU y en concreto, la eliminación de la reserva de vivienda de protección a la actuación de dotación.

De acuerdo con los datos de la ordenación propuesta, la superficie de cesión de titularidad y uso público total es de 959,93 m² superior incluso a la resultante de una aplicación estricta de ratios exigidas a este tipo de actuaciones de dotación, ajustándose al ámbito de actuación, de forma razonada y ponderada, en atención a las necesidades colectivas que se han detectado y respondiendo a criterios de calidad urbana funcional del mismo.

Y ello sin olvidar que la obtención actual del sistema general viario que se propone su cesión obligatoria en ejecución del PEAU, pasaría por una expropiación de los suelos afectados, clasificados como urbanos consolidados y cuya situación básica es la de suelo urbanizado a efectos valorativos.

A.3.4.- VALORIZACIÓN DE LA ACTUACIÓN DE DOTACIÓN.

Para el cálculo de la valorización de la actuación de dotación se ha tomado el valor de una actuación similar realizada en la unidad Z-7 de la U.I XV que se corresponde con la Clínica San Francisco Javier de características similares a la actuación propuesta.

De acuerdo con los datos de la ordenación propuesta, el 10% del incremento de la edificabilidad se corresponde con 150,00 m².

A parte de las diferentes superficies de cesión para uso público que se ceden, se estima que la cantidad correspondiente a la monetización de dicho incremento de superficie se estima en:

10% del incremento de la edificabilidad 150,00 m².

Estimación de la ratio 1.379,00 €/m².

Cantidad estimada 150,00 x 1.379,00 = 206.850,00 €.

A.4.- CONCLUSIONES SOBRE EL PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

El plan de participación ciudadana se inició con la publicidad del mismo en la página web www.beloso-z5.com de acceso público que quedó configurada el 16 de junio de 2021 y permaneció abierta hasta el día 10 de agosto de 2021. En dicho portal se podía consultar toda la información relativa a la modificación urbanística propuestas; análisis de la zona; estado actual de la parcela; planeamiento vigente; estudio de las edificabilidades de las unidades; propuesta de urbanización de la glorieta entorno del seminario; condicionantes y objetivos de las propuestas; propuestas de ordenación 1,2 y 3 y viabilidad económica.

Se realizó una sesión informativa abierta al público el miércoles 23 de junio de 2021 en el salón de actos en la sede del Colegio Oficial de médicos de Navarra donde se expuso toda la información y se analizaron las diferentes propuestas y se recogieron las sugerencias de los participantes.

Posteriormente se realizaron un par de reuniones con diferentes propietarios de las parcelas cercanas afectadas que así lo solicitaron.

A parte de las sesiones informativas anteriormente señaladas durante el proceso de participación solo se recogieron las hojas de sugerencias que se distribuyeron en la primera sesión informativa, no recibiendo el equipo redactor ni la propiedad ninguna otra sugerencia dentro del periodo abierto en el proceso.

En todas las charlas todos los comentarios han sido favorables a la opción tercera presentada, que es la que se ha recogido en el presente PEAU, resaltando en todo momento la mejora en espacio de uso y titularidad pública con la cesión de terrenos para poder ejecutar la glorieta y la ampliación de la acera en la carretera de Badostain mejorando una acera que actualmente es muy estrecha.

En cuanto a sugerencias de título particular de los propietarios de las parcelas colindantes resaltan que la altura máxima permitida no exceda de la planta baja más una altura y que se mantenga esa tipología de vivienda unifamiliar tipo villa con espacio ajardinado alrededor de la misma.

Hay unas indicaciones de los propietarios de la parcela 1252 Unidad Z-6, que afectan más al proyecto de edificación que se desarrolle posteriormente como son el tema del agua subterránea y las canalizaciones de fecales con la servidumbre de paso. Como sugerencia se mantiene dentro de la normativa particular el mantenimiento de la valla que delimita las dos parcelas en su configuración actual.

A.5.- CONCLUSIÓN.

El presente Plan Especial de Actuación Urbana pretende posibilitar una nueva ordenación de la unidad Z-5 y parte de la unidad GZ-1, conjugando intereses públicos y privados, ya que, por un lado, se posibilita la construcción de nuevas viviendas, pero por otra parte se prevé la obtención de forma gratuita por parte del Ayuntamiento de varias parcelas para mejorar la red viaria en ese punto y ampliar las zonas verdes, incluyendo sistemas generales viarios en suelo urbano consolidado en situación básica de suelo urbanizado que, en caso contrario, habría que expropiar.

Con la memoria presentada y los planos adjuntos a la misma se entiende que se detalla suficientemente la modificación urbanística presentada.

En Pamplona, mayo de 2022, el equipo redactor:

Fdo. La abogada: M^a Cristina Viña Olorón.

VIÑA OLORON
CRISTINA -
33425393E

Firmado digitalmente
por VIÑA OLORON
CRISTINA - 33425393E
Fecha: 2022.05.31
17:37:12 +02'00'

EXPEDIENTE: 1918U-PEAU-Z5-UI-XBELOSO-PAMPLONA-MYRSAC

DOCUMENTO: 1918U-MEMORIA 3AI.doc

Fdo. los arquitectos: Joaquín Mª Esparza Urisarri Fernando J. Galle Fuente, Diego M. Garatea Aznar.

**ESPARZA
URISARRI
JOAQUIN
MARIA -
29137858D** Firmado digitalmente por
ESPARZA
URISARRI
JOAQUIN MARIA -
29137858D
Fecha: 2022.05.31
09:30:29 +02'00'

**GALLE
FUENTE
FERNANDO
JOSE -
18195137K** Firmado digitalmente por
GALLE FUENTE FERNANDO
JOSE - 18195137K
Nombre de reconocimiento
(DN): c=ES,
serialNumber=IDCES-1819513
7K, givenName=FERNANDO
JOSE, sn=GALLE FUENTE,
cn=GALLE FUENTE
FERNANDO JOSE - 18195137K
Fecha: 2022.05.31 09:26:24
+02'00'

**GARATEA
AZNAR
DIEGO
MIGUEL -
18197549H** Firmado digitalmente por
GARATEA AZNAR
DIEGO MIGUEL -
18197549H
Fecha: 2022.05.31
09:23:13 +02'00'

A.6.- ANEXOS.**A.6.1.- CÉDULA PARCELARIA PARCELA 1251.****CÉDULA PARCELARIA / LURZATI ZEDULA**

Referencia Catastral provisional del Bien Inmueble 31000000002276286KM

Municipio PAMPLONA

Entidad PAMPLONA

Expedida el 24 de mayo de 2017

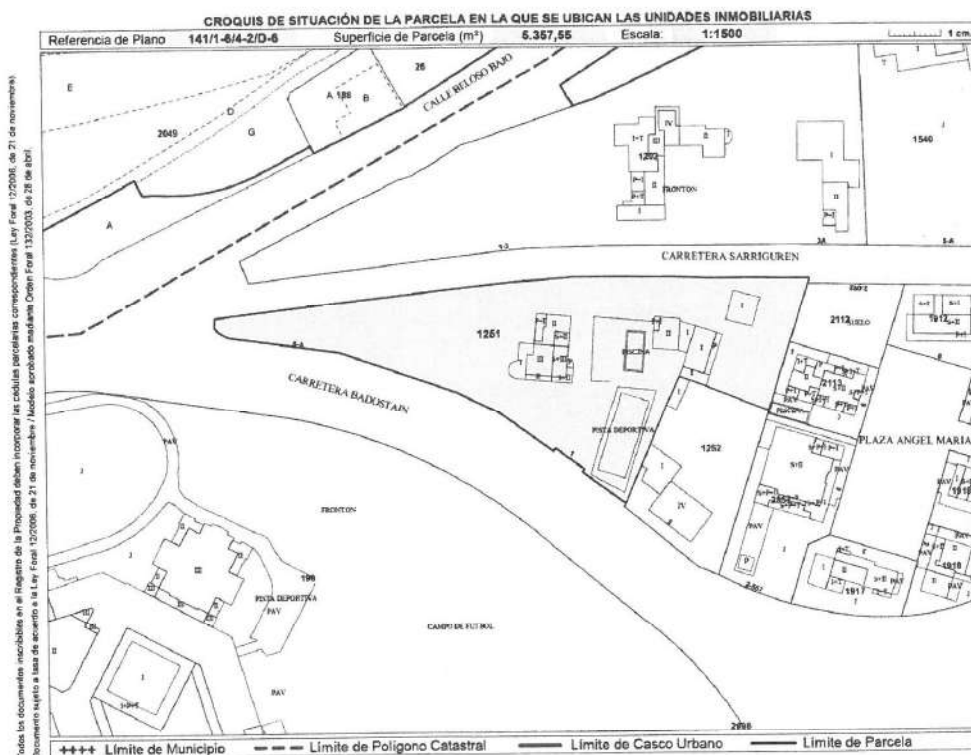
vía Internet <https://catastro.navarra.es>

Código Seguridad: T/Q1UG6G9GBG

REFERENCIAS IDENTIFICADORAS Y DATOS DESCRIPTIVOS

REFERENCIAS IDENTIFICADORAS (*)	DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²)		USO, DESTINO O CULTIVO
		Principal	Común	
5 1251 1 1	CR BADOSTAIN, 1 ST	17,48		SALA DE CALDERAS
5 1251 1 2	CR BADOSTAIN, 1 SS	63,05		LAVADERO
5 1251 1 3	CR BADOSTAIN, 1 BJ	4,06		PORCHE
5 1251 1 4	CR BADOSTAIN, 1 BJ	27,89		ALMACEN
5 1251 1 5	CR BADOSTAIN, 1 BJ	191,12		VIVIENDA
5 1251 1 6	CR BADOSTAIN, 1 O1	209,84		VIVIENDA
5 1251 1 7	CR BADOSTAIN, 1 O2	109,27		VIVIENDA
5 1251 1 8	CR BADOSTAIN, 1 BJ	21,15		PORCHE
5 1251 1 9	CR BADOSTAIN, 1 BJ	5,77		PORCHE

(Continúa...)



Conforme a lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley Foral 12/2005, de 21 de noviembre, la titularidad y el valor catastral son datos protegidos. Los titulares pueden acceder a sus datos previa identificación, en las oficinas del Servicio de Riqueza Territorial o por otros medios, utilizando cualquiera de los códigos de seguridad legalmente establecidos.

(*) Las referencias identificadoras se componen de Polígono, Parcela, Subárea o Subparcela Rústica y Unidad Urbana.

Hoja 1 de 2

Lur-Ondasunen eta Ondarearen gaineko Tributuen Zerbitzua • Servicio de Riqueza Territorial y Tributos Patrimoniales
 Carlos III, 4 • 31002 PAMPLONA/IRUÑA • Tfnoa/Tfno. 848 42 73 33 • <https://catastro.navarra.es> • riqterri@navarra.es

REFERENCIAS IDENTIFICADORAS Y DATOS DESCRIPTIVOS (continuación)

Código Seguridad: T/Q1UG6G9GBG

REFERENCIAS IDENTIFICADORAS (*)				DIRECCIÓN O PARAJE	SUPERFICIES (m²)		USO, DESTINO O CULTIVO
					Principal	Común	
5	1251	1	10	CR BADOSTAIN, 1 BJ	84,88		VIVIENDA
5	1251	1	11	CR BADOSTAIN, 1 BJ	29,18		ALMACEN
5	1251	1	12	CR BADOSTAIN, 1 BJ	28,60		ALMACEN
5	1251	1	13	CR BADOSTAIN, 1 BJ	78,98		ALMACEN
5	1251	1	14	CR BADOSTAIN, 1 BJ	21,84		PORCHE
5	1251	1	15	CR BADOSTAIN, 1 01	70,68		VIVIENDA
5	1251	1	16	CR BADOSTAIN, 1 BJ	71,72		VIVIENDA
5	1251	1	17	CR BADOSTAIN, 1 BJ	55,00		PISCINA
5	1251	1	18	CR BADOSTAIN, 1 BJ	15,75		VESTUARIOS, COMED
5	1251	1	19	CR BADOSTAIN, 1 BJ	323,74		PISTAS DEPORTIVAS
5	1251	1	20	CR BADOSTAIN, 1 BJ	3.463,71		JARDINERIA
5	1251	2	1	CR BADOSTAIN, A	933,95		SUELO

Las referencias relacionadas son conocidas con el nombre de: VILLA MARGARITA

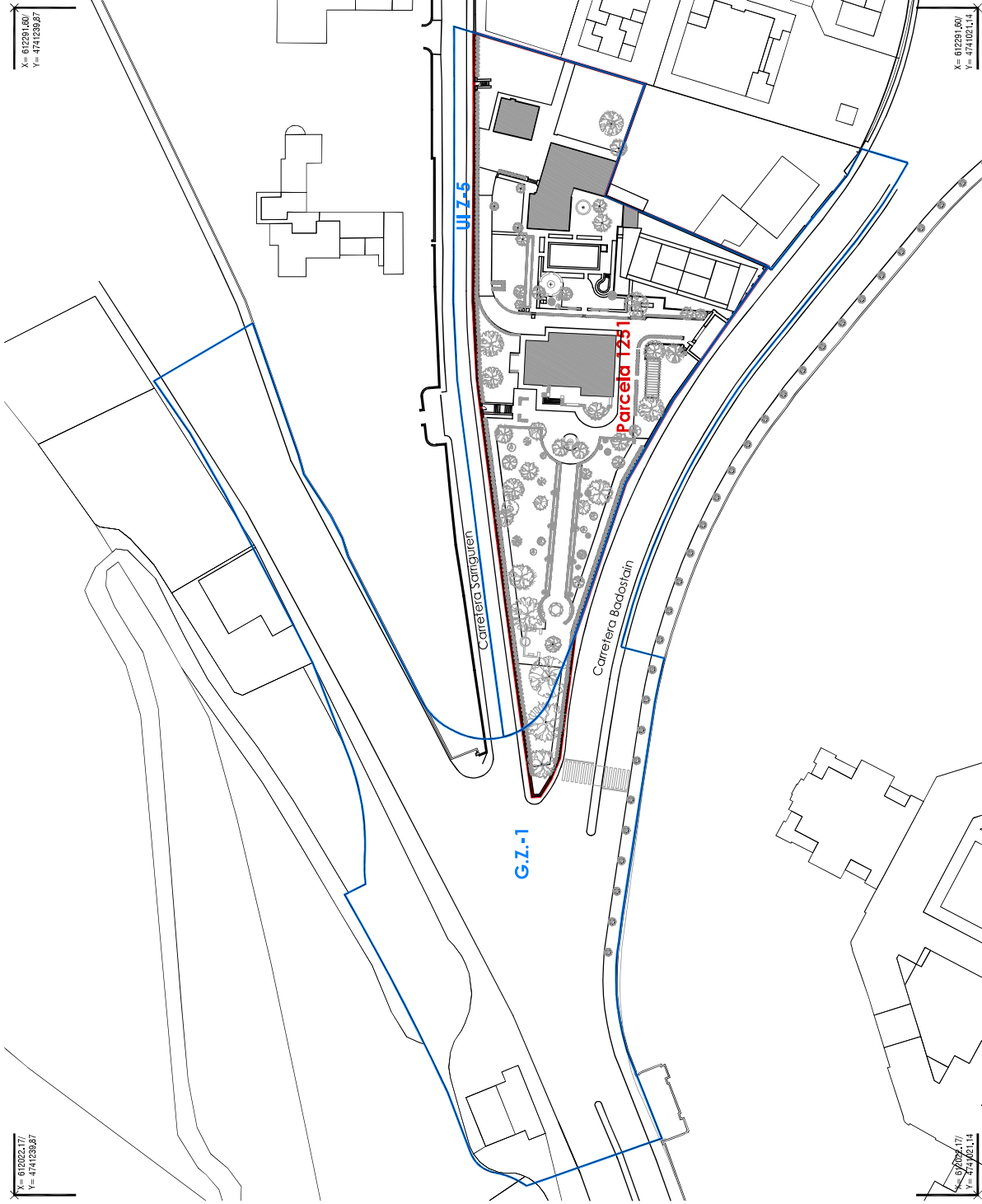
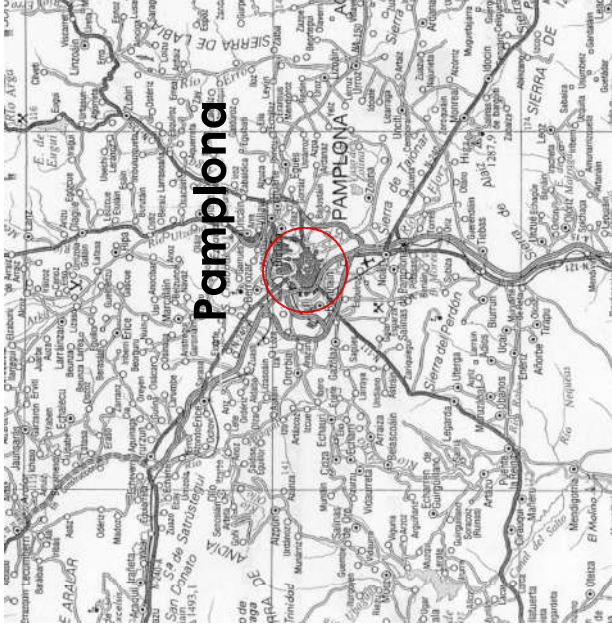
A.6.2.- LISTADO DE PLANOS.

Planos de información.

- IN.01.- Plano de localización y situación.
- IN.02.- Estado actual de la parcela 1251 y su entorno.
- IN.03.- Normativa urbanística vigente. Ficha de características Z-5 condiciones de sustitución
- IN.04.- Normativa urbanística vigente. Usos pormenorizados.
- IN.05.- Normativa urbanísticas vigente. Unidades de actuación.
- IN.06.- Servidumbres aeronáuticas.

Planos de ordenación:

- OR.01.- Propuesta. Calificación del suelo. Usos pormenorizados.
- OR.02.- Propuesta alineaciones y edificabilidad.
- OR.03.- Propuesta. Unidades de actuación.
- OR.04.- Propuesta parcelas resultantes.
- OR.05.- Propuesta. Superposición ordenación orientativa y futura glorieta.
- OR.06.- Propuesta. Superposición ordenación orientativa sin ejecutar glorieta.



May 22 01 Documento aprobación inicial
FECHA rev. MODIFICACIONES

EQUIPO REDACTOR

CRISTINA VIÑA abogada



ESTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL, PROPIEDAD DE iTarOa SERVICIOS DE ARQUITECTURA S.L.P.
Y NAGORE Y ASOCIADOS. SU UTILIZACIÓN TOTAL Y/O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN
O CEDIÓN A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PREVENIA AUTORIZACIÓN EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN
TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

J.E
NIALES

CRISTINA VIÑA
abogada



JOAQUÍN ESPARZA
arquitecto



FERNANDO GALLE
arquitecto



DIEGO GARATEA
arquitecto



Aprobación inicial: PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD INTEGRADA IX BELOSO.

plano: PLANO DE LOCALIZACIÓN Y SITUACIÓN.

situación: CALLE CARRETERA BADOUSTAIN, Nº1. PAMPLONA, NAVARRA.

referencia: 1918U_3AId921

promotor: PROPIETARIOS

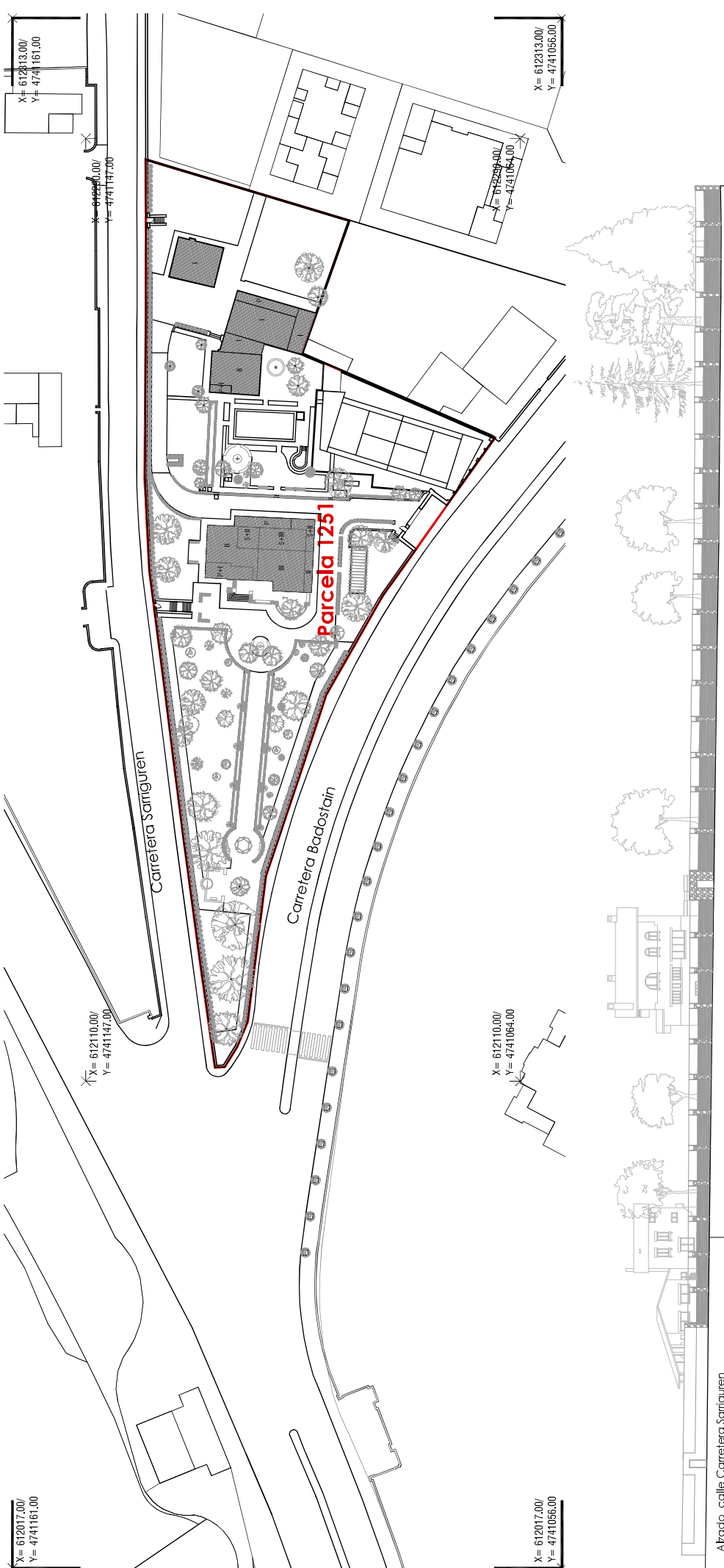
dibujo: 1918A-3AId01-L-O-Navarra.dwg

fecha: mayo 2022

escala: 1/1.000



IN.01



ESTADO ACTUAL

- Limite parcela 1251
- Superficie cédula parcelaria: 5.357,55 m2.
- Superficie estudio topográfico: 5.407,20 m2.
- Superficie ocupada por edificación: 559,72 m2.
- Superficie construida total: 949,29 m2.

Alzado calle Carretera Sangüen

FECHA	rev.	Documento	aprobación inicial	INICIALES
May 22	01			J.E

EQUIPO REDACTOR

CRISTINA VIÑA abogada



ESTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL, PROPIEDAD DE ITAROA. SERVICIOS DE ARQUITECTURA S.L.P. Y NAGORE Y ASOCIADOS. SU UTILIZACIÓN TOTAL, VIO PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN O CEDIÓN A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PRENIA, AUTOREFACCIÓN EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

Aprobación inicial:

PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD INTEGRADA IX BELOSO.

situación:

CALLE CARRETERA BADOUSTAIN, Nº1. PAMPLONA, NAVARRA.

referencia:

1918U_3AIB921

promotor:

PROPIETARIOS

plano:

ESTADO ACTUAL DE LA PARCELA 1251 Y SU ENTORNO.

dibujo:

1918A-3AI-02-IN-EstadoActual.dwg

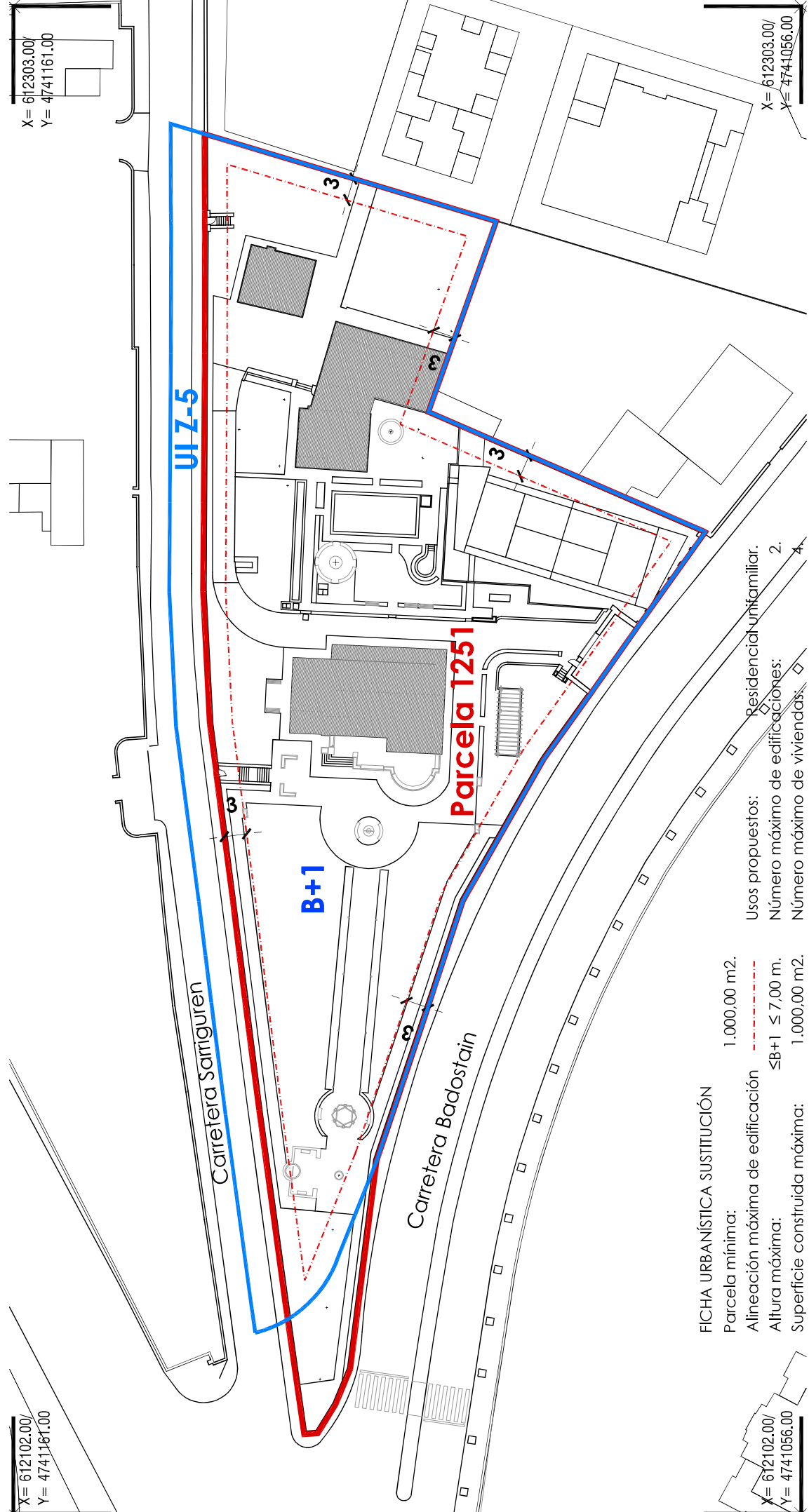
fecha:

mayo 2022

escala:

1/750 ; 1/500





X= 612102.00/
Y= 4741161.00

X= 612303.00/
Y= 4741161.00

X= 612102.00/
Y= 4741056.00

X= 612303.00/
Y= 4741056.00

FICHA URBANÍSTICA SUSTITUCIÓN

Parcela mínima: 1.000,00 m2.
Alineación máxima de edificación: $\leq B+1 \leq 7,00$ m.
Altura máxima: 1.000,00 m2.
Superficie construida máxima: Como mínimo el 50% de la superficie libre de parcela será huerta y/o jardín.

Usos propuestos: Residencial unifamiliar.
Número máximo de edificaciones: 2.
Número máximo de viviendas: 4.

May 22 01 Documento aprobación inicial
FECHA rev. MODIFICACIONES
EQUIPO REDACTOR

J.E
INICIALES

CRISTINA VIÑA abogada

CRISTINA VIÑA
abogada

Aprobación inicial:

PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD INTEGRADA IX BELOSO.

plano: NORMATIVA URBANÍSTICA VIGENTE.
FICHA URBANÍSTICA Z-5
CONDICIONES DE SUSTITUCIÓN



ESTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL. PROPIEDAD DE ITAROA. SERVICIOS DE ARQUITECTURA S.L.P.
Y "NAGORE Y ASOCIADOS". SU UTILIZACIÓN TOTAL Y/O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN O CEBION A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PREVENCIÓN AUTOREGISTRADA EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

JOAQUIN ESPARZA
arquitecto

FERNANDO GALLE
arquitecto

DIEGO GARATEA
arquitecto

situación: CALLE CARRETERA BADOUSTAIN, Nº1.
PAMPLONA, NAVARRA.

referencia: 1918U_3A10921

promotor: PROPIETARIOS

dibujo: 1918A-3A102-IN-Estado Actual.dwg

fecha: mayo 2022

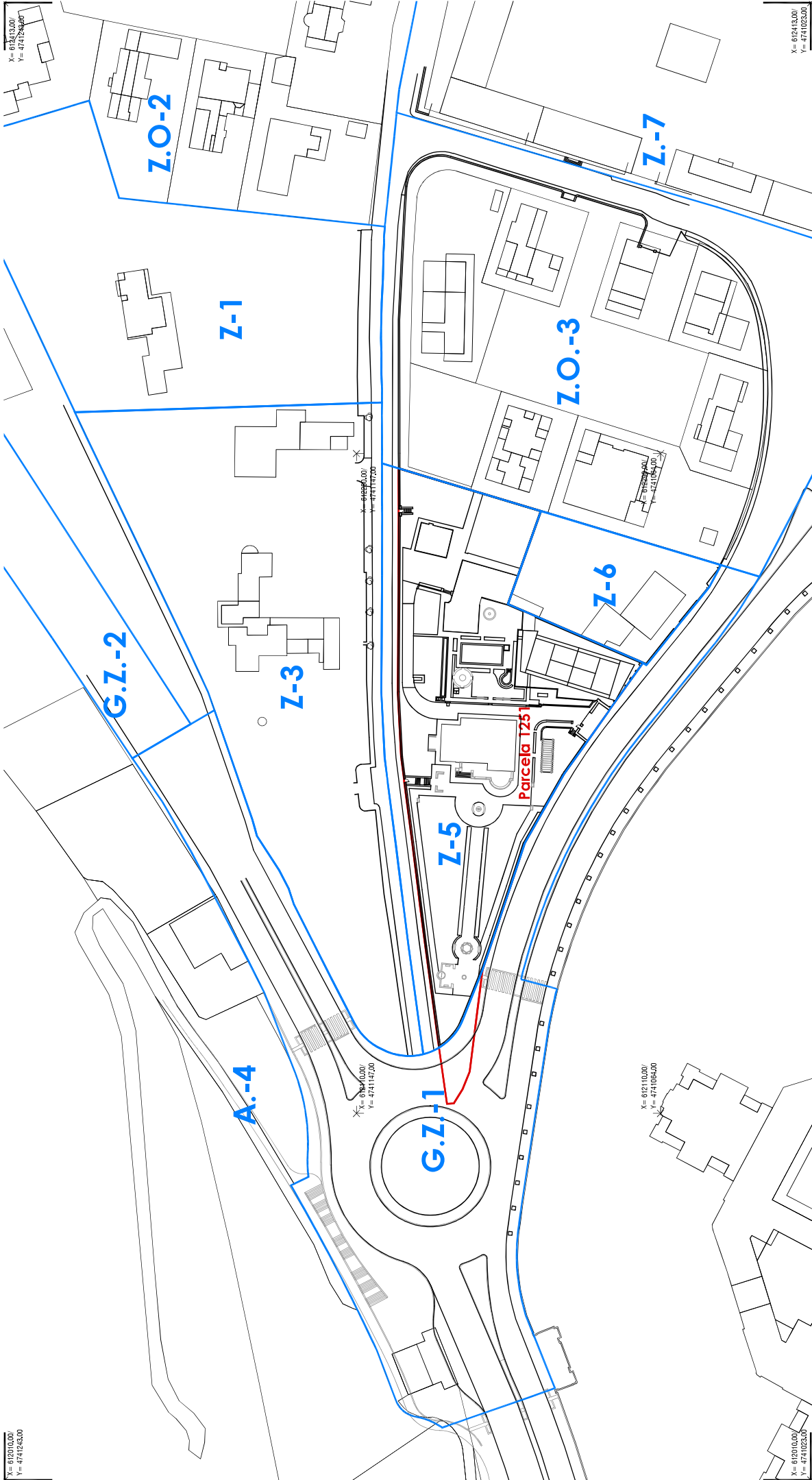
escala: 1/500



IN.03

X= 612010.00/
Y= 4741243.00

X= 612413.00/
Y= 4741243.00



X= 612010.00/
Y= 4741023.00

X= 612413.00/
Y= 4741023.00

May 22 01 Documento aprobación inicial
FECHA rev. MODIFICACIONES

EQUIPO REDACTOR

CRISTINA VIÑA abogada



ESTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL, PROPIEDAD DE ITAROA. SERVICIOS DE ARQUITECTURA S.L.P.
Y "NAGORE Y ASOCIADOS". SU UTILIZACIÓN TOTAL Y/O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN
O CEBION A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PRETA AUTOREACCIÓN EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN
TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

J.E
INICIALES

CRISTINA VIÑA
abogada

JOAQUIN ESPARZA
arquitecto

FERNANDO GALLE
arquitecto

DIEGO GARATEA
arquitecto

Aprobación inicial: PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA
DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA
UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD
INTEGRADA IX BELOSO.

situación: CALLE CARRETERA BADOUSTAIN, Nº1.
PAMPLONA, NAVARRA.

referencia: 1918U_3AId921

promotor: PROPIETARIOS

plano: NORMATIVA URBANÍSTICA
VIGENTE. UNIDADES DE
ACTUACIÓN

dibujo: 1918A-3AId03-IN-Ordenación vigente.dwg

fecha: mayo 2022

escala: 1/750



May 22 01 Documento aprobación inicial
FECHA rev. MODIFICACIONES

EQUIPO REDACTOR

CRISTINA VIÑA abogada



ITAROA
SERVICIOS DE ARQUITECTURA
Y "NAGORE Y ASOCIADOS" SU UTILIZACIÓN TOTAL Y/O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN
O CEDIÓN A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PRESENTACIÓN AUTOGRAFADA EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN
TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

J.E
INICIALES

CRISTINA VIÑA
abogada

JOAQUÍN ESPARZA
arquitecto

FERNANDO GALLE
arquitecto

DIEGO GARATEA
arquitecto

Aprobación
inicial:

PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA
DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA
UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD
INTEGRADA IX BELOSO.

plano: **SERVIDUMBRES
AERONÁUTICAS**

situación: CALLE CARRETERA BADOSTAIN, Nº1.
PAMPLONA, NAVARRA.

referencia: 1918U_3AID921

promotor: PROPIETARIOS

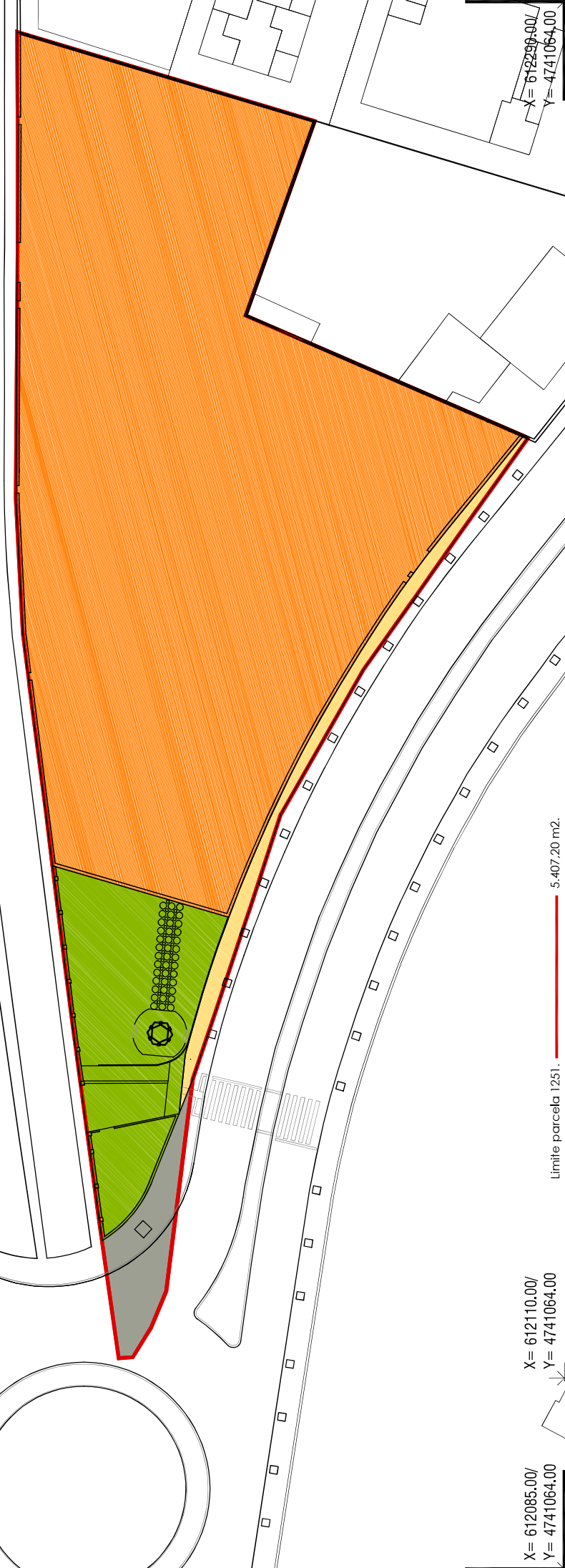
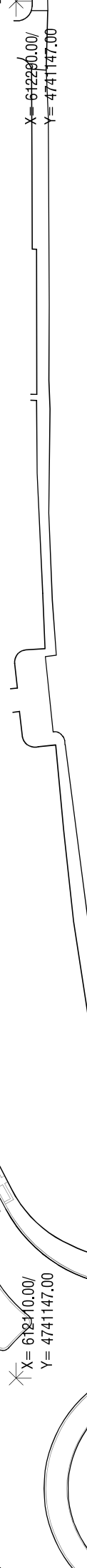
dibujo: 1918A-3AI-03-IN-Ordenación vigente.dwg

fecha: mayo 2022

escala: sin escala



IN.06



May 22 01 Documento aprobación inicial
FECHA rev. MODIFICACIONES

EQUIPO REDACTOR

CRISTINA VIÑA abogada



ESTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL. PROPIEDAD DE ITAROA. SERVICIOS DE ARQUITECTURA S.L.P.
Y "NAGORE Y ASOCIADOS". SU UTILIZACIÓN TOTAL Y/O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN
O CEDIENDA A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PREVA AUTORIZACIÓN EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN
TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

CRISTINA VIÑA
abogada

JOAQUIN ESPARZA
arquitecto

FERNANDO GALLE
arquitecto

DIEGO GARATEA
arquitecto

Aprobación
inicial:

PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA
DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA
UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD
INTEGRADA IX BELOSO.

CALLE CARRETERA BADOSTAIN, N°1.
PAMPLONA, NAVARRA.

referencia: 1918U_3A10921

promotor: PROPIETARIOS

PROPUESTA.

CALIFICACION DEL SUELO.
USOS PROMENORIZADOS

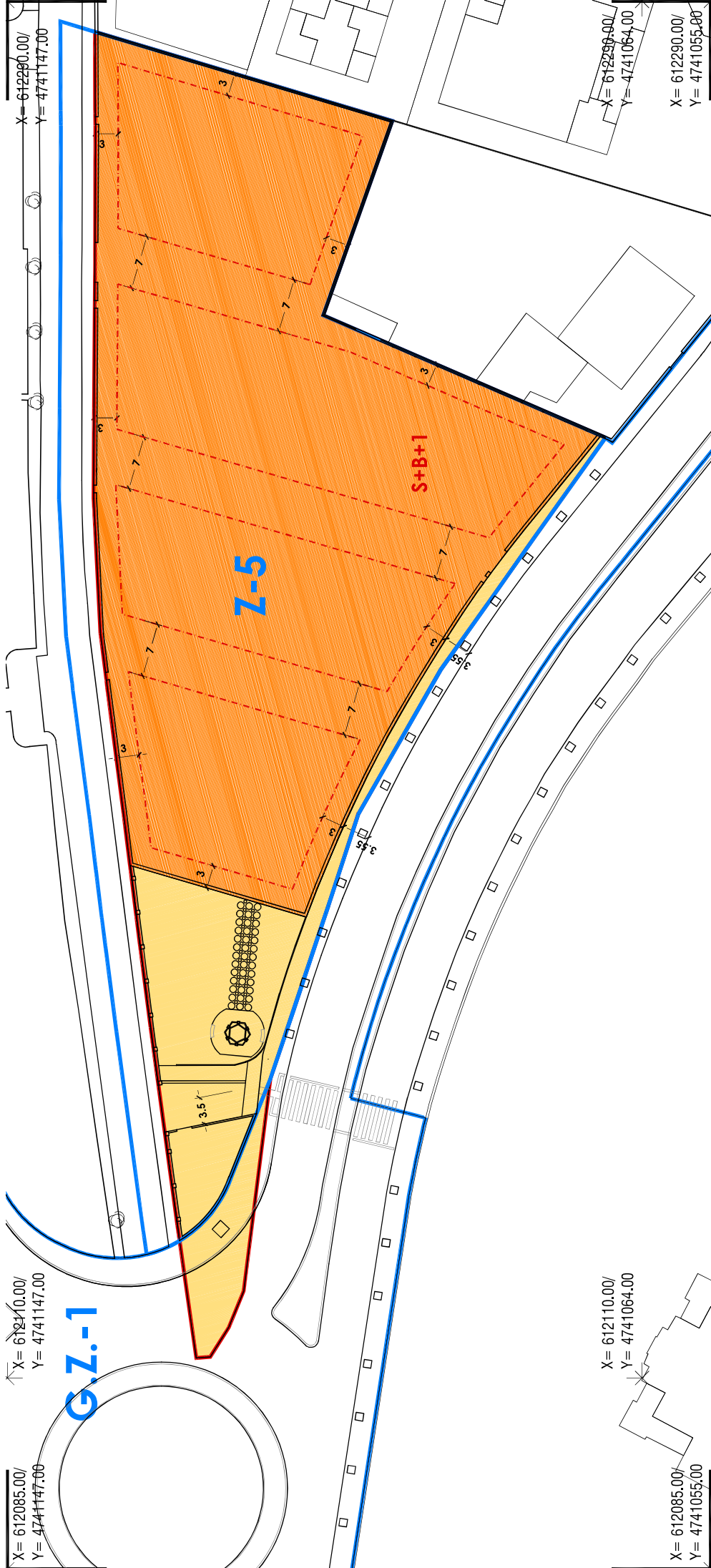
dibujo: 1918A-3A103-Pr-ordenacion.dwg

fecha: mayo 2022

escala: 1/500



OR.01



Altura máxima: B+1.
Superficie construida máxima: 2.500,00 m2.
Residencial: 2.460 m2, servicio: 40 m2
Número máximo de edificaciones: 5.
Residencial: 4 edif, servicio: 1 edif.
Número máximo de viviendas: 8.
Máximo 2 viviendas por bloque
Superficie máxima ocupada por edificación: 2.000,00 m2.
Superficie mínima libre de edificación: 2.447,27 m2.

Altura máxima: B+1.
Superficie construida máxima: 2.500,00 m2.
Residencial: 2.460 m2, servicio: 40 m2
Número máximo de edificaciones: 5.
Residencial: 4 edif, servicio: 1 edif.
Número máximo de viviendas: 8.
Máximo 2 viviendas por bloque
Superficie máxima ocupada por edificación: 2.000,00 m2.
Superficie mínima libre de edificación: 2.447,27 m2.

May 22 01 Documento aprobación inicial J.E
FECHA rev. MODIFICACIONES NIALES

PROPUESTA. ALINEACIONES
Y EDIFICABILIDAD.

PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA
DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA
UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD
INTEGRADA IX BELOSO.

Aprobación
inicial:

CRISTINA VIÑA
abogada
JOAQUIN ESPARZA
arquitecto
FERNANDO GALLE
arquitecto
DIEGO GARATEA
arquitecto

situación:

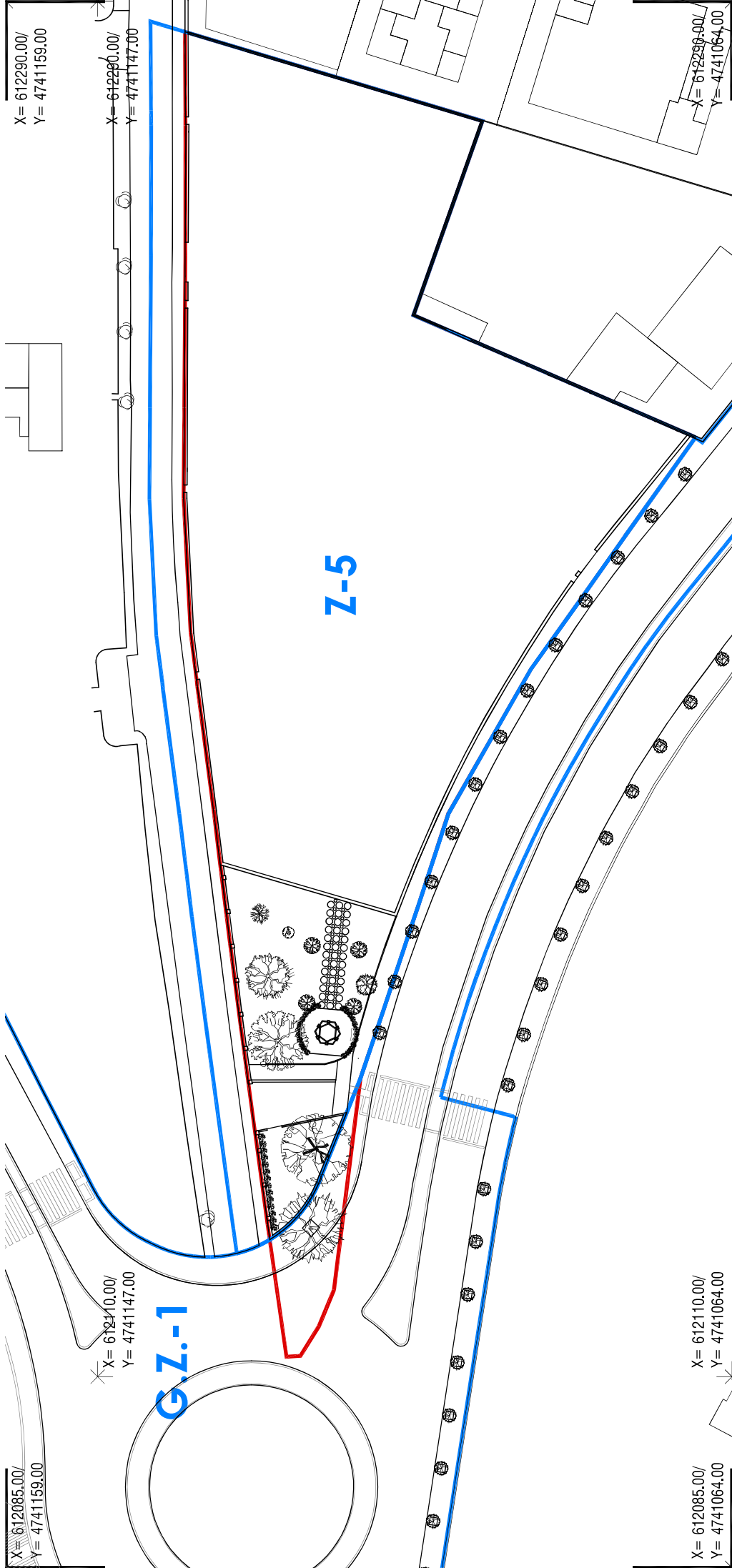
referencia: 1918U_3A10921
promotor: PROPIETARIOS

CRISTINA VIÑA abogada

ITAROA
SERVICIOS DE ARQUITECTURA
ESTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL, PROPIEDAD DE ITAROA. SERVICIOS DE ARQUITECTURA S.L.P.
Y NAGORE Y ASOCIADOS. SU UTILIZACIÓN TOTAL, VIO PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN
O CEDIÓN A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PRESENTACIÓN AUTOGRAFADA EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN
TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

dibujo: 1918A-3A103-Pr-ordenacion.dwg
fecha: mayo 2022
escala: 1/500

OR.02



May 22 01 Documento aprobación inicial J.E. INICIALES

FECHA rev. MODIFICACIONES

EQUIPO REDACTOR

CRISTINA VIÑA abogada



ESTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL, PROPIEDAD DE ITAROA SERVICIOS DE ARQUITECTURA S.L.P. Y "NAGORE Y ASOCIADOS". SU UTILIZACIÓN TOTAL Y/O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN O CEBIDA A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PREVA AUTORIZACIÓN EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

CRISTINA VIÑA
abogada

JOAQUIN ESPARZA
arquitecto

FERNANDO GALLE
arquitecto

DIEGO GARATEA
arquitecto

Aprobación inicial: PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD INTEGRADA IX BELOSO.

situación: CALLE CARRETERA BADOUSTAIN, N°1. PAMPLONA, NAVARRA.

referencia: 1918U_3A10921

promotor: PROPIETARIOS

plano: PROPUESTA. UNIDADES DE ACTUACIÓN.

dibujo: 1918A-3A1-03-Pr-ordenacion.dwg

fecha: mayo 2022

escala: 1/500



OR.03

X= 612090.00/
Y= 4741164.00

X= 612295.00/
Y= 4741164.00

X= 612110.00/
Y= 4741147.00

G.Z.-1

X= 612290.00/
Y= 4741147.00

G.Z.-1

X= 61212.60/
Y= 4741122.28

X= 61212.74/
Y= 4741120.44

X= 61212.37/
Y= 4741116.07

X= 61214.57/
Y= 4741114.58

X= 61215.27/
Y= 4741113.58

X= 61216.21/
Y= 4741111.33

X= 61218.10/
Y= 4741112.59

X= 61217.92/
Y= 4741130.94

X= 61218.11/
Y= 4741101.17

X= 61218.79/
Y= 4741101.05

X= 61220.63/
Y= 4741093.33

X= 61222.58/
Y= 4741090.33

X= 61217.17/
Y= 4741082.28

X= 612110.00/
Y= 4741064.00

X= 612290.00/
Y= 4741064.00

X= 612090.00/
Y= 4741054.00

X= 612295.00/
Y= 4741054.00

May 22 01 Documento aprobación inicial

J.E
INICIALES

FECHA rev. MODIFICACIONES

EQUIPO REDACTOR

CRISTINA VIÑA abogada

CRISTINA VIÑA
abogada



ESTEDOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL. PROPIEDAD DE ITAROA. SERVICIOS DE ARQUITECTURA S.L.P.
O "NAGORE Y ASOCIADOS". SU UTILIZACIÓN TOTAL Y/O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN
O CEBION A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PREMA AUTORIZACIÓN EXPRESA DE SU AUTOR. QUEDANDO EN
TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

JOAQUIN ESPARZA
arquitecto

FERNANDO GALLE
arquitecto

DIEGO GARATEA
arquitecto

Aprobación inicial: PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD INTEGRADA IX BELOSO.

plano: PROPUESTA. PARCELAS RESULTANTES

situación: CALLE CARRETERA BADOSTAIN, Nº1. PAMPLONA, NAVARRA.

referencia: 1918U_3A10921

promotor: PROPIETARIOS

dibujo: 1918A-3A1-03-Pr-ordenacion.dwg

fecha: mayo 2022

escala: 1/500



OR.04



May 22
FECHA

J.E
INICIALES

01 Documento aprobación inicial
rev. MODIFICACIONES

EQUIPO REDACTOR

CRISTINA VIÑA abogada



iTARROA
SERVICIOS DE ARQUITECTURA
ESTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL. PROPIEDAD DE ITARROA. SERVICIOS DE ARQUITECTURA S.L.P.
Y "NAGORE Y ASOCIADOS". SU UTILIZACIÓN TOTAL Y/O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN
O CEBION A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PRESENTACIÓN AUTORIZACIÓN EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN
TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

CRISTINA VIÑA
abogada

JOAQUÍN ESPARZA
arquitecto

FERNANDO GALLE
arquitecto

DIEGO GARATEA
arquitecto

Aprobación
inicial:

PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA
DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA
UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD
INTEGRADA IX BELOSO.

plano:

PROPUESTA. SUPERPOSICIÓN
ORDENACIÓN ORIENTATIVA Y
FUTURA GLORIETA.

dibujo: 1918A-3AI-03-Pr-ordenacion.dwg

fecha: mayo 2022

escala: 1/750

situación: CALLE CARRETERA BADOUSTAIN, Nº1.
PAMPLONA, NAVARRA.

referencia: 1918U_3AI0921

promotor: PROPIETARIOS



OR.05



May 22
FECHA

J.E
INICIALES

01
rev.

Documento aprobación inicial
MODIFICACIONES

EQUIPO REDACTOR

CRISTINA VIÑA abogada



ITAROA
SERVICIOS DE ARQUITECTURA
ESTE DOCUMENTO ES COPIA DE SU ORIGINAL, PROPIEDAD DE ITAROA. SERVICIOS DE ARQUITECTURA S.L.P.
Y "NAGORE Y ASOCIADOS". SU UTILIZACIÓN TOTAL Y/O PARCIAL, ASÍ COMO CUALQUIER REPRODUCCIÓN
O CEBIONA A TERCEROS, REQUIERIRÁ LA PRESENTACIÓN AUTORIZACIÓN EXPRESA DE SU AUTOR, QUEDANDO EN
TODO CASO PROHIBIDA CUALQUIER MODIFICACIÓN UNILATERAL DEL MISMO.

CRISTINA VIÑA
abogada

JOAQUÍN ESPARZA
arquitecto

FERNANDO GALLE
arquitecto

DIEGO GARATEA
arquitecto

Aprobación
inicial:

situación:

referencia:

promotor:

PLAN ESPECIAL ACTUACIÓN URBANA
DE LA UNIDAD Z-5 Y PARTE DE LA
UNIDAD GZ-1 DE LA UNIDAD
INTEGRADA IX BELOSO.

CALLE CARRETERA BADOUSTAIN, Nº1.
PAMPLONA, NAVARRA.

1918U_3A10921

PROPIETARIOS

plano:

PROPUESTA. SUPERPOSICIÓN
ORDENACIÓN ORIENTATIVA
SIN EJECUTAR GLORIETA

dibujo:

fecha:

escala:

1918A-3A1-03-Pr-ordenacion.dwg

mayo 2022

1/750



OR.06

B.- NORMAS URBANÍSTICAS DE LA PROPUESTA.

B.1.- FICHAS NORMATIVAS URBANÍSTICA PARTICULAR.

B.1.1 FICHA MODIFICADA NORMATIVA URBANÍSTICA PARTICULAR Z5

FICHA URBANÍSTICA DE LA UNIDAD Z-5:

1-IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO.

Superficie unidad 5.910 m². Unidad integrada IX Nombre Z-5.

Localización: Parcela residencial junto a Seminario.

2-DETERMINACIONES ESTRUCTURANTES.

OBJETIVOS GENERALES: Mantenimiento de las condiciones urbanas

RÉGIMEN URBANÍSTICO:

Clase de suelo: Urbano.

Categoría: Consolidado.

Usos: residencial unifamiliar.

3-DETERMINACIONES PORMENORIZADAS.

CONDICIONES GENERALES: Se consolidan todos los usos, edificaciones y parcelario que estén legalizados.

CONDICIONES DE ACTUACIÓN EN LA EDIFICACIÓN.

1. Conservación y reforma: Actuación directa.
2. Ampliación: Se hará mediante Estudio de Detalle con las mismas condiciones que para sustitución.
3. Sustitución. Mediante el presente Plan Especial de Actuación Urbana que establece las siguientes condiciones:
 - a. Parcelario: Superficie unidad: 5.910,00 m² de los cuales 5.241,37m² pertenecen a la parcela 1251 y 668,63 m² al vial existente calle carretera Sarriguren.
 - i. Superficie cesión: 794,10 m².
 1. Superficie cesión acera: 168,68 m².
 2. Superficie cesión zona verde: 625,42 m².
 - ii. Superficie parcela privada: 4.447,27 m². Posibilidad de dividir la parcela en dos parcelas con superficie mínima de 2.000 m².
 - iii. Superficie vial existente urbanizado 668,63 m² de la calle Carretera Sarriguren.
 - b. Alineaciones: Gráficamente se señalan las alineaciones máximas. Retranqueo $\geq$ 3m. Mínima de 3 m con respecto al límite de parcela y 7 m entre edificaciones.

c. Alturas:

- a. En edificación residencial: $S+B+1 \leq 7$ m, hasta cara inferior del alero de cubierta.
- b. En edificación de servicios $S+B \leq 3,5$ m, hasta cara inferior del alero de cubierta.
- d. Fondo máximo.
- e. Ocupación parcela. Máxima ocupación de la edificación en planta baja: 2.000,00 m², 45% de la superficie neta.
- f. Superficie edificable máxima: 2.500,00 m² (0,562 m²/m² por parcela neta privada).
- g. Usos propuestos: Residencial unifamiliar, viviendas bifamiliares (adosadas o superpuestas) para la parcela privada P1. Espacio viario de uso y cesión pública para la parcela P2. Zona verde de uso y cesión pública para parcela P3.
- h. Número máximo de viviendas: 8 viviendas. (2 por edificación residencial como máximo, ambas de superficies similares). Número máximo de edificaciones: 5.
 - a. 4 edificaciones residenciales.
 - b. 1 edificación servicio elementos comunes.
- i. Condiciones de proyecto: el proyecto de obras de urbanización contemplará como obligación de la propiedad la urbanización de la acera localizada en todo el frente sur de la parcela, ejecutar el nuevo cierre de parcela de uso privado, la urbanización de la zona verde de cesión. No es obligación de la propiedad la urbanización de la superficie de rotonda. Mientras no se ejecute la rotonda, quedará integrada en la zona verde. Se tramitará junto con el proyecto de edificación.
- j. Aparcamientos: 20 plazas de aparcamiento dentro de la parcela privada.
- k. Otros: podrá convenirse con la propiedad en tanto no se haya presentado a tramitación la licencia de parcelación urbanística, la obtención de las superficies previstas de cesión para viales y zonas verde públicas mediante convenio.
- l. Arbolado. Se protegerán los árboles de interés botánico que queden situados en los espacios de cesión de uso público que sean compatibles con la ordenación prevista.

CONDICIONES DE EJECUCIÓN

Desarrollo mediante un Plan Especial de Actuación Urbana. Actuación directa a través de licencia de parcelación urbanística y proyecto de obras de urbanización. Plazo máximo para solicitud de licencia de parcelación: 2 años desde la aprobación definitiva del PEAU. Plazo para solicitar la Licencia de edificación que incluirá el proyecto de Obras de Urbanización 1 año desde la obtención de licencia de edificación.

Previo al otorgamiento de la licencia de primera utilización el Ayuntamiento recibirá las obras de urbanización.

Previamente al otorgamiento de la licencia de parcelación urbanística y, por tanto, a la inscripción registral de la misma, se procederá al abono del equivalente económico de la cesión del 10% del incremento del aprovechamiento económico.

B.1.2 FICHA NORMATIVA URBANÍSTICA PARTICULAR GZ-1.

FICHA URBANÍSTICA DE LA UNIDAD GZ-1:

1. IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO:

Superficie unidad: 9.284,00 m² de los cuales 165,83 m² pertenecen a la parcela 1251.

Localización: Cruce en la parte alta de la Cuesta de Beloso.

2. DETERMINACIONES ESTRUCTURANTES.

OBJETIVOS GENERALES:

Resolución de la intersección de Avenida Baja Navarra, Cuesta de Beloso y Carretera de Olaz.

RÉGIMEN URBANÍSTICO:

Clase de suelo: Urbano.

Categoría: no consolidado.

Calificación y Uso: Sistema general No Adscrito. Viario.

Condiciones generales: Creación de una glorieta de cruce en la intersección viaria.

3. DETERMINACIONES PORMENORIZADAS

Aprovechamiento tipo: No se establece.

Áreas de reparto: No se establece.

Desarrollo: Plan Especial.

Sistema de actuación. Expropiación, excepto 165,83 m² de la pertenecientes a la parcela 1251 que se ceden libres de carga.

B.2. RÉGIMEN JURÍDICO PARA EL DESARROLLO Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA.

ARTÍCULO 1- GESTIÓN.

El presente PEAU se ejecutará a través de licencia de parcelación urbanística y de un proyecto de obras de urbanización. Tramitada la licencia de parcelación, se podrá solicitar directamente licencia de obras, acompañándose proyecto de obras de urbanización junto con el proyecto de edificación.

ARTÍCULO 2- URBANIZACIÓN.

Se realizará un único proyecto de obras de urbanización que será obligación de los propietarios de suelo costear su ejecución, quedando pendiente por parte del Ayuntamiento la

ejecución del posible proyecto de Glorieta del Seminario, tanto el proyecto como la ejecución del mismo.

El proyecto de ejecución tendrá en cuenta:

- Derribo del muro de parcela existente actualmente en el linde sur de la parcela para ampliar la acera y crear la zona verde.
- Realización del nuevo cierre de la parcela privada en sus lindes sur y oeste.
- Urbanización de la nueva ampliación de la acera por el linde sur que se corresponde con la nueva parcela P2-Z5. La urbanización será de las características y materiales similares a la acera existente.
- Se pondrá arbolado en la acera que se amplía de la calle Carretera Badostain de forma que quede similar a la distribución del arbolado de la acera de enfrente de esa calle
- Realización de la urbanización de la zona verde correspondiente con la parcela P3 ejecutando el nuevo paso peatonal con una anchura mínima de 3,50 m entre las calles Carretera de Badostain y Carretera de Sarriguren y manteniendo un cierre vallado en la zona verde de cesión junto al linde oeste del nuevo vial peatonal que discurre por la zona de cesión y con una puerta de acceso para su mantenimiento.
- Dentro de esta zona verde de cesión se localizan una serie de árboles que son compatibles con la ordenación propuesta, en este sentido se protegerán los árboles de interés botánico situados en este espacio.

B.3. NORMAS GENERALES DE EDIFICACIÓN.

ARTÍCULO 3- APARCAMIENTOS.

En la parcela de uso residencial unifamiliar privado será obligatorio la realización de una zona de aparcamiento bien en superficie libre privada o en subterráneo con un número de 3 plazas por vivienda nueva, 1,3 plazas por vivienda existente como mínimo, y teniendo en cuenta que la ejecución de la glorieta reducirá las plazas de aparcamiento en superficie existentes en la calle Carretera de Sarriguren se incluyen también dos plazas de aparcamiento más dentro de la parcela, con lo que el número de plazas de aparcamiento mínimo es de . $(1,3 \times 4) + (3 \times 4) + 2 = 20$ plazas.

Se podrá ejecutar un garaje en sótano mancomunado para todos los edificios. La rampa de salida y entrada al garaje se colocará en la calle Carretera Sarriguren. En el caso en que se ejecute un garaje mancomunado el primer proyecto de edificación que se desarrolle presentará un Proyecto de Actividad Clasificada del conjunto del garaje.

ARTÍCULO 4- VUELOS.

La composición de los vuelos y sus dimensiones son libres. Solo se permiten vuelos en la planta elevada y de forma que el límite del vuelo nunca supere la alineación máxima de la edificación.

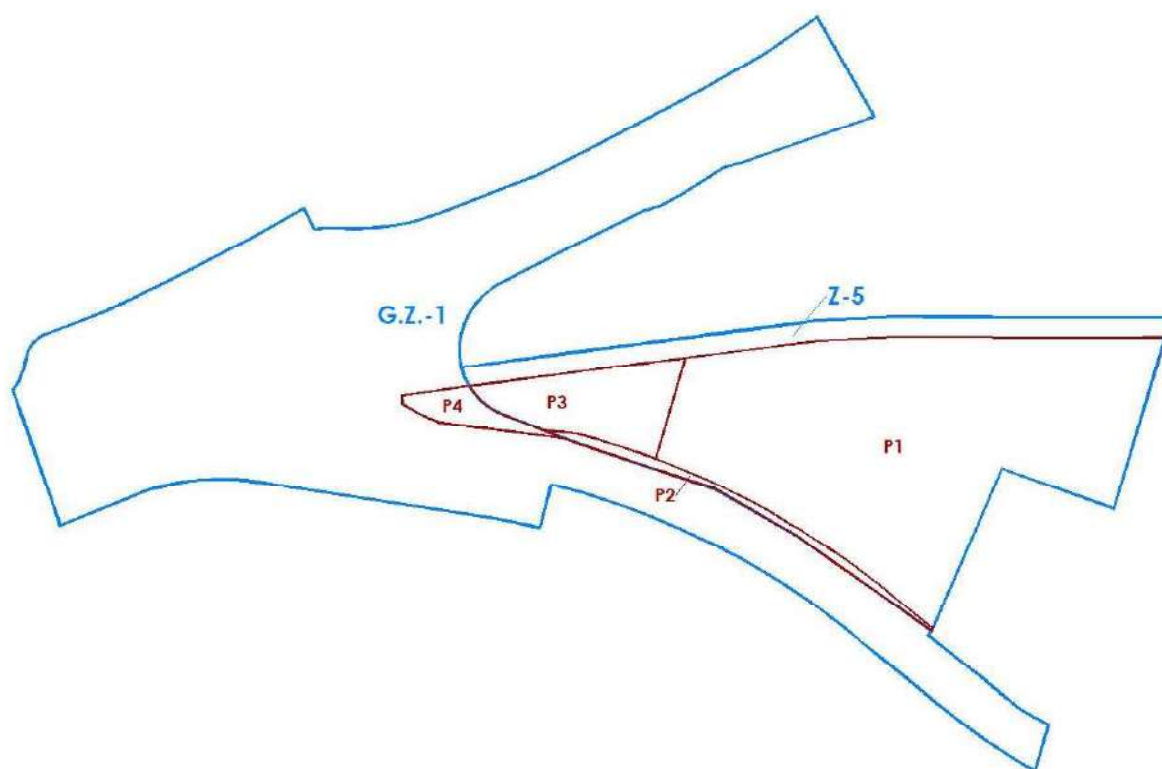
ARTÍCULO 5- RASANTES.

Se mantendrán las rasantes de las aceras perimetrales existentes. Dentro de la parcela privada se podrá modificar la rasante interior de la parcela, pero manteniendo las rasantes existentes en el límite este de la parcela.

B.4 DETERMINACIÓN PARTICULARES DE LAS PARCELAS RESULTANTES.

1.- IDENTIFICACIÓN DEL ÁMBITO:

UNIDAD INTEGRADA IX NOMBRE Z-5 Y GZ1.

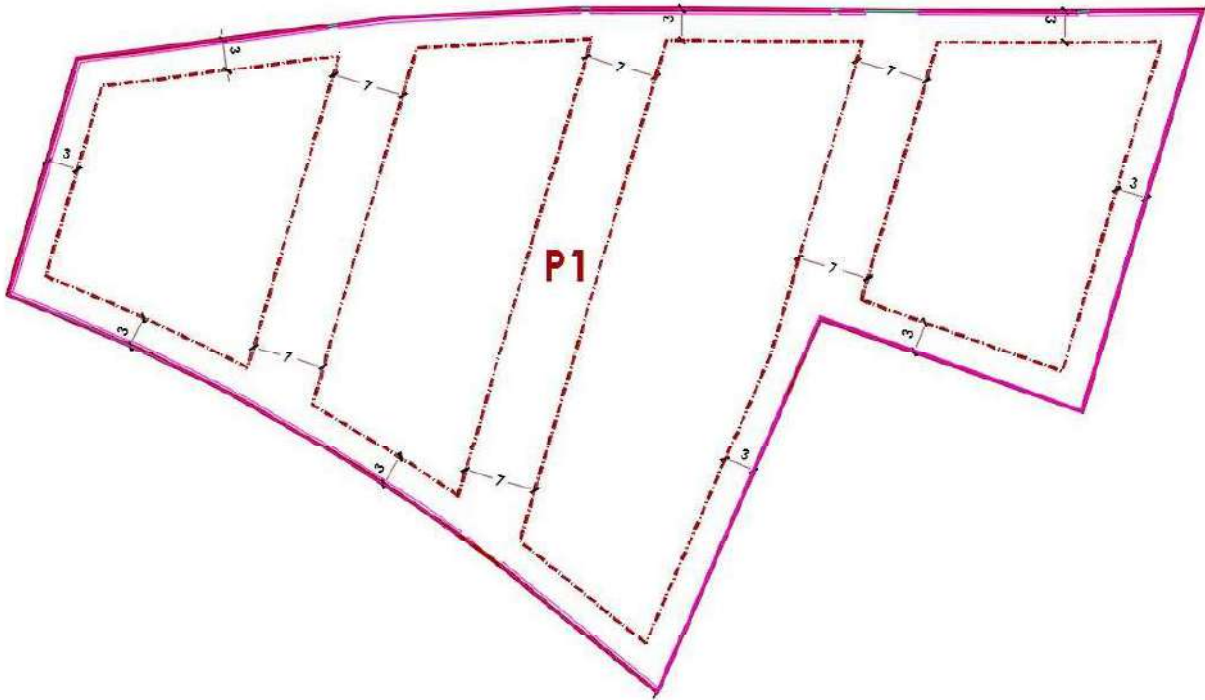


Se ejecuta el ámbito de actuación mediante cuatro parcelas:

Parcela privada de uso residencial 4.447,26 m². Parcela P1

Parcelas de cesión y usos público superficie total 959,93 m². Parcelas P2, P3 y P4.

PARCELA P1.



Parcelario: Parcela 1; Superficie 4.447,27 m². Uso residencial privado unifamiliar o bifamiliar adosado o superpuesto y usos complementarios. Podrá dividirse en dos parcelas con una superficie mínima de 2.000,00 m² por parcela con un mínimo de dos edificios en cada parcela dividida con un máximo de cuatro viviendas, dos por cada edificio de uso residencial, ambas de superficies similares.

Alineaciones: Gráficamente se señalan las alineaciones máximas. Retranqueo $\geq 3,00$ m de los lindes de parcela y $\geq 7,00$ m entre edificaciones.

Alturas: $S + B + 1 \leq 7,00$ m. en edificaciones residenciales; $S + B \leq 3,50$ m. en edificación auxiliar.

Ocupación de parcela: Superficie máxima ocupada por la edificación 2.000,00 m². 45% de la parcela

Superficie edificable máxima. 2.500,00 m².

Desglosada de la siguiente forma: Superficie residencial 2.460,00 m².

Superficie auxiliar 40,00 m².

Uso propuesto: Residencial unifamiliar bifamiliar adosado o superpuesta y usos compatibles.

Número máxima de edificaciones: El número máximo de edificios en la unidad será de 5.

Desglosado de la siguiente forma: Edificaciones residenciales 4.

Edificaciones auxiliares 1.

Número máximo de viviendas: 8 viviendas. Por cada edificio de uso residencial habrá como máximo 2 viviendas por edificio, ambas de superficies similares. Se admiten que puedan ser

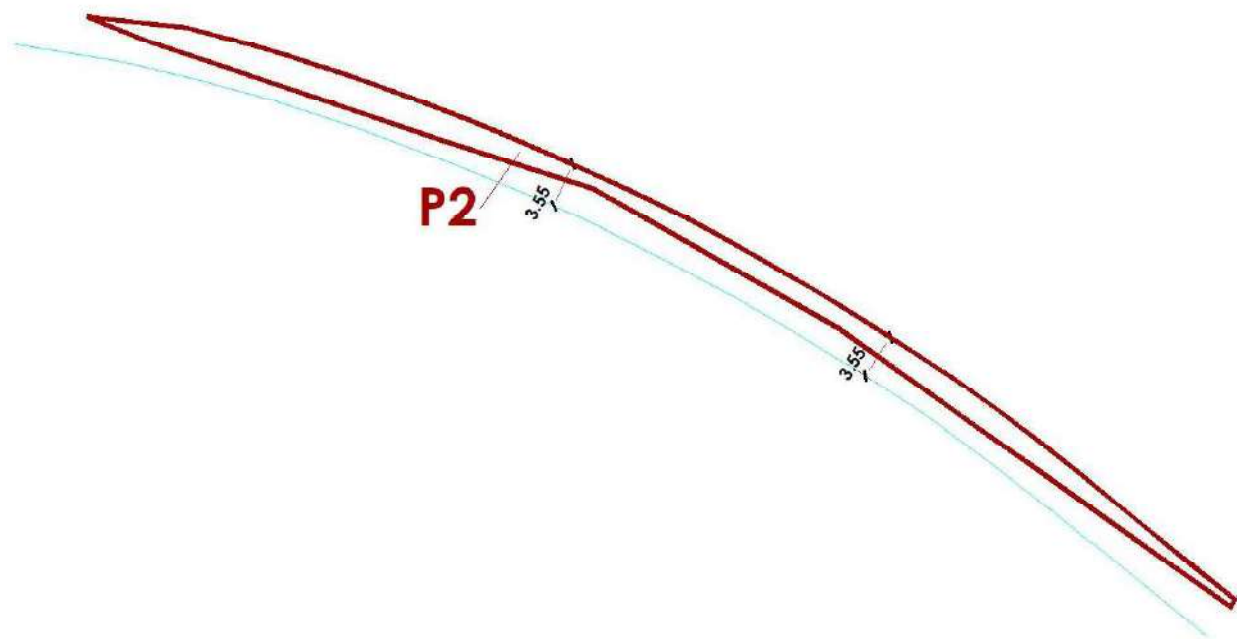
bifamiliares (dos viviendas unifamiliares adosadas o superpuestas). Se permite una vivienda por edificio.

Condiciones de proyecto: Se realizará un cierre perimetral nuevo en linde sur y oeste. Se mantendrá el cierre este de la parcela colindante con las parcelas 1252, 2113 y 2112.

Aparcamientos: Número de plazas mínimas a justificar dentro de la parcela. Se podrá ejecutar un aparcamiento en subterráneo mancomunado para todas las edificaciones.

Otros: Como mínimo el 50% de la superficie libre de parcela será huerta y/o jardín.

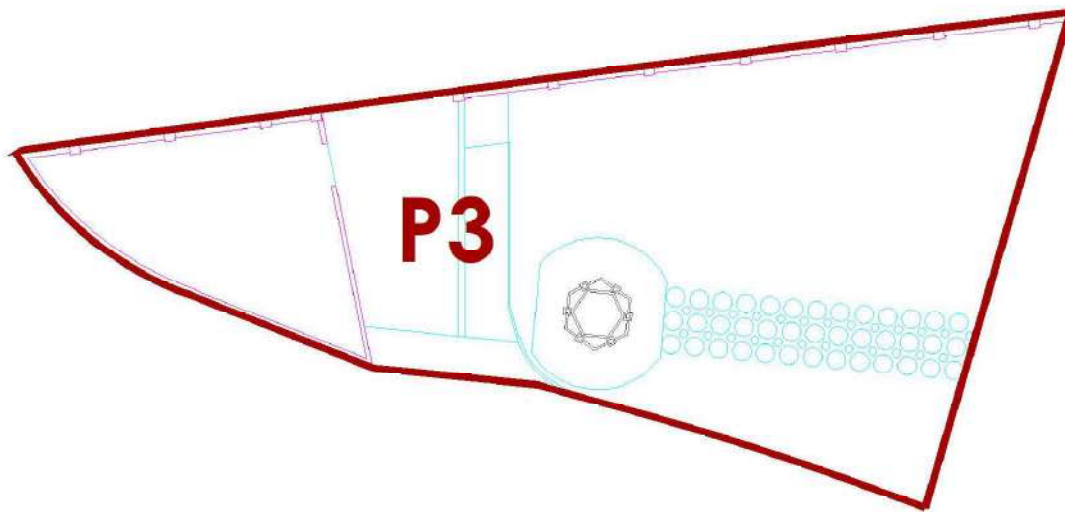
PARCELA P2.



Parcelario: Parcela 2: Superficie 168,68 m². Cesión. Uso área libre.

Urbanización. Por cuenta del propietario privado de la unidad. De características similares a la acera existente se definirá en el proyecto de obras. Ancho final de la acera 3,55 m² (incluida la acera existente). Se colocará arbolado en la acera similar al arbolado existente en la acera de enfrente de la calle Carretera Badostain.

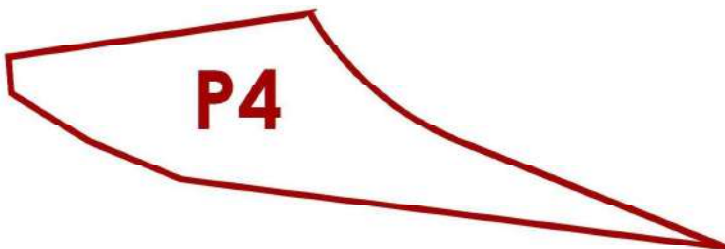
PARCELA P3.



Parcelario: Parcela 3: Superficie 625,42 m². Cesión. Zona verde.

Urbanización. Por cuenta del propietario privado de la unidad. Se derribará el muro sur actual y se abrirá el nuevo vial peatonal de comunicación entre las calles Carretera de Badostain y Carretera de Sarriguren con un ancho mínimo de 3,50 m. Se dejará cerrada con acceso desde el nuevo vial la zona oeste de la parcela. Mientras no se ejecute la Glorieta del Seminario, se podrá dejar unida a la parcela P4. Dentro de esta zona verde de cesión se localizan una serie de árboles que son compatibles con la ordenación propuesta, en este sentido se protegerán los árboles de interés botánico situados en este espacio.

PARCELA P4.



Parcelario: Parcela 4: Superficie 165,83 m². Cesión. Sistema general viario.

Urbanización. Por cuenta del Ayuntamiento. Espacio reservado para la ejecución del proyecto de Glorieta frente al Seminario a redactar y a ejecutar por el Ayuntamiento. Mientras no se ejecute el proyecto de Glorieta podrá unirse a la zona verde situada al este de esta parcela (parcela P3).

C.- DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA.**C.1.- ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA FINANCIERA Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.****C.1.1- ESTUDIO ECONÓMICO DE LA PROMOCIÓN INMOBILIARIA.**

A continuación, se presenta el estudio de viabilidad económica de la modificación propuesta. Analizando los diferentes gastos que lleva la ejecución de la edificación propuesta y realizando una previsión de venta de los nuevos inmuebles a ejecutar se estudia la viabilidad económica de esta promoción privada.

Sobre la base de propuesta de ordenación, se ha tenido en cuenta que el presupuesto de ejecución material de las obras debe incorporar los costes de derribo, así como la parte correspondiente al proyecto de obras de urbanización a ejecutar mediante la correspondiente licencia.

En lo que se refiere al estudio del resultado final de la promoción también se han tenido en cuenta los Valores de Repercusión del suelo, el valor en venta de la promoción y la valoración correspondiente a la cesión del 10% del incremento de la edificabilidad media ponderada.

Viabilidad económica de la actuación PEAU.

COSTES

Concepto	Porcentaje	Euros €.
Honorarios técnicos urbanismo		45.000,00 €.
Derribos		65.000,00 €.
Urbanización vial y cesión		45.913,45 €.
Urbanización parcela privada		83.205,09 €.
Ejecución sótano para garaje		892.500,00 €.
Edificación en parcela privada		2.250.000,00 €.
Presupuesto ejecución material PEM		3.336.618,54 €.
GG + BI sobre PEM	12,00%	400.394,22 €.
Honorarios técnicos sobre PEM	8,00%	266.929,48 €.

Tasas y licencias sobre PEM	5,50%	183.514,02 €.
Monetización cesión Ayuntamiento		206.850,00 €.
Coste del suelo		3.379.500,00 €.
Costes de gestión y promoción	2,00%	181.600,00 €.
Registro y notarias	0,50%	45.400,00 €.
TOTAL DE COSTES ESTIMADOS		8.045.806,26 €.
VALOR DE VENTAS		
Venta de viviendas		8.800.000,00 €.
3 garajes y trastero por vivienda		280.000,00 €.
TOTAL VALOR DE VENTA		9.080.000,00 €.
RESULTADO DE LA OPERACIÓN		1.034.193,74 €.

C.1.2- IMPACTO DE LA ACTUACIÓN EN LA HACIENDA PÚBLICA DE PAMPLONA.

En la siguiente tabla se han analizado los efectos económicos directos que se derivarán de la actuación urbanística que implica un incremento de la superficie construida dedicada a uso residencial, sin tener en cuenta cualquier otro tipo de actividad a desarrollar dentro de la nueva ordenación.

La actuación no sólo implica la generación de un incremento en el uso residencial, sino que todas las opciones realizan cesiones de espacio público para mejorar los temas de tránsito de peatones y vehículos en este punto.

El Ayuntamiento de Pamplona va a percibir unos ingresos derivados del desarrollo de la presente actuación por el cobro de varios impuestos que son de su competencia. Entre estos impuestos hay que destacar la contribución urbana, el impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos de naturaleza urbana (plusvalía), además del impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras (ICIO) y otras tasas e ingresos, como son el caso de licencias urbanísticas, licencias de primera utilización, etc.

En este sentido, los ingresos derivados de la contribución urbana se han calculado aplicando el tipo impositivo fijado en las ordenanzas municipales, que para el año 2021 se ha

establecido en 0,3923% sobre el valor catastral de la superficie afectada y de la edificación del número total definitivo de viviendas que finalmente se vaya a construir.

El impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras (ICIO) que deberá ser abonado al inicio de las obras por parte de los promotores, se calcula aplicando el tipo de gravamen establecido por las ordenanzas municipales (5%) sobre el coste de ejecución material de las edificaciones. Además del ICIO, se tendrá en consideración el abono de otras tasas y licencias urbanísticas cuyo importe también es un porcentaje (0,5%) del coste de ejecución material y que supondrán un mayor importe de ingreso para las arcas de la hacienda pública de Pamplona. A éstos habrá que añadir los ingresos derivados de la licencia de primera utilización de los edificios, además del ingreso por el pago de la licencia fiscal de promotor de edificios que también deberán de abonar las empresas constructoras.

El cálculo del ingreso derivado del impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos urbanos se obtiene a partir de la valoración catastral proporcionada por el Ayuntamiento y del tiempo transcurrido desde la última transmisión.

En cuanto a los costes asumidos por la Entidad Local, hay que tener en consideración el hecho de que la ejecución del presente PEAU implica una cesión de terrenos con diferentes usos.

Se puede concluir por tanto que el único coste adicional que debe de asumir la entidad local de Pamplona en relación con el presente PEAU es el coste de mantenimiento derivado del uso público del suelo que por sus dimensiones resulta pequeña la repercusión a los efectos del coste de limpieza y mantenimiento de viarios públicos que corresponde al Ayuntamiento.

Con todo lo anterior, se puede afirmar que las actuaciones que supone el PEAU, se muestra totalmente viable para la hacienda local de la ciudad, siendo muy positivo desde el punto de vista económico, ya que a priori, el importe de los ingresos supera ampliamente a los costes, sin entrar a cuantificar el coste que supone para las arcas municipales tener que expropiar 165,83 m² en suelo urbano consolidado para ejecutar la rotonda que se cede de forma gratuita.

Tipo	Concepto	2022	2023	2024	2025	2026
Ingresos puntuales	IVT	64.250,00€				
	ICIO y licencias	183.514,02€				
	Licencia apertura		4.023,50€			
	10%	206.850,00€				
	Aprovechamiento					
Ingresos Recurrent es	IBI		10.814,50€	10.922,65€	11.031,88€	11.142,20€
	IAE					
	Costes mantenimiento		-365,50€	-369,16€	-372,8€	-376,58€
	Capitalización flujo de caja 2,5%		11.365,35€	361,81€.	263,84€	266,48 €
	TOTAL	454.614,02€	25.837,85€	10.915,30€	10.922,870€	11.032,10€

C.2.- INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO.

C.2.1. FUNDAMENTACION Y OBJETO.

El presente documento se redacta de acuerdo con lo establecido en la Ley Foral 17/2019, de 4 de abril, de igualdad entre mujeres y hombres que señala en su artículo 22:

“todos los anteproyectos de Ley Foral, las disposiciones normativas de carácter general y los planes que se sometan a la aprobación del Gobierno de Navarra, deberán incorporar un informe sobre impacto de género”.

De acuerdo con el artículo 55.2 de la misma ley se establece que:

“en el diseño de los espacios y planificaciones urbanísticas, se tendrá en cuenta aspectos como la iluminación, longitud de caminos peatonales, distancias desde la parada de autobús o garaje, tipo de acceso, configuración de plazas y jardines y similares, que fomentarán los espacios seguros para una vida libre de violencia contra las mujeres”.

Su redacción se realiza siguiendo las pautas establecidas por la guía metodológica para la elaboración de informes de impacto de género, elaborada por el Instituto Navarro para la igualdad y siguiendo las instrucciones establecidas en el acuerdo de Gobierno de 16 mayo de 2011.

El objeto del presente documento es el análisis del impacto en función de género del Plan Especial de Actuación Urbana de la unidad Z5 y unidad GZ-1 de la U.I IX Beloso, en adelante PEAU.

C.2.2. PERTINENCIA DE GÉNERO

La valoración de la pertinencia de género trata de establecer si el plan propuesto es susceptible o no de tener impacto de género.

El presente PEAU consiste en la modificación de las determinaciones urbanísticas establecidas en el vigente Plan Municipal de Pamplona para dichas unidades y en la ampliación de las zonas urbanas colindantes con dicha unidad.

El PEAU mantiene el uso principal de la unidad e incrementa la edificabilidad, con lo que se producirá un incremento de la población en ese punto y por lo tanto una mayor circulación de personas.

Desde el punto de vista de los usos previstos en la zona, éstos no suponen ningún tipo de discriminación por razón de género. Una vez ejecutas las viviendas, la adquisición de estas no estará en ningún caso condicionada por razón de sexo, de acuerdo con la normativa vigente.

La urbanización está planteada de forma que no se genere puntos negros o peligrosos. Se incrementa el ancho de la acera sur de la unidad. También se crea una nueva zona ajardinada de uso público en la zona oeste de la unidad que permite mejorar la comunicación con la zona norte, de acceso hacia la zona hospitalaria, reduciendo el recorrido peatonal desde el centro de la ciudad hasta la zona hospitalaria. Se incrementa el ancho peatonal en este punto. Dicha zona de paso estará adecuadamente iluminada de tal forma que no se genere en la misma un punto negro. También se propone derribar el muro existente en la parte sur de esta zona ajardinada para mejorar la visibilidad en ese punto y reducir los espacios ciegos para mejorar la seguridad. La zona ajardinada localizada más al oeste del nuevo vial peatonal, y con peor visibilidad se ejecutará un cierre con puerta de acceso con llave controlada por los servicios municipales.

De acuerdo con lo anterior, se considera que el PEAU no tiene impacto por razón de sexo y por lo tanto se considera no pertinente al género, pues el uso y disfrute de los nuevos espacios propuestos es igualitario y no discriminatorio entre las diferentes personas, siendo su disfrute democrático e igualitario.

En cuanto a la redacción del presente documento se ha tenido en cuenta la utilización de un lenguaje inclusivo.

C.3.- INFORME DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

C.3.1.- ACTA SESIÓN INFORMATIVA REALIZADA EL 23 DE JUNIO DE 2021.

C.3.2.- ACTA SESIÓN INFORMATIVA REALIZADA EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 2021

C.3.3.- ACTA SESIÓN INFORMATIVA REALIZADA EL 4 DE OCTUBRE DE 2021.

C.3.4.- IMAGEN EXPOSICIÓN PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN PÁGINA WEB.

A continuación, se expone la documentación presentada en el proceso de participación ciudadana realizado con la exposición de la documentación en página web y la presentación de documentación en la presentación pública realizada, así como las actas de las reuniones.

C.3.1. ACTA SESIÓN INFORMATIVA REALIZADA EL 23 DE JUNIO DE 2021.

REUNIDOS:

- Técnicos de la propiedad: D. Joaquín M^a Esparza Urisarri y D^a Cristina Viña Oloron.
- Propiedad: D. Juan Madera Senosiain; D^a Laura Madera Senosiain.
- Ayuntamiento: Javier Leoz Sanz.
- Asistentes: Iñaki Jiménez Zuasti, Iñigo Asirón de Burgos, D^a Alicia Elía Menéndez, D^a Marina Bueno Diaz de Alda, Ignacio Ardaiz Usoz María Salvador Zalba,

LUGAR:

Salón de Actos, Ilustre Colegio Oficial de Médicos de Navarra, Avenida Baja Navarra número 47 de Pamplona.

FECHA Y HORA CONVOCATORIA:

23 junio de 2021; Sesión abierta al público. Comienzo de la exposición a las 19:00 h.

Previa Convocatoria, se expone por los técnicos de la propiedad el contenido del Plan de Participación con mención a los antecedentes urbanísticos, las características de las propuestas y cuál es el objetivo que se persigue. Se detallan las tres propuestas.

Se facilita información gráfica y escrita, y se propone un plazo hasta el 10 de agosto de 2021 para que pueda ser examinada con detalle, pudiendo, en su caso, presentar sugerencias en las direcciones que constan.

Se expone por parte de D. Joaquín Esparza las características de la unidad: donde se ubica, que dice el Plan General, las características de la unidad integrada donde se incluye, el

uso, la tipología actual, el entorno (zona de servicios sanitarios y administrativos); se trata de una unidad que no está protegida a diferencia de otras del entorno, el conflicto de circulación viaria (es un punto de entrada y salida de la ciudad) y peatonal que confluye. Se expone el uso residencial de la actual ficha haciendo hincapié en que se permite viviendas bifamiliares.

A continuación, se expone la comparativa de la edificabilidad de las unidades del entorno: Z1, Z2, Z5, Z6; ZO-2 y ZO-4 concluyendo que existe una desproporción de la edificabilidad de la Z-5 con las de su entorno.

Seguidamente y al hilo de la confluencia y problemática del tráfico en el entorno, se expone que el Plan General propone ya una rotonda como sistema general que, al afectar a un suelo urbano consolidado, debe expropiarse.

De hecho, en su ejecución, se ha aprobado por Gerencia un proyecto de glorieta concretando la necesidad de ocupar unos 165 metros cuadrados de la parcela 1251, es decir, supone la Z5 más de dos terceras partes del total de ese sistema general a expropiar.

Se pasa a la exposición de las tres propuestas, detallando que las tres suponen actuaciones de dotación en suelo urbano y que respetan los criterios de ordenación del Plan General, siendo más intensas en cuanto a incremento de edificabilidad y al número de viviendas, la uno y la dos respecto a la propuesta tres que respeta más el aspecto exterior tipológico, desarrollando lo que ya está previsto y permitido en la actual ficha, siendo el incremento de la edificabilidad y el número de viviendas muy moderado. La propuesta número 3 propone unas cesiones de suelo muy importantes para la ciudad, al prever tres tipos de cesiones gratuitas: la superficie prevista para rotonda; la superficie para ampliación de viario y superficie para zona verde.

Si bien las tres proponen cesiones, la alternativa 3 supone un beneficio claro para el interés general y es la que más conjuga los intereses generales con los privados.

Se levanta la sesión a las 19:45 horas del 23 de junio de 2021.

C.3.2.- ACTA SESIÓN INFORMATIVA REALIZADA EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 2021

REUNIDOS:

- Técnicos de la propiedad: D. Joaquín M^a Esparza Urisarri y D^a Cristina Viña Olorón.
- Propiedad: D. Juan Madera Senosiain.
- Agente social: D^a Beatriz Guibert propietaria de la parcela número 2113 del polígono 5 de Pamplona.

LUGAR:

Calle Sangüesa número 17 de Pamplona.

FECHA Y HORA CONVOCATORIA:

23 de septiembre de 2021 a las 16:30 h.

Previa Convocatoria, se expone por los técnicos de la propiedad el contenido del Plan de Participación con mención a los antecedentes urbanísticos, las características de las propuestas y cuál es el objetivo que se persigue. Se detallan las tres propuestas.

Se facilita información gráfica y escrita, y se le propone un plazo de quince días para que pueda ser examinada con detalle, pudiendo, en su caso, presentar sugerencias en la dirección que se le traslada. La interesada facilita también una dirección de correo electrónico.

Se pregunta por las alineaciones que se proponen y por el retranqueo entre parcelas, interesándose por si se mantienen las actuales. Manifiesta su preocupación por mantener esas distancias para garantizar la privacidad. Actuaciones recientes colindantes en su parcela, le han generado pérdida de privacidad y le han supuesto un incómodo.

Muestra su interés en la ordenación y comprende los objetivos que se persiguen.

Concluida la sesión, se da por enterada, siendo suficiente y adecuada la información facilitada, si bien se le insiste en que examine con detalle y tranquilidad la misma, poniéndose a su disposición el equipo para resolver cualquier duda y pudiendo presentar sugerencias en la dirección en el plazo de quince días.

Se levanta la sesión a las 17,40.

C.3.3.- ACTA SESIÓN INFORMATIVA REALIZADA EL 4 DE OCTUBRE DE 2021.

REUNIDOS:

- Técnicos de la propiedad: D. Joaquín Mª Esparza y Dª Cristina Viña Oloron.
- Agente social: propietarios y vecinos de la parcela 1252 del polígono 5 de Pamplona: Dª Elena Uriz Etxaleku; D. José Angel Uriz Etxaleku ; D. Luis Uriz Etxaleku y Dª Loli Uriz Etxaleku; D. Patxi Iriguibel.

LUGAR:

Calle carretera Badostain número 3, Pamplona.

FECHA Y HORA CONVOCATORIA:

4 de octubre de 2021 a las 17:00 h.

Previa Convocatoria, se expone por los técnicos de la propiedad el contenido del Plan de Participación con mención a los antecedentes urbanísticos, las características de las propuestas y cuál es el objetivo que se persigue. Se detallan las tres propuestas.

Se facilita información gráfica y escrita, y se le propone un plazo de quince días para que pueda ser examinada con detalle, pudiendo, en su caso, presentar sugerencias en la dirección que se le traslada. Se ponen a su disposición para las preguntas y consultas que consideren.

Los propietarios agradecen el interés manifestado por los técnicos de la propiedad en celebrar la reunión explicativa, poniéndose a su disposición para llevarla a cabo cuando pudieran estar presentes la totalidad de propietarios, posponiéndola hasta que ha sido posible esa asistencia unánime y celebrándola en su inmueble, sin necesidad de obligar a trasladarse a las oficinas técnicas de ambos profesionales.

Comunican también que, en junio, cuando recibieron la información facilitada por la propietaria de la parcela 1251, se pusieron en contacto por iniciativa propia con un abogado que la examinó y les asesoró puntualmente, estando tranquilos con las propuestas en tanto no les afectaban y comprendiendo los objetivos. Agradecen de nuevo el interés en mantener y celebrar la reunión.

Preguntan por la acera, dimensiones y por los problemas actuales de acceso en el entorno, para personas con movilidad reducida. Comentan también la eliminación de un paso de peatones existente anteriormente en la calle Carretera de Badostain. Animan al equipo

redactor a la salida al exterior para comprobarlo y le solicitan que se haga constar y se solicite información al Ayuntamiento. Les gustaría que se volviera a ejecutar.

También preguntan por la rotonda y por la cesión de suelo para su obtención que se propone en una de las alternativas, mostrando su interés. Preguntan también por el garaje mancomunado.

Comentan en relación con este garaje, que existe un pozo legalizado con autorización de la CHE que sirve de riego para su huerta. Solicitan que, si en la ejecución del garaje, se afecta o se desvía, no se interrumpa y se mantenga el suministro a la huerta.

La tapia del edificio de ampliación de la actual parcela 1251 soporta elementos comunes que hay que contemplar y solucionar. Existe una servidumbre de fecales en la esquina oeste.

Muestra su interés en la ordenación y comprende los objetivos que se persiguen.

Concluida la sesión, se da por enterada, siendo suficiente y adecuada la información facilitada, si bien se le insiste en que examine con detalle y tranquilidad la misma, poniéndose a su disposición el equipo para resolver cualquier duda y pudiendo presentar sugerencias en la dirección en el plazo de quince días.

Se levanta la sesión a las 18:40 h.

C.3.4.- IMAGEN EXPOSICIÓN PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN PÁGINA WEB.

A continuación, se presenta una captura de la página web abierta durante el periodo de participación ciudadana realizado

PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

BELOSO Z5



PROCESO DE PARTICIPACIÓN:
En cumplimiento del artículo 7 del DFL 1/2017, se inicia el proceso de participación ciudadana del Plan Especial de Actuación Urbana (PEAU). Participación ciudadana a modo de sugerencias y opiniones que enriquezca en la toma de decisiones en la nueva ordenación prevista.

COMO SE PUEDE PARTICIPAR:
1.- Asistiendo a la sesión informativa que tendrá lugar el miércoles 23 de junio.
2.- Enviando las sugerencias a la dirección de correo electrónico sugereciadabeloso5@gmail.com o por correo postal a Itaroa Arquitectos en calle urbanización Itaroa nº2, 31620 Huarte.

Se puede [descargar](#) la documentación y la información aquí: 

PLAZO:
El plazo para la participación ciudadana está abierto hasta el 10 de agosto de 2021.

SESIÓN INFORMATIVA:
El miércoles 23 de junio 2021 a las 19:00h en el salón del Ilustre Colegio Oficial de Médicos de Navarra (Avenida Baja Navarra 47, Pamplona).

CONTROL DE AFORO:
Para asistir a la sesión informativa es requisito previo y necesario la inscripción del interesado en el mail inscripcionabeloso5@gmail.com indicando su nombre, apellidos, número de teléfono y DNI(*)

Limitación de aforo por medidas sanitarias: se seguirán las medidas sanitarias y de control anticovid de acuerdo a las indicaciones vigentes de las autoridades sanitarias por lo que el aforo de la sala estará limitado a 80



C.4.- DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

A continuación, se expone el documento ambiental estratégico redactado por el geógrafo D. Ignacio Garde.

INDICE

1.- INTRODUCCIÓN.....	1
2.- OBJETO DEL PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA.....	3
3.- ALCANCE Y CONTENIDO DEL PEAU.....	3
4.- ALTERNATIVAS RAZONABLES TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES.	5
5.- DESARROLLO PREVISIBLE DEL PEAU.....	9
6.- CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL ACTUAL DEL MEDIO.....	9
7.- EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES.....	13
8.- EFECTOS PREVISIBLES SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES.....	19
9.- MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA.	20
10.- RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS.	20
11.- MEDIDAS PREVISTAS CONTRA LOS EFECTOS NEGATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE DE LA APLICACIÓN DEL PEAU Y RECOGIDAS EN LA MEMORIA DEL PEAU.....	20
12.- MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PEAU.	22

1.- INTRODUCCIÓN.

1.1.- MARCO NORMATIVO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL.

En la Comunidad Foral de Navarra la tramitación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, y sus modificaciones, se rige por los procedimientos establecidos en el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo, aprobado por Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de julio. Por su parte, la evaluación ambiental de dichos instrumentos queda sujeta a los procedimientos que, con carácter general, se regulan en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental: Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria (EAEO), artículos 17 a 28, ambos incluidos; y Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada (EAES), artículos 29 a 32, ambos incluidos.

El procedimiento de evaluación ambiental del presente Plan Especial de Actuación Urbana Unidad Z.5 y parte de la Unidad GZ-1 pertenecientes a la Unidad Integrada IX "Beloso" del Plan Municipal de Pamplona (en adelante PEAU Z.5 Beloso), queda por tanto regulado por la ley 21/2013, que en su artículo 6.2, dispone que serán sometidos a Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada (EAES), entre otros, los planes y programas que sean modificaciones menores. Este es el caso del citado PEAU, promovido por la mercantil Morteros y Revoques MYRSAC S.L.

El procedimiento de EAES implica la solicitud de inicio, en la que se incluirá, además de la documentación urbanística del citado PEAU, el Documento Ambiental Estratégico, objeto del presente trabajo. En aplicación del artículo 10.3 de la Ley Foral 17/2020, de 16 de diciembre, reguladora de las actividades con incidencia ambiental, el Ayuntamiento de Pamplona actuará como órgano ambiental, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 11.3 de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental al tener atribuidas competencias para la aprobación definitiva del Plan Especial de Actuación Urbana Z.5 Beloso.

Por otro lado, debe considerarse, que en España ya es plenamente aplicable el Convenio europeo del Paisaje, ratificado el 26 de noviembre de 2007, por lo que deberá aplicarse en la evaluación ambiental estratégica.

1.2.- MARCO LEGAL URBANISTICO Y PLANEAMIENTO VIGENTE.

El marco legal del PEAU UI-IX Z.5 "Beloso", está constituido por el Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo, y las disposiciones complementarias a la misma de ámbito foral, así como las de ámbito estatal aplicables (específicamente el vigente Texto Refundido de la Ley del Suelo), en defecto de regulación foral. El PEAU proyectado se configura como una actuación de dotación del art. 90.5 del citado Decreto Foral Legislativo.

El planeamiento vigente en Pamplona es el Plan Municipal, cuyo expediente de homologación y adaptación a la Ley 35/2002, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, fue aprobado definitivamente por Orden Foral 181/2007, de 12 de abril, del Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, y publicado en el BON de 30 de mayo de 2007. Con posterioridad, el Pleno del Ayuntamiento de Pamplona, con fecha 18 de enero de 2008, acordó aprobar el Texto Refundido del citado planeamiento con la publicación de la Normativa Urbanística (BON, de 18 de febrero de 2008).

1.3.- INFORMACIÓN CONSULTADA PARA LA ELABORACIÓN DEL DAE.

Para la elaboración del DAE se ha utilizado la siguiente información oficial del Gobierno de Navarra disponible en la WEB del Departamento de Desarrollo Rural y Medio Ambiente, y del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda, Paisaje y Proyectos Estratégicos:

- Adaptación al Cambio Climático en el Planeamiento Municipal.
- Guía para las ciudades, pueblos y barrios amigables con la edad.
- Plan de Participación del PEAU.
- Mapas Estratégicos de Ruido y Zonificación Acústica.
- IDENA. Información cartográfica.

1.4.- EQUIPO REDACTOR.

El Documento del PEAU Z.5 Beloso ha sido redactado la abogada Cristina Viña. y el equipo de arquitectos de Itaroa Servicios de Arquitectura SLP formado por Diego M. Garatea Aznar, Fernando J. Galle Fuente y Joaquín M^a Esparza Urisarri.

Por su parte, el Documento Ambiental Estratégico de dicho documento urbanístico ha sido realizado por el geógrafo Ignacio Garde, quien tiene la capacidad técnica suficiente para la realización del citado documento técnico de conformidad con las normas sobre cualificaciones profesionales y de la educación superior, y cumple con los demás requerimientos exigidos, de acuerdo con lo regulado al respecto en el artículo 16 de la Ley/2013, de Evaluación Ambiental.

1.5.- ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

La estructura y contenido del Documento Ambiental Estratégico se ajusta al requerimiento recogido en el artículo 29 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, respecto al procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada para la emisión del informe ambiental estratégico. En él se exige al promotor, dentro del procedimiento sustantivo de adopción o aprobación del plan o programa, presentar ante el órgano sustantivo, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica simplificada, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento ambiental estratégico que contendrá, al menos, la siguiente información:

- a) Los objetivos de la planificación.
- b) El alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
- c) El desarrollo previsible del plan o programa.
- d) Una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.
- e) Los efectos ambientales previsibles y, si procede, su cuantificación.
- f) Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes
- g) La motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada.

- h) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas.
- i) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, tomando en consideración el cambio climático.
- j) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento ambiental del plan.

A continuación, se procede a desarrollar dicho contenido.

2.- OBJETO DEL PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA

El objeto último del presente P.E.A.U. es establecer la ordenación oportuna en el ámbito de la Unidad Z.5 que haga posible el incremento de la edificabilidad y del número máximo de viviendas previstas para el citado ámbito en el Plan Municipal. Para este cometido se siguen los criterios generales de ordenación fijados en la normativa del planeamiento urbanístico, que se concretan en el mantenimiento del uso residencial de la unidad con una superficie libre privada de jardín y/o huerta de un mínimo del 50% de la parcela y las características edificatorias de las viviendas que deben ser similares a las del entorno de su emplazamiento, es decir; con una altura a planta baja más dos alturas, y dependiendo de la topografía y de los desniveles, en planta baja más tres alturas.

Si bien el ámbito de la actuación se circunscribe a una parcela catastral concreta, la 1251 del polígono 5, el PEAU debe considerar el entorno próximo, principalmente en lo relativo a la circulación de peatones y vehículos.

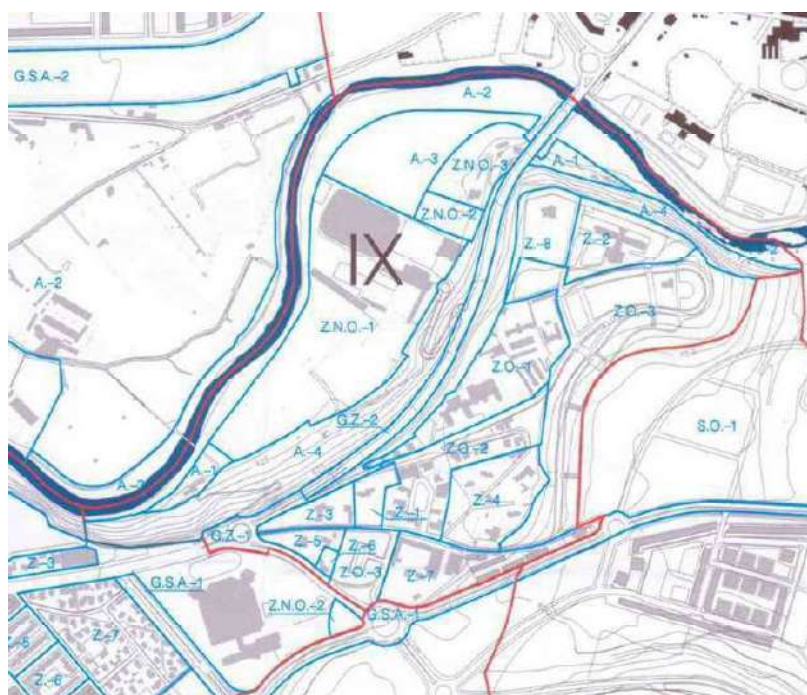
3.- ALCANCE Y CONTENIDO DEL PEAU

3.1.- ALCANCE.

El ámbito objeto de este P.E.A.U., forma parte de la Unidad Integrada U.I.-IX "Beloso" del Plan Municipal de Pamplona; y más en concreto de la Unidad Básica Z-5 de suelo urbano consolidado de uso residencia unifamiliar, que cuenta con una superficie de 5.910 m² según la ficha particular del Plan Municipal, así como de parte de la unidad GZ-1, con una superficie de 165,83 m², que se incluye a efectos de su obtención. Su superficie asciende a 5.357,55 m² de acuerdo a la cédula parcelaria, y a 5.407,20 m², en base a la medición topográfica realizada al efecto.



Emplazamiento cartográfico y ortofoto del ámbito afectado por el PEAU.



Ámbito de la U.I.-IX "Beloso"

3.2.- CONTENIDO.

El presente P.E.A.U. mantiene la clasificación y calificación del suelo establecido en el planeamiento vigente. La propuesta plantea realizar 8 viviendas en cuatro edificios de uso residencial de viviendas unifamiliares o bifamiliares pareadas y una pequeña construcción de servicios para el espacio común, con tres superficies de cesión diferentes para mejorar los problemas puntuales detectados. Los datos de la propuesta son los siguientes:

- Superficie de la Unidad: 5.407,20 m².
- Superficie de parcela privada: 4.447,27 m².
- Superficie de cesión: 959,93 m².
 - Superficie de cesión verde-viario: 165,83 m². Situada en la esquina oeste de la parcela y que coincide con la superficie a expropiar para la ejecución de la rotonda que está prevista en el Plan Municipal como sistema general en suelo urbano, para la mejora de los problemas del tránsito de vehículos en ese punto. Mientras no se realice los trabajos de la rotonda se puede quedar integrado dentro de la zona verde como parque de uso público
 - Superficie cesión zona verde: 618,68 m². Situada también en la zona oeste entre la anterior zona de cesión y la parcela privada. Para la creación de una zona verde en este punto de la ciudad, que contiene los árboles de mayor porte de la parcela y que permite abrir un amplio vial peatonal que atraviese la zona verde y mejora la accesibilidad peatonal de este punto con la zona de servicios hospitalarios situados en Beloso Alto y la zona del paseo del Arga.
 - Superficie cesión acera: 175,42 m². Localizada en todo el frente sur de la parcela derribando el cierre actual de la parcela en este frente y que permite ampliar la acera hasta una anchura de 3,55 m para mejorar los problemas del tránsito de peatones en este punto.
- Edificabilidad máxima: 2.500,00 m². (0,46 m²/ m² por superficie aportada)

- Alturas: S+B+1, edificación residencial.
S+B, edificación servicios.
- Uso: Residencial unifamiliar, viviendas bifamiliares.
- Número máximo de viviendas: 8 viviendas. (2 por bloque).
- Número máximo de edificaciones: 5.
 - o 4 edificaciones residenciales.
 - o 1 edificación servicio elementos comunes.
- Ocupación máxima edificación: 45% de la superficie neta.
- Alineaciones: mínima de 3 m con respecto al límite de parcela y 7 m entre edificaciones de la parcela.

4.- ALTERNATIVAS RAZONABLES TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES.

Se debe considerar que el ámbito del Plan Especial de Actuación Urbana se circunscribe a una superficie relativamente pequeña de suelo urbano, cercana a los 5.400 m², perteneciente a las parcelas catastrales objeto del ámbito de la reordenación, que constituye en la actualidad un espacio parcialmente construido del suelo urbano de Pamplona, en su zona este, estructurado por unos ejes viarios que van a seguir existiendo con alguna modificación (rotonda prevista). Sobre este entorno, las alternativas planteadas mantienen una coherencia con los objetivos indicados en el Plan Municipal, como son el mantenimiento del uso residencial, la ejecución de parcelas con una ocupación de la edificación inferior al 50% de la misma y la mejora en la accesibilidad y calidad de los espacios públicos de la zona.



Rotonda. Sistema General Viario del PM de Pamplona

El Plan municipal clasifica como sistema general viario, una rotonda que persigue dar una solución al problema del tráfico de vehículos en este punto. Al tratarse de un sistema general en suelo urbano consolidado, su obtención pasa por la expropiación de los terrenos afectados.: parcela 1251 polígono 5 (165,81 m²) y parcela 1202 polígono 5 (67,65 m²).

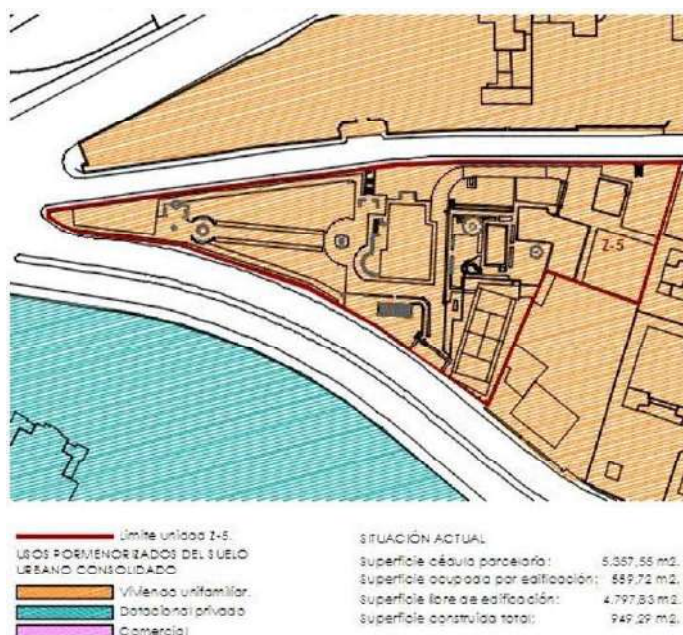
Considerando como punto de partida la alternativa 0, que constituye el planeamiento vigente, en la propuesta de ordenación del presente PEAU se han presentado tres soluciones o propuestas distintas, formuladas todas ellas a partir de una serie de premisas de partida y condiciones básicas de ordenación:

- Mantenimiento del uso residencial con varias tipologías. Realizar una urbanización privada de viviendas con garajes mancomunados en sótano, zona ajardinada común.

- Realizar edificaciones que en volumen y dimensiones se asemejen a viviendas unifamiliares y/o villas, para lograr su integración en el entorno residencial urbano.
- Conservar la identidad de la parcela actual, sin fragmentarla en parcelas más pequeñas manteniendo dentro de lo posible la vegetación de árboles de gran porte localizados principalmente en la zona oeste de la parcela. Sin ocupación de la parcela superior al 50% por parte de la edificación.
- Mejora de la circulación de vehículos al retirar el acceso actual de los mismos a la parcela por la calle Carretera Badostain, trasladando la zona de acceso y salida del garaje por la calle Carretera Sarriguren.
- Proponer zonas de cesión para espacios de uso público de forma que se pueda mejorar los problemas de tránsito de peatones o de vehículos.

Por tanto, se consideran dos alternativas posibles, la recogida en el planeamiento vigente, y la propuesta de PEAU aquí ya definida y planteada, sobre la cual se han planteado tres soluciones distintas.

4.1.- ALTERNATIVA 1: PLANEAMIENTO VIGENTE.



Se corresponde con la alternativa recogida en el Plan Municipal de Pamplona, que establece las siguientes determinaciones pormenorizadas para la unidad Z-5 en el caso de sustitución:

- Parcelario: Parcela mínima ≥ 1000 m².
- Alineaciones: Retranqueo de ≥ 3 m de los límites de la parcela.
- Alturas $\leq B+1 \leq 7$ m.
- Fondo máximo: sin determinar.
- Superficie edificable máxima: 1.000 m² construidos (incluida la actual).
- Usos propuestos: Residencial unifamiliar.
- Número máximo de viviendas: El número máximo de edificios en la unidad será de dos. Se admite que puedan ser bifamiliares (dos viviendas unifamiliares adosadas o superpuestas).

- Condiciones de proyecto: El estudio de detalle propondrá un cierre homogéneo para el espacio libre privado.
- Aparcamientos: Según lo establecido en la Normativa Urbanística General.
- Otros: Como mínimo el 50% de la superficie libre de parcela será huerta y/o jardín.

Actualmente, se podría ejecutar cuatro parcelas de más de 1.000 m² con cuatro viviendas unifamiliares, una por parcela, de 250 m² construidos por vivienda o bien cabe la posibilidad de construir viviendas bifamiliares adosadas o superpuestas, de manera que formen dos edificaciones, con una altura máxima de B+1, y con zonas ajardinadas que superan más del 50% de la parcela.

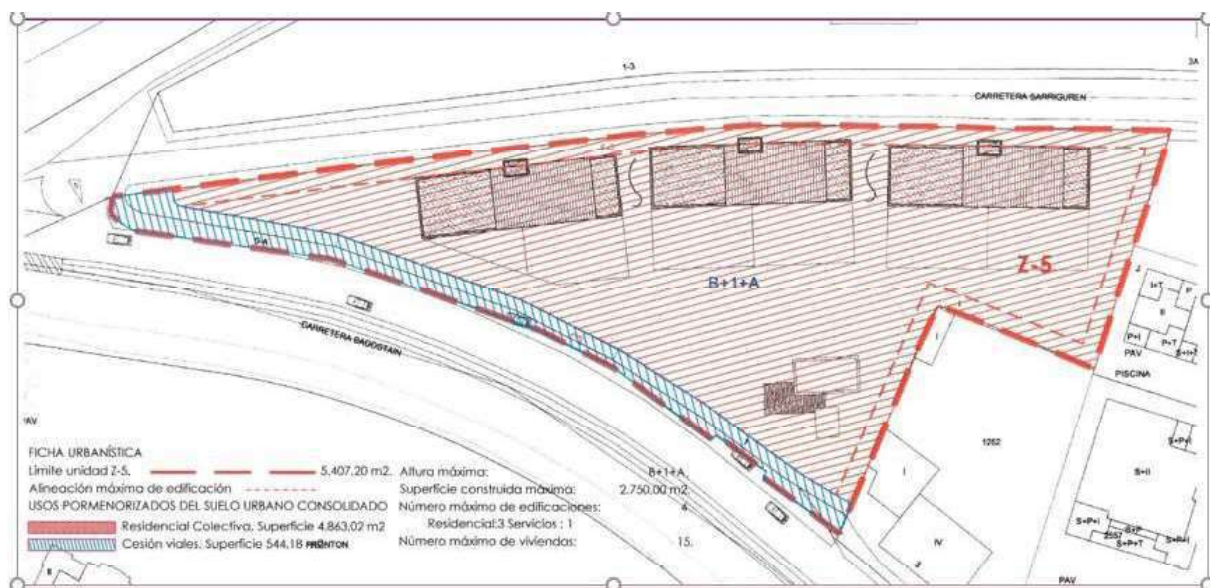
En ambos casos, la totalidad de la parcela tendría carácter privado ya que no está prevista ninguna cesión. La densidad de edificación máxima permitida es de $1.000/5.910 = 0,17$ m²/m².

Como conclusión, señalar que es evidente la viabilidad de la alternativa 1.

4.2.- ALTERNATIVA 2: PROPUESTAS DEL PEAU.

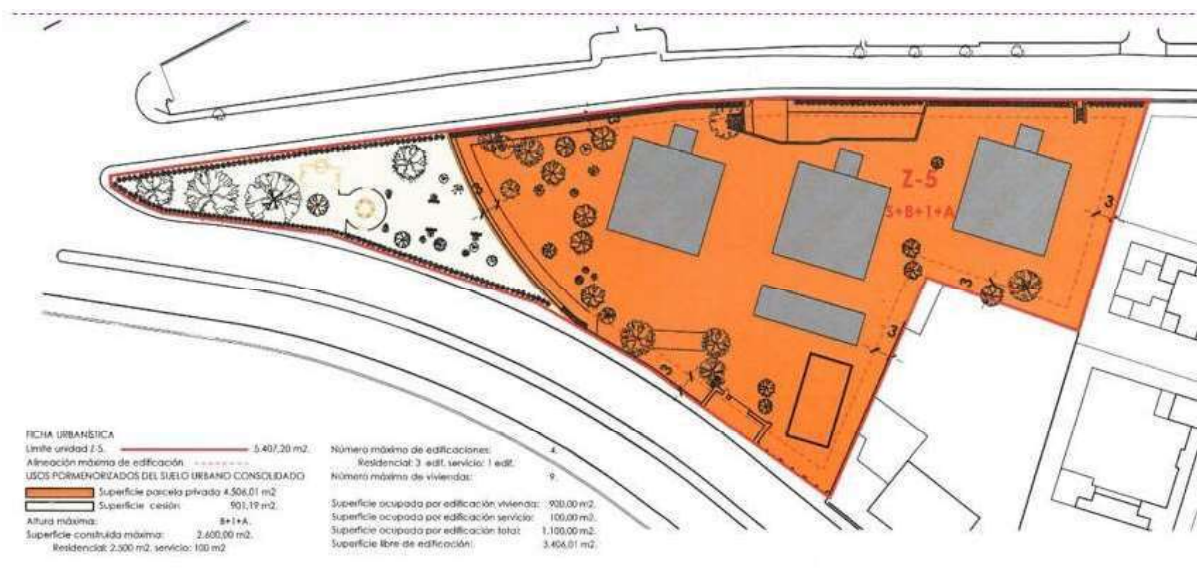
La propuesta planteada en el Plan Especial de Actuación Urbana ya ha sido definida y desarrollada en el apartado 3 de este documento. Además, al comienzo de este apartado ya se han enunciado las condiciones básicas de ordenación que son generales a las tres soluciones presentadas.

4.2.1.- PROPUESTA 1.



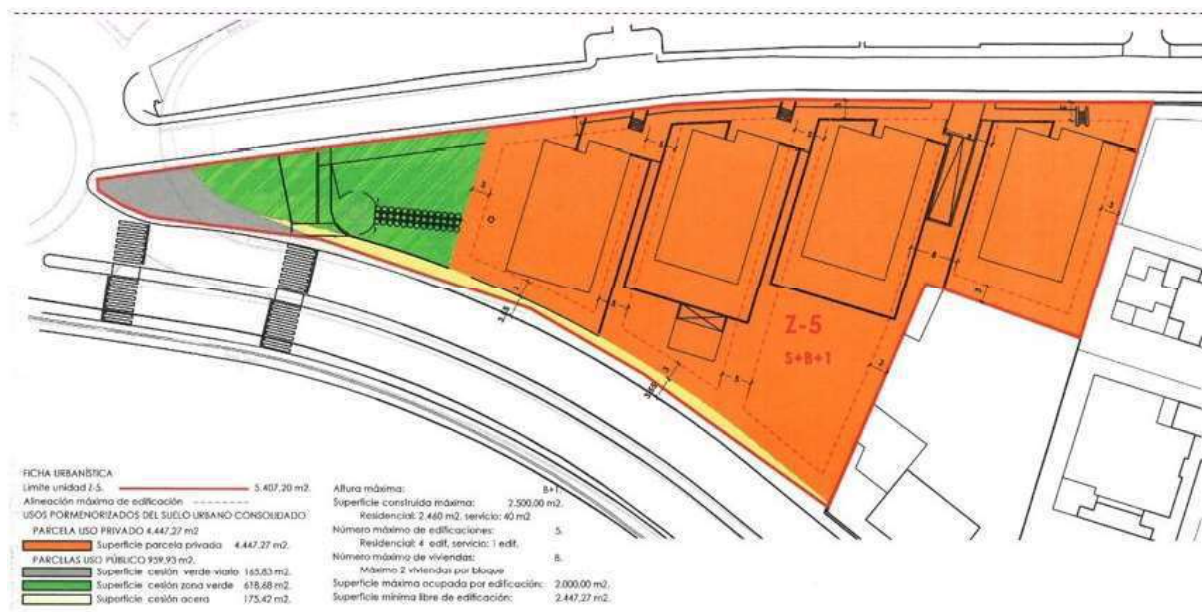
En esta solución se plantea dentro de la parcela privada, realizar 15 viviendas en tres bloques de uso residencial colectivo y un bloque de servicios para el espacio común. Con una superficie de cesión para ampliación de la calle Carretera Badostain de 544,18 m² para la creación de un nuevo carril en esta calle y mejora de la anchura de la acera.

4.2.2.- PROPUESTA 2.



En esta solución se plantea dentro de la parcela privada, realizar 9 viviendas en tres bloques de uso residencial colectivo y un bloque de servicios para el espacio común. Con una superficie de cesión en la zona oeste de la parcela de 901,19 m² para la creación de una nueva zona verde para la ciudad aprovechando la zona con los árboles de mayor porte de la parcela.

4.2.3.- PROPUESTA 3.



Esta solución, que es la elegida para la ordenación del PEAU Z.5 "Beloso", plantea, dentro de la parcela privada, realizar 8 viviendas en cuatro edificios de uso residencial de viviendas bifamiliares y un bloque de servicios para el espacio común, con tres superficies de cesión que ya han sido descritas.

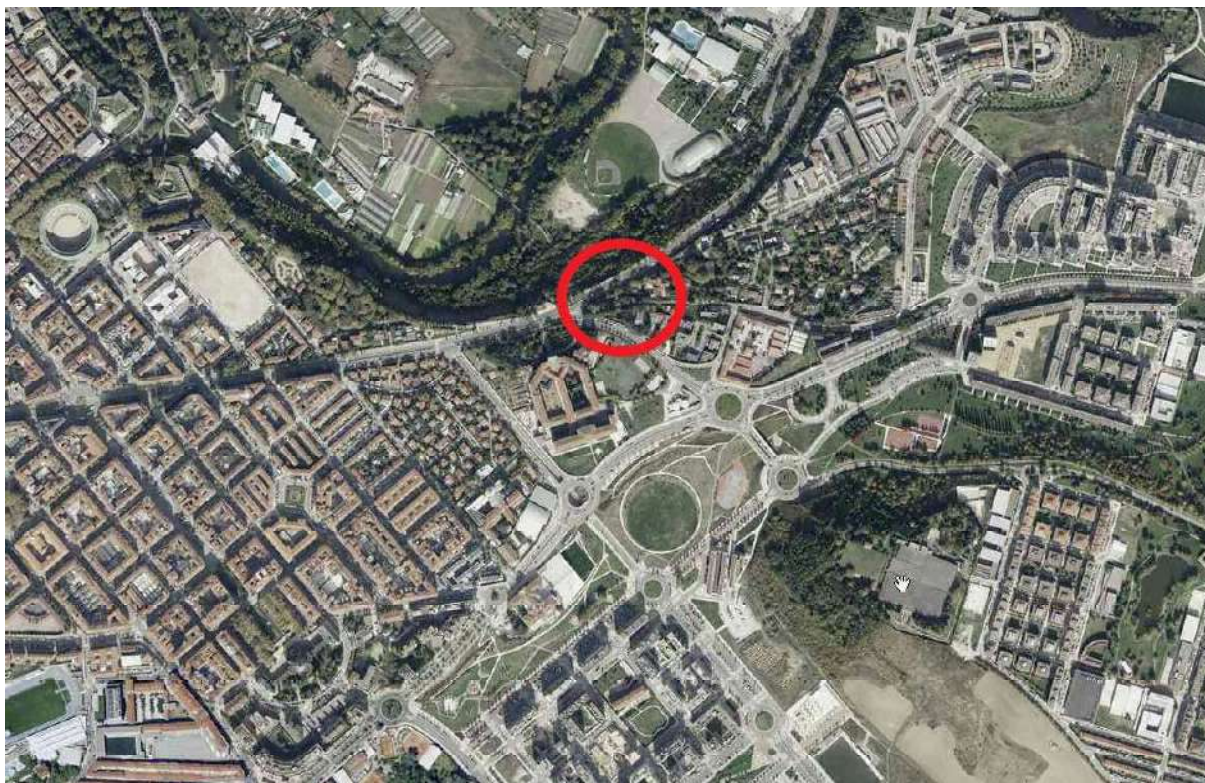
5.- DESARROLLO PREVISIBLE DEL PEAU.

Para el desarrollo de las actuaciones propuestas se aplica lo contenido en el Decreto Foral Legislativo 1/2017, de 26 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo, y las disposiciones complementarias a la misma de ámbito foral, así como las de ámbito estatal aplicables (específicamente el vigente Texto Refundido de la Ley del Suelo), en defecto de regulación foral.

La tramitación urbanística se realiza mediante Plan Especial de Actuación Urbana, a fin de modificar la Unidad de Ejecución en Suelo Urbano Consolidado Z-5 de la Unidad Integrada (U.I) IX "Beloso" del Plan Municipal de Pamplona, y es, por tanto, una actuación de dotación prevista en el artículo 90.5 de la citada Ley.

6.- CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL ACTUAL DEL MEDIO.

6.1.- LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO.



Emplazamiento según ortofoto del ámbito afectado por el PEAU.

El ámbito del PEAU, se localiza al noreste del núcleo urbano y término municipal de Pamplona, en la zona de Beloso Alto, término toponímico que evoca su emplazamiento en la meseta, que, al norte, tras un fuerte desnivel (ripa de Beloso), domina la vega del río Arga, en su margen izquierda. Se trata de una zona netamente urbana de uso residencial, con viviendas de baja densidad (unifamiliares aisladas, pareadas o en hilera), y con importantes servicios, como son la sede central de la Policía Foral, la Clínica San Miguel y la clínica San Juan de Dios.

La parcela afectada, con una superficie de 5.357,55 m² de acuerdo con la célula parcelaria y 5,407 m², de acuerdo al levantamiento topográfico, se encuentra en la actualidad ocu-

pada tres edificaciones de uso residencial, con una superficie edificada sobre rasante de 949,29 m². Responden a una tipología de vivienda unifamiliar aislada, tipo villa, en parcelas con amplias zonas ajardinadas.



Ejes viarios que delimitan el ámbito afectado por el PEAU.

El ámbito del PEAU se emplaza en el cruce de un importante nudo viario que lo delimita en la mayor parte de su entorno; carretera de Badostáin, carretera de Sarriguren, Beloso Bajo y Avenida de Baja Navarra. Algunas de ellas cuentan con un tráfico intenso al constituir la salida natural de Pamplona hacia diversos puntos de la ciudad y de la comarca: Burlada, Ripagaina, Mendillorri y Sarriguren. Por su parte, a nivel peatonal, las aceras bordean todo el perímetro exterior tapiado de la parcela y posibilitan el contacto del centro urbano con los servicios y dotaciones existentes en el entorno (Hospital San Juan de Dios, Clínica San Miguel). Son estrechas y presentan puntos peligrosos al sumar a su estrechez la intensidad del tráfico.

6.2.- ANÁLISIS DEL MEDIO.

6.2.1.- TOPOGRAFÍA.

El ámbito en su conjunto es totalmente llano, propio de la meseta estructural en que se emplaza el núcleo tradicional de la ciudad. La cota del terreno oscila entre los 460-462 metros. En un entorno más amplio, la monotonía generalizada de la planeidad, se extiende en dirección este y, de manera especial hacia el oeste, en dirección al Segundo Ensanche. Así mismo, se rompe bruscamente; tanto en dirección sur, hacia la nueva urbanización del Soto de Lezkairu, separado por un talud de más de 15 metros ocupado en la actualidad por un parque urbano; como, sobre todo, en dirección norte, a través de la ripa sobre el río Arga, cuya cota en esta zona se aproxima a los 416 metros, lo que supone un desnivel de casi 46 metros



Topografía del entorno

6.2.2.- GEOLOGÍA E HIDROGEOLOGÍA.

Desde el punto de vista geológico, los materiales predominantes son los de tipo de terraza fluvial, característicos de la citada meseta, que limitan con la Formación de las margas de Pamplona en su parte meridional.

6.2.3.- HIDROLOGÍA.

El ámbito se localiza en la Cuenca hidrográfica del río Arga, emplazado en una terraza fluvial elevada de su margen izquierda. El río Arga discurre al norte del ámbito. Ningún cauce fluvial de relevancia ni otro curso menor inciden en el ámbito del PEAU.

6.2.4.- USOS DEL SUELO Y VEGETACIÓN NATURAL.

El ámbito del Plan no tiene en la actualidad ningún uso más allá de la edificación de las viviendas existentes y sus construcciones anexas, donde es de destacar, por su incidencia ambiental y paisajística, la amplitud de las zonas ajardinadas, con presencia de abundantes pies arbóreos. La parcela se encuentra tapiada en todo su perímetro, por lo que supone un ámbito cerrado e impenetrable al uso público.

6.2.5.- FAUNA.

La existencia de fauna en el ámbito de la actuación, en un entorno netamente urbano residencial, está muy condicionada a la proximidad del sistema fluvial del río Arga, de los parques urbanos próximos, y de las zonas ajardinadas, en un ámbito cerrado, de la parcela. Aparecen especies comunes de mamíferos y avifauna comunes a otras áreas urbanas y periurbanas de la ciudad.

Respecto a la flora y fauna amenazadas, el hábitat del ámbito de este PEAU no reúne las características propias del hábitat de especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Flora y Fauna de Navarra.

6.3.- ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS.

No existe ningún espacio natural protegido en el ámbito de la actuación, ni en el entorno próximo que pueda verse afectado por la propuesta del PEAU.

6.4.- PAISAJE.

El paisaje del entorno donde se emplaza el PEAU, es de carácter urbano residencial, perteneciente a la ciudad tradicional, emplazada en las inmediaciones del límite del Segundo Ensanche de Pamplona, en su parte este. Como ya ha quedado descrito, es un área de viviendas unifamiliares tipo villa, que caracterizan a esta zona de la ciudad.

El paisaje del ámbito está muy condicionado por tres factores de relevancia; por un lado, por la presencia del importante nudo viario que jalona el entorno, lo cual aumenta la fragilidad del mismo por su alta visibilidad desde múltiples puntos de observación de carácter continuo (desde el coche); por otro lado, por la estrechez de las aceras, sobre todo en el perímetro de la parcela del PEAU, lo cual junto al factor anterior dificulta la observación del peatón o ciclista; y por otro último, por las limitaciones y efecto barrera que produce el recinto perimetral tapiado de la parcela, muro continuo que se repite en el otro lado de la carretera a Badostáin, en el ámbito del seminario, que impide la captación plena del paisaje (factor de privacidad de la propiedad) y lo limita en alto grado.

Se debe precisar que a pesar de estas limitaciones impuestas sobre el paisaje del ámbito del PEAU, se ha desarrollado un bosqueje en las zonas ajardinadas de la parcela que por su extensión, plasticidad y colorido constituyen un elemento relevante del paisaje de este entorno.



Lado sur de la parcela a carretera de Badostáin

6.5.- PATRIMONIO CULTURAL.

En el ámbito no consta catalogado en el Inventario de Patrimonio Arqueológico del Gobierno de Navarra ningún yacimiento arqueológico, ni ningún bien incluido en el Catálogo de Protección del PM de Pamplona (edificios, elementos naturales y jardines).

6.6.-VÍAS PECUARIAS.

En el ámbito del PEAU no constan identificadas vías pecuarias conforme a la legislación sectorial vigente en la Comunidad Foral de Navarra.

6.7.- REDES DE SERVICIOS URBANÍSTICOS.

En lo que respecta a las redes de servicios urbanísticos, de acuerdo con la documentación obrante en el expediente, no comportan nuevas demandas futuras que no puedan ser asumidas por los actuales sistemas de servicios municipales o de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona (abastecimiento, saneamiento, red eléctrica, etc). No obstante, debe considerarse que toda el área objeto del presente PEAU constituirá una unidad de ejecución cuyas obligaciones serán las previstas en el DFL 1/2017, y que supone, entre otras, la obligación de costear y ejecutar todas las obras necesarias para la conexión con las redes generales de servicios y el posible reforzamiento de las mismas.

7.- EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES.

Con carácter general, se puede asegurar que no se prevén cambios ambientales significativos en este entorno de Pamplona derivados del presente PEAU. Las razones de esta aseveración ya se han repetido sucesivamente en apartados anteriores. Por un lado, porque el ámbito sobre el que se deben considerar estos efectos ambientales es un entorno de reducidas dimensiones, cercano a 5.400 m², pertenecientes a las parcelas catastrales objeto de la actuación. Por otro lado, porque se trata de un espacio totalmente humanizado, con construcciones y usos anexos, en un ámbito consolidado en el momento actual.

No obstante, se procede a continuación a describir los efectos ambientales previsibles en el PEAU Z-5 Beloso.

7.1.-EFECTOS SOBRE EL SUELO.

La propuesta de reordenación urbana planteada en el presente PEAU no implica un cambio de la clasificación del suelo. La propuesta parte de la realidad de un suelo ya ocupado por edificación residencial que es consolidada por el planeamiento urbanístico vigente.

Evidentemente, los efectos sobre el suelo de la propuesta del PEAU conllevan su consecuente impermeabilización y sellado, pero debe tenerse en cuenta que ello se realiza en parte sobre suelos ya consolidados por edificación o por otros usos anejos al principal. A grosso modo podría afirmarse que el PEAU planteado no constituye una afección más negativa que la ya existente sobre la ocupación del suelo.

Por otro lado, hay que considerar también, las repercusiones que llevan implícitas las cesiones en espacios libres inherentes a la tramitación de este PEAU, entre las que cabe destacar la de un espacio libre complementario al vial de cesión de la rotonda y que conlleva una afección positiva sobre el factor suelo por cuanto se convertirá en un amplio espacio de zona verde.

De lo dicho aquí se deduce que los efectos ambientales derivados de la ocupación del suelo son compatibles, y que incluso pueden tener un efecto ambiental positivo sobre nuestro ámbito.

7.2.-EFECTOS SOBRE EL AGUA.

Como ya se ha indicado en el apartado correspondiente, no existe ningún curso de agua en el entorno del ámbito del PEAU, por lo cual, los posibles efectos de la actuación sobre el agua, son causa del consumo de recurso, afección que tendrá que ser tenida en cuenta. No obstante, la variación no parte del consumo 0, dada la existencia de los usos actuales. Por otro lado, existe caudal y presión suficiente en la red de abastecimiento de agua a esta zona.

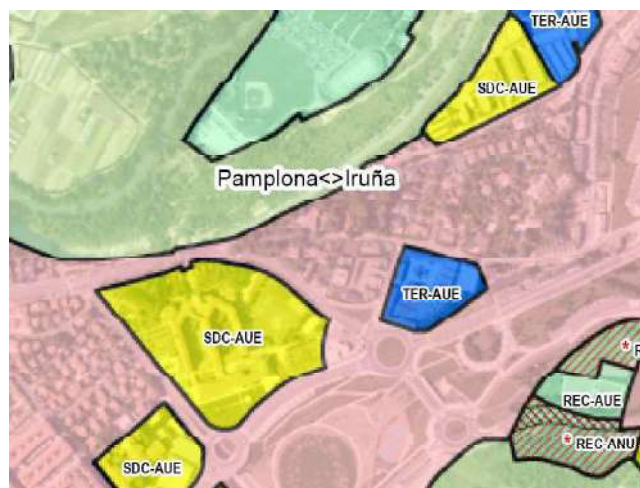
7.3.-EFECTOS SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE.

Todo planteamiento de crecimiento urbano lleva aparejado una afección directa sobre la calidad del aire, que se verá afectado a priori, tanto por el aumento de las partículas en suspensión como por el incremento de gases contaminantes a la atmósfera. El desarrollo urbano conllevará igualmente un aumento del tráfico y de los transportes, que incidirá asimismo en la contaminación del aire, al incrementar notablemente las emisiones de CO₂ a la atmósfera. Los nuevos desarrollos, en este caso dotacionales y residenciales, provocan también el aumento de la contaminación lumínica. La racionalización del consumo y la potencia instalada, la aplicación de la nueva normativa y la potencia a instalar son fundamentales para evitar el gasto energético y aminorar la contaminación atmosférica.

A todas estas aseveraciones se debe aplicar la consideración general de que se parte de una situación inicial en la que todos estos factores ya constituían una afección sobre el entorno.

7.4.-EFECTOS SOBRE LA CALIDAD DEL MEDIO URBANO. EMISIÓN DE RUIDOS.

7.4.1.- ZONIFICACIÓN ACÚSTICA.



o

CLASIFICACIÓN DE ÁREAS ACÚSTICAS			
Municipio: Pamplona-Iruña Versión: 14/05/2019 Mapa nº: 3 de 6	Clasificación Acústica		Límites Acústicos (para nuevos desarrollos)
	residencial (RES)	recreativo (REC)	industrial (IND)
	SanDocCul (SDC)	terciario (TER)	infraestructuras (INF)
			por superación de objetivos acústicos
			por requerir Zonas de Transición
Cartografía		Tipo de área urbana	
No clasificable (NC)		Área no urbanizada (ANU)	
Límite municipal		Área urbanizada (AUE)	
Límite de la Zona de estudio		Área urbanizada existente (AUE)	

Delimitación de las Áreas acústicas Fase 3.

Tras la aprobación, en el año 2018, del Tercer Mapa Estratégico de Ruido de la Aglomeración Urbana de la Comarca de Pamplona, ha quedado actualizada la zonificación acústica, estableciéndose una nueva delimitación de las áreas acústicas y de las limitaciones acústicas para los nuevos desarrollos urbanos, mediante la Resolución 296E/2019, de 27 de mayo, de la Directora General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

El PEAU Z-5 "Beloso" contiene la zonificación acústica, con la delimitación territorial de las áreas acústicas de acuerdo al uso predominante del suelo según las tipologías indicadas en el artículo 7.1 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Como se aprecia en la imagen anterior, el PEAU (emplazamiento aproximado grafiado en un cuadrado de color rojo) queda incluido en la zona de Clasificación Acústica Residencial (en color rosa) como el resto de la mayor parte de la Unidad XIX de Beloso. Así mismo se integra en el tipo de Área Urbana AUE, Área Urbanizada Existente.

Según el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, el ámbito del PEAU, al ser un área urbanizada existente (urbanizada antes del 24-10-2007) se establecen como objetivos de calidad acústica (OCA) para ruido, la no superación de los valores aplicables según la tabla A del Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, tal como se indica a continuación:

Tabla A Anexo II RD 1367/2007. OCAs para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

(3) Los objetivos de calidad están referenciados a una altura de 4 metros y los índices L_d, L_e y L_n, son el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2-1987, determinado a lo largo de todos los periodos día, tarde o noche de un año, respectivamente

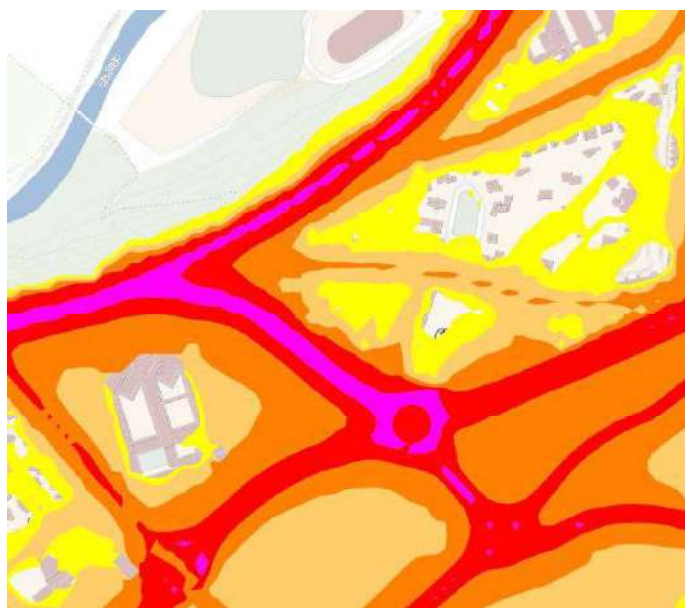
El PEAU Z-5 "Beloso", no conlleva modificación alguna sobre la zonificación acústica establecida en el Mapa Estratégico de Ruido de la Aglomeración Urbana de la Comarca de Pamplona vigente.

7.4.2.- MAPAS DE RUIDO.

Se incorporan los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) de la Aglomeración Urbana de la Comarca de Pamplona, correspondiente a la tercera fase (2018) de aplicación de la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental,

aprobados por Resolución 533E/2018, de 29 de junio, de la Directora General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Navarra.

Estos mapas permiten verificar las condiciones reales de la afección por el ruido del tráfico rodado, que es el factor que en este caso incide sobre el ámbito del PEAU. Se muestra la afección de los MER en nuestro ámbito para los índices acústicos L_{den} , nivel sonoro equivalente a los períodos día-tarde y noche; y L_n , nivel sonoro equivalente al período de noche, por ser el período más restrictivo respecto a la afección acústica.



Mapa Estratégico de Ruido. Tráfico. L_{den} . Fase 3.



Mapa Estratégico de Ruido. Tráfico. L_{noche} . Fase 3.

En el caso del tráfico rodado del viario urbano que afecta a nuestro entorno, cuya medición se ha realizado mediante aforos de los viales y calles, o por extrapolación de las calles aforadas, se observa que el ámbito del PEAU sí queda afectado actualmente por el ruido, y

que se superan mínimamente los índices Ln y Lden, de los Objetivos de Calidad Acústica de las zonas acústicas tipo e y a.

7.5.-EFECTOS SOBRE LA MOVILIDAD.

El PEAU no propone ningún cambio importante en la red viaria, si bien plantea incorporar la propuesta de PM en lo referente a la rotonda, y a la cesión de viales, en lo correspondiente a aceras, lo cual supondrá una mejora notable en la movilidad peatonal, sin alterar o condicionar la funcionalidad de la red viaria en su entorno próximo.

7.6.-EFECTOS SOBRE LA BIODIVERSIDAD, VEGETACIÓN Y FAUNA.

Con carácter general, el desarrollo urbanístico planteado, favorecido por la presencia de los ejes viarios, aumenta el efecto barrera para las comunidades animales o vegetales. Respecto al ámbito de la actuación ya se ha dicho que carece de todo valor natural por constituir un ámbito totalmente antropizado, como área urbana residencial.

La actuación no supondrá por tanto una pérdida de la biodiversidad, al contrario, los planteamientos de revegetación de las zonas verdes pueden suponer un aumento de la misma.

7.7.-EFECTOS SOBRE EL PAISAJE.

El paisaje del entorno territorial del PEAU, es un paisaje totalmente humanizado, netamente urbano, enclavado en un ámbito de la periferia de Pamplona, en el límite este del Segundo Ensanche. Su emplazamiento, jalonado por una importante red viaria, son causa de la alta intervisibilidad de esta zona, contrarrestada por otra parte, por la intensidad del tráfico, la insuficiencia de las aceras y accesos peatonales y el efecto barrera de la tapia que delimita la propiedad particular de la parcela.

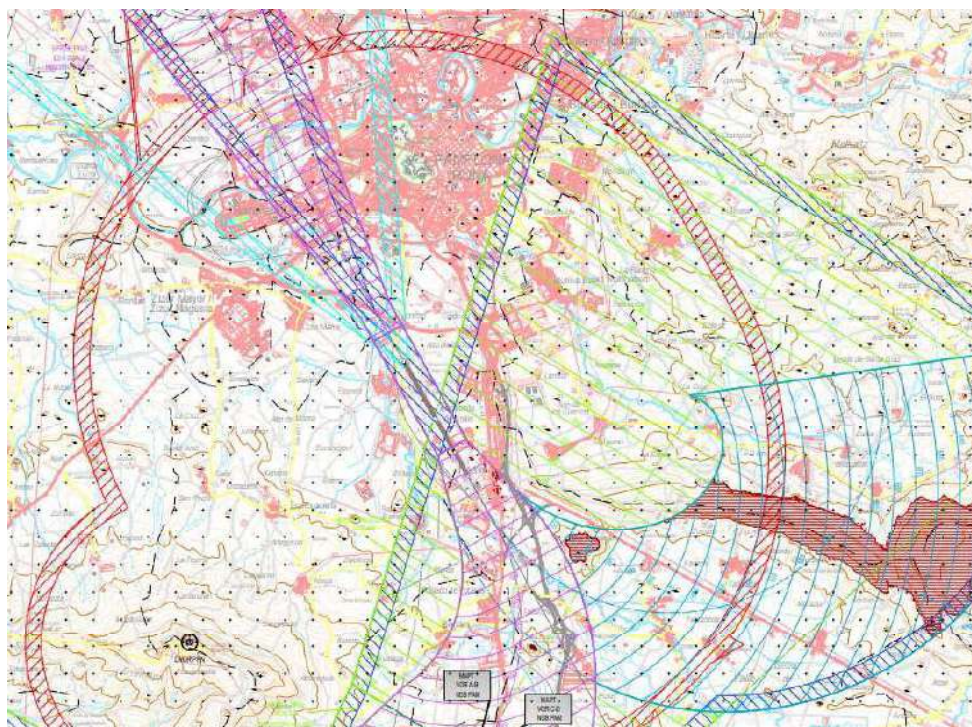


Distintas vistas del ámbito del PEAU Z-5 "Beloso".

El PEAU Z-5 "Beloso" no señala actuaciones concretas que pudieran generar impactos significativos en el paisaje de este entorno. Al contrario, la cesión de viales y zona verde previstas permitirán la permeabilidad y mejor contemplación del mismo, lo que puede conllevar un efecto positivo, con un tratamiento adecuado sobre la base de la vegetación de las zonas ajardinadas actuales.

7.8.- SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL AEROPUERTO DE PAMPLONA.

No se consideran riesgos de carácter natural en este entorno. En cuanto a los riesgos tecnológicos, puede reseñarse el riesgo potencial en relación a la seguridad de la población respecto a la Afección derivada de las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Pamplona.



LEYENDA

	Envolvente Servidumbres de Operación de Aeronaves
	Envolvente Servidumbres de Operación de Aeronaves (PAPI)
	Envolvente Servidumbres de Aeródromo y Radioeléctricas
	Vulneraciones por el terreno y elementos sobre el mismo
	Obstáculo más alto situado dentro de cada área de aproximación
	Línea color discontinua: Superficies de aproximación de cada maniobra
	Línea color continua: Superficies más restrictivas en la intersección
	Servidumbre de la Maniobra ILS X 15. Trayectoria Frustrada
	Servidumbre de la Maniobra ILS ZY 15. Trayectoria Frustrada
	Servidumbre de la Maniobra VOR AB 33. Trayectoria Frustrada
	Servidumbre de la Maniobra VOR CD 33. Trayectoria Frustrada
	Fijo de la Aproximación intermedia

Se entiende por servidumbre aeronáutica a la limitación al derecho a construir o realizar actividades por razón de la seguridad aérea.

Al encontrarse el ámbito del PEAU dentro de la zona de servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Pamplona, le es aplicable el Real Decreto 248/2019, de 5 de abril, por el que se modifican dichas servidumbres. Por ello, la ejecución de cualquier construcción, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972

8.- EFECTOS PREVISIBLES SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES.

En este apartado se pretende analizar someramente los efectos previsibles que el desarrollo del PEAU tendrá con respecto a diversos aspectos, contenidos en distintos planes, programas y estrategias, considerados básicos en la elaboración del presente documento de Evaluación Ambiental. Como Instrumento de Ordenación Territorial veremos el Plan de Ordenación Territorial POT-3 "Área Central", y como otros Planes, Estrategias y Programas, los correspondientes a la Adaptación al Cambio Climático, y Ciudades, pueblos y Barrios Amigables con la edad.

8.1.- POT-3 "ÁREA CENTRAL".

Resulta evidente justificar que La propuesta de PEAU se adecua al Modelo de desarrollo territorial definido en el POT-3 "Área Central", respecto al modelo del sistema urbano y sus objetivos estratégicos planteados, en el que Pamplona, junto a su área metropolitana, aparece en el primer nivel a escala regional de dicho sistema. Esta por tanto justificable una actuación de desarrollo residencial de estas características que supone una actuación de regeneración y rehabilitación urbana.

8.2.- ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO.

Para dotarse de una Estrategia contra el Cambio Climático el Gobierno de Navarra ha elaborado una Hoja de Ruta para el periodo 2017-2030-2050. Entre sus objetivos están los de mitigar las emisiones de CO₂, la adaptación de sectores vulnerables, la implantación de buenas prácticas, y la comunicación y sensibilización sobre este problema.

Al tratarse de un entorno urbano, y en base a las características de su emplazamiento, no se considera probables las afecciones de riesgos naturales ligadas al cambio climático en el ámbito del PEAU. Estas son principalmente derivadas de los cambios producidos en valores extremos de los datos meteorológicos, ligados a las precipitaciones y, sobre todo, a la temperatura, cuyo aumento hará más habituales las olas de calor, con afección al confort y a la salud humana, con una incidencia más relevante respecto a la población más vulnerable (población infantil y de mayor edad).

Las soluciones a estos efectos deben ser solventadas en el desarrollo del PEAU, en el proyecto de urbanización, y tienen que ver con los tratamientos de arbolado y vegetación aplicados en las zonas verdes y áreas libres, así como en las orientaciones y planteamientos de eficiencia energética en las edificaciones.

8.3.- ÁMBITOS AMIGABLES CON LA EDAD.

El Gobierno de Navarra ha editado una Guía centrada en hacer una ciudad más amigable con las personas mayores. El objetivo es que el planeamiento incorpore la perspectiva del envejecimiento a su proceso de toma de decisiones en todas las escalas de la planificación territorial y urbana, con el fin de contribuir a la construcción de espacios urbanos y rurales que sean más amigables con la creciente proporción de personas mayores y, al mismo tiempo, promuevan la mejora de su calidad de vida.

Algunos temas especificados en la guía han sido tratados y considerados en el documento del PEAU (ubicación de zonas verdes, movilidad sostenible, afección del cambio climático por olas de calor, etc).

9.- MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA SIMPLIFICADA.

La aplicación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada en el PEAU Z-5 "Beloso" viene derivada de la normativa vigente en materia de Evaluación Ambiental, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, al estar incluida dentro de "Las modificaciones menores de los planes y programas".

10.- RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS.

Los motivos por los que han sido seleccionadas las dos alternativas planteadas en este PEAU ya han quedado suficientemente explicados en el apartado 4 de este documento.

La alternativa 1 se corresponde con la alternativa recogida en el Plan Municipal de Pamplona, que propone para el área objeto de PEAU, básicamente, un desarrollo residencial de viviendas unifamiliares o bifamiliares adosadas o superpuestas, con zonas ajardinadas que superan el 50% de la parcela y con un cierre homogéneo para el espacio libre privado.

La alternativa 2 supone la consideración de todos los cambios contenidos en la Propuesta respecto al planeamiento general que conlleva la nueva reordenación de la U.I.-IX "Beloso" a fin de permitir la reordenación del uso residencial existente en la parcela catastral 1251 del Polígono 5 de Pamplona.

11.- MEDIDAS PREVISTAS CONTRA LOS EFECTOS NEGATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE DE LA APLICACIÓN DEL PEAU Y RECOGIDAS EN LA MEMORIA DEL PEAU.

Tal y como se ha señalado en el apartado 7 del presente documento, no se prevén cambios ambientales significativos en Pamplona derivados del presente PEAU que generen efectos negativos relevantes, debido fundamentalmente a que, en la actualidad, el uso del ámbito es de facto un uso consolidado residencial integrado en suelo urbano de Beloso.

Por dicha razón, con carácter general, no se consideran relevantes las medidas correctoras y compensatorias supletorias a nivel del Planeamiento General para solventar las diferentes afecciones con repercusión negativa en el ámbito del PEAU. Las medidas se derivan básicamente de las diferentes legislaciones sectoriales (a fin de garantizar que con la ordenación propuesta se eviten o minimicen los efectos negativos del PEAU a nivel territorial, ambiental y paisajístico).

Todas estas medidas se han recogido en el documento de Memoria del PEAU indicadas en las diferentes obligaciones de la urbanización que desarrollará la aplicación del PEAU.

11.1.-MEDIDAS CONTRA EFECTOS NEGATIVOS EN EL SUELO.

En el apartado 7.1, ya ha quedado explicado que en la afección referida al suelo ésta debe ser matizada al tratarse de suelos residenciales consolidados. No obstante, debería considerarse evitar la impermeabilización de los suelos en las partes del ámbito no ocupados por la edificación.

Por otro lado, respecto a la cesión de una zona verde, localizada al oeste del ámbito del PEAU (sobre una zona ajardinada en la actualidad), se plantea su tratamiento como superfi-

cie permeable, que revertirá positivamente en las características naturales del suelo de ese entorno.

11.2.-MEDIDAS CONTRA EFECTOS NEGATIVOS EN EL AGUA.

Se debe propiciar la separación de las redes de saneamiento y de aguas pluviales y favorecer su vuelta directa al medio natural evitando su contaminación. En este sentido se debe prever la utilización del agua pluvial para el riego de la zona verde propuesta, planteamiento que debería contextualizarse y tener un carácter general para la red de espacios verdes del Segundo Ensanche.

En la tramitación del presente PEAU, y más en concreto en el desarrollo del proyecto de urbanización, las medidas contra los efectos negativos en el agua irán dirigidas a la consecución de dos objetivos:

- Evitar los vertidos directos o indirectos derivados de la ejecución de las obras que contaminen las aguas, así como acumular residuos o sustancias que puedan constituir un peligro de contaminación de las aguas o degradación de su entorno.
- La introducción, en la medida que sea posible en este entorno, de Sistemas de Drenajes Sostenibles en el nuevo desarrollo urbanístico.

11.3.-MEDIDAS CONTRA EFECTOS NEGATIVOS EN LA CALIDAD DEL AIRE.

Las medidas aplicables en el ámbito del PEAU Z-5 "Beloso" deben procurar la planificación adecuada de las zonas verdes y de los espacios libres para contribuir al control climático y a la mejora del ambiente atmosférico.

Con respecto a la contaminación provocada por los edificios propuestos indicar que La racionalización del consumo, la potencia instalada y la aplicación de la nueva normativa son fundamentales para evitar el gasto energético y aminorar la contaminación atmosférica.

11.4.-MEDIDAS CONTRA EFECTOS NEGATIVOS POR EMISIÓN DE RUIDOS.

El presente PEAU, aplicará en sus determinaciones la legislación vigente en materia de ruido, en cuanto a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Como medidas consideradas desde el estudio de ruido del presente PEAU, tendentes a minimizar los efectos provocados por la contaminación acústica cabe citar:

- El empleo de sistemas constructivos y materiales que posibiliten conseguir los niveles acústicos fijados por la legislación sectorial en el interior de las viviendas.
- La regulación de la velocidad igualmente será una medida paliativa.
- Medidas relacionadas con la movilidad sostenible influirán en la afección por ruido, facilitando los desplazamientos peatonales y en bicicleta.

11.5.- MEDIDAS CONTRA EFECTOS NEGATIVOS POR MOVILIDAD.

Ya se ha indicado que el futuro desarrollo planteado en la reordenación del ámbito no altera las condiciones de movilidad en relación al tráfico rodado, y posibilita una mejor movilidad con respecto al tráfico peatonal.

Por su parte, se favorece la disponibilidad y trazado del espacio público en relación a aceras, y parques libres de barreras arquitectónicas que favorezcan la movilidad de las personas de mayor edad y otros grupos de población dependientes.

11.6.-MEDIDAS CONTRA EFECTOS NEGATIVOS EN LA BIODIVERSIDAD.

Dentro de la idea de la integración natural del espacio urbano, las medidas se centran en el tratamiento adecuado de la zona verde objeto de cesión, para que pueda propiciar y favorecer, en la medida que cabe, la continuidad ecológica respecto otros ámbitos del entorno de mayor riqueza natural.

En este sentido, se deben proteger los árboles de interés botánico situados en el espacio de cesión pública que no están afectados por la ordenación propuesta.

11.7.-MEDIDAS CONTRA EFECTOS NEGATIVOS EN EL PAISAJE.

En el apartado 7.7 ha sido descrito el paisaje del ámbito. En el desarrollo del PEAU se aplicarán las medidas necesarias tendentes a minimizar las afecciones ambientales provocadas por los desarrollos urbanos en la búsqueda de la apropiada integración paisajística. No obstante, hay que significar que la actuación conlleva en sí misma una mejora notable en la percepción del paisaje en el ámbito del PEAU Z.5 "Beloso".

La citada integración paisajística guarda relación con la naturalización propuesta de este entorno urbano, en parte ya existente en la actualidad. El tratamiento adecuado de jardinería en la zona verde de cesión y el mantenimiento del arbolado de interés botánico deben marcar las pautas adecuadas en este sentido.

Por otro lado, la eliminación del muro que delimita la propiedad en la actualidad y el ensanchamiento de las aceras en este ámbito, favorecerán la mejor contemplación del paisaje de este entorno por parte de los peatones, con la obtención de perspectivas visuales más profundas tanto en primeros como en posteriores planos.

11.8.-MEDIDAS CONTRA EFECTOS NEGATIVOS DERIVADOS DE LA SERVIDUMBRE AERONÁUTICA.

Como ha quedado señalado en el apartado 7.8, el ámbito del PEAU está afectado por el riesgo de servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Pamplona. Las únicas medidas posibles tienen que ver con el cumplimiento de la legislación vigente en materia de servidumbre aeronáutica.

12.- MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PEAU.

De acuerdo con lo determinado en el apartado 5, toda el área objeto de PEAU constituye una unidad de ejecución cuyas obligaciones suponen la obligación de cesiones del aprovechamiento, la cesión del suelo para viales y zonas verdes y costear y ejecutar todas las obras de urbanización previstas en su actuación, así como las necesarias para la conexión con las redes generales de servicios y el posible reforzamiento de las mismas.

En la tramitación del desarrollo de la citada unidad de ejecución y en las posteriores obras de urbanización, se velará por establecer las medidas correctoras y compensatorias necesarias para garantizar que se minimicen los efectos negativos relevantes en el medio ambiente, planteados en el apartado anterior del presente documento.

Pamplona, a 10 de mayo de 2022.

GARDE
MUSGO,
IGNACIO
(AUTENTICACIÓN)



Firmado
digitalmente por
GARDE MUSGO,
IGNACIO
(AUTENTICACIÓN)
Fecha: 2022.05.10
20:30:34 +02'00'

Fdo. Iñaki Garde. Geógrafo.
Redactor del documento.

C.5.- ESTUDIO DE MOVILIDAD.

A continuación, se expone el informe de movilidad redactado por los ingenieros D. Joaquín Salanueva Etayo y D. Javier Martínez Llorens.

Estudio de movilidad vinculada al ámbito para modificación de la Unidad Z-5 de U.I IX Beloso P.M. Pamplona (Navarra)



V.S. Servicios y Urbanismo S.L

C/ Julián Gayarre nº8 bajo 31005 Pamplona

Tlf: 948 224 776 948 220 132

E-mail: vs.pamplona@vsingenieria.com

Diciembre 2021

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO.....	5
2. ZONA DE ESTUDIO.....	6
3. ANTECEDENTES.....	6
4. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....	7
5. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	8
6. ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD ACTUAL AL ÁMBITO	9
6.1 Accesibilidad a pie y en bicicleta	9
6.1.1 <i>Movilidad general de modos no motorizados.....</i>	<i>9</i>
6.1.2 <i>Motivos de desplazamientos en modos no motorizados</i>	<i>11</i>
6.1.3 <i>Movilidad por ámbitos de la comarca.....</i>	<i>12</i>
6.1.4 <i>Movilidad de modos no motorizados en la ciudad de Pamplona.....</i>	<i>15</i>
6.1.5 <i>Movilidad ciclista.....</i>	<i>17</i>
6.1.6 <i>Actuaciones realizadas por diferentes administraciones y políticas ante los modos no motorizados</i>	<i>18</i>
6.1.6.1 <i>Normas urbanísticas comarcales y POT3.....</i>	<i>18</i>
6.1.6.2 <i>Pacto de movilidad sostenible y Plan de Ciclabilidad de la ciudad de Pamplona</i>	<i>23</i>
6.1.6.3 <i>Mesa de la movilidad y del transporte de la Comarca de Pamplona</i>	<i>26</i>
6.1.6.4 <i>Plan Director de la Bicicleta de Navarra</i>	<i>27</i>
6.1.6.5 <i>Agendas 21.....</i>	<i>28</i>
6.1.6.6 <i>Objetivos de desarrollo sostenible y agenda 2030.....</i>	<i>30</i>
6.1.7 <i>Entorno de la actuación</i>	<i>31</i>
6.2 Red de transporte público actual	32
6.2.1 <i>T.U.C. Transporte Público Comarcal</i>	<i>32</i>
6.2.1.1 <i>Oferta.....</i>	<i>33</i>
6.2.1.2 <i>Demanda</i>	<i>39</i>
6.2.1.3 <i>Entorno de la actuación</i>	<i>44</i>
6.2.2 <i>Autobuses Interurbanos</i>	<i>45</i>

6.2.3	Taxi	47
6.2.3.1	Oferta	48
6.2.3.2	Demanda	48
6.2.4	Transporte ferroviario	49
6.2.4.1	Oferta	49
6.2.4.2	Demanda	50
6.2.4.3	Entorno de la actuación	52
6.2.5	Transporte aéreo	54
6.2.5.1	Oferta	54
6.2.5.2	Demanda	55
6.2.5.3	Entorno de la Actuación	55
6.3	Accesibilidad en vehículo privado	56
6.3.1	PMUS Comarca de Pamplona	59
6.3.2	Modelo de transporte para la Comarca de Pamplona	61
6.3.3	Red de aforos del Gobierno de Navarra	62
7.	HIPÓTESIS DE CÁLCULO	63
8.	ESCENARIO ACTUAL	64
9.	DOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE LA NUEVA ACTUACIÓN	67
10.	DEMANDA DE VIAJES NUEVA ACTUACIÓN	68
10.1	Usos del suelo previsto	68
10.2	Ratios para caracterización de la movilidad	68
10.3	Cálculo de la movilidad atraída	68
10.4	Distribución de los desplazamientos	70
10.5	Tráfico estado futuro de la propuesta	71
11.	CONCLUSIONES	73
	TRANSPORTE PÚBLICO	74

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

Se redacta el presente estudio como parte de la documentación para la modificación de la Unidad Z-5 de U.I IX Beloso P.M. Pamplona.



Ilustración 1 Ámbito de actuación

La actuación estudiada en la unidad Z-5 de la U.I IX Beloso afecta a la parcela de 5.407,20m² en los que se pretende ubicar **8 viviendas** repartidas en 4 bloques (2 viviendas por bloque) con S+B+I en 4.447,27m² de parcela privada.

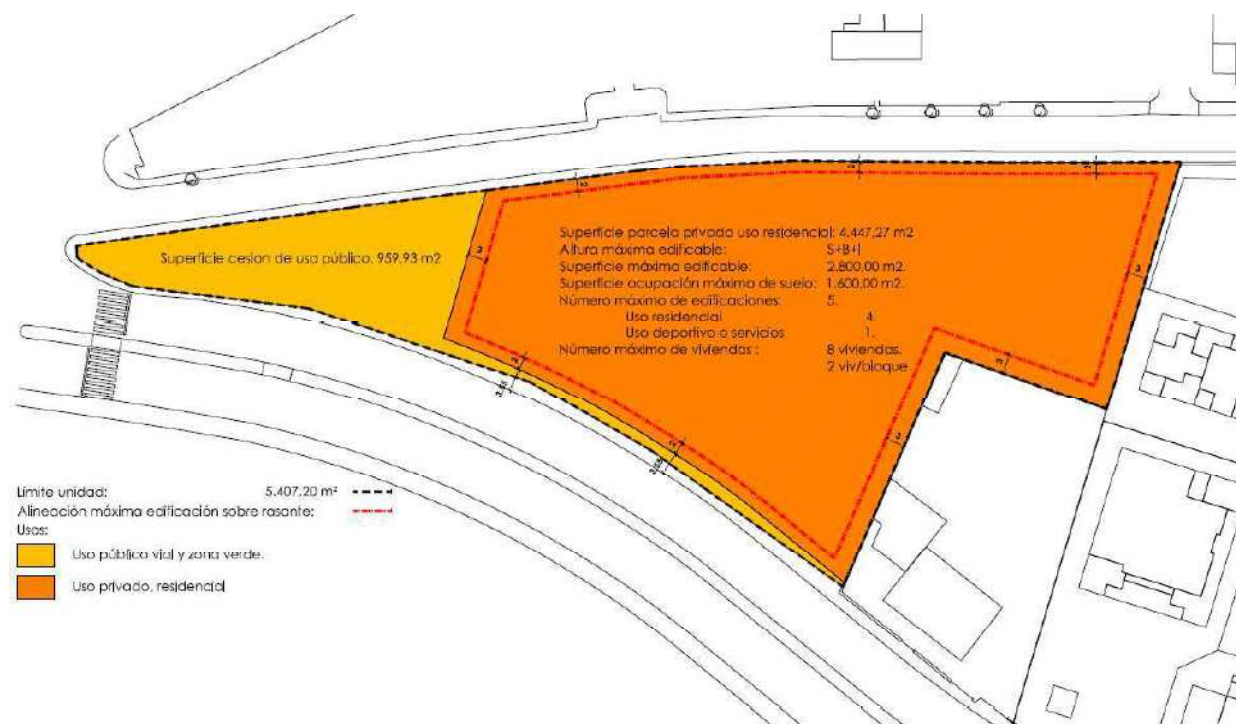


Ilustración 2 Ordenación propuesta ámbito Beloso

El presente documento tiene por objeto el estudio de la movilidad atraída por la modificación de la Unidad Z-5 de U.I IX Beloso P.M. Pamplona conforme a los establecido Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo. La movilidad atraída por la actuación propuesta en la modificación se comparará con la movilidad de la situación actual.

2. ZONA DE ESTUDIO

El ámbito de ordenación se ciñe a la zona delimitada:

- Al sur por la PA-33 o Ctra. de Sarriguren.
- Al norte por la que denominaremos Trasera de la Ctra. Sarriguren.
- Al oeste por la Calle Leoncio Urabayen.
- Al este por la Ctra. Badostain

3. ANTECEDENTES

Al área de estudio se accederá a través de la calle que hemos denominado Trasera de la Ctra. Sarriguren desde Avd. de la Baja Navarra.

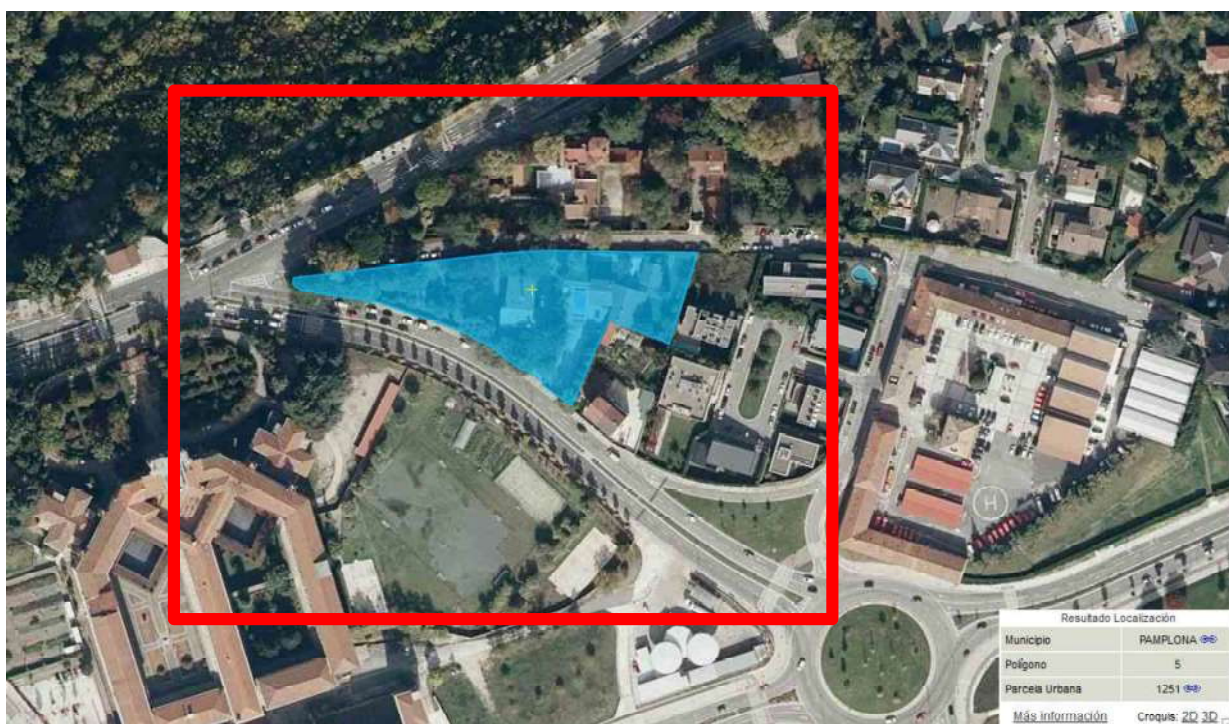


Ilustración 3 actuación y ámbito de estudio

El municipio de Pamplona, está incluido dentro de los municipios de la Cuenca de Pamplona que cuenta con un PMUS en el que se recogen los aspectos más importantes de la caracterización

de su movilidad y que por tanto son de aplicación al ámbito y por otro lado contempla una serie de medidas propuestas con el objetivo de alcanzar una movilidad sostenible.

4. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

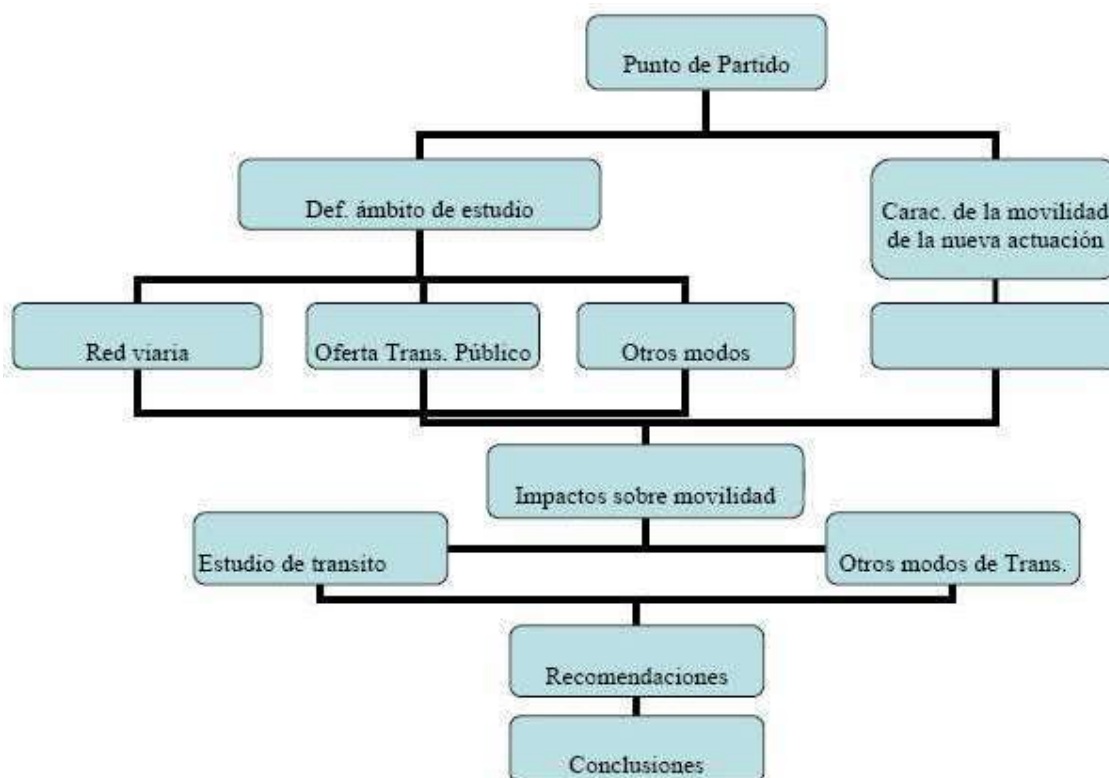
Los principales objetivos del estudio de movilidad serán los siguientes:

- Identificar los principales parámetros que configuran la movilidad actual y futura en el entorno de la parcela del proyecto: red viaria del acceso y tráfico actual y futuro.
- Definir la movilidad generada y atraída por la implantación considerada a partir de los usos del suelo descritos y datos de otras tiendas (supermercados) de características similares. Cálculo y distribución del tráfico generado.
- Analizar la potencialidad del uso de transportes alternativos al vehículo privado.
 - Autobús
 - A pie
- Analizar los aspectos relacionados con la red viaria y el aparcamiento
 - Evaluar el impacto de la implantación del nuevo desarrollo sobre la red viaria: estudio de capacidad y análisis de los niveles de servicio.
 - Proponer actuaciones para mitigar estos aspectos negativos y externalidades del transporte.
- Potenciar la accesibilidad con medios alternativos al coche (transporte público, a pie)

Todos estos aspectos deberán asegurar la coherencia con el proyecto urbanístico correspondiente y en ningún caso las actuaciones propuestas podrán afectar negativamente el mencionado proyecto, que será el marco de referencia para el estudio de movilidad.

La metodología del presente estudio se estructura en las siguientes fases:

- Definición del proyecto y su ámbito
- Descripción de la movilidad actual en el entorno del área: estudio de tráfico y otros modos de transporte
- Caracterización de la movilidad generada/atraída por la actuación
- Desarrollo de propuestas de mejora sobre la red de movilidad (de vehículo privado, transporte público, bicicletas y a pie)
- Recomendaciones



5. DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

La actuación contempla eliminar la vivienda actual para construir 8 viviendas en la parcela de 4.447,27m².

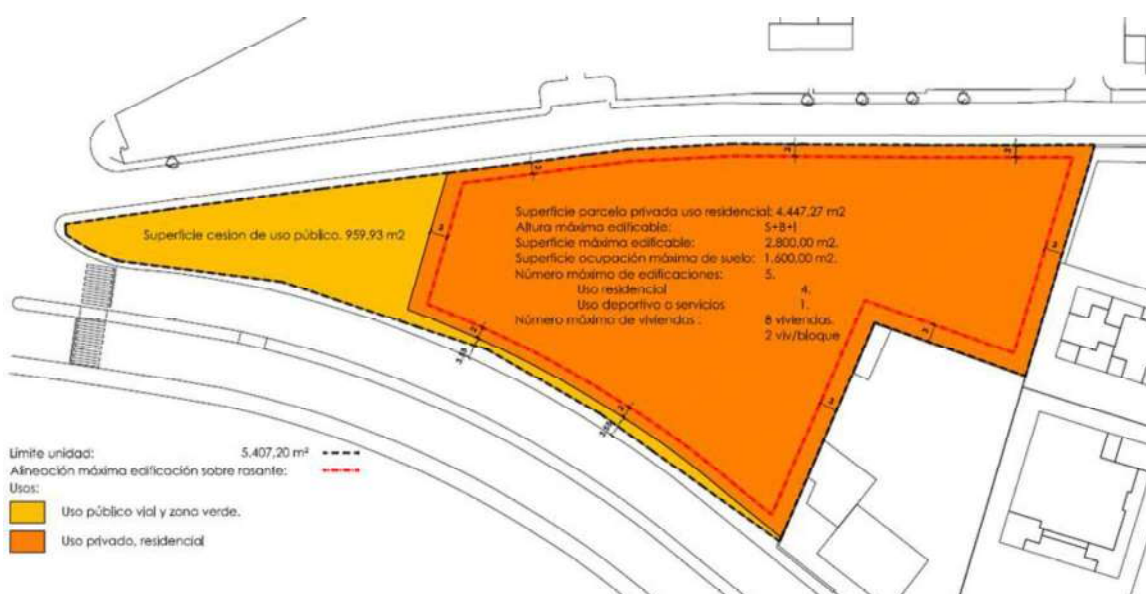


Ilustración 4 Ordenación (fuente PSIS)

La ilustración muestra el área del proyecto con la parcela para edificación y la superficie de uso

público. En el estado actual se tiene en cuenta las edificaciones existentes, en el caso futuro se añaden además las proyectadas. El área objeto de estudio es el PSIS junto con sus viales perimetrales y los edificios existentes a los estos viales.

El tráfico se estructura mediante un vial unidireccional que se conecta al vial de carácter bidireccional que da acceso a la Comisaría de policía. La rotonda de la Carretera de Badostain, Sarriguren y Monjardín permite tomar todas las direcciones para los desplazamientos en vehículo privado.

6. ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD ACTUAL AL ÁMBITO

6.1 Accesibilidad a pie y en bicicleta

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la comarca de Pamplona, realizó el análisis de la movilidad peatonal y ciclista de la Comarca de Pamplona basado en los resultados de dos encuestas de movilidad realizadas con anterioridad al plan. Por un lado se analizan los datos de la encuesta domiciliaria realizada para el municipio de Pamplona durante el año 2004 y, por otro, se estudian los de la encuesta telefónica llevada a cabo a finales del 2005, que aprovechaba la anterior y completaba el trabajo en el resto de los municipios de la Comarca. En la actualidad se está trabajando en la revisión del PMUS de la Comarca de Pamplona que se encuentra en fase de participación ciudadana.

6.1.1 Movilidad general de modos no motorizados

Los principales resultados para el ámbito de la Comarca son los siguientes:

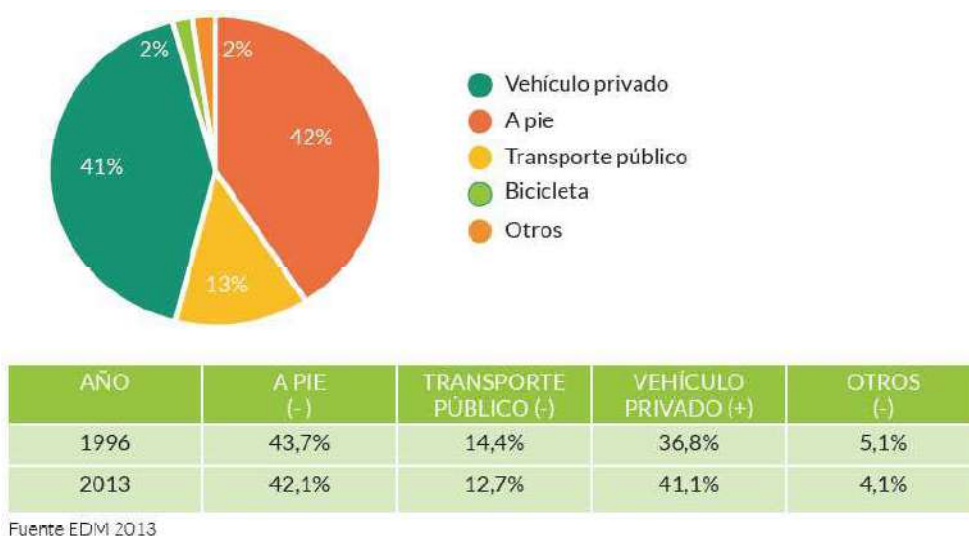


Ilustración 5 Diagnostico PMUS 2019 (fuente Observatorio de la movilidad)

De los datos del PMUS de la Comarca de Pamplona podemos asumir una distribución de los viajes donde el 46.2% de los viajes son no motorizados (a pie y bici), el 12.7% son en transporte público y el 41.1% son en vehículo privado. El PMUS de Pamplona en su revisión de 2019 se impone como objetivo el alcanzar la distribución de 50% no motorizado, 20% en transporte público y 30% en vehículo privado



En comparación con otras áreas metropolitanas de España, la Comarca de Pamplona muestra porcentajes similares a Barcelona en viajes no motorizados, con valores algo inferiores a Valencia y Vizcaya (45%) y por encima de Sevilla, Alicante o Campo de Tarragona (38%).

Área Metropolitana	Año	Población	A pie	Bicicleta
Málaga	1993	1.054.347	49,5%	-
Granada	1994	473.714	47,9%	-
Bahía de Cádiz	2004	638.076	46,9%	-
Comarca de Pamplona	2006	312.486	42,1%	-
Barcelona	2006	2.222.623	42%	0,8%
Alicante	2001	427.217	38,2%	-
Campo de Tarragona	2001	530.115	38,1%	-
Zaragoza	2000	712.959	26,7%	-

Ilustración 6 Comparación viajes no motorizados entre algunas áreas de España (fuente PMUS comarca de Pamplona)

6.1.2 Motivos de desplazamientos en modos no motorizados

- Los desplazamientos a pie se realizan principalmente para acceder a los centros de estudios (59,8% del total de viajes por motivo estudios), realizar compras (66,5% del total de viajes por motivo compras), el ocio-recreo (63,3% del total de viajes por motivo ocio) o para acompañar a alguien (53,3%) En general, los desplazamientos a pie, sea cual sea su motivo, han descendido respecto a la encuesta del 1996 en favor de los viajes mecanizados, aunque parece existir un trasvase hacia el transporte público más que el vehículo privado en los motivos que se realizan preferentemente a pie.

Motivo	A pie	
	1997	2006
Trabajo	19,9%	17,5%
Estudios	53,0%	59,8%
Compras	72,2%	66,5%
Médico	24,8%	22,8%
Asuntos personales	36,0%	24,9%
Ocio-recreo	66,2%	63,3%
Acompañar a alguien	40,9%	53,3%
Otros	62,1%	88,5%
TOTAL	43,7%	42,1%

Ilustración 7 Comparación del reparto modal de desplazamientos a pie del 1997 y 2006 en la comarca de Pamplona (fuente PMUS Comarca de Pamplona)

- La disminución más significativa se produce en el desplazamiento por compras, donde los viajes a pie han descendido de un 72,2% a un 66,5% y en los que se refieren a “asuntos personales” que desciende un 36,0% en 1997 a 24,9% en 2006. Los

desplazamientos a pie por motivo estudio y “acompañar a alguien” muestran, por el contrario, un incremento sobre el total de viajes por estos motivos.

6.1.3 Movilidad por ámbitos de la comarca

- Los barrios céntricos de la ciudad de Pamplona, los que se sitúan sobre la meseta y en su vertiente sur, tienen una mayor presencia de desplazamientos a pie o en bicicleta que el resto del ámbito tratado. Los barrios del Casco Viejo, el Ensanche, San Juan, Ermitagaña, Mendabaldea, Iturrama, Echavacóiz, Azpilagaña, Milagrosa, Arrosadía y la zona de la Universidad Pública muestran más de un 50% de desplazamientos a pie, siendo especialmente elevado en estos tres últimos barrios.
- Los barrios situados al norte de la barrera del río, Chantrea, Rochapea y San Jorge y el área de Mendillorri al este de la ciudad muestran porcentajes superiores a un 30%, en relación con su densidad residencial. En un rango cercano se sitúan también los municipios de la primera corona que muestran una cierta densificación de su urbanización – Barañáin, Burlada y, en menor medida, Villava y Zizur Mayor.
- Los porcentajes más bajos para áreas residenciales –entorno al 10%- se localizan en los municipios más alejados y que coinciden con áreas residenciales más recientes, con una menor densidad edificatoria y que dependen de otras zonas en cuanto a equipamientos y servicios. Se trata de áreas con una movilidad metropolitana y mayor dependencia de los modos motorizados. Ejemplos son los núcleos de Cizur Menor, **Huarte** o Beriáin.
- Por último, los porcentajes a pie inferiores a 10% se localizan en las zonas residenciales más alejadas (Berrioplano, Artica, Egüés, etc.), en los grandes polígonos industriales (Orkoien y Cordovilla) o en zonas que combinan la existencia de nuevas áreas residenciales y espacios productivos (Mutilva Alta y Baja y el extremo nororiental de la Comarca).

Macrozona	A pie	Transporte privado	Transporte público
Casco Viejo-Ensanche	61,0%	26,7%	12,2%
San Juan-Ermitagaña-Mendebaldea	51,4%	35,1%	13,5%
Iturrama-Echavacóiz-Azpilagaña	54,5%	32,7%	12,8%
Milagrosa-Arosadía-Universidad Pública	66,3%	19,3%	14,4%
Chantrea	39,9%	40,7%	19,4%
Rochapea-San Jorge	34,8%	43,2%	21,9%
Barañáin	27,0%	51,9%	21,1%
Burlada	27,2%	40,1%	32,7%
Villava	21,1%	55,8%	23,0%
Zizur Mayor	25,7%	53,3%	20,9%
Mendillorri	36,1%	40,0%	23,9%
Bernoazar	7,2%	45,7%	47,0%
Ansoáin	15,3%	54,8%	29,9%
Noáin (Valle de Elorz)	17,8%	64,8%	17,4%
Huarte	11,7%	56,7%	31,6%
Beriáin	12,0%	47,5%	40,5%
Mutilva Alta y Baja	5,5%	59,4%	35,2%
Orkoien	4,2%	75,0%	20,9%
Arre-Oricáin	5,2%	58,1%	36,7%
Cizur Menor	10,7%	78,8%	10,4%
Olaz	0,3%	74,1%	25,6%
Artica-Aizoaín	3,5%	84,0%	12,6%
Cordovilla	0,0%	100,0%	0,0%
Área Este de la Comarca	1,8%	84,3%	13,9%
Resto de la Comarca	3,0%	78,9%	18,1%

Ilustración 8 Distribución del modo prioritario según macrozona del generación (fuente PMUS Comarca de Pamplona)

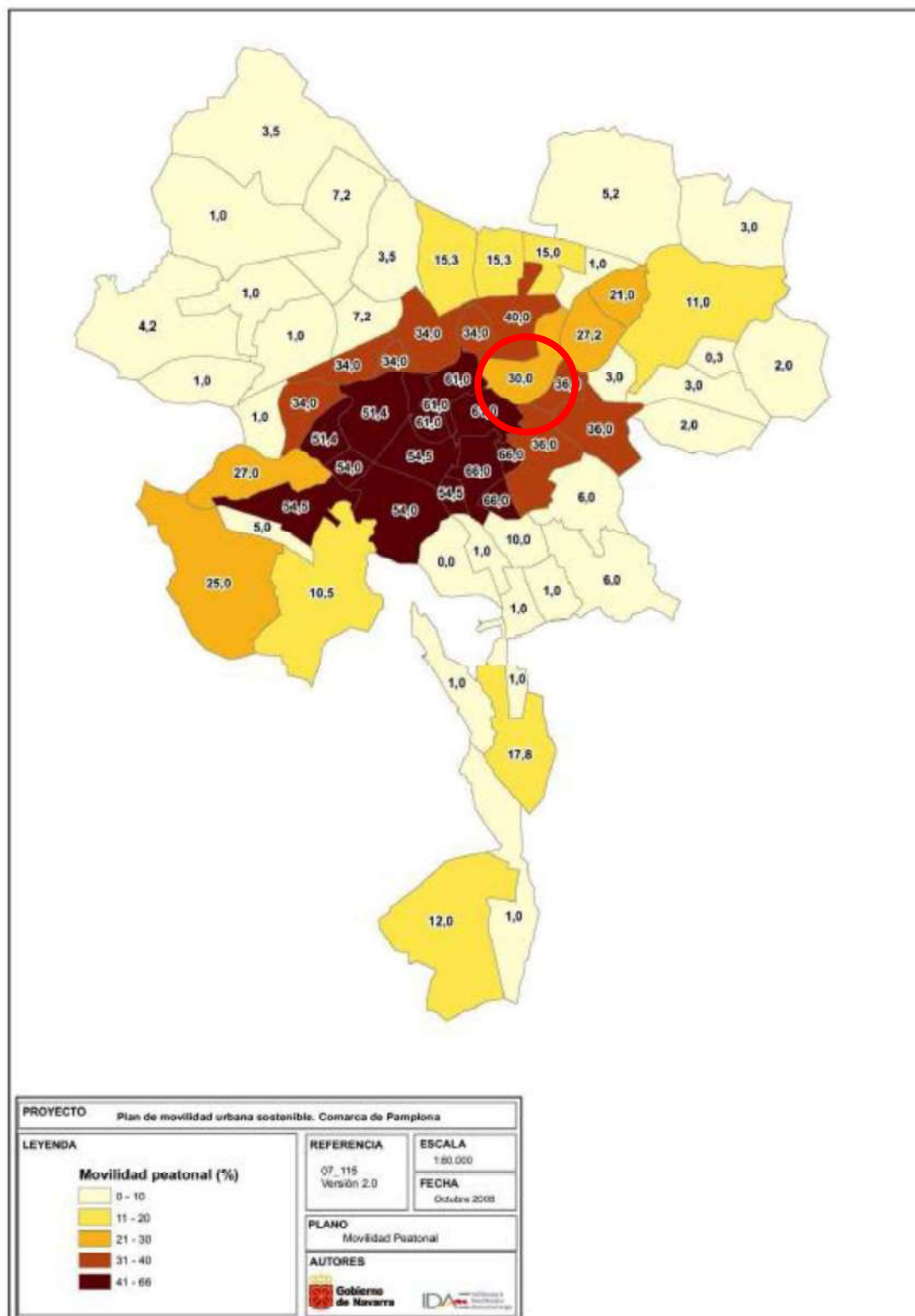


Ilustración 9 Movilidad peatonal % (fuente PMUS Comarca de Pamplona)

- Se ha detectado una relación indirecta entre el porcentaje de desplazamientos a pie y el índice de motorización. En las zonas con un índice elevado se realizan menos viaje a pie,

mientras que en las zonas con un índice bajo se produce un mayor porcentaje de viajes en modos no motorizado. Como ejemplo, en los barrios de Casco Viejo y los Ensanches, donde el reparto modal a pie es de un 61%, el índice de vehículos por 1.000 habitantes es de 396,6 por 1.000 habitantes, muy por debajo de la media en la Comarca. En el lugar opuesto se encuentra el área de Arre-Oricáin con uno de los índices de motorización más altos de la Comarca -más que 674,6 turismos por 1.000 habitantes- y con un porcentaje de desplazamientos de tan solo un 5,2%.

6.1.4 Movilidad de modos no motorizados en la ciudad de Pamplona

Los datos de la encuesta realizada específicamente para el municipio de Pamplona incrementan, como es lógico, los porcentajes de movilidad peatonal y ciclista.

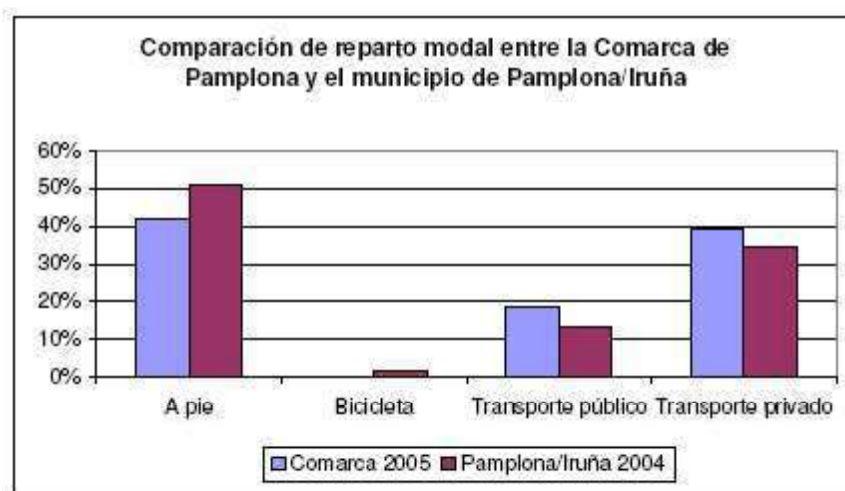


Ilustración 10 Comparación CiudadvsComarca (fuente PMUS Comarca Pamplona)

- El porcentaje de desplazamientos a pie es casi 10 puntos más alto en el municipio de Pamplona (50,7%), mientras que la bicicleta constituye un 1,4% de los viajes. La movilidad por zonas mantiene una estructura similar a la expuesta para el total de la Comarca, pero incrementado ligeramente la participación de peatones y ciclistas. El Casco Viejo y las zonas de Ensanche, Milagrosa y San Juan muestran los índices peatonales más elevados.
- El Casco Viejo también encabeza los viajes en bicicleta, con 3,5%, destacando también la elevada representación de este modo de transporte en los barrios nuevos de Chantrea y Rochapea, 2,4% y 1,8% respectivamente. Otros barrios con un porcentaje más alto que la media son; I Ensanche (2,1) %, Milagrosa (1,6%), y Mendebalde y Ermitagaña (1,5%).

Zona de transporte	A pie	Bici	Motorizados
Casco Viejo	66,9%	3,6%	29,5%
I Ensanche	62,2%	2,1%	35,8%
San Juan	50,0%	0,7%	49,3%
II Ensanche	55,8%	1,0%	43,2%
Echavacóiz Norte	53,9%	0,0%	46,1%
Mendebalde-Ermitagaña	60,4%	1,5%	38,1%
Iturrana	57,1%	1,1%	41,8%
Milagrosa	68,4%	1,6%	30,0%
San Jorge	24,0%	0,0%	76,0%
Ermitagaña	39,5%	1,5%	59,0%
Chantrea	40,2%	2,4%	57,4%
Azpilagaña	40,7%	1,3%	58,0%
Santa María la Real	61,9%	0,0%	38,1%
Mendillorri	35,8%	0,8%	63,4%
Rochapea	39,1%	1,8%	59,0%
Total Pamplona	50,7%	1,4%	47,9%

Ilustración 11 Distribución de viajes a pie y bicicletas por zonas de transporte (fuente PMUS Comarca Pamplona)

- La duración media de un viaje a pie en Pamplona es de 13,41 minutos, siendo los desplazamientos entre zonas residenciales más cortos que los que se producen a las zonas industriales. Los viajes con origen o destino en el Casco Viejo o en sus barrios colindantes tienen una duración inferior a 15 minutos, con la excepción del I Ensanche con viajes superiores a 20 minutos.
- Los desplazamientos en bicicleta tienen una duración media de 17,05 minutos. Los viajes con más duración (>30 minutos) tienen origen o destino en Chantrea o Azpilagaña y los viajes más cortos (<10 minutos) en zonas del barrio de San Juan, el barrio de Milagrosa y la Universidad Pública de Navarra.
- En cuanto a satisfacción de los ciudadanos un alto porcentaje de ciudadanos, (63,6%) considera suficientes y apropiadas las zonas peatonales de la ciudad de Pamplona. Sin embargo en los barrios Azpilagaña y Santa María la Real este porcentaje se reduce a 34,2% y 14,3% respectivamente.
- Las propuestas que los ciudadanos consideran necesarios para mejorar la circulación peatonal en Pamplona son el rebaje de bordillos (16,7%), la eliminación de tráfico (15,7%), el cambio de pavimento (13,2%) y el ensanche de aceras (11,1%). En algunos barrios aparece también la necesidad de mejorar el mobiliario urbano y ampliar las zonas verdes o mantener un mejor mantenimiento. En el año 2007 el Ayuntamiento de

Pamplona ejecuto el 100% de los rebajes de bordillos en los pasos de peatones adaptándolos a la normativa y en consenso con las asociaciones de discapacitados.

- La revisión de los datos de movilidad ha recogido también información de otras fuentes. Así por ejemplo, una encuesta realizada durante la elaboración de la Agenda 21 del municipio de Noáin (Valle de Elorz) recoge la clara percepción por parte de sus ciudadanos del exceso de movilidad motorizada siendo necesario “potenciar la prioridad de los peatones”.

6.1.5 Movilidad ciclista

Respecto a la movilidad ciclista, el Plan de Ciclabilidad de Pamplona define los siguientes parámetros de demanda real en esta ciudad:

- Los viajes en bicicleta representan el 1,4% de la movilidad total, lo que supone un total de 8.329 viajes diarios.
- El perfil del usuario es el de un hombre de entre 20-29 años, estudiante y ocupado.
- Por motivos:
 - Para ir al trabajo 41,2%
 - Por motivo de ocio 28,5%
 - Para ir a estudiar 21,5%
- Distancia media: 1 kilómetro 761 metros.
- Distancia máxima: 4 kilómetros.
- Tiempo medio empleado: 15 minutos aproximadamente.
- Tiempo máximo empleado: 30 minutos.
- Velocidad: 7-8 km/h.
- Un 64% opina que la bici es más rápida que ir andando.
- Un 33% que es más rápida que el autobús.
- Un 10% que es más rápida que el coche.

- Las zonas con mayor número de viajes origen/destino son: Casco Viejo, Il Ensanche, Universidades, Chantrea y Rochapea.

6.1.6 Actuaciones realizadas por diferentes administraciones y políticas ante los modos no motorizados

6.1.6.1 Normas urbanísticas comarcales y POT3

Las Normas Urbanísticas de la Comarca de Pamplona, aprobadas en marzo del año 1999, son un instrumento de ordenación territorial que surge con el objetivo de coordinar el planeamiento, tanto urbanístico como sectorial, en el ámbito de la Comarca de Pamplona. Entre sus determinaciones, las Normas Urbanísticas Comarcales incorporan reservas de suelo y criterios de intervención para hacer posible la debida articulación y vertebración del tejido urbano.

Aunque actualmente se encuentran derogadas por las POT dado lo detallado en cuanto a recorridos de las NUC se estima adecuado en contemplarlas dada la naturaleza del estudio de movilidad.

Varios son los elementos que definen la estructura general y orgánica del territorio y uno de ellos son los Sistemas de Comunicación. Dentro de este grupo, las Normas Comarcales Urbanísticas proponen la creación de una “red básica de recorridos ciclistas y peatonales”.

Esta red nace como “la estructura fundamental de caminos destinados al transporte no motorizado” y es independiente de la red de carriles-bici prevista en las inmediaciones de determinados tramos de la red viaria. Está constituida por las carreteras y caminos de tráfico rodado escaso y por caminos públicos y se destina a desplazamientos de tipo lúdico o cotidianos, alternativos a los que tienen como base el uso de vehículos de motor.

Entre las determinaciones que la definen se encuentran:

- Los trazados, tal como aparecen en los planos, podrán modificarse siempre que el nuevo diseño aparezca debidamente justificado y se garantice la continuidad de los recorridos previstos.
- El diseño de los recorridos inscritos en áreas interiores de la ciudad, deberá integrarse en las soluciones de diseño del espacio urbano de su entorno.
- Deberá atenderse a la adecuada solución de los siguientes aspectos: dimensionado y tratamiento en función de los flujos y la compatibilidad de los usos ciclista, peatonal o ecuestre, previsibles en cada tramo, señalización, cruces con vías destinadas al tráfico

motorizado, áreas de descanso, mobiliario complementario, arbolado y corrección de impactos.

- El diseño de los recorridos situados en áreas exteriores a la ciudad será independiente de la red viaria destinada al tráfico motorizado. No obstante, podría utilizarse la plataforma de las carreteras siempre que disponga de la debida separación de la calzada y se garantice la seguridad de quienes utilizan.

La red propuesta parte de la distinción de los caminos en dos tipos:

- Red anular. Constituida por los caminos que conforman los anillos interior y exterior a la ciudad.
 - **RCP.1. Anillo central interior.**
 - RCP.2. Anillo periférico exterior.
- Red radial. Constituida por los caminos que relacionan la ciudad con el territorio circundante y comunican entre sí los dos anillos previstos.
 - RCP.3. Antiguo Ferrocarril del Plazaola.
 - RCP.4. Camino Orkoien-Lizasoáin-Asiáin.
 - RCP.5. Camino Cizur-Gazólaz-Paternáin.
 - RCP.6. Camino de Santiago.
 - RCP.7. Camino fluvial del Elorz. Esquíroz-Salinas.
 - RCP.8. Camino Mutilva-Zolina.
 - **RCP.9. Camino Mendillorri-Sarriguren-Egüés.**
 - RCP.10. Antiguo Ferrocarril del Irati.

Asimismo, podrán considerarse dentro de la red de recorridos peatonales y ciclistas las Cañadas Reales de las Provincias y de Aezkoa a Milagro, así como el resto de cañadas, travesías y pasadas, pistas de concentración parcelaria y grandes recorridos (GR-9, GR-65, GR-21 y GR-220), que podrán acondicionarse para estos fines.

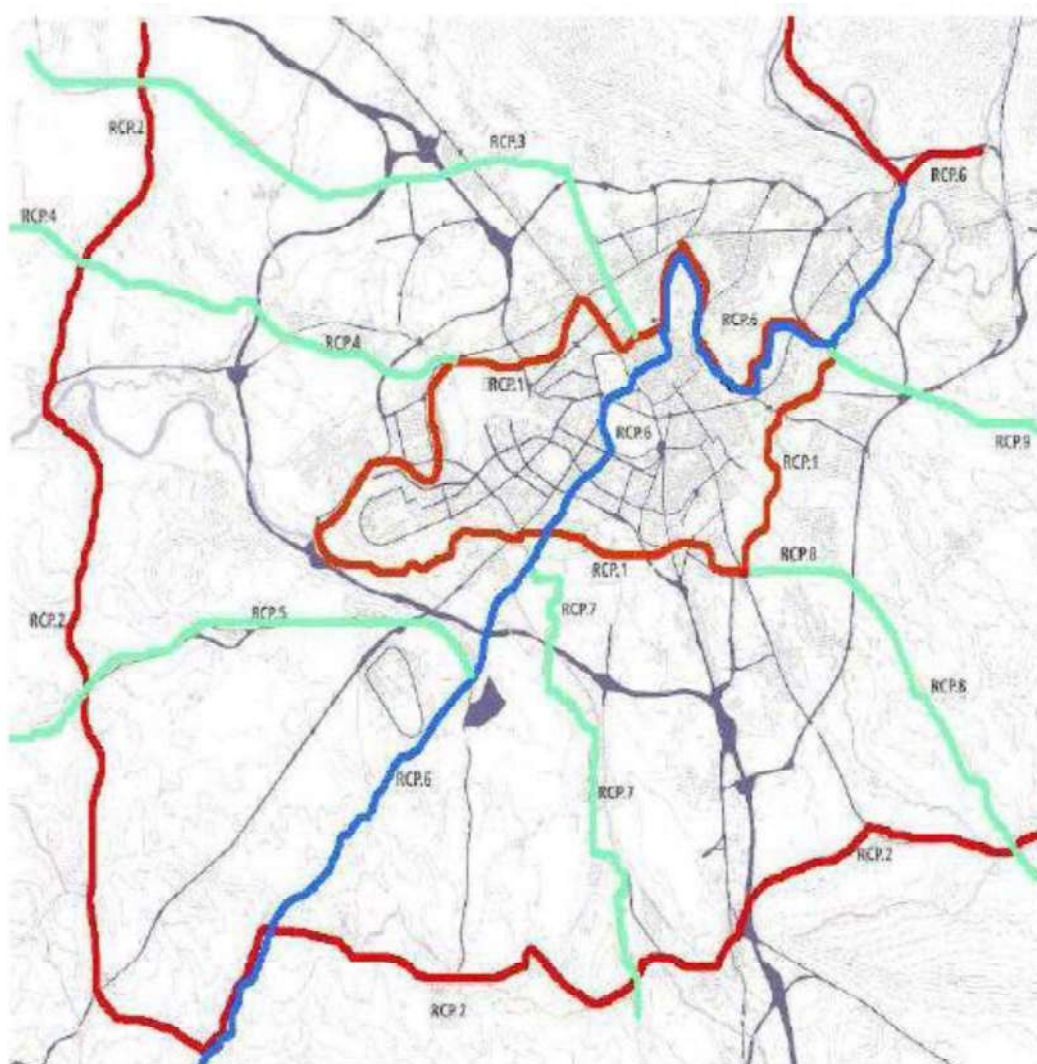


Ilustración 12 Red propuesta normativa comarcal (fuente PMUS Comarca de Pamplona)

En cuanto a propuestas concretas la POT3 Area Central resulta mucho más generalista que sus predecesora, las NUC.

En el artículo 42 Criterios y recomendaciones para el desarrollo y expansión de los núcleos urbanos la POT3 en su punto 2 dice que “el planeamiento municipal identificará los elementos físicos del territorio que condicionarán el desarrollo y orientará su ordenación según los siguientes criterios:

- m) Conciliar, en lo posible, oferta residencial y actividades económicas, en orden a evitar desplazamientos obligados y procurar una movilidad sostenible.
- n) **Garantizar la conectividad peatonal y ciclista** con el núcleo urbano, así como una adecuada accesibilidad de los ciudadanos al transporte colectivo

En la sección 2ª Movilidad, en el artículo 54, la POT3 recoge que:

1.- Los instrumentos de ordenación territorial y el planeamiento urbanístico municipal que se aprueben en el ámbito del POT 3 deberán tener en cuenta los siguientes criterios generales:

- a) Garantizar a los ciudadanos la accesibilidad a través de las infraestructuras adecuadas, en base a principios de equidad social y territorial, seguridad de las personas y bienes, y reduciendo el impacto ambiental derivado de estos desplazamientos. (O)
- b) Integrar las políticas de movilidad sostenible de modo que se reduzcan los desplazamientos habituales individuales priorizando las redes de transporte público y colectivo y demás sistemas de transporte de bajo impacto. (VP)
- c) Promover las redes de transporte público y colectivo y otras modalidades de transporte de bajo impacto frente a la utilización de medios de transporte de carácter individual, sin renunciar por ello a un acceso seguro y rápido a las áreas residenciales, de actividad económica, etc. (VP)
- d) Implantar medidas que promuevan el transporte público y colectivo, tanto en el nivel comarcal como interurbano. (VP)
- e) **Establecer medidas que permitan la ejecución de vías destinadas a peatones, ciclistas y otros vehículos no motorizados, tanto a nivel urbano como interurbano, que permitan la accesibilidad a todo el territorio, a través de estos medios de transporte.** (O)
- f) Crear un marco que favorezca el modelo de ciudad compacta, que por su propia tipología demanda una cantidad menor de infraestructuras destinadas a la movilidad. (O)
- g) Establecer criterios de movilidad sostenible, a la hora de proceder al análisis a realizar durante la planificación y ejecución de infraestructuras relacionadas con el transporte. (O)
- h) Impulsar medidas que atiendan al principio de movilidad sostenible, tales como la ejecución en las entradas de las ciudades de aparcamientos disuasorios, control de velocidad en las ciudades etc. (O)
- i) Promover los beneficios sociales de la movilidad sostenible, por parte de las administraciones públicas, en aras de la reducción de consumo energético, mejora de la seguridad vial, etc. (O)

2.- Las nuevas implantaciones de usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación a su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos deberán elaborar planes específicos de conformidad con la legislación sectorial de movilidad (VP).

3.- Los municipios de población de más de 10.000 habitantes deberán elaborar Planes Municipales de Movilidad Sostenible de conformidad con la legislación sectorial de movilidad, así como, en su caso, se podrán elaborar planes supramunicipales (VP).

4.- En los municipios de menos de 10.000 habitantes, los instrumentos de planeamiento municipal de carácter general, así como los instrumentos de políticas de movilidad sostenible, propondrán (VP):

- En suelo urbano ordenado y urbanizable, recorridos peatonales seguros y no motorizados, que estén separados del tránsito rodado, que permitan la conexión interurbana y el acceso a los nuevos equipamientos y dotaciones.
- Medidas encaminadas al fomento en el diseño de las nuevas actuaciones, de espacios reservados al transporte público y colectivo de carácter comarcal o local, así como las instalaciones que favorezcan la intermodalidad.
- Concreción de espacios dedicados al aparcamiento, que permitan la accesibilidad peatonal al suelo urbano consolidado y a sectores de actividad terciaria, así como medidas de regulación del espacio público destinado a aparcamiento.

Los artículos 55 y 56 enuncian los objetivos generales relativos al transporte público. [VP]) y criterios en el diseño de los esquemas de redes de transporte público. (VP)

En la Sección 3ª.- red viaria y ferroviaria, en concreto en el artículo 58.- Sistema peatonal y ciclable y en su punto 2.- dice que, en los instrumentos de planeamiento urbanístico se deberán prever este tipo de infraestructuras (viarias y ferroviarias):

- a) En los núcleos urbanos consolidados de los municipios, mediante la creación de nuevos espacios para peatones, y la inclusión de itinerarios ciclables en aquellas zonas que sean objeto de renovación integral, y siempre cuando ello sea técnicamente posible, por las dimensiones de la vía y por sus posibilidades de conexión con otros itinerarios del municipio.
- b) En las zonas de expansión, mediante la **previsión de espacios de peatonalización e itinerarios ciclables en sus arterias principales**. En la previsión de los itinerarios ciclables se buscará prioritariamente su conexión con otros itinerarios del municipio.

En el artículo 82.- Principios y criterios generales para la ordenación urbanística municipal o sectorial. (O) en el punto i) especifica que el **planeamiento urbanístico se diseñará teniendo**

como prioridad de estudio la movilidad peatonal y ciclista, el concepto de seguridad vial en el diseño de las calles y espacio público enfocado hacia peatones y ciclistas, así como una adecuada accesibilidad de los ciudadanos al transporte colectivo.

6.1.6.2 Pacto de movilidad sostenible y Plan de Ciclabilidad de la ciudad de Pamplona

El Pacto de Movilidad Sostenible de Pamplona (2005) es un instrumento de trabajo que ha permitido diseñar y definir un modelo de movilidad sostenible, de aplicación inmediata y validez en el tiempo.

Los principios del pacto son conseguir una movilidad sostenible, accesible para todos los ciudadanos, garantizando seguridad y protección en el espacio público y una mejora de la calidad de vida e integración de todos los colectivos y administraciones a la vez que desarrolle un modelo eficiente que tiene en cuenta las diferencias de cada modo de transporte y garantiza el dinamismo económico.

Para hacer realidad este modelo, el Pacto contempla actuaciones dirigidas a convertir al peatón en el principal protagonista de la movilidad, así como medidas para favorecer la bicicleta como medio de transporte cotidiano alternativo. En este sentido la bicicleta pasa a ocupar el tercer puesto en la jerarquía de uso y promoción de los medios de transporte, después del peatón y del transporte público.

Un aspecto fundamental en la elaboración del Pacto de Movilidad Sostenible es la participación pública, que se hace realidad con el Foro Agenda 21 de Pamplona.

Las actuaciones destinadas a la promoción de la movilidad peatonal incluyen la peatonalización de áreas específicas en todos los barrios de la ciudad, así como la creación de itinerarios peatones en viales de alta capacidad y confortabilidad para los peatones. Además propone medidas de limitación de velocidad para los vehículos motorizados, así como medidas de calmado de tráfico. También se definen actuaciones destinadas a incrementar la seguridad del viandante como la segregación de tráfico los elementos de diseño vial limitan el riesgo (refugios en vías de sección mayor a 10 metros, orejas en pasos de peatones, pasos de peatones elevados, etc.). Igualmente el Pacto recoge medidas cuyo objetivo es incrementar la calidad de los espacios peatonales.

Respecto al tratamiento de la bicicleta como medio alternativo, la primera actuación que propone el Pacto es la creación de una infraestructura para el tráfico de bicicletas mediante el diseño de

una red segura y funcional y de una red de aparcabicis. Asimismo, se propone la puesta en marcha de un servicio de préstamo/alquiler de bicis, ya activo, y campañas de concienciación, promoción y formación de este modo de transporte.

El Plan de Ciclabilidad de Pamplona (2005) encuentra sus antecedentes por un lado en el Pacto de Movilidad, en el que se define la voluntad de convertir a la bicicleta en un modo alternativo de transporte y, por otro, en el Plan General de Ordenación Urbana del 2002 que traza ya una primera red ciclista para el municipio de Pamplona.

El objetivo general del plan es conseguir que la bicicleta sea un verdadero medio de transporte urbano alternativo al resto de medios ya desarrollados, en concreto los motorizados. Se trata de que de forma gradual, la bicicleta vaya sustituyendo el uso de medios motorizados en los viajes que resulten competitivos.

Los objetivos concretos del Plan de Ciclabilidad son los siguientes:

- Crear una red ciclable funcional.
- Diseñar una red ciclable segura.
- Programar una implantación progresiva.
- Potenciar la intermodalidad.

A partir de la red propuesta en el PGOU 2002, se realizan una serie de modificaciones destinadas a mejorar la cobertura de algunas áreas de la ciudad. La malla propuesta finalmente tiene una longitud total de 116 km, cifra que supone casi 30 km más que la que planteaba el PGOU.

En la actualidad se está trabajando en la primera fase que da prioridad a una serie de itinerarios que denomina “operaciones emblemáticas” y que recoge los siguientes itinerarios:

- **Anillo básico.**
- Conexiones a la Universidad Pública de Navarra y Universidad de Navarra.
- Camino de Santiago.
- Paseo Fluvial del Arga.
- Conexiones con Rochapea.

En una segunda fase, los itinerarios a desarrollar conformarán una red conexas entre los principales barrios, los centros dotacionales y los centros de empleo. Además se conectarán los desarrollos periféricos ya ejecutados por el PGOU y se cerraran las conexiones interiores al anillo básico.

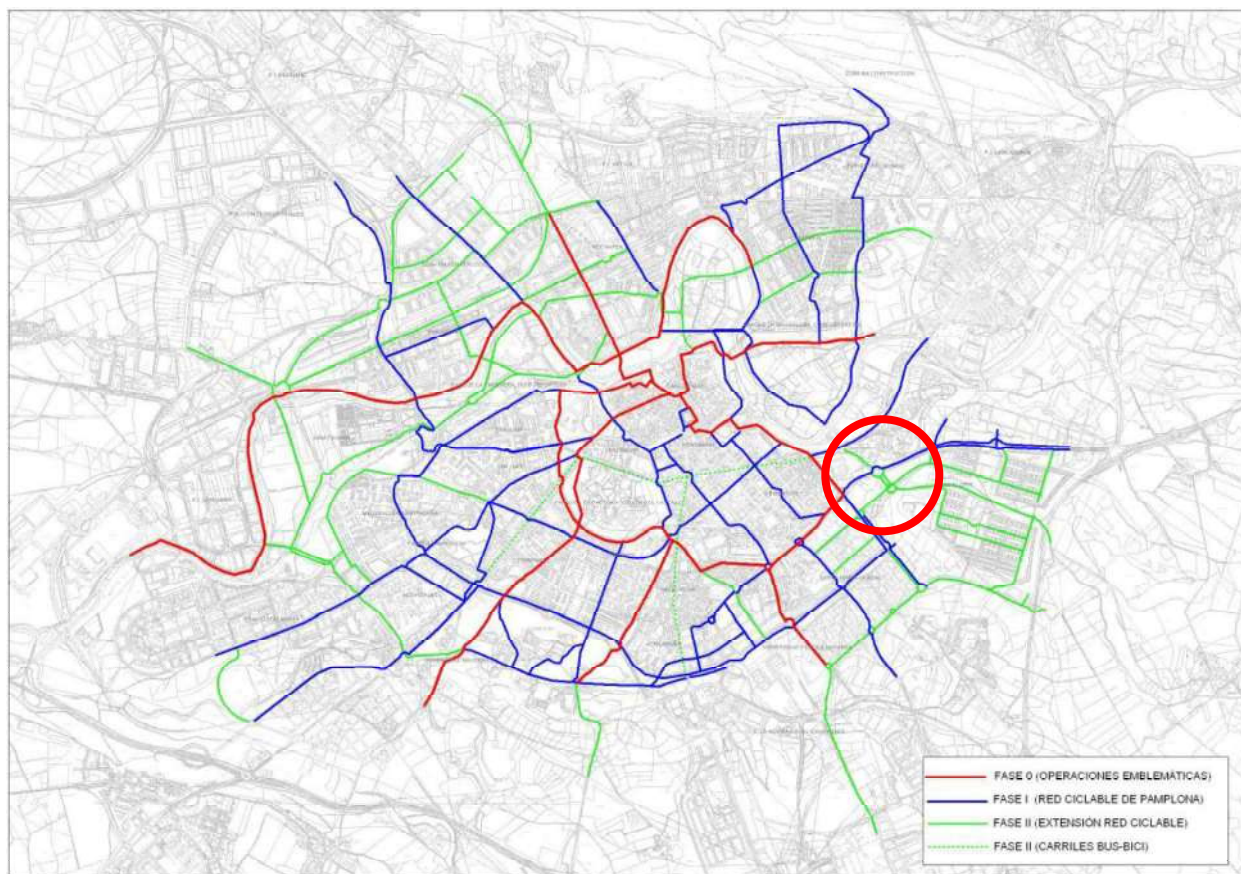


Ilustración 13 Plan de Ciclabilidad (fuente PMUS Comarca de Pamplona)

Otra importante actuación realizada por el Ayuntamiento de la ciudad de Pamplona y ligado al Plan de Ciclabilidad es la puesta en marcha desde junio del 2007 de un sistema de préstamo y alquiler de bicicletas. En total se han puesto a disposición de las personas que la utilizan algo más de 100 bicicletas distribuidas en cinco bases de aparcamiento situadas en la Plaza de Toros, Vuelta del Castillo (esquina de Pío XII con la avenida del Ejército), Paseo Anelier (junto al Paseo del Arga, en el barrio de la Rochapea), Universidad Pública de Navarra (Aulario) y Universidad de Navarra (CIMA). El sistema será ampliado en el futuro hasta alcanzar las 350 bicicletas en 20 bases de aparcamiento.

El uso de la bicicleta es gratuito la primera hora y tiene un coste de 1 euro por hora o fracción durante las tres siguientes horas. El uso de la bicicleta por un periodo superior a cuatro horas será sancionado.

El préstamo o alquiler de la bicicleta necesita de una tarjeta de acreditación que deberá solicitarse en el Registro General del Ayuntamiento, en la calle Mercado o en los registros auxiliares situados en las calles Descalzos, San Saturnino, Monasterio de Irache, Avenida del Ejército y

Zapatería. Esta tarjeta permitirá el bloqueo y desbloqueo de las bicicletas en su punto de aparcamiento para posterior uso.

6.1.6.3 Mesa de la movilidad y del transporte de la Comarca de Pamplona

La Mesa de Movilidad y de Transporte de la Comarca de Pamplona quedó constituida en 2006, teniendo como objetivo principal unificar las políticas de instituciones, entidades locales y agentes económicos dentro del ámbito de la Comarca de Pamplona respecto al diseño de estrategias y la adopción de medidas eficaces para la mejora de la movilidad sostenible, tanto privada como pública.

Como instrumento de diagnóstico se crea el Observatorio de la Movilidad y del Transporte para determinar y evaluar la situación actual de la movilidad. Entre las funciones de la Mesa se encuentran:

- Analizar la situación de la movilidad y el transporte en el ámbito de la Comarca de Pamplona y proponer e impulsar iniciativas para el fomento del uso del transporte público y privado sostenible.
- Fomentar la coordinación entre instituciones o entidades de carácter público o privado para llevar a cabo las iniciativas y acciones que mejoren la movilidad y el uso del transporte sostenible.
- Conocer el Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona.
- Conocer las iniciativas de los Ayuntamientos de la Comarca de Pamplona y de cualquier otro organismo con incidencia relevante en la movilidad.
- Analizar la influencia del desarrollo y la ordenación del territorio en la movilidad y el transporte en la Comarca de Pamplona.
- Elevar informes y propuestas de soluciones, a iniciativa propia, que ayuden a mejorar la movilidad y el uso de modos de transporte sostenible.
- Examinar e informar cuantos asuntos y consultas de interés para el sector del transporte en la Comarca de Pamplona se le formulen desde las Administraciones Públicas que tengan encomendadas atribuciones sobre el transporte público en relación con la movilidad.
- Evaluar la eficacia de las medidas que se propongan y ejecuten.

6.1.6.4 Plan Director de la Bicicleta de Navarra

Con fecha marzo de 2007 fue aprobado el Plan Director de la Bicicleta de Navarra, documento estratégico que abarca la situación actual ciclista en la Comunidad y que propone mejoras en su red ciclista.

La situación de la infraestructura en Navarra es precaria con unos pocos kilómetros de vías ciclistas aisladas, sin conexión entre sí o los centros principales de generación de desplazamientos potenciales en bicicleta. No obstante se ha detectado que hay una presencia considerable de ciclistas en algunos viales, carreteras y caminos lo que indica que la aceptación de este modo de transporte y la demanda social de la bicicleta son cada vez más fuertes.

El Plan Director de Navarra determina un total de 745 km de itinerarios ciclistas prioritarios en la Comunidad Foral, de los que al menos cuatro tienen parte de su recorrido en la Comarca de Pamplona:

- Camino de Santiago, con problemas de tratamiento en las entradas y salidas de la Comarca (subida a Cizur Menor sin arcén, por ejemplo).
- Vía verde Plazaola-Leitza, que sigue la traza de una antiguo ferrocarril hoy en parte desaparecida. Si exceptuamos un pequeño tramo ciclista urbano de Rochapea que carece de continuidad, el paso de este itinerario por la Comarca necesita acondicionamiento.
- Pamplona – Castejón, por la N-121, sin acondicionar.
- Vía Verde Irati, de Pamplona a Sangüesa. Sale de Huarte en el extremo nororiental de la Comarca y presenta también discontinuidades de trazado en el ámbito de la Comarca.

Además de estos cuatros itinerarios, el Plan Director recoge el itinerario del Parque Fluvial del Arga.

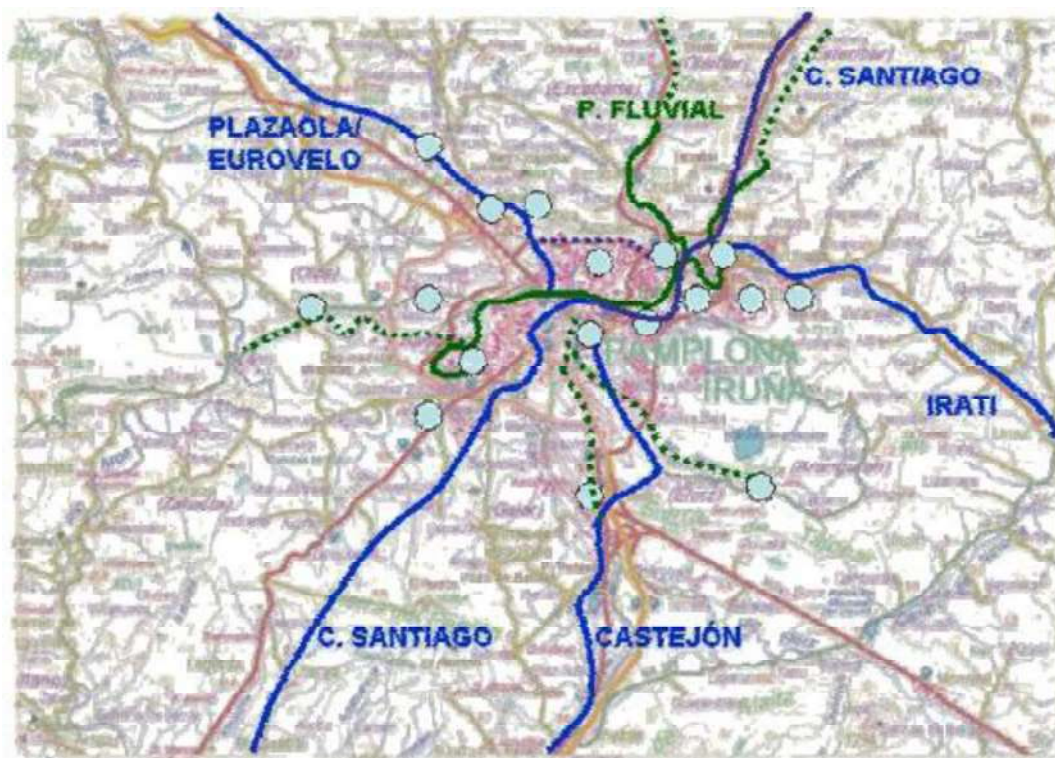


Ilustración 14 Iniciativas Plan Director de la Bicicleta en Navarra (fuente PMUS Comarca de Pamplona)

6.1.6.5 Agendas 21

A lo largo de la última década nueve de los municipios de la Comarca han desarrollado Agendas 21, recogiendo en ellas las siguientes políticas y medidas para la promoción de los modos no motorizados.

Ansoáin:

- Adecuación del sistema viario para fomentar la movilidad peatonal y ciclista (estudio de peatonalización y adecuación de vías para el uso de la bicicleta, aparcamientos para bicis, proyecto de carril de bicicletas compatible con un sistema comarcal).
- Estudio de peatonalización de zonas urbanas.
- Medidas para aumentar la seguridad en la movilidad urbana, a través de la educación vial y la mejora y acondicionamiento de los equipamientos.
- Elaboración de un estudio de eliminación de barreras arquitectónicas para personas con movilidad reducida en el municipio y control en la ejecución de las obras nuevas.
- Creación de una nueva pasarela o paso subterráneo sobre la PA-30 (Ronda de Pamplona) para mejorar la comunicación con el pueblo viejo.

Barañáin:

- Realización de un Plan de Movilidad como parte de la reducción de la incidencia del tráfico rodado en el municipio.
- Plan de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.
- Protección de itinerarios peatonales y ciclistas entre Barañáin y Pamplona tanto por el Río Arga como por el casco urbano de los dos municipios.

Berriozar:

- Potenciación la seguridad vial en el municipio mediante la construcción de nuevos pasos peatonales de la vía pública.
- Estudio de peatonalización en el municipio.

Burlada:

- La redacción de un Plan de Movilidad.
- La potenciación del Camino de Santiago dentro del término municipal.
- La creación de “vías verdes” que comuniquen el interior de la ciudad con el entorno agrícola.
- La introducción de calles peatonales arboladas en el centro.
- Plan de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas para la mejora de la accesibilidad intramunicipal.
- Campañas de sensibilización y educación vial para el fomento de hábitos sostenibles y una mejora de la seguridad vial.
- Fomento del desarrollo del tráfico peatonal en áreas centrales, nuevos desarrollos, polígonos industriales y en recorridos a municipios colindantes.

Noáin (Valle de Elorz):

- Redacción de un Plan de Movilidad para el municipio.
- Redacción de un Plan de Accesibilidad Integral.
- Creación de un parque fluvial peatonal en torno al río Elorz .
- Itinerarios ciclistas y peatonales entre los distintos núcleos del municipio.

En 2004 se llevo a cabo un estudio de movilidad sostenible y en 2006 una encuesta domiciliaria sobre movilidad.

Pamplona: La Agenda 21 fue aprobada en 1997/2001, de allí han surgido varios planes y estrategias de mejora peatonal y ciclista.

- Plan de Movilidad Vertical para salvar los desniveles de la ciudad.
- Plan de Accesibilidad que contempla medidas como rebaje de aceras (ya concluida).
- Acceso restringido a algunas calles en el Casco Antiguo; se ha restringido el paso a las calles Estafeta, Espoz y Mina y Comedias mediante pivotes. El horario de apertura es el programado para la carga y descarga, en el resto de los casos solo están permitidos los servicios de emergencia, la recogida de basura y de limpieza, los taxis que deban dejar o recoger clientes y en situaciones puntuales para los residentes.

Villava:

Medidas para sustituir el uso del vehículo motorizado, sustituyéndolos por los desplazamientos a bicicleta o a pie para los desplazamientos dentro del municipio.

Peatonalización de determinadas vía públicas y plazas y pacificación del tráfico urbano para favorecer la movilidad peatonal.

Realización de campañas de información y difusión sobre las medidas adoptadas y modos alternativos del coche.

6.1.6.6 Objetivos de desarrollo sostenible y agenda 2030

En septiembre de 2015, más de 150 jefes de Estado y de Gobierno se reunieron en la histórica Cumbre del Desarrollo Sostenible y aprobaron la Agenda 2030. Esta Agenda contiene 17 objetivos de aplicación universal que, desde el 1 de enero de 2016, rigen los esfuerzos de los países que conforman el sistema de las Naciones Unidas, para lograr un mundo sostenible en el año 2030.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 no son jurídicamente obligatorios, pero se espera que los Gobiernos los adopten como propios, utilizando para ello marcos nacionales adecuados. Por este motivo la Comisión Delegada de Asuntos Económicos creó el Grupo de Alto Nivel para la Agenda 2030. La finalidad de este grupo es coordinar la posición española y las actuaciones necesarias para el cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030 y rendir cuentas en cuanto a las evaluaciones de España ante el Foro Político de Alto Nivel del ECOSOC.

Al Ministerio de Fomento le incumben de manera más específica el ODS nº 11, que busca “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. En desarrollo de la implementación de este último ya está trabajando en la Agenda Urbana Española.

En el Anexo I: listado de criterios de sostenibilidad, en concreto en el pto.3 “Criterios de actuación en temas de transporte” dice:

3.0. Reducir distancias

- [3.01] Asociar residencia y empleo
- [3.02] Establecer plataformas logísticas de distribución en cada barrio
- [3.03] Reservar espacios para comercialización de productos locales
- [3.04] Reducir las infraestructuras necesarias para el funcionamiento de la ciudad

3.1. Potenciar los medios de transporte no motorizados

- [3.11] Integrar las redes peatonales y ciclistas con las zonas verdes
- [3.12] Aumentar el espacio disponible para el peatón
- [3.13] Construir redes peatonales y ciclistas de barrio
- [3.14] Disponer aparcamientos para bicicletas
- [3.15] Integrar la bicicleta con el transporte público

3.2. Reducir el tráfico motorizado privado, potenciando el transporte público

- [3.21] Establecer una oferta adecuada de transporte público a escala urbana
- [3.22] Construir redes integradas de transporte
- [3.23] Reducir velocidad del tráfico motorizado privado
- [3.24] Reducir la superficie destinada al vehículo privado
- [3.25] Restringir el uso del vehículo privado
- [3.26] Limitar las plazas de aparcamiento para vehículos privados

6.1.7 Entorno de la actuación

El conjunto de estas actuaciones realizadas por las diferentes administraciones y políticas ante los modos no motorizados en el entorno de la zona de actuación se ha traducido en que el acceso al ámbito de actuación se puede realizar tanto a pie como en bicicleta.

La cercanía del carril bici a Mendillorri de la Fase 2 de la red propuesta en el PGOU 2002 permite el acceso ciclista, además en la urbanización del Soto de Lezkairu se añadieron aparcabicis en la rotonda próxima al ámbito. Las aceras son amplias y accesibles, además los pasos de peatones están rebajados, señalizados e iluminados con proyectores que refuerzan la visibilidad

nocturna de los peatones. Por último el radar informativo de la cuesta de Erripagaina ejerce una función de calmado del tráfico en la zona.



Ilustración 15 Acceso peatonal y carril bici

6.2 Red de transporte público actual

6.2.1 T.U.C. Transporte Público Comarcal

Por medio de la Ley Foral 8/1998, vino a resolverse las disfunciones que se daban en el área metropolitana de la Comarca de Pamplona en el Transporte regular de personas, originadas por el reparto de competencias administrativas existentes hasta ese momento entre el transporte urbano (aquel que se realizaba íntegramente dentro de los límites municipales y que era competencia de los Ayuntamientos, en este caso ejercido solamente por el Ayuntamiento de Pamplona) y el transporte interurbano (aquel que se realizaba entre los municipios existentes dentro del área metropolitana y que era competencia de la Comunidad Foral de Navarra), que no se ajustaba al ámbito real de desplazamientos de los ciudadanos.

A través de dicha Ley Foral se reguló una solución de integración administrativa con una Autoridad Única de Transporte para toda el área metropolitana, a la que las Administraciones de la Comunidad Foral y los Ayuntamientos integrados cederían sus competencias en transporte regular de personas. Para la constitución de dicha Autoridad Única se escogió, en lugar de una entidad de nueva creación, una administración ya existente en el ámbito territorial en cuestión y

dedicada a la prestación de otros servicios públicos: la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona (MCP).

De esta forma, el 26 de julio de 1999 se inició el nuevo servicio de Transporte Urbano Comarcal, lo que supuso la constitución de una única red de transporte público en el ámbito de afección, sin distinción entre servicios urbanos o interurbanos, que mejoraba la oferta previamente existente, con un marco tarifario único y una imagen de servicio también única.

6.2.1.1 Oferta

En la actualidad, la Red de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona está constituida por 27 líneas diurnas y 10 nocturnas (Mayo 2018).

El Transporte Urbano Comarcal da cobertura a una población integrada en los siguientes municipios: Pamplona, Barañáin, Burlada, Villava, Zizur Mayor, Ansoáin, Berriozar, Noáin (Valle de Elorz), Huarte, Beriáin, Aranguren, Orkoien, Ezcabarte, Cendea de Cizur, Egüés, Berrioplano y Galar.

La longitud total de la Red (a fecha 2011) es de 226.87Km diurnos (129.98Km nocturnos) y consta de 508 paradas físicas.

La oferta diaria de transporte presenta variaciones según la franja del día (servicio diurno y servicio nocturno), según el tipo de día (servicio en día laborable, sábado, festivo, etc...) y según el periodo del año (periodo ordinario, de verano o de San Fermín).

De todas estas combinaciones, la de mayor importancia y trascendencia es el servicio establecido en horario diurno de día laborable y en el periodo ordinario (y en base a esta red se ha efectuado casi todos los posteriores análisis), ya que es el que normalmente determina la planificación y dotación necesaria para una línea y, por agregación, la del conjunto del TUC, siendo normalmente los demás servicios una reducción del anterior. Las líneas diurnas operan a diario de 6:30 a 22:30, mientras que las nocturnas operan en horario variable según el tipo de día (laborable, viernes, festivo o víspera de festivo). A este respecto es de destacar que el horario del servicio nocturno en sábados y vísperas de festivos abarca toda la noche dando continuidad al existente durante el día anterior y posterior, algo que no es muy frecuente en áreas poblacionales del tamaño de la Comarca de Pamplona.

Con motivo de la festividad de San Fermín, se realiza una programación especial de todas las líneas, las cuales permanecen operativas de manera continuada durante las 24 horas de los 9 días que dura dicha festividad.

El parque de vehículos ha experimentado una considerable mejora desde la creación del Transporte Urbano Comarcal, principalmente en cuanto a su número, incrementándose en el periodo 2000-2006 desde los 109 a los 127 vehículos y hasta los 141 con los que cuenta actualmente (2011) (lo que supone un incremento del 29,4%), todo ello sin perjuicio sobre la edad media de la flota que se ha mantenido en el entorno de los 6 años y medio (6.32 años en el 2011).

La oferta de plazas totales (nº de autobuses x nº de plazas) ha aumentado también de forma considerable, y no solo por el aumento de vehículos comentado, también ha sido debido al aumento de capacidad de los vehículos que se han ido adscribiendo al TUC.

El mayor porcentaje de autobuses articulados (El 42,5 % de la flota aproximadamente en el 2011) en la flota es la principal causa de que haya aumentado la capacidad media por autobús de 103 plazas a 115, lo que posibilita una mejor absorción de las puntas de movilidad.

Las características físicas principales de las distintas líneas (a fecha 31-12-2006) que operan en el servicio diurno en día laborable se muestran en el siguiente cuadro. Después se muestra un gráfico con la red de transporte diurno del TUC. Posteriormente se adjuntan al final del documento un plano A3 con la misma.

Denominación Mancomunidad	Ámbito	Longitud (l+V) km	Paradas
L1. UNIVERSIDADES	Urbano	12,741	34
Ext. Cizur Menor	Comarcal	+5,646	+1
L2. C/ CORTES DE NAVARRA – ETXABAKOITZ	Urbano	9,850	31
L3. 2º ENSANCHE – ANSOAIN	Comarcal	15,524	36
L4V. BARANAIN-VILLAVA	Comarcal	20,003	56
Ext. Arre	Comarcal	+3,234	+2
Ext. Oricáin	Comarcal	+3,388(+3,234)	+1(+2)
L4H BARANAIN-HUARTE	Comarcal	23,486	61
Ext. Itarúa	Comarcal	+1,588	+1
L5. ORVINA 1 Y 3 - EDIFICIO EL SARIO	URBANO	12,488	34
L6. ROCHAPEA - UNIVERSIDAD PUBLICA DE NAVARRA	URBANO	11,208	31
L7. VILLAVA - CHANTREA – BARANAIN	COMARCAL	21,545	62
L8. PLAZA BLANCA DE NAVARRA - BUZTINTXURI	URBANO	9,794	21
L9. RENFE - UNIVERSIDAD PUBLICA DE NAVARRA	URBANO	12,324	30
L10. BELOSO ALTO – ORKOIEN	COMARCAL	17,060	32
L11. ORVINA 2 - UNIVERSIDAD DE NAVARRA	URBANO	11,674	34
L12. ERMITAGANA – MENDILLORRI	URBANO	14,309	37
L13. SAN JORGE - SOTO DE LEZKAIRU (Ext. Landaben)	URBANO	11,414	25
Ext. Landaben	URBANO	+4,930	+3
L14. AYUNTAMIENTO – ROCHAPEA	URBANO	4,407	13
EXT. ARTICA	COMARCAL	+2,532	+2
L15. PASEO DE SARASATE - ZIZUR MAYOR	COMARCAL	14,268	31
L16. ANSOAIN - NOAIN – BERRIÁIN	COMARCAL	28,120	50
Ext. Berriosuso	COMARCAL	+5,075	+7
Ext. Berráin Viejo	COMARCAL	+3,521	+1
L17. PLAZA PRINCIPE DE VIANA – MUTILVA	COMARCAL	11,184	25
Ext. Galaria	COMARCAL	+1,350	+1
L18. AVDA. SAN IGNACIO – SARRIGUREN	COMARCAL	9,228	16
L19. C/ MONTE MONJARDIN – BARAÑAIN	COMARCAL	12,912	43
L20. PLAZA PRINCIPE DE VIANA - GORRÁIZ NORTE	COMARCAL	13,911	24
L20. PLAZA PRINCIPE DE VIANA - GORRÁIZ SUR	COMARCAL	13,707	22

Ilustración 16 características de las líneas de TUC (fuente SCPSA)

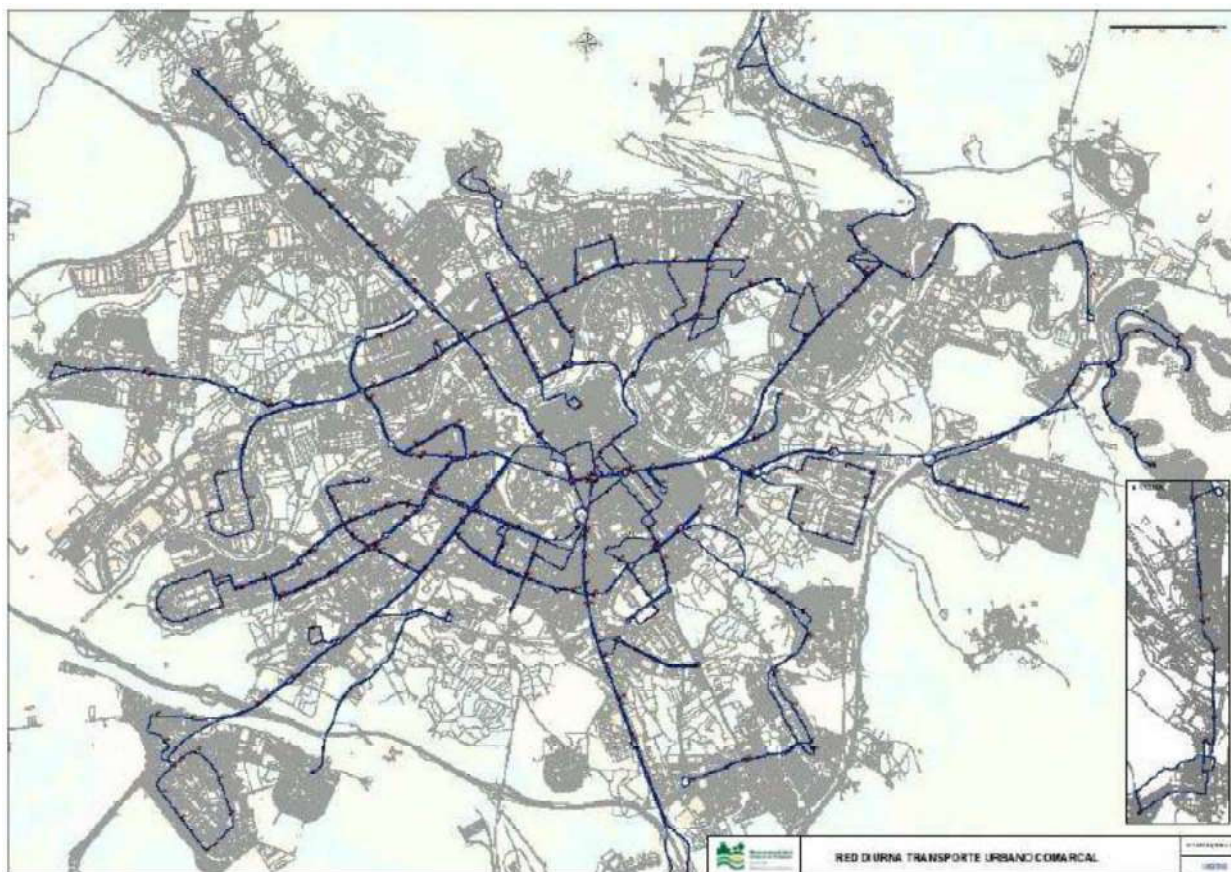


Ilustración 17 Red Diurna TUC (fuente SCPSA)

En lo que respecta a los parámetros de oferta del servicio, en cuanto a los totales de horas (tiempo total de disponibilidad de los vehículos) y Km. (servicio efectivo realizado), los mismos han experimentado un relativo incremento, que se ha visto alterado sólo en parte por la huelga habida en la empresa concesionaria durante los meses de marzo y abril de 2004.

Evolución de la Oferta del servicio en horas y Km

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2011
Horas/Año	464.681	465.207	474.422	484.586	482.052	498.299	608.086
Km/Año	6.288.494	6.249.797	6.269.127	6.519.453	6.366.443	6.626.443	7.977.321

Origen: Datos SCPSA

También se ha producido un incremento de horarios de servicio y frecuencia en las líneas nocturnas. Una valoración cuantitativa de la mejora que han experimentado estas líneas es el aumento de horas realizado por los autobuses nocturnos, fundamentalmente desde el año 2002, pasándose de 11.269 horas comerciales por Bus en el 2000, a 13.722 horas comerciales por Bus en el 2002 y 15.672 horas comerciales por Bus en el 2005 por ejemplo.

Si además se tiene en cuenta el aumento de capacidad por vehículo, la mejora en cuanto a la oferta realizada presenta aún una mejor valoración, habiéndose producido un aumento de la misma en términos de plazas-Km. en el periodo 2000-2005 del orden del 20%, mientras que la población atendida en el mismo periodo tan solo se ha visto incrementada en un 5,3%, lo que se traduce, manejando el concepto de capacidad de oferta por habitante (Km. máximos que de media puede llegar a atender el TUC para cada uno de los habitantes de la población tendida), en que dicha capacidad ha aumentado en un 8%.

En la siguiente página se adjunta una tabla con la oferta actual del servicio tanto diurno como nocturno del TUC, su franja horaria el número de expediciones y el intervalo medio (el intervalo punta coincide con el medio en la mayoría de los casos).

c	NOMBRE	F. HORARIA	Laborables		Sábados		Domingos y Festivos		FLOTA
			Nº Exp	Int Medio	Nº Exp	Int Medio	Nº Exp	Int Medio	
1	Universidades (extensión Cizur Menor)	7:20-21:40	46	0:20	24	0:30	16	1:00	4
2	C/Cortes de Navarra-Echavacóiz	6:55-22:15	94	0:10	79	0:12	53	0:20-0:15	6
3	2º Ensanche-Ansoáin	6:35-22:28	101	0:10	101	0:10	67	0:15	7
4	Barañáin-Villava	6:30-22:29	177	0:06	132	0:08	88	0:12	17
5	Orvina 1 y 3- Edificio el Sario	6:30-22:13	66	0:15	49	0:20	49	0:20	4
6	Rochapea-Universidad Pública de Navarra	6:45-22:15	63	0:15	67	0:15	48	0:15	4
7	Villava-Chantrea-Barañáin	6:45-22:29	96	0:10	64	0:15	64	0:15	10
8	Plaza Blanca de Navarra-Buztintxuri	6:38-22:36	83	0:12	66	0:15	48	0:20	4
9	RENFE-Universidad Pública de Navarra	6:32-22:36	83	0:12	66	0:15	48	0:20	5
10	Beloso Alto - Orkoien	6:30- 22:00	32	0:30	16	1:00	16	1:00	-
11	Orvina 2-Universidad Pública de Navarra	6:38-22:08	63	0:15	48	0:20	48	0:20	4
12	Ermitagaña-Mendillorri	6:42-22:30	126	0:10	65	0:15	49	0:20	9
13	San Jorge-Soto Lezkairu	6:30-21:20	16	1:00	15	1:00	15	1:00	1
14	Ayuntamiento-Rochapea	6:40-22:20	65	0:15	65	0:15	33	0:30	2
15	Paseo Sarasate-Zizur Mayor	6:30-22:15	72	0:12	50	0:20	33	0:30	5
16	Aizoáin-Noáin (Valle de Elorz)-Berriáin	6:26-22:28	87	0:12	69	0:15	50	0:20-0:24	8
17	Plaza Principe de Viana-Mutilva	6:30-22:30	34	0:30	16	1:00	16	1:00	3
18	Avda. San Ignacio - Sarriguren	6:27-22:25	50	0:20	25	0:40	25	0:40	2
19	C/Monte Monjardin-Barañáin	6:30-22:15	67	0:15	66	0:15	20	0:20	5
20	Plaza Principe de Viana-Gorriáiz	6:40-22:45	33	0:30	16	1:00	16	1:00	3
21	Centro (Pza. de la Paz)-Aeropuerto Noáin	5:30-23:30	36	0:30	18	1:00	18	1:00	2

Aclaraciones

	Las paradas Avda. de Egúés (los dos sentidos), Itaroa, Camino de Ardanaz, (los dos sentidos) y Lezáun frecuencia de 1:00
	La parada de Cizur tiene 16 viajes diarios, lo que es equivalente a una frecuencia de 1:00
	La parada del Parque Comercial Galaria tiene una frecuencia de 1:00
	De Villava a Huarte la frecuencia es de 12 minutos
	La parada de Berriáin casco viejo tiene una frecuencia de 1:00.Las paradas de Berriósuso, Berrioplano y Aizoáin C/Santa Águeda y Poli Ind. Plazaola tiene una frecuencia de 0:10 de 6:30 a 7:00 de la mañana y de 1:00 el resto del día
	La parada de Artica, C de la Fuente tiene una frecuencia de 0:45
	La parada de Landaben solo tiene servicio por la mañana de 7:55 a 14:55

Ilustración 18 Oferta diurna TUC (PMUS Comarca de Pamplona)

En la siguiente página se muestra la relación de oferta nocturna en la actualidad. Destaca la

mayor oferta los sábados y vísperas de festivos sobre todo las líneas N2 Paseo de Sarasate – Barañáin y N7 Paseo de Sarasate – San Jorge – Chantrea.

A modo ilustrativo se adjunta una imagen de los paneles informativos de oferta para las personas en las paradas de autobuses, donde se informan de los horarios y los itinerarios en el contexto de la Comarca de Pamplona. Actualmente la red de transporte urbano comarcal cuenta con códigos QR y una aplicación para Smartphone que permite conocer qué autobuses y cuando pasaran por la parada.



Ilustración 19 Información parada bus

Línea	NOMBRE	Domingos a Jueves y Festivos			Viernes			Sábados y vísperas de festivos			FLOTA
		F. HORARIA	Nº Exp	Int Medio	F. HORARIA	Nº Exp	Int Medio	F. HORARIA	Nº Exp	Int Medio	
N1	Bajada de Labrit – Zizur Mayor	22:30-0:00	3	1:00	22:30-4:00	7	1:00	22:30- 6:00	9	1:00	1
N2	Paseo Sarasate - Barañáin	22:45-23:45	4	0:30	22:45-03:45	12	0:30	22:45-06:30	26	0:20	3
N3	Bajada de Labrit – Noáin (Valle de Elorz) – Beriáin Bajo	23:00 – 0:00	2	1:00	23:00-04:00	6	1:00	23:00-06:00	8	1:00	1
N4	Paseo Sarasate - Aizoaín	22:50-0:15	3	-	22:50-04:00	8	-	22:50-05:40	10	-	1
N5	Bajada de Labrit - Huarte	22:45-23:45	4	0:30	22:45-03:45	12	0:30	22:45-06:15	17	0:30	2
N6	C/ Cortes de Navarra - Mendillorri	23:00-0:00	4	0:30	23:00-04:00	12	0:30	23:00-06:00	16	0:30	1
N7	Paseo Sarasate – San Jorge - Chantrea	23:00-0:00	4	0:30	23:00-04:00	12	0:30	22:45-06:30	34	0:15	4
N8	Bajada de Labrit - Mutua	-	-	-	02:00-04:00	2	2:00	02:00-04:00	2	2:00	1
N9	Paseo de Sarasate - Orkoien	-	-	-	-	-	-	3:00	1	-	1

Ilustración 20 Oferta nocturna TUC (fuente PMUS Comarca de Pamplona)

6.2.1.2 Demanda

Uno de los parámetros directos que más nos pueden orientar sobre la mejora que ha experimentado el transporte público urbano en la Comarca de Pamplona, es el aumento considerable de viajes que se ha producido en los últimos años. En el año 2006 se han transportado 37.354.615 de personas y en el 2011 36.452.339 viajes simples totales.

En la siguiente tabla se ofrecen los incrementos habidos entre los años 2000 y 2006, además de los datos del 2011 de la oferta de transporte público y del número de trayectos anuales del TUC. En el año 2004 se constatan los efectos de la huelga, tanto en oferta como en una caída notable del número de viajes.

pax/Año TUC

Parámetros	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2011
Plazas*Km/año	645.291.770	649.826.10 2	675.621.068	726.406.29 8	725.637.57 2	773.913.64 6	786.957.130	
Incremento		0.7%	4.0%	7.5%	-0.1%	6.7%	1.7%	
pax	33.699.308	34.212.117	33.961.015	34.944.307	33.372.871	35.706.415	37.354.615	36.452.339
Incremento		2%	-1%	3%	-4%	7%	5%	-2.4%

Origen: Datos SCPSA

En la siguiente página se muestra la demanda media diaria por líneas 2007 de las líneas diurnas y nocturnas del TUC (datos facilitados por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona).

Como se puede observar la línea 4 es la línea de mayor demanda, lógicamente porque une las áreas más densamente pobladas de la Comarca de Pamplona con el Centro de Pamplona. Le sigue la línea 7 que une por el norte Barañáin con Burlada y Villava, cruzando San Jorge, Rochapea y Chantrea.

Con los datos de subidos por paradas, y basándonos en la distribución de viajes de la campaña de sube y bajas que se realizó en el año 2000 con el fin de elaborar el Estudio de Reordenación de la Red de Transporte Urbano Comarcal, se han elaborado unos mapas de subidos y bajados por paradas que se adjuntan al final del documento ("Bajados Paradas" y "Subidos Paradas"), en los que se representan por graduación de colores la diferente importancia de las paradas en el contexto de la red en función de los subidos y bajados de las mismas. El detectar estas paradas tendrá su importancia a la hora de mejorar la accesibilidad a las mismas. En la siguiente página

se adjunta una tabla con las paradas con mayor número de subidos, para posteriormente desglosarse los resultados por líneas.

Línea	Demanda Diaria	% del total de la red
01 UNIVERSIDADES	4.005	2,92%
02 C/ CORTES DE NAVARRA-ETXABAKOITZ	5.412	3,95%
03 2º ENSANCHE - ANSOÁIN	9.579	7,00%
04 BARAÑAIN VILLAVA	32.518	23,75%
05 ORVINA 1 Y 3 – EDIFICIO EL SARIO	5.603	4,09%
06 ROCHAPEA - UPNA	4.183	3,05%
07 VILLAVA- CHANTREA- BARAÑAIN	13.170	9,62%
08 PLAZA BLANCA DE NAVARRA - BUZTINTXURI	4.554	3,33%
09 RENFE - UPNA	6.777	4,95%
10 ORKOIEN-BELOSO ALTO	1.906	1,39%
11 ORVINA 2 - UNIVERSIDAD DE NAVARRA	6.351	4,64%
12 ERMITAGANA - MENDILLORRI	10.368	7,57%
13 SAN JORGE - SOTO DE LEZKAIRU	408	0,30%
14 AYUNTAMIENTO - ROCHAPEA	1.347	0,98%
15 ZIZUR MAYOR-PASEO SARASATE	5.192	3,79%
16 AIZOÁIN – NOÁIN - BERIÁIN	10.626	7,76%
17 MUTILVA-PLAZA PRINCIPE DE VIANA	2.459	1,80%
18 SAN IGNACIO - SARRIGUREN	1.672	1,22%
19 BARAÑAIN - C/AOIZ	7.993	5,84%
20 GORRAÍZ-PLAZA DEL CASTILLO	1.548	1,13%
21 CENTRO (PLAZA DE LA PAZ) – AEROPUERTO DE NOÁIN	220	0,16%
N01 BAJADA DE LABRIT - ZIZUR MAYOR	125	0,09%
N02 PASEO SARASATE - BARAÑAIN	224	0,16%
N03 BAJADA DE LABRIT- NOÁIN-BERIÁIN	88	0,06%
N04 PASEO SARASATE-AIZOÁIN	52	0,04%
N05 BAJADA DE LABRIT-HUARTE	157	0,11%
N06 C/ CORTES DE NAVARRA - MENDILLORRI	54	0,04%
N07 Pº SARASATE - SAN JORGE - CHANTREA	349	0,25%

Ilustración 21 Demanda diurna TUC 2007

Línea	Demanda Viernes	Demanda Sábados
N01 BAJADA DE LABRIT - ZIZUR MAYOR	327	428
N02 PASEO SARASATE - BARAÑAIN	1.056	1.511
N03 BAJADA DE LABRIT- NOÁIN-BERIÁIN	249	333
N04 PASEO SARASATE-AIZOÁIN	230	397
N05 BAJADA DE LABRIT-HUARTE	886	1.269
N06 C/ CORTES DE NAVARRA - MENDILLORRI	246	341
N07 Pº SARASATE - SAN JORGE - CHANTREA	1.468	2.486
N08 BAJADA DE LABRIT MUTILVA	28	30
N09 Pº SARASATE - ORKOIEN	-	14

Ilustración 22 Demanda nocturna TUC 2007

Descripción Parada	Código Parada	Demanda diaria	%
Paseo Sarasate, nº 18-20	223	4.351	3,20%
Pza. de las Merindades, nº 1-2	23	3.638	2,67%
Pza. Príncipe de Viana, nº 2-3	56	3.260	2,39%
Pza. de las Merindades, nº 3	13	2.741	2,01%
Burlada, c/ Mayor, nº 37 bis	96	2.005	1,47%
c/ Cortes de Navarra, nº 3-5	177	1.842	1,35%
Avda. Baja Navarra, nº 14	125	1.821	1,34%
Universidad Pública de Navarra	18	1.790	1,32%
Avda. San Ignacio, nº 11	408	1.769	1,30%
Avda. Sancho el Fuerte, nº 75	348	1.768	1,30%
Barañáin, c/ La Cultura, nº 5-7	113	1.749	1,28%
Universidad de Navarra (Colegio Mayor Mendaur)	380	1.639	1,20%
Avda. Pamplona, nº 39	116	1.593	1,17%
Pza. Príncipe de Viana, nº 4	152	1.555	1,14%
Avda. Navarra, nº 3	199	1.514	1,11%
c/ Navas de Tolosa (Hotel Tres Reyes)	102	1.505	1,11%

Ilustración 23 Paradas con mayor N° de subidos red TUC

Como puede observarse las paradas con mayor demanda son las situadas en el Primer Ensanche y el Segundo Ensanche de Pamplona, centros neurálgicos de la ciudad (Paseo de Sarasate, Plaza de las Merindades, Plaza de Príncipe de Viana, etc...) y lugar de paso de prácticamente todas las líneas del TUC.

También presentan fuertes demandas las paradas situadas en Burlada y Barañáin, municipios densamente poblados y las paradas de las Universidades.

Línea	Código Parada	Descripción Parada	Demanda
01 UNIVERSIDADES	18	Universidad Pública de Navarra	728
01 UNIVERSIDADES	2	Universidad de Navarra	480
01 UNIVERSIDADES	1	Cízur Menor	314
01 UNIVERSIDADES	24	Avda. Zaragoza, nº 2	202
02 C/ CORTES DE NAVARRA- ECHAVACÓIZ	70	c/ Cortes de Navarra, nº 1	768
02 C/ CORTES DE NAVARRA- ECHAVACÓIZ	44	Echavacóiz (Grupo Urdánoz)	593
02 C/ CORTES DE NAVARRA- ECHAVACÓIZ	326	c/ Teobaldos, nº 1-5	569
02 C/ CORTES DE NAVARRA- ECHAVACÓIZ	24	Avda. Zaragoza, nº 2	485
03 2º ENSANCHE - ANSOÁIN	152	Pza. Príncipe de Viana, nº 4	1.555
03 2º ENSANCHE - ANSOÁIN	101	c/ Paulino Caballero, nº 15	1.050
03 2º ENSANCHE - ANSOÁIN	177	c/ Cortes de Navarra, nº 3-5	735
03 2º ENSANCHE - ANSOÁIN	57	Paseo Sarasate (Parlamento)	519
04 BARAÑÁIN - VILLAVA	13	Pza. de las Merindades, nº 3	2.267
04 BARAÑÁIN - VILLAVA	96	Burlada, c/ Mayor, nº 37 bis	1.995
04 BARAÑÁIN - VILLAVA	223	Paseo Sarasate, nº 18-20	1.784
04 BARAÑÁIN - VILLAVA	56	Pza. Príncipe de Viana, nº 2-3	1.711
05 ORVINA 1 Y 3 – EDIFICIO EL SARIO	149	c/ Miravalles, nº 19	778
05 ORVINA 1 Y 3 – EDIFICIO EL SARIO	177	c/ Cortes de Navarra, nº 3-5	558
05 ORVINA 1 Y 3 – EDIFICIO EL SARIO	161	Edificio el Sario	385
05 ORVINA 1 Y 3 – EDIFICIO EL SARIO	151	c/ San Cristóbal (c/ Aznárez)	330
06 ROCHAPEA - UPNA	169	c/ Bernardino Tirapu, nº 77	654
06 ROCHAPEA - UPNA	170	c/ Bernardino Tirapu (frente nº36)	436
06 ROCHAPEA - UPNA	70	c/ Cortes de Navarra, nº 1	357
06 ROCHAPEA - UPNA	171	c/ Bernardino Tirapu, nº29	339
07 VILLAVA- CHANTREA- BARAÑÁIN	116	Avda. Pamplona, nº 39	1.074
07 VILLAVA- CHANTREA- BARAÑÁIN	205	Avda. Barañáin (Hospital Virgen del Camino)	659
07 VILLAVA- CHANTREA- BARAÑÁIN	189	Villava, Rotonda (c/ Fermín Tirapu-c/ Bidaburua)	583
07 VILLAVA- CHANTREA- BARAÑÁIN	191	Burlada, c/ Merindad de Sangüesa, nº 4	520
08 PLAZA BLANCA DE NAVARRA - BUZTINTXURI	221	c/ Olite (Pza. Blanca de Navarra)	586
08 PLAZA BLANCA DE NAVARRA - BUZTINTXURI	23	Pza. de las Merindades, nº 1-2	562
08 PLAZA BLANCA DE NAVARRA - BUZTINTXURI	199	Avda. Navarra, nº 3	473
08 PLAZA BLANCA DE NAVARRA - BUZTINTXURI	223	Paseo Sarasate, nº 18-20	466

Línea	Código Parada	Descripción Parada	Demanda
09 RENFE - UPNA	18	Universidad Pública de Navarra	798
09 RENFE - UPNA	232	Estación RENFE	724
09 RENFE - UPNA	199	Avda. Navarra, nº 3	608
09 RENFE - UPNA	223	Paseo Sarasate, nº 18-20	427
10 ORKOIEN-BELOSO ALTO	242	Orkoien, Rotonda Polígono Ipertegui	280
10 ORKOIEN-BELOSO ALTO	392	Avda. Conde Oliveto, nº 2	149
10 ORKOIEN-BELOSO ALTO	23	Pza. de las Merindades, nº 1-2	144
10 ORKOIEN-BELOSO ALTO	235	Clínica San Miguel	132
11 ORVINA 2 - UNIVERSIDAD DE NAVARRA	380	Universidad de Navarra (Colegio Mayor Mendaur)	1.639
11 ORVINA 2 - UNIVERSIDAD DE NAVARRA	177	c/ Cortes de Navarra, nº 3-5	549
11 ORVINA 2 - UNIVERSIDAD DE NAVARRA	247	c/ San Cristóbal, nº 25	399
11 ORVINA 2 - UNIVERSIDAD DE NAVARRA	151	c/ San Cristóbal (c/ Aznárez)	324
12 ERMITAGAÑA - MENDILLORRI	125	Avda. Baja Navarra, nº 14	1.069
12 ERMITAGAÑA - MENDILLORRI	230	Avda. Conde Oliveto, nº 1	759
12 ERMITAGAÑA - MENDILLORRI	256	c/ Arcadio Mº Larraona (frente nº 28)	620
12 ERMITAGAÑA - MENDILLORRI	420	c/ Concejo de Olaz, nº 16	565
13 SAN JORGE - SOTO DE LEZKAIRU	280	Soto Lezkairu	55
13 SAN JORGE - SOTO DE LEZKAIRU	199	Avda. Navarra, nº 3	52
13 SAN JORGE - SOTO DE LEZKAIRU	282	Polígono Landaben, c/ D (c/ L)	38
13 SAN JORGE - SOTO DE LEZKAIRU	23	Pza. de las Merindades, nº 1-2	32
14 AYUNTAMIENTO - ROCHAPEA	402	Pza. Ayuntamiento	499
14 AYUNTAMIENTO - ROCHAPEA	397	Pza. Julio Caro Baroja	320
14 AYUNTAMIENTO - ROCHAPEA	399	c/ Artica (frente nº 2)	135
14 AYUNTAMIENTO - ROCHAPEA	341	c/ Artica (frente nº 16)	121
15 PASEO SARASATE - ZIZUR MAYOR	223	Paseo Sarasate, nº 18-20	1.157
15 PASEO SARASATE - ZIZUR MAYOR	293	Urb. Z. Mayor, Ronda San Cristóbal (frente nº 120)	646
15 PASEO SARASATE - ZIZUR MAYOR	312	Urb. Z. Mayor, Ronda San Cristóbal (c/ Idoia)	589
15 PASEO SARASATE - ZIZUR MAYOR	294	Urb. Z. Mayor, Ronda San Cristóbal (frente nº 36)	244
16 AIZOAIN - BERRIOZAR - BERRIÁIN	303	c/ Yanguas y Miranda (c/ Estella)	818
16 AIZOAIN - BERRIOZAR - BERRIÁIN	395	Pza. de la Paz (aparcamiento)	808
16 AIZOAIN - BERRIOZAR - BERRIÁIN	314	Berriozar, Avda. Guipúzcoa, nº 16	579
16 AIZOAIN - BERRIOZAR - BERRIÁIN	298	Berriáin, Plaza de Larre, nº 7	568
17 MUTILVA-PLAZA PRINCIPE DE VIANA	56	Pza. Príncipe de Viana, nº 2-3	733

Línea	Código Parada	Descripción Parada	Demanda
17 MUTILVA-PLAZA PRINCIPE DE VIANA	400	Mutilva Baja, Pza. de San Pedro	275
17 MUTILVA-PLAZA PRINCIPE DE VIANA	125	Avda. Baja Navarra, nº 14	236
17 MUTILVA-PLAZA PRINCIPE DE VIANA	136	Cordovilla, Parque Comercial Galaria	183
18 SAN IGNACIO - SARRIGUREN	408	Avda. San Ignacio, nº 11	444
18 SAN IGNACIO - SARRIGUREN	265	Sarriguren, Avda. Reino de Navarra (frente nº 16)	393
18 SAN IGNACIO - SARRIGUREN	266	Sarriguren, Avda. Reino de Navarra (c/nac. Urederr)	233
18 SAN IGNACIO - SARRIGUREN	125	Avda. Baja Navarra, nº 14	202
19 C/MONJARDÍN – BARAÑÁIN	348	Avda. Sancho el Fuerte, nº 75	1.768
19 C/MONJARDÍN – BARAÑÁIN	355	c/ Monte Monjardín, nº 1	563
19 C/MONJARDÍN – BARAÑÁIN	113	Barañáin, c/ La Cultura, nº 5-7	511
19 C/MONJARDÍN – BARAÑÁIN	357	c/ Blas de la Serna, nº 6	448
20 PLAZA DE PRINCIPE DE VIANA - GORRAÍZ	56	Pza. Principe de Viana, nº 2-3	505
20 PLAZA DE PRINCIPE DE VIANA - GORRAÍZ	125	Avda. Baja Navarra, nº 14	214
20 PLAZA DE PRINCIPE DE VIANA - GORRAÍZ	377	Gorraíz, rotonda salida (frente centro comercial)	175
20 PLAZA DE PRINCIPE DE VIANA - GORRAÍZ	135	Olaz, Ctra. Huarte (Frente Polideportivo)	115
21 CENTRO (PLAZA DE LA PAZ) – AEROPUERTO DE NOÁIN	440	Aeropuerto	68
21 CENTRO (PLAZA DE LA PAZ) – AEROPUERTO DE NOÁIN	303	c/ Yanguas y Miranda (c/ Estella)	38
21 CENTRO (PLAZA DE LA PAZ) – AEROPUERTO DE NOÁIN	302	Cordovilla, Ctra. Zaragoza, nº 23	23
21 CENTRO (PLAZA DE LA PAZ) – AEROPUERTO DE NOÁIN	363	Avda. Barañáin, nº 56	17

Ilustración 24 Paradas con mayor N° subidos de la Red TUC por línea

En general las paradas situadas a lo largo del Eje de la Baja Navarra son las que tienen la mayor demanda de viajes por línea con la excepción de las líneas 1,9 y 11 que tiene el mayor número de subidos en las paradas de las universidades, línea 21 del Aeropuerto, y la línea 19 que bordea el segundo ensanche por el sur, de ahí la supresión de la misma, aunque el bien social de tener una conexión con el aeropuerto, podría haberse tenido en cuenta.

6.2.1.3 Entorno de la actuación

Las líneas del transporte urbano que permiten acceder a la actuación son:

- Línea 10 Beloso Alto-Orkoien
- Línea 12 Mendillorri
- Línea 18 Urbanización Zizur Mayor Sarriguren

- Línea 19 Erripagaña Barañáin
- Línea 20 Pza Principe de Viana – Gorraiz Extensiones: Gorráiz Norte - Gorráiz Sur - Huarte (Urb. Itaroa)
- Línea 23 Cordovilla Olloki
- Línea N10 c/ Cortes de Navarra – Sarriguren
- Línea N6 c/ Cortes de Navarra – Mendillorri
- Línea N5 Burlada

6.2.2 Autobuses Interurbanos

La nueva estación de Autobuses de Pamplona se encuentra en pleno Ensanche de Pamplona en la calle Yanguas y Miranda. El edificio y las instalaciones se quedaron obsoletos por lo que actualmente se ha construido una nueva estación de autobuses ubicada frente a la antigua estación. Se ha buscado, con ello, una mayor racionalización del tráfico, aportando mayor organización a los movimientos presentes y futuros de autobuses, coches y peatones. Las rampas, dos para la estación y dos para el aparcamiento, resuelven la entrada y salida, tanto hacia el norte como hacia el sur. Se sitúan en el eje de la calle Yanguas y Miranda, entre la Plaza de los Fueros y la Plaza de la Paz. De esta manera, se evita la congestión y el aumento de recorridos de tráfico, consiguiendo una conexión inmediata con todas las direcciones a través de estas dos.



Localización y estado de las obras de la nueva estación (Julio 2007)

A continuación se muestra la relación de itinerarios de líneas regulares de viajes con cabecera o destino en la estación de autobuses de Pamplona (tanto las que pertenecen a la Comunidad Foral como las que pertenecen a otras administraciones- de estas últimas no se disponen datos de expediciones, pax y pax – km -).

El número de pax no representa únicamente el número de subidos y bajados de la estación de Pamplona, ya que hay usuarios que realizan recorridos intermedios.

La antigüedad media del parque móvil es de 9 años, (calculada en febrero del 2007, lo que es una edad media bastante alta) de una flota total de 83 vehículos adscritos.

CONCESIONES DE LÍNEAS REGULARES DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

Líneas regulares de viajeros con origen o destino en la Estación de Autobuses de Pamplona 2005				
Empresa	Expediciones anuales	Nº Viajeros	Viajero-km	Velocidad comercial
ITINERARIO INTRA-REGIONALES				
AUTOBUSES RÍO IRATI, S.A.				
OCHAGAVÍA - IRUÑA/PAMPLONA	598	8.683	588.374	60,70
ORBAITZETA - IRUÑA/PAMPLONA	598	8.824	333.590	42,00
LUMBER - AOIZ/AGOITZ - IRUÑA/PAMPLONA	500	17.654	565.835	46,15
IRUÑA/PAMPLONA - CLÍNICA ELCAÑO	6.858	33.873	437.899	28,80
TOTAL	8.554	60.034	1.925.698	32,97
LA VELOZ SANGUESINA, S.A.				
CÁSEDA - IRUÑA/PAMPLONA	1.316	41.268	1.835.990	52,29
IRUÑA/PAMPLONA - SANGÜESA	794	13.463	538.939	46,00
TOTAL	2.110	54.731	2.374.929	49,92
LA TAFALLESA, S.A.				
UZTÁRROZ - IRUÑA/PAMPLONA	596	9.361	671.120	56,00
FIGAROL - CARCASTILLO - PAMPLONA/IRUÑA	1.776	73.452	2.881.177	54,86
OLITE - PAMPLONA/IRUÑA	2.544	89.781	2.839.657	48,00
FALCES - PAMPLONA/IRUÑA	1.096	23.202	958.115	57,43
LEKIN - PAMPLONA/IRUÑA	1.208	30.502	1.278.588	53,60
TOTAL	7.220	226.298	8.628.657	52,7
LA ESTELLESA, S.A.				
PAMPLONA/IRUÑA - ESTELLA/LIZARRA	0	0	0	44,00
PAMPLONA/IRUÑA - SALINAS DE ORO - ESTELLA/LIZARRA	300	2.600	96.732	33,33
SARTAGUDA - CAMPANAS - PAMPLONA/IRUÑA	1.328	56.733	2.357.803	45,00
MENDAVIA - LOS ARCOS - PAMPLONA/IRUÑA	606	1.795	106.813	41,23
TOTAL	2.234	61.128	2.561.348	43,73
CONDA, S.A.				
MILAGRO - PAMPLONA/IRUÑA	1.546	33.673	1.856.338	49,80
BAÑOS DE FITERO - PAMPLONA/IRUÑA	2.229	40.973	2.818.149	50,31
LODOBA - PAMPLONA/IRUÑA	1.894	62.673	3.436.157	45,67
TUDELA - PAMPLONA/IRUÑA, por Autopista	2.577	82.206	5.228.014	75,20
TAFALLA - ARTAJONA - PAMPLONA/IRUÑA	1.627	28.238	767.673	44,00
PAMPLONA/IRUÑA - CIUDAD DEL TRANSPORTE (IMARCOAIN)	4.749	15.100	151.000	48,00
TOTAL	14.612	262.863	14.057.331	65,45
LEIZARÁN MARIEZCURRENA, S.L.				
IRUÑA/PAMPLONA - DONEZTEBE/SANTESTEBAN	600	18.514	638.298	33,33
ATÍVAR, S.L.				
JAURRIETA - IRUÑA/PAMPLONA	204	17.243	829.859	30,86
EUGI - IRUÑA/PAMPLONA	602	2.850	57.958	40,50
TOTAL	806	20.093	887.817	38,06
LA BAZTANESA, S.A.				
ERRATZU - MUGAURI - IRUÑA/PAMPLONA	1.793	36.252	3.003.119	37,15
TOTAL	1.793	36.252	3.003.119	38,86
LA MUGUIROARRA, S.A.				
ALDATZ - IRUÑA/PAMPLONA	1.096	11.395	247.870	38,00
AUTOBUSES LA PAMPLONESA, S.A.				
PAMPLONA/IRUÑA - OROBIA - ASLAÍN - ETXAURI	600	8128	103613	34,28
PAMPLONA/IRUÑA - OROBIA - ETXAURI	500	3324	43738	37,50
PAMPLONA/IRUÑA - OROBIA - ETXAURI - BELASCOAIN - PAMPLONA/IRUÑA	250	4115	58487	48,26
PAMPLONA/IRUÑA - OROBIA - ASLAÍN - ANOZ - ARTETA	500	2.548	30.223	46,15
PAMPLONA/IRUÑA - APRAITZ, Bentak	498	4601	115692	34,80
TOTAL	2.346	22.717	351.953	39,10
TOTAL ITINERARIO INTRA-REGIONALES	41.371	783.925	34.677.008	

Ilustración 25 Autobuses interurbanos (fuente observatorio de la movilidad)

CONCESIONES DE LÍNEAS REGULARES DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA**Líneas regulares de viajeros con origen o destino en la Estación de Autobuses de Pamplona 2005**

Empresa	Expediciones anuales	Nº Viajeros	Viajero-km	Velocidad comercial
ITINERARIO NACIONALES				
LA RONCALESA, S.A.				
IRUÑA/PAMPLONA - DONOSTIA/SAN SEBASTIAN	11.738	418.816	34.011.519	83,08
LA BURUNDESA, S.A.				
IRUÑA/PAMPLONA - VITORIA/GASTEIZ - (directo/semidirecto)	4.754	223.625	11.045.892	58,74
IRUÑA/PAMPLONA - VITORIA/GASTEIZ	4.186	173.455	5.386.558	50,73
IRUÑA/PAMPLONA - ZARAUZ	384	8.226	769.782	68,00
IRUÑA/PAMPLONA - LESAA - DONOSTIA/SAN SEBASTIAN	726	13.105	745.874	48,88
TOTAL	10.050	418.411	17.948.106	55,04
LA ESTELLESA, S.A.				
PAMPLONA/IRUÑA - LOGROÑO	3.444	287.659	12.954.820	47,00
AZAGRA - CALAHORRA - PAMPLONA/IRUÑA	1.338	46.764	1.593.141	37,50
TOTAL	4.782	314.423	14.548.061	43,73
CONDA, S.A.				
PAMPLONA/IRUÑA - ZARAGOZA	4.403	165.802	13.078.405	64,00
PAMPLONA/IRUÑA - ZARAGOZA, por Autopista	3.732	146.079	22.448.832	83,15
PAMPLONA/IRUÑA - SORIA, por Autopista	5.354	164.253	27.765.327	89,00
PAMPLONA/IRUÑA - SORIA, por Autopista - VIP	283	2.557	464.758	89,00
PAMPLONA/IRUÑA - SORIA	732	16.871	982.843	50,33
TOTAL	14.504	495.362	64.740.165	65,45
LA BAZTANESA, S.A.				
IRUÑA/PAMPLONA - DONOSTIA/SAN SEBASTIAN	602	17.180	720.967	42,70
IRUÑA/PAMPLONA - HONDARRIBIA	124	4.616	225.408	45,00
TOTAL	726	21.796	946.375	38,86
TOTAL ITINERARIO NACIONALES	41.798	1.668.788	132.194.226	
TOTAL GENERAL	83.160	2.451.813	166.871.234	56,40

Ilustración 26 Concesiones regulares (observatorio de la movilidad)

CONCESIONES DE LÍNEAS REGULARES DE OTRAS ADMINISTRACIONES

Líneas autorizadas por el Ministerio con paso por la Estación de Autobuses de Pamplona		
1 VAC - 012	BilbaoBus, S.L.	Bilbao/Bilbo - La Manga del Mar Menor
2 VAC - 015	Autobuses Jiménez Sur, S.A.	Quereda - Jaén - Pamplona/Iruña
3 VAC - 074	Transportes Pesa, S.A.	Eibar - Pamplona/Iruña
4 VAC - 111	La Hispano Ansotana, S.A.	Jaca - Pamplona/Iruña
5 VAC - 136	Vibasa	Vigo - Barcelona - Irún
Líneas regulares de transportes internacional de viajeros con paso por la Estación de Autobuses de Pamplona		
1 R-30	Grupo Enatcar, S.A.	Algeciras - Madrid - París - Londres
No se disponen de datos sobre expediciones, viajeros y viajero-km para estas concesiones.		

Ilustración 27 Concesiones de líneas regulares (observatorio de la movilidad)

6.2.3 Taxi

A partir de la promulgación de la ley foral 9/2005 del Taxi, la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona asume las competencias en materia de gestión del Taxi en la recién creada Área

Territorial de prestación conjunta del servicio de Taxi en la Comarca de Pamplona (A.T.P.C.), incluyéndose dentro de la misma los 17 municipios que constituyen el ámbito de Transporte Urbano Comarcal a los que se añaden Esteribar y Olza.

6.2.3.1 Oferta

Con la citada Ley Foral, a las licencias existentes se le unen 93 nuevas (316 en total) que fueron adjudicadas por la comisión Permanente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, lo que supuso un aumento de la oferta por encima del 40%. De estas 93 licencias nuevas, 67 son para vehículos de 5-7 plazas, 3 para vehículos de 9 plazas, 20 para vehículos adaptados y hay 3 vehículos de sustitución.

La oferta actual del servicio de taxi, con datos de 2016, la comarca de Pamplona cuenta con 313 licencias y 316 vehículos, 3 de sustitución, 199 estándar 28 Eurotaxi, 86 ecológicos con una edad media de 4.4 años

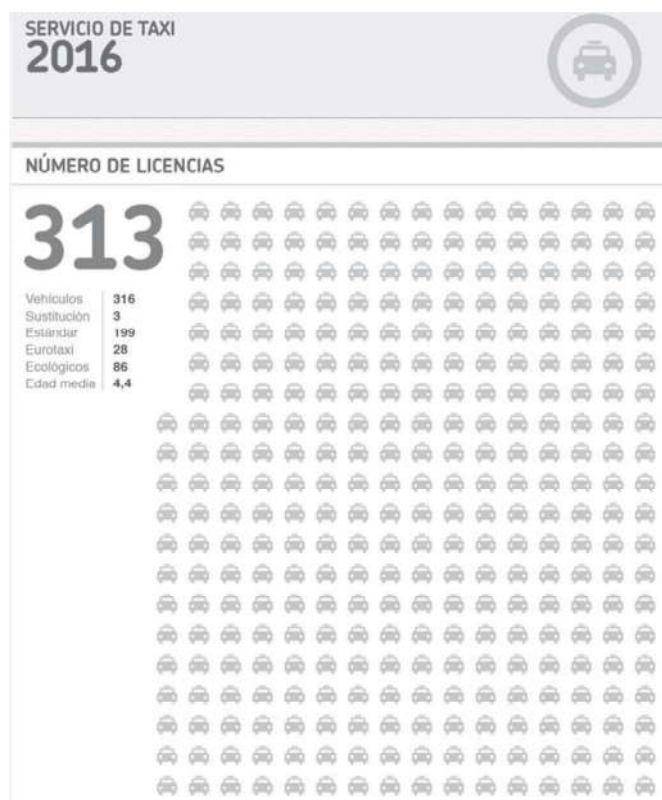


Ilustración 28 Taxi Pamplona 2011 (fuente SCPSA)

6.2.3.2 Demanda

La información que se aporta en este apartado ha sido recabada del estudio “Estudio para la determinación de la relación oferta-demanda en el servicio de taxi en el ámbito de la Comarca de Pamplona” encargado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona al grupo consultor

Taryet.

Esta información corresponde al año 2006 antes de proceder a la ampliación de licencias, contándose en el momento de la recogida de datos con 223 licencias.

Parámetros	Pamplona	Resto del APTC (18 municipios)	Variación respecto 2003 (%) Pamplona	Variación respecto 2003 (%) Resto del APTC
Población	194.535	120.452	2,73%	11,50%
Licencias	177	46	0,00%	17,95%
Licencias cada 1.000 habitantes	0,91	0,38		
Carreras laborables/licencias	23,74	15,93	2,73%	11,50%
Km anuales trabajando / licencia	50.402	73.276	1,87%	11,50%
Km anuales a tarifa / licencia	34.781	34.953	2,73%	5,45%
% Km a tarifa	69,0%	47,7%	0,85%	6,01%

Ilustración 29 Demanda actual del Servicio de Taxi en la Comarca de Pamplona (fuente PMUS Comarca Pamplona)

El número de licencias por cada 1.000 habitantes es reducido si lo comparamos con las 3,910 licencias por cada 1.000 habitantes que presentaba Madrid en el año 1998 o las 2,491 que presentaba Málaga en el 2000.

En la actualidad se ajusta la cifra de 1 licencia por cada 1.000 habitantes. La escasez de oferta representa una seria limitación para absorber aumentos de demanda, sin incrementar, a su vez, la oferta.

6.2.4 Transporte ferroviario

6.2.4.1 Oferta

El 19 de enero de 2004 Renfe comenzó el servicio entre Madrid y Pamplona por la línea de alta velocidad. Las sucesivas mejoras han ido consolidando el uso del ferrocarril entre los navarros a la hora de desplazarse a Madrid.

A partir del 28 de mayo del 2006 se pasó de 6 a 8 trenes diarios, que unen ambas ciudades. Las plazas ofertadas han aumentado un 39,2 %, pasando de 443.713 en el año 2005 a 617.643 para el 2006. La duración media del trayecto Pamplona –Madrid es de 3 horas 33 minutos.

El material que se utiliza es Talgo VII, capaz de circular actualmente a velocidades de 200 kilómetros por hora. Los trenes ofrecen a partir del verano del año 2006 un total de 299 plazas sentadas, de las que 63 son de clase preferente, con una plaza para personas con movilidad reducida, y 236 de clase turista.

El incremento de plazas ofertadas y la reducción del tiempo de viaje entre Pamplona y Madrid han consolidado, en estos tres años, el transporte por ferrocarril en trenes Altaria.

El Gobierno de Navarra sigue apostando por este modo de transporte, impulsando el incremento en la oferta y en la calidad del servicio.

	2003	2004	2005	2006	% Variación			
					04/03	05/04	06/05	06/03
Viajeros	152.065	198.152	243.890	274.500	30,0	23,0	12,6	80,5
Plazas	303.845	426.029	443.713	617.643	40,2	4,2	39,2	103,3

Ilustración 30 Evolución pax y plazas en trenes Altaria Pamplona-Madrid (fuente PMUS)

6.2.4.2 Demanda

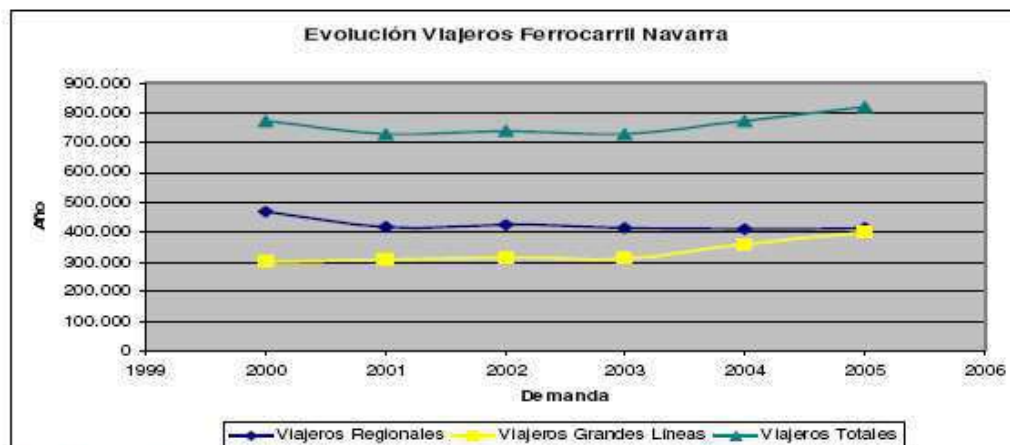
El transporte ferroviario de personas en Navarra ha permanecido bastante estable en los últimos años, si bien ha sufrido un repunte desde el año 2004, debido al crecimiento de la demanda en grandes líneas motivado por el aumento de la oferta de los Trenes Altaria en el recorrido Pamplona – Madrid.

En la siguiente tabla y gráfico, se puede observar que si bien el número de pax de la red regional de ferrocarriles en Navarra, se ha mantenido más o menos constante, el número de viajes en grandes líneas ha aumentado hasta casi un 11,5% del 2004 al 2005.

Año	2000	2001	2002	2003	2004	2005	% Var 05/04
Total regionales	469.160	419.780	424.740	416.045	410.720	416.987	1,53%
Total grandes líneas	302.309	308.959	316.297	312.176	360.834	402.280	11,49%
Total viajeros	771.469	728.739	741.037	728.221	771.554	819.267	6,18%

Fuente: Gobierno de Navarra

Ilustración 31 Transporte ferroviario de pax en Navarra. Histórico



Fuente: Gobierno de Navarra.

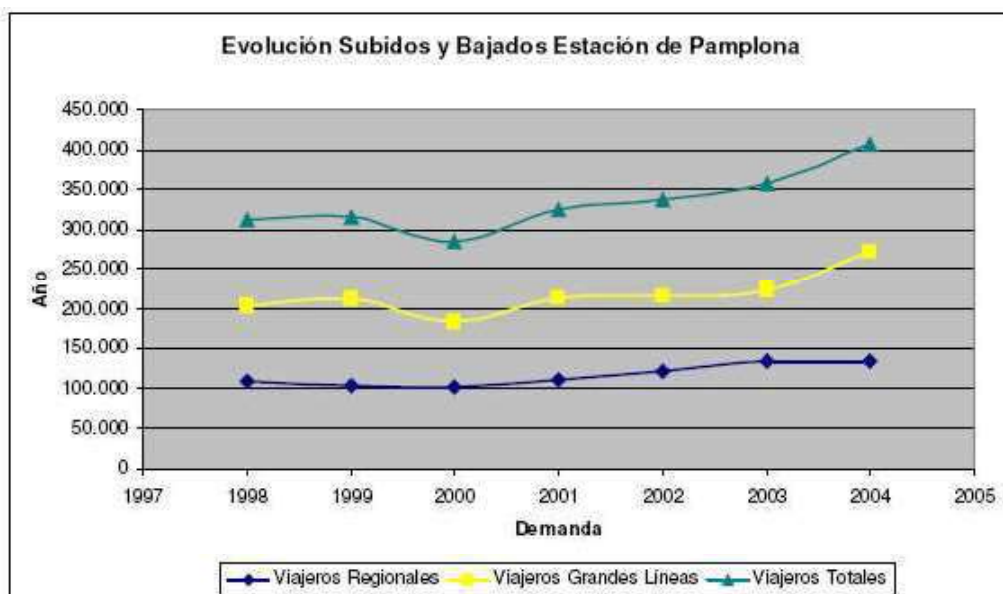
Ilustración 32 pax en ferrocarril en Navarra. Histórico

En la estación de Pamplona, el número de pax subidos y bajados ha sufrido un ascenso en los últimos años debido sobre todo al aumento de viajes de Grandes Líneas. Cabe destacar que el número de subidos y bajados en la estación de Pamplona representa prácticamente el 50% de los pax que mueven el total de las líneas que efectúan parada en Pamplona.

Sube y Baja Pamplona	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Regionales	108.665	104.000	101.301	110.415	121.628	134.574	134.977
Grandes líneas	203.986	212.353	183.483	214.737	215.334	223.608	272.344
Totales	312.651	316.353	284.784	325.152	336.962	358.182	407.321
Variación año anterior		1,18%	-9,98%	14,17%	3,63%	6,30%	13,72%

Fuente: Gobierno de Navarra.

Ilustración 33 Subidos y bajados en la estación ferroviaria de Pamplona. Histórico



Fuente: Gobierno de Navarra.

Ilustración 34 Subidos y bajados en la estación de Pamplona

En la siguiente tabla se muestra la evolución de pax en la línea de Altaria que une Madrid con Pamplona desde el 2003 hasta el 2006.

	Evolución anual				Variación en %			
	2003	2004	2005	2006	03/04	05/04	06/05	06/03
Viajeros	152.065	198.152	243.830	274.500	30,31%	23,05%	12,58%	80,51%
Plazas	303.845	426.029	443.713	617.643	40,21%	4,15%	39,20%	103,28%
Ocupación	50,05%	46,51%	54,95%	44,44%				

Ilustración 35 Evolución anual pax Altaria Madrid-Pamplona

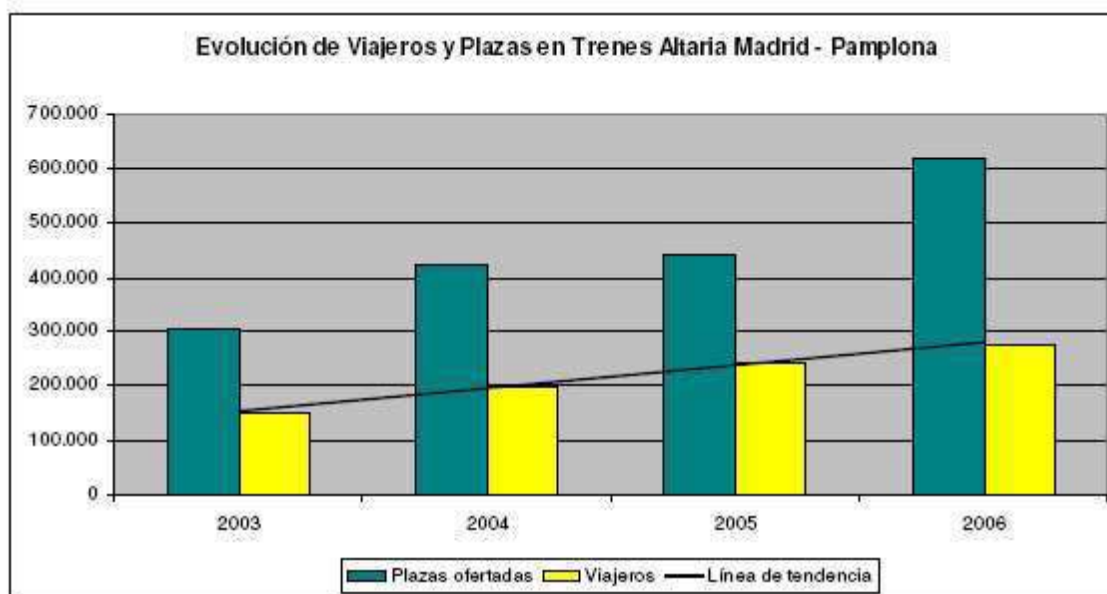


Ilustración 36 Evolución de pax y plazas en trenes Altaria Madrid-Pamplona.

Renfe transportó durante 2006 a un total de 274.500 pax en los trenes Altaria que realizaron el trayecto Pamplona-Madrid y viceversa, lo que supone un incremento del 12,6 % con respecto a 2005. Las personas transportadas –punto a punto– de la estación de Pamplona a Madrid y viceversa fueron 235.712 en 2006, esto supone que el 85,9 % de los viajes de este servicio fueron con origen Pamplona y destino Madrid y viceversa.

El incremento de pax ha sido de un 80,5 % para el periodo de los años 2003-2006.

Cabe señalar que con la próxima creación de la estación del TAV en Pamplona, la estación se desplazará al sur de Echavacóiz, por lo que el correspondiente análisis de accesibilidad a la misma es temporal.

6.2.4.3 Entorno de la actuación

La situación actual de la estación de San Jorge y la posible nueva ubicación de la estación de

ferrocarriles en Barañain supone que para acceder al ámbito de actuación desde ella sea necesario recurrir a otro modo de transporte, TUC o taxi.

The screenshot shows a public transport app interface. The origin is 'Pamplona - Iruña, Pl. de la Estación, s/n' and the destination is 'Ctra. Sarriguren, 31006 Pamplona, Nav.'. The app displays three train route options:

Horario	Itinerario	Duración
11:45-12:14	L21 > L18 11:49 desde Avda. Gipuzkoa rotonda Cuatrovientos 7 min cada 10 min	29 min
11:41-12:13	L16 > L17 > L21 > L12	32 min
11:41-12:14	L16 > L18	33 min

The background map shows the city of Pamplona with various districts labeled: Berriozar, Antea, CASCO ANTIGUO, Ansoaín, EZKABA, SAN PEDRO AUZOIA, MULTZOIA, CHANTREA, BUZTINTXURI, SAN JORGE, SAN JUAN, and Mercedona. Key landmarks like the Catedral de Pamplona and Plaza del Castillo are also visible.

The screenshot shows a navigation app interface. The origin is 'Pamplona - Iruña, Pl. de la Estación, s/n' and the destination is 'Ctra. Sarriguren, 31006 Pamplona, Nav.'. The app displays three driving route options:

Ruta	Duración	Distancia
por Calle del Río Arga Teniendo en cuenta el tráfico, esta es la mejor ruta	13 min	4,7 km
por Av. de la Baja Navarra	13 min	4,7 km
por Av. del Ejército Algo de tráfico, como de costumbre	16 min	5,3 km

The background map shows the same city of Pamplona as the previous screenshot, with the same districts and landmarks labeled. The map highlights the recommended driving routes in blue.

6.2.5 Transporte aéreo

6.2.5.1 Oferta

La oferta de transporte aéreo en el año 2006 fue de 8.344 vuelos, mientras que en 2012 fueron 7.522 los movimientos de aeronaves.

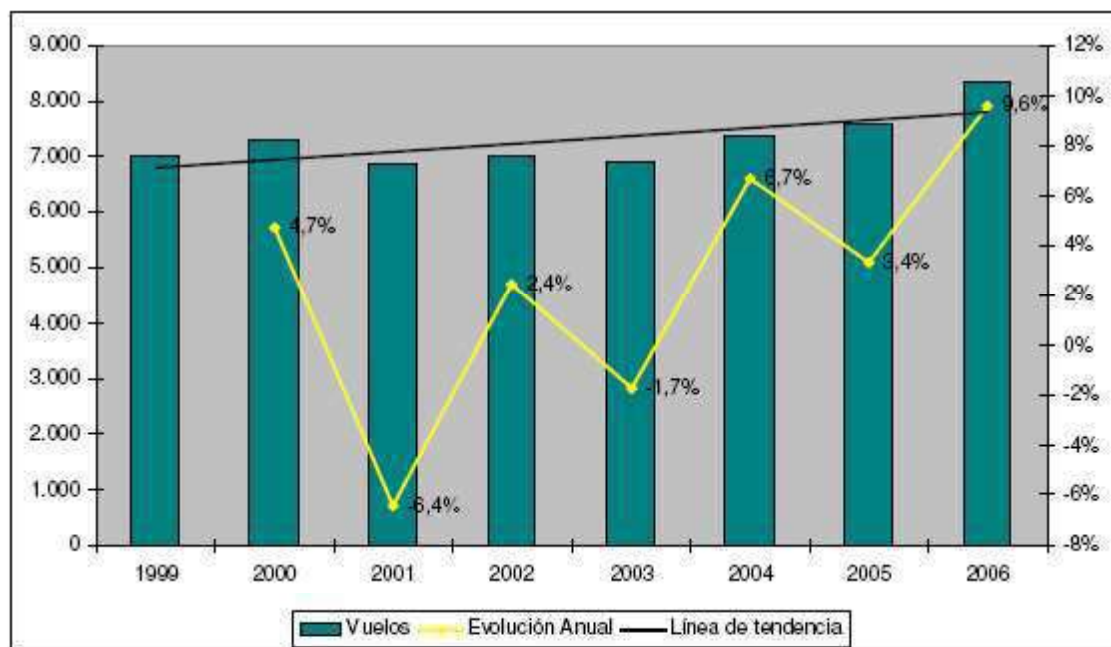
Hasta el 2007 se observó un aumento constante de viajes, hasta alcanzar el record de 500.097 pax en 2007.

En los últimos años se observa un decrecimiento en la oferta de vuelos que viene acompañada de una disminución del número de pax. A continuación se adjunta una tabla con la serie histórica y un gráfico que muestra la evolución diaria del tráfico aéreo en el Aeropuerto de Pamplona desde 1999 hasta el 2006.

Año	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Aviones	7.002	7.331	6.859	7.026	6.904	7.366	7.613	8.344
% Var. Anual		4,7%	-6,4%	2,4%	-1,7%	6,7%	3,4%	9,6%

Fuente: Gobierno de Navarra.

Ilustración 37 variación anual del nº de vuelos



Fuente: Gobierno de Navarra.

Ilustración 38 Vuelos aeropuerto de Pamplona. Evolución anual.

6.2.5.2 Demanda



EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS

Año	Pasajeros	Año	Pasajeros
2003	312.787	2008	434.477
2004	321.418	2009	335.612
2005	342.614	2010	291.553
2006	375.308	2011	238.511
2007	500.097	2012	190.295

Ilustración 39 pax aeropuerto Pamplona. Histórico (fuente Aena)

La grave crisis económica, puede ser una de las causas que expliquen la caída del número de pax, así como la mejora del tren (Altaria) como alternativa al transporte aéreo.

Aena Aeropuertos realizó un importante esfuerzo inversor que permitió modernizar y transformar el aeropuerto para satisfacer, con altos niveles de seguridad y calidad, los requerimientos futuros de la demanda de transporte aéreo. En noviembre de 2010 se puso en funcionamiento un nuevo edificio terminal de 12.400 metros cuadrados, además de la adaptación de los accesos y la urbanización correspondiente.

En el año 2012, el aeropuerto registró un total de 190.295 pax, 7.522 movimientos de aeronaves y 12 toneladas de carga.

6.2.5.3 Entorno de la Actuación

El Aeropuerto de Noain se encuentra aproximadamente a 7 kilómetros y medio, distancia que se puede recorrer en unos 9 minutos. Como actualmente no existe ninguna línea de bus que llegue al recorrido, debemos usar el servicio de taxi o desplazarnos caminando hasta el polígono de Talluntxe y allí tomar la línea 16, opción poco usada, máxime cuando no existe ningún recorrido peatonal para acceder al aeropuerto, además la opción en transporte público requiere de cerca de una hora para completarse.

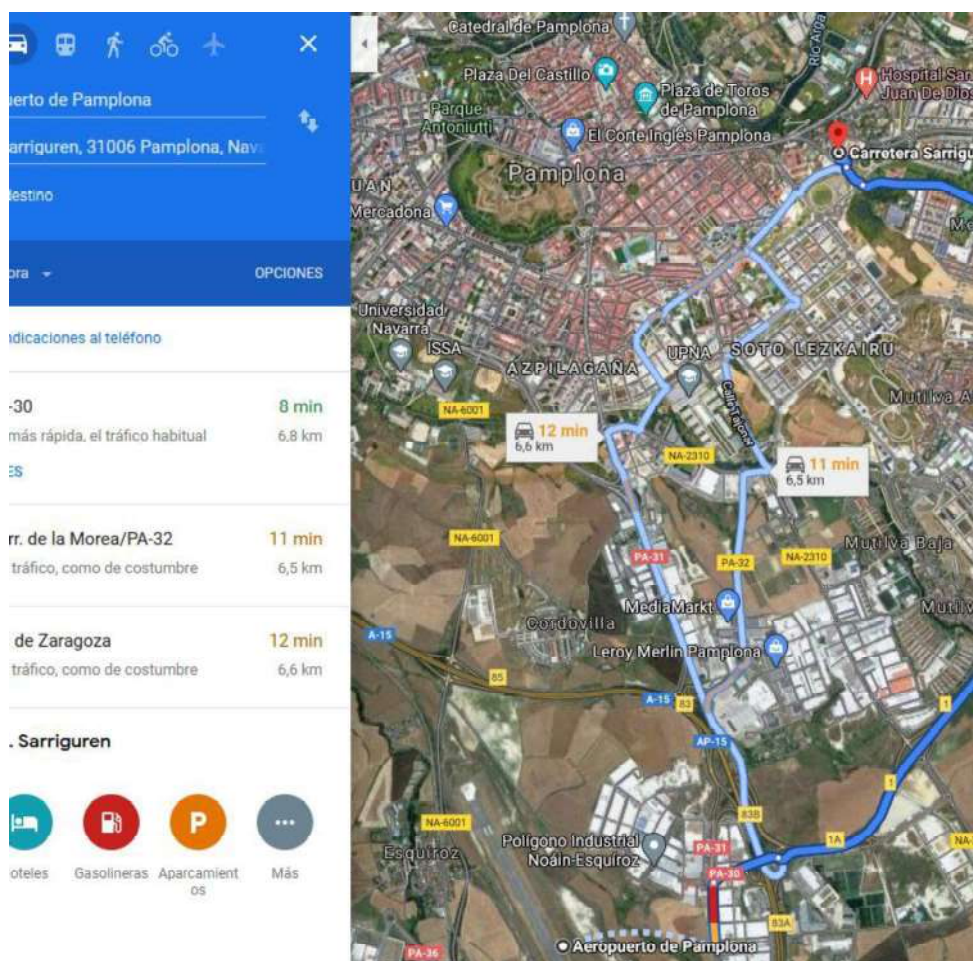


Ilustración 40 Ruta desde el ámbito de actuación hasta el aeropuerto (fuente Google)

6.3 Accesibilidad en vehículo privado

La principal ruta de acceso al ámbito de estudio, serán presumiblemente la PA33. Esta está considerada por plan de la movilidad sostenible de la comarca de Pamplona como uno de los viales arteriales de tráfico. Además está próximo a la cuota de Beloso que es otra de las vías arteriales.



Ilustración 41 Jerarquía en la red viaria de la comarca (fuente PMUS)



Ilustración 42 Ámbito de la actuación (fuente Elaboración propia)

Hemos usado tres fuentes de información para estimar la situación actual del tráfico en la red viaria, la información recogida en el PMUS de la Comarca de Pamplona y el modelo de transporte para el vehículo privado para la Comarca de Pamplona. Por último hemos usado los aforos de tráfico del Gobierno de Navarra junto con un aforo de elaboración propia llevado a cabo en la PA-33 (o Carretera de Sarriguren).



Ilustración 43 estación Aforo PA-33

6.3.1 PMUS Comarca de Pamplona

El Plan para la movilidad urbana sostenible de la Comarca de Pamplona, recoge una estimación de los tráficos para la hora punta de la mañana, de algunos de los viales más significativos de la red Comarcal.

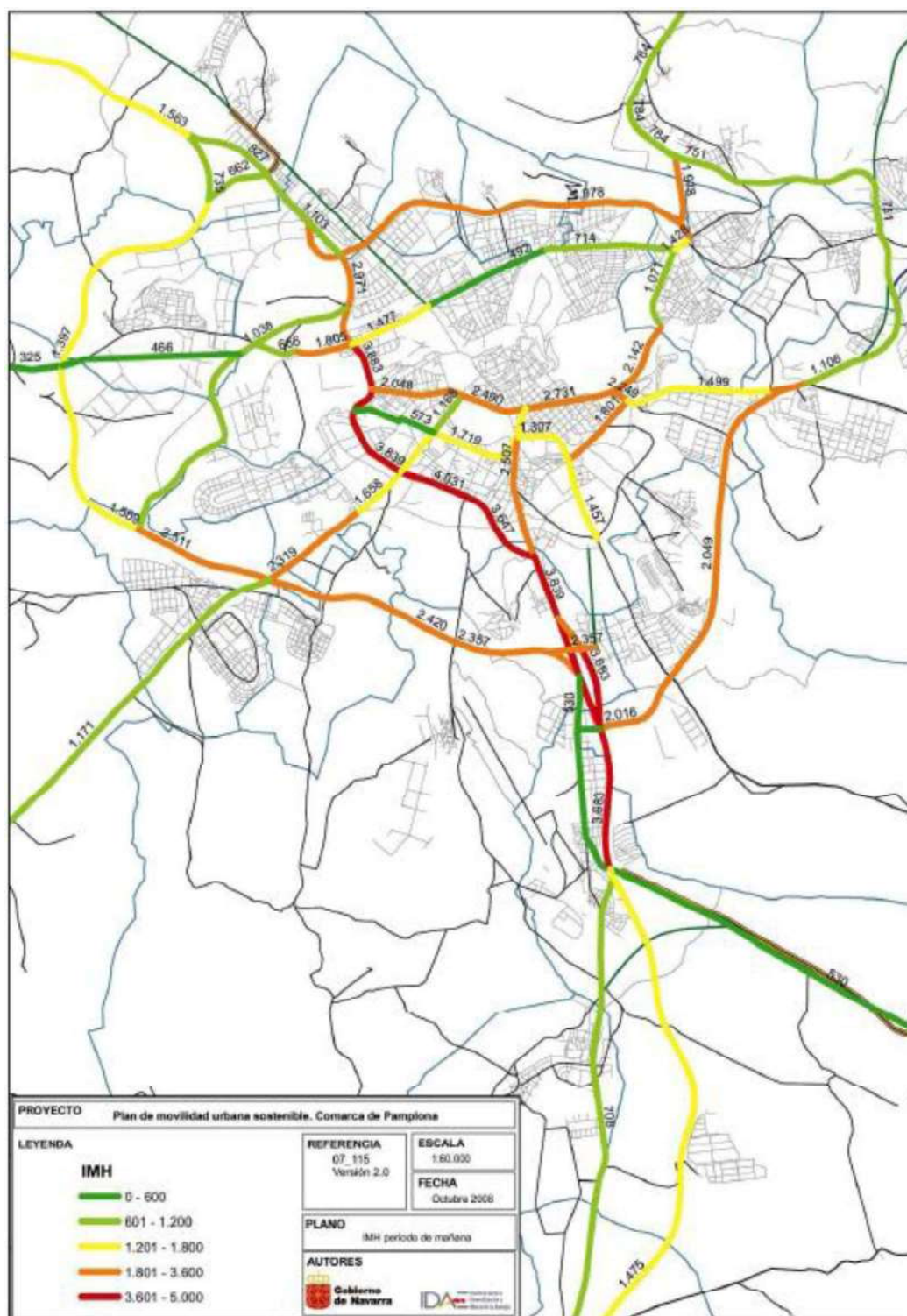


Ilustración 44 Intensidad Hora Punta de la Mañana (fuente PMUS)

También hemos adjuntado una estimación de la IMD

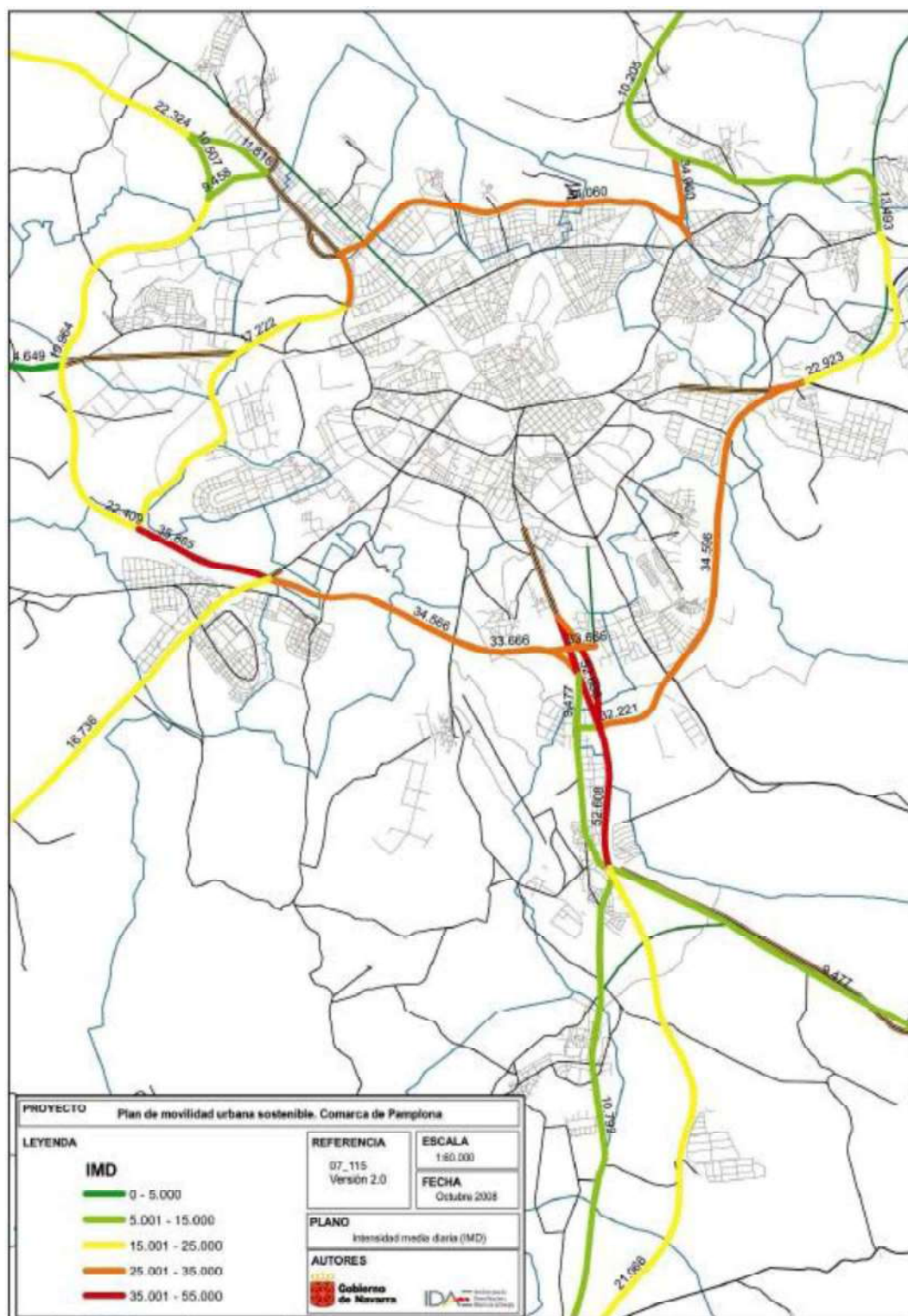


Ilustración 45 IMD Comarca de Pamplona (fuente PMUS)

6.3.2 Modelo de transporte para la Comarca de Pamplona

En Julio de 2008, la empresa Navarra de Suelo Industrial S.A. encargo la elaboración de un modelo matemático de vehículo privado de la red viaria de la Comarca de Pamplona. El citado modelo de transporte se divide en: el modelo de la oferta (la red viaria junto con sus características), el modelo de demanda (la zonificación y la matriz de movilidad) y el modelo de asignación que relaciona la oferta y la demanda permitiendo obtener tráficos teóricos en la red viaria.

Posteriormente este modelo de transporte ha sido el usado para diseñar la red viaria cuando la actuación dentro de la Comarca de Pamplona tenía el tamaño suficiente como para tener que cuantificar la repercusión de la misma en la red comarcal. Este ha sido el nivel de estudio requerido por el departamento de fomento para proyectos de gran envergadura, así actuaciones como Donapea o el PGOU del Valle de Egüés han incluido dentro de su documentación sendos estudios de tráfico que usaban como información de partida el modelo de transporte propiedad de Nasuinsa, actualmente Nasuvinsa.

En la siguiente imagen se muestra una imagen del modelo para la zona de interés. En la siguiente imagen se muestran en rojo los valores de tráfico estimados para la hora punta de la tarde del modelo, en azul la capacidad.

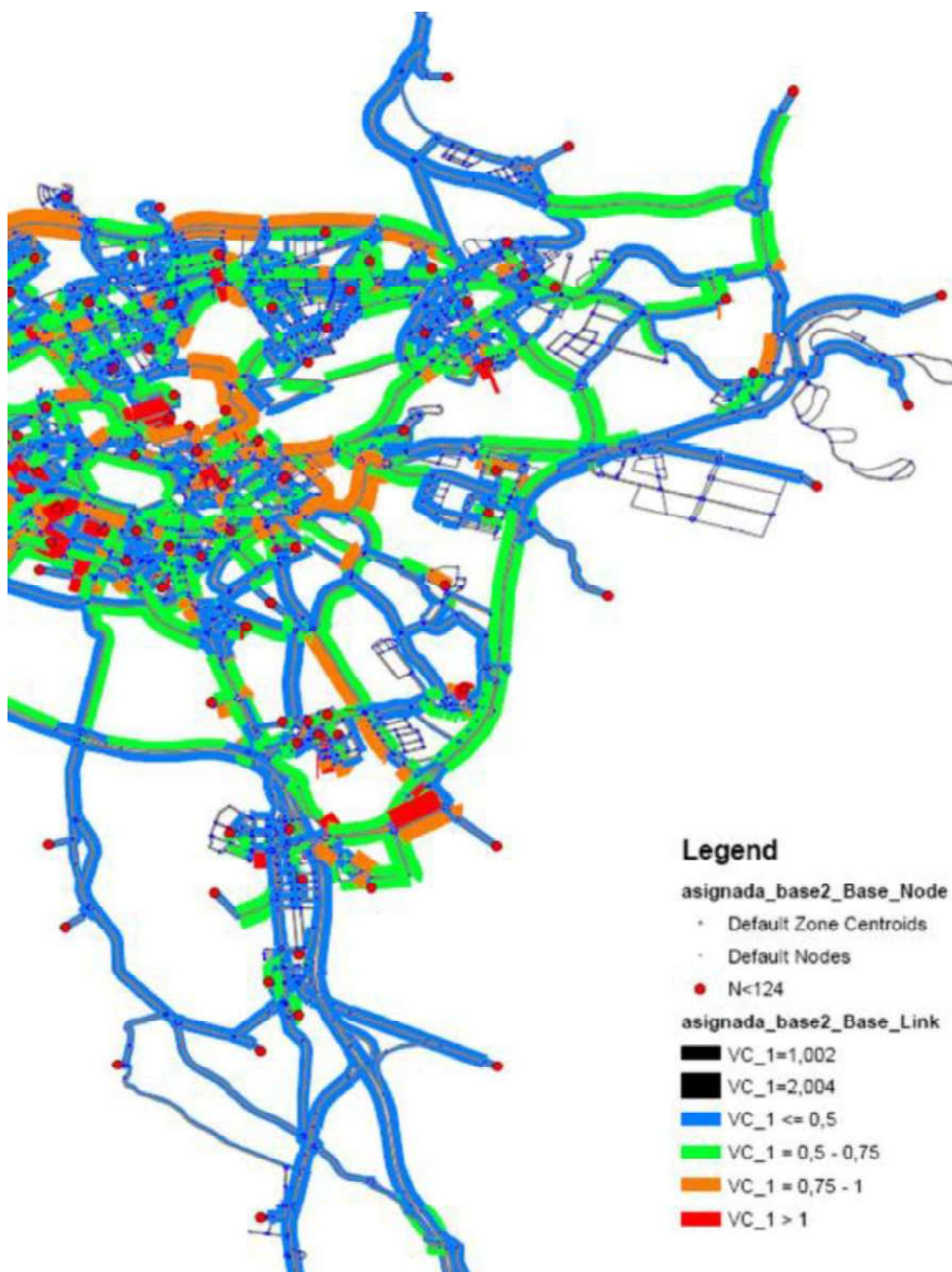


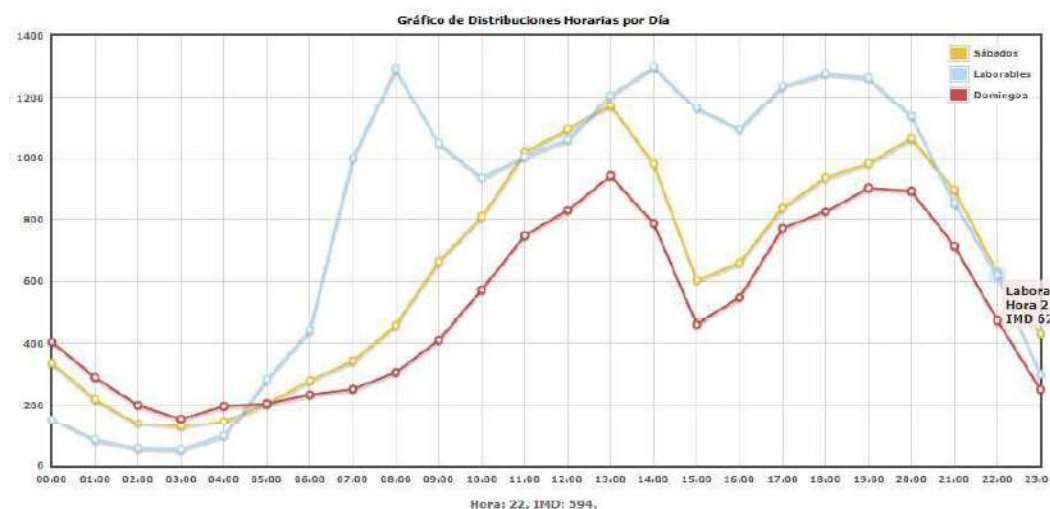
Ilustración 46 Intensidad Punta por la tarde (fuente Est. Traf Valle de Egüés)

6.3.3 Red de aforos del Gobierno de Navarra

El Gobierno de Navarra realiza anualmente una campaña de aforo de vehículos en las principales vías de su competencia. Así en la PA-33 (Carretera de Sarriguren) existe una estación de aforo semipermanente, la estación 811, que registra los datos de la PA-33 en el PK 0.6. Para el 2018

en esta estación se han registrado los siguientes tráfico:

Hora	Labs	Sáb.	Dom.	Turismos	Furg	Camión	>12m.	Total
00:00	154	338	406	198	15	1	3	216
01:00	83	222	292	118	10	1	3	133
02:00	56	139	202	76	10	1	2	89
03:00	52	128	157	64	11	1	2	78
04:00	97	148	199	88	28	1	2	119
05:00	286	207	207	201	54	3	5	263
06:00	445	282	236	309	62	6	15	392
07:00	1000	345	254	661	100	10	29	800
08:00	1294	460	308	851	130	13	40	1034
09:00	1048	664	412	740	120	11	30	902
10:00	937	809	573	711	113	12	31	867
11:00	1005	1018	748	808	122	11	28	970
12:00	1060	1094	830	867	125	11	28	1032
13:00	1208	1172	943	979	141	12	32	1165
14:00	1301	982	787	1008	129	11	34	1182
15:00	1164	604	462	843	100	10	31	984
16:00	1094	660	548	818	99	9	27	954
17:00	1239	839	771	963	114	10	28	1115
18:00	1279	937	826	1019	113	6	27	1165
19:00	1266	983	903	1023	117	6	27	1174
20:00	1137	1064	893	953	106	6	27	1092
21:00	855	897	714	741	68	6	26	841
22:00	620	628	475	533	41	5	20	600
23:00	302	433	253	283	21	2	7	313



7. HIPÓTESIS DE CÁLCULO

Los volúmenes de tráfico anteriormente descritos nos definen un estado de tráfico. El modelo de tráfico generado debe ser tal que los estados de tráfico que simule numéricamente sean similares a los que se registran en la realidad para el estado actual. En la medida en la que el modelo

matemático represente el estado real se tiene un modelo más veraz.

Si el modelo simulase estados de tráfico con más circulación que registrada en aforos significará que esta mayorado introduciendo un factor de seguridad a las consideraciones de los escenarios futuros, por haber empezado desde unos tráficos superiores a los reales

8. ESCENARIO ACTUAL

A partir de las hipótesis iniciales de cálculo explicadas en el apartado anterior y los aforos en ámbito se han calculado unos desplazamientos para cada uno de los principales polos atractores y generadores de tráfico:

Cada uno de estos polos atractores constituyen un “centroide” del modelo matemático de tráfico que representa el estado actual de la circulación en la hora punta en el entorno estudiado.

Con cada uno de estos Centroides se articula una matriz de origen destino, en adelante MatOD, en la que en las filas representa un centroide en el que se originan los desplazamientos y cada columna un centroide donde finalizan los desplazamientos.

Esta es la MatOD para el estado actual en la hora punta de tráfico:

id	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17 Act	Tot
1	0	206	40	40	10	40	20	10	20	10	5	30	120	8	20	3	0	582
2	396	0	40	30	50	40	20	10	20	10	5	0	0	8	20	0	0	649
3	30	30	0	10	10	0	10	0	10	0	0	40	40	0	0	0	0	180
4	63	50	10	0	0	20	20	5	25	5	7	0	0	0	0	0	0	205
5	60	60	10	0	0	20	20	5	25	5	10	60	60	0	0	0	0	335
6	42	45	5	25	25	0	25	5	18	5	5	40	40	0	0	0	0	280
7	0	0	0	37	37	5	0	5	12	5	5	20	20	0	0	0	0	146
8	0	0	0	13	13	25	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	71
9	21	5	5	60	60	60	2	0	0	0	7	20	20	0	0	0	0	260
10	4	2	0	15	20	0	0	4	0	0	6	10	10	0	0	0	0	71
11	5	3	5	23	0	6	0	8	0	0	0	5	5	0	0	0	0	60
12	30	206	40	40	10	40	20	10	20	10	5	0	120	10	20	3	0	584
13	100	206	40	40	10	40	20	10	20	10	5	30	0	10	20	3	0	564
14	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	30
15	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
16	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	5	0	0	0	21
17 Act	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Tot	777	838	195	333	245	296	157	72	170	60	60	275	461	41	80	9	0	4069

Ilustración 47 Matriz OD escenario actual

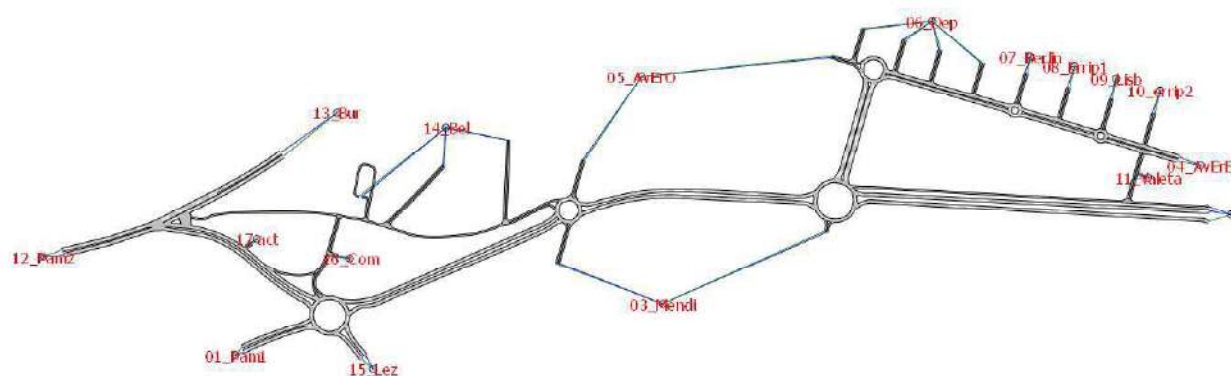


Ilustración 48 Centroides estudio de trafico

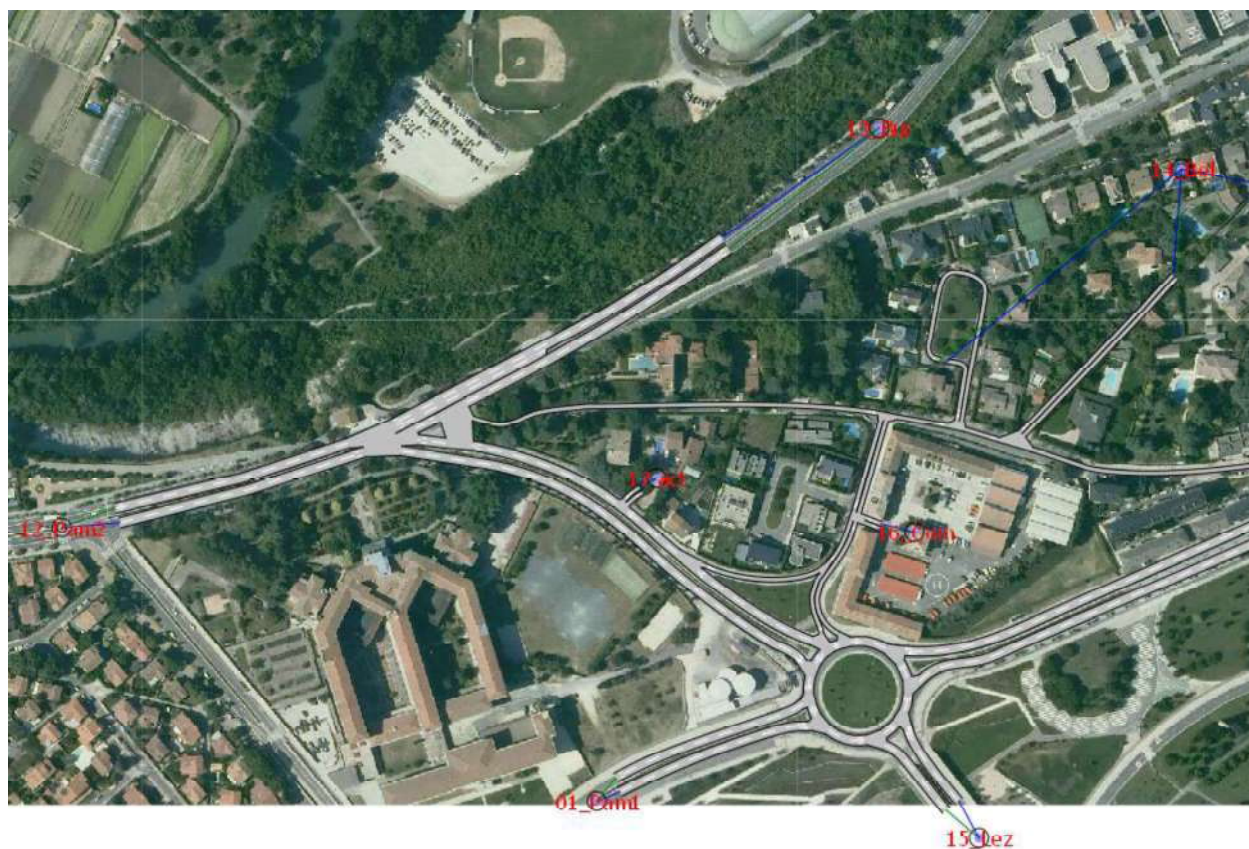


Ilustración 49 detalle centroides zona de estudio

A continuación, se han calculado los flujos de tráfico y las tiempos de demora calculada del escenario actual que determinan el nivel de servicio de la infraestructura de acuerdo al criterio del Manual de Capacidad de Carreteras:



Flujos situación inicial



Nivel de Servicio en situación inicial

Este manual establece que el nivel de servicio de una vía urbana se determina a partir del tiempo de demora de las personas que la utilizan la infraestructura. Los niveles de servicio oscilan desde el mejor posible, A, para el que las demoras en el trayecto están por debajo de 5 segundos hasta el nivel F cuando la demora es superior a 60 segundos. El nivel habitual para diseño de infraestructuras es el nivel C.

NS en vías urbanas	
NIVEL DE SERVICIO	DEMORA MEDIA (s/veh)
A	$d \leq 5$
B	$5 < d \leq 15$
C	$15 < d \leq 25$
D	$25 < d \leq 40$
E	$40 < d \leq 60$
F	$d < 60$

Fuente: Manual de Capacidad de Carreteras

En el escenario actual los **tiempos de demora** máximos son **inferiores a 15 segundos** por los que se puede asegurar que **el nivel de servicio del conjunto del viario es B**. Las demoras de la Intersección con Baja Navarra están afectadas por el semáforo del cruce.

9. DOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE LA NUEVA ACTUACIÓN

La actuación conforme a estándares estadounidenses (muy dependientes del vehículo privado) requeriría 11 plazas de aparcamiento totales (considerando tanto interiores como exteriores).

Zona	Tipología	Medición	Ud	Código ITE	Ratio Parking Demand Peak	Ud	Plazas de Parking
------	-----------	----------	----	------------	---------------------------	----	-------------------

MODIFICACIÓN DE LA UNIDAD Z-5 DE U.I IX BELOSO P.M. PAMPLONA Futuro							
Residencial	8	Dwelling	210	1,37	Parking/Dwelling	11	
Hotel	0	Dwelling	hotel 3*	0,33	Parking/Dwelling	0	
Resid. Eventual	0	Dwelling	530 adapt	0,10	Parking/Dwelling	0	
Comercial	0	m2	850	2,44	Parking/100m ²	0	
Dotacional	0	m2	590	2,81	Parking/100m ²	0	
Oficinas	0	m2	701	3,06	Parking/100m ²	0	
Religioso	0	m2	560		Parking/100m ²	0	
SUMA						11	

10. DEMANDA DE VIAJES NUEVA ACTUACIÓN

Para el desarrollo de este capítulo se han tenido en cuenta los datos de la actuación que en términos de generación de viajes se han estimado en **8 viviendas** se tratan de una estimación pero en tanto en cuanto no se superen estos valores el estudio de movilidad resultará válido. En la zona estudiada existe tanto generación.

10.1 Usos del suelo previsto

Como punto de partida para los cálculos adoptamos la estimación de uso residencial, con 8 viviendas.

10.2 Ratios para caracterización de la movilidad

Para caracterizar la movilidad generada por el desarrollo urbanístico previsto se han utilizado principalmente ratios de generación de viajes del PMUS de la Comarca de Pamplona, completados con ratios del ITE Institute of Traffic Engineers. Estos ratios de origen norteamericano se muestran conservadores al aplicarlos en nuestro entorno sociocultural y están por tanto del lado de la seguridad. No obstante en ausencia de ratios nacionales o forales más ajustados se considera razonable proceder a partir de los mismos.

10.3 Cálculo de la movilidad atraída

Según la información suministrada y aplicando los ratios habituales para el uso residencial las 8 viviendas producirían unos **16 desplazamientos al día** de los cuales en la **hora punta** se producirían un **10%** de los mismos. Es decir que el aumento de tráfico atribuible a la actuación **en la hora punta** sería de **1 coche de ida y 1 coche de vuelta**.

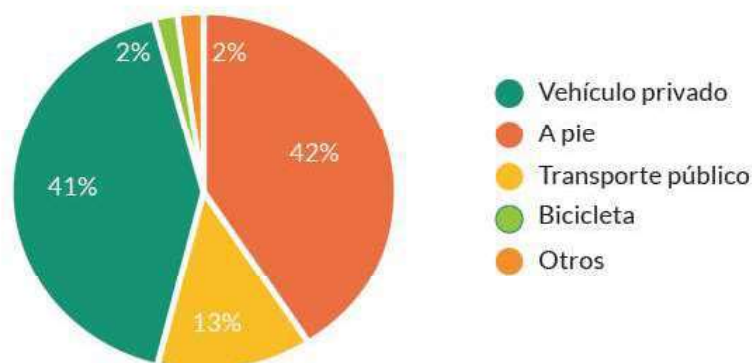
Por tratarse de una actuación pequeña se ha decidido hacer una **hipótesis del lado de la seguridad** y asumir que en la **hora punta** se producen **7 desplazamientos**. De estos viajes **4 coches accederían** a la actuación y **3 saldrían** de la misma.

Zona	Tipología	Medición	Ud	Fuente de Información	Código ITE	Ratio	Ud	IMD Privado viajes/día	Intensidad máxima horaria por sentido						Intensidad máxima horaria por sentido						
									HPM			HPT			HPM			HPT			
									%	E	S	%	E	S	E	S	E	S	E	S	
									%												
MODIFICACIÓN DE LA UNIDAD Z-5 DE U.I.I X BELOSO P.M. PAMPLONA Futuro																					
OMTCP-																					
Residencial		8 Dwelling	2007	210	1,92	Veh/viv	15	8,00%	17,00%	83,00%	10,00%	67,00%	33,00%	0	1	1	1				
Resid. Eventual		0 Dwelling	ITE	251	2,15	Trip/Unit	0	6,70%	65,00%	35,00%	9,00%	60,00%	40,00%	0	0	0	0				
Comercial		0 m²	ITE	850	103,59	Trip/100m²	0	2,96%	61,00%	39,00%	10,31%	51,00%	49,00%	0	0	0	0				
Dotacional		0 m²	ITE	n/d	4	Trip/100m²	0	8,00%	60,00%	40,00%	8,00%	40,00%	60,00%	0	0	0	0				
Oficinas		0 m²	ITE	710	16	Trip/100m²	0	8,00%	60,00%	40,00%	8,00%	40,00%	60,00%	0	0	0	0				
Religioso		0 m²	ITE	560	4	Trip/100m²	0	8,00%	54,00%	46,00%	8,00%	52,00%	48,00%	0	0	0	0				
SUMA								15													

10.4 Distribución de los desplazamientos

Se ha caracterizado el reparto de los desplazamientos generados en el ámbito de estudio tomando como punto de partida los valores de reparto modal, del PMUS de Pamplona.

Según se desprende del PMUS, el reparto modal de los viajes generados en Pamplona es:



AÑO	A PIE (-)	TRANSPORTE PÚBLICO (-)	VEHÍCULO PRIVADO (+)	OTROS (-)
1996	43,7%	14,4%	36,8%	5,1%
2013	42,1%	12,7%	41,1%	4,1%

Fuente EDM 2013

Ilustración 51 Diagnostico PMUS 2019 (fuente Observatorio de la movilidad)

De los datos del PMUS de la Comarca de Pamplona podemos asumir una distribución de los viajes donde el 46.2% de los viajes son no motorizados (a pie y bici), el 12.7% son en transporte público y el 41.1% son en vehículo privado. El PMUS de Pamplona en su revisión de 2019 se impone como objetivo el alcanzar la distribución de 50% no motorizado, 20% en transporte público y 30% en vehículo privado



En este estudio como se ha explicado anteriormente se ha optado por adoptar una hipótesis de partida mucho mas conservadora, asumiendo que los desplazamiento de las 8 viviendas se realicen en vehículo privado y en la hora punta

Conforme a lo explicado la demanda de tráfico de 7 vehículos hora se ha asignado al centroide de la actuacion residencial futura (el último centroide de la matriz del modelo) donde se consideran los movimientos en vehículo privado generados por el desarrollo de acuerdo a lo propuesto en la modificación del plan.

10.5 Tráfico estado futuro de la propuesta

Para el escenario futuro se ha modificado la fila y columna 17 para recoger los nuevos movimientos de la actuación:

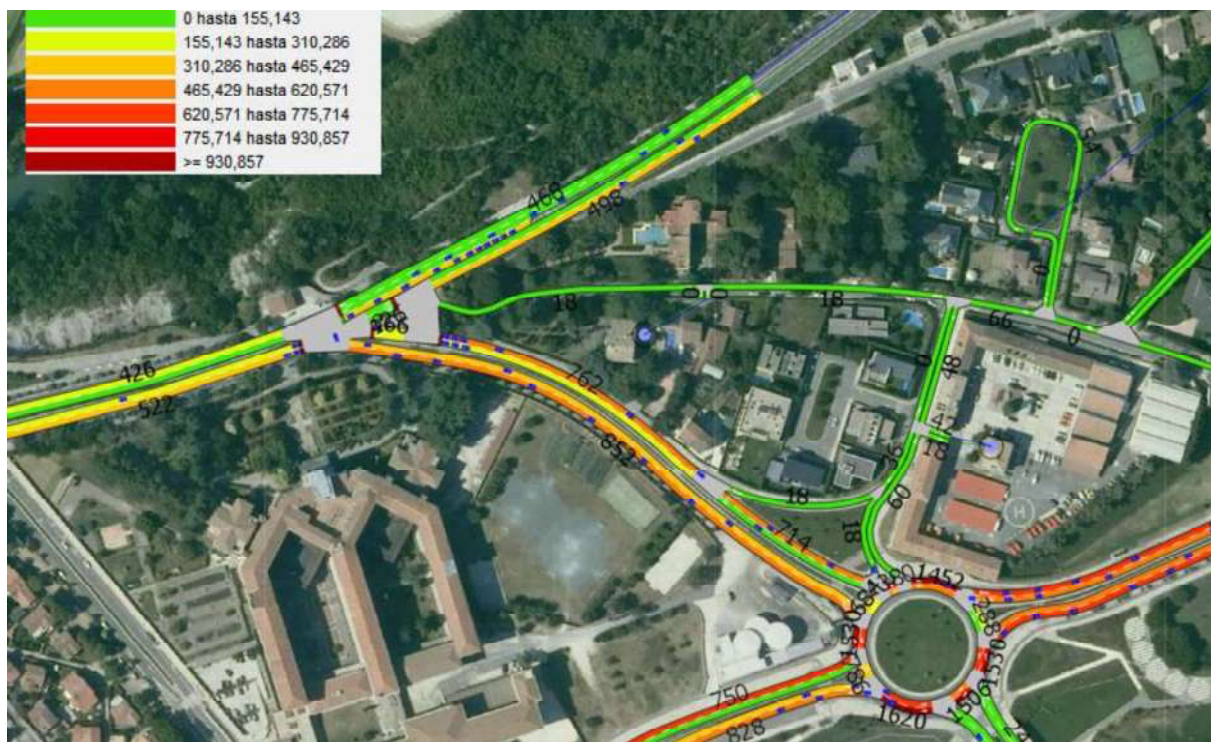
id	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17 Act	Tot
1	0	206	40	40	10	40	20	10	20	10	5	30	120	8	20	3	1	583
2	396	0	40	30	50	40	20	10	20	10	5	0	0	8	20	0	1	650
3	30	30	0	10	10	0	10	0	10	0	0	40	40	0	0	0	0	180
4	63	50	10	0	0	20	20	5	25	5	7	0	0	0	0	0	0	205
5	60	60	10	0	0	20	20	5	25	5	10	60	60	0	0	0	1	336
6	42	45	5	25	25	0	25	5	18	5	5	40	40	0	0	0	0	280
7	0	0	0	37	37	5	0	5	12	5	5	20	20	0	0	0	0	146
8	0	0	0	13	13	25	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	71
9	21	5	5	60	60	60	2	0	0	0	7	20	20	0	0	0	0	260
10	4	2	0	15	20	0	0	4	0	0	6	10	10	0	0	0	0	71
11	5	3	5	23	0	6	0	8	0	0	0	5	5	0	0	0	0	60
12	30	206	40	40	10	40	20	10	20	10	5	0	120	10	20	3	1	585
13	100	206	40	40	10	40	20	10	20	10	5	30	0	10	20	3	0	564
14	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	30
15	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30
16	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	5	0	0	0	21
17 Act	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Tot	777	839	195	334	245	296	157	72	170	60	60	275	461	41	80	9	4	4075

Ilustración 52 Matriz OD escenario futuro

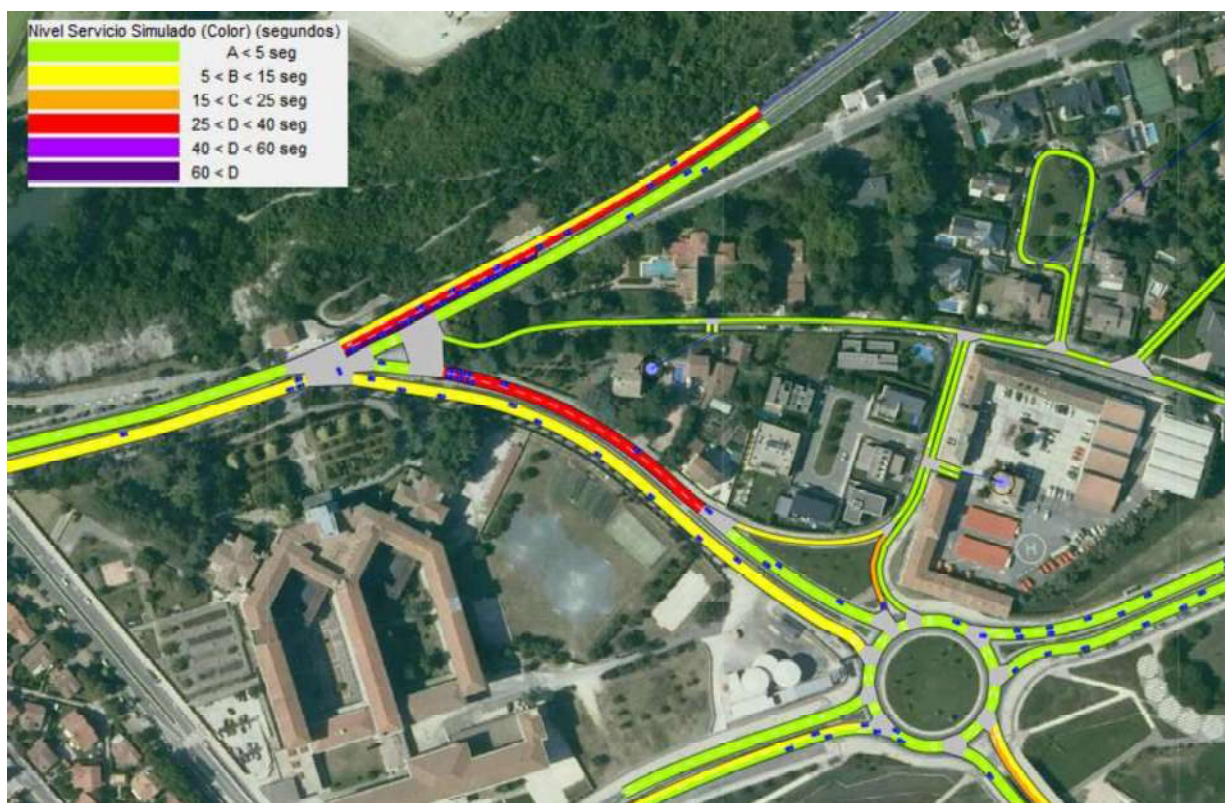
Estos movimientos se han introducido en el modelo de tráfico del estado actual para evaluar la situación futura.

Los tiempos de demora en el “Escenario Futuro”, son inferiores a 15 segundos por lo que **se puede asegurar que el nivel de servicio del conjunto del viario conserva el nivel de servicio B, que tiene actualmente** con la misma perturbación del semáforo.

Por lo que se puede asegurar que la propuesta que figura en la Modificación de la unidad no genera ninguna reducción en el nivel de servicio (la calidad) del tráfico.



Flujos situación	Escenario futuro
1. Ingresos por venta de productos	1. Ingresos por venta de productos
2. Ingresos por servicios	2. Ingresos por servicios
3. Ingresos por intereses	3. Ingresos por intereses
4. Ingresos por dividendos	4. Ingresos por dividendos
5. Ingresos por otros	5. Ingresos por otros
6. Gastos por compra de activos	6. Gastos por compra de activos
7. Gastos por compra de pasivos	7. Gastos por compra de pasivos
8. Gastos por intereses	8. Gastos por intereses
9. Gastos por dividendos	9. Gastos por dividendos
10. Gastos por otros	10. Gastos por otros



Demoras situación	Escenario futuro
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

11. CONCLUSIONES

El futuro desarrollo no altera las condiciones actuales de movilidad en la zona. **El viario conserva el mismo nivel de servicio en el escenario futuro** con la actuación contemplada en la modificación de la unidad Z-5 de la U.I IX Beloso. El futuro desarrollo, ubicar **8 viviendas**, no altera ni la capacidad ni la funcionalidad de la red viaria en la zona.

Por otro lado la accesibilidad en bicicleta está garantizada por el carril bici del vial lateral de la PA-33 (o Carretera de Sarriguren), la accesibilidad en transporte público está asegurada por las marquesinas de la Ctra. De Sarriguren, en la que tienen parada las líneas de transporte público 18, 20, 23 y N10. La accesibilidad peatonal se garantiza por el propio viario de Beloso, Erripagaña, Pamplona, Mendillorri y el Soto de Lezkairu.

Con todo lo expuesto hasta aquí, se considera concluido el trabajo para:

Asunto:	la Modificación de la unidad Z-5 de la U.I IX Beloso
Ubicación:	Beloso Pamplona (Navarra)
Solicitante:	Equipo Redactor de la Modificación de la unidad Z-5

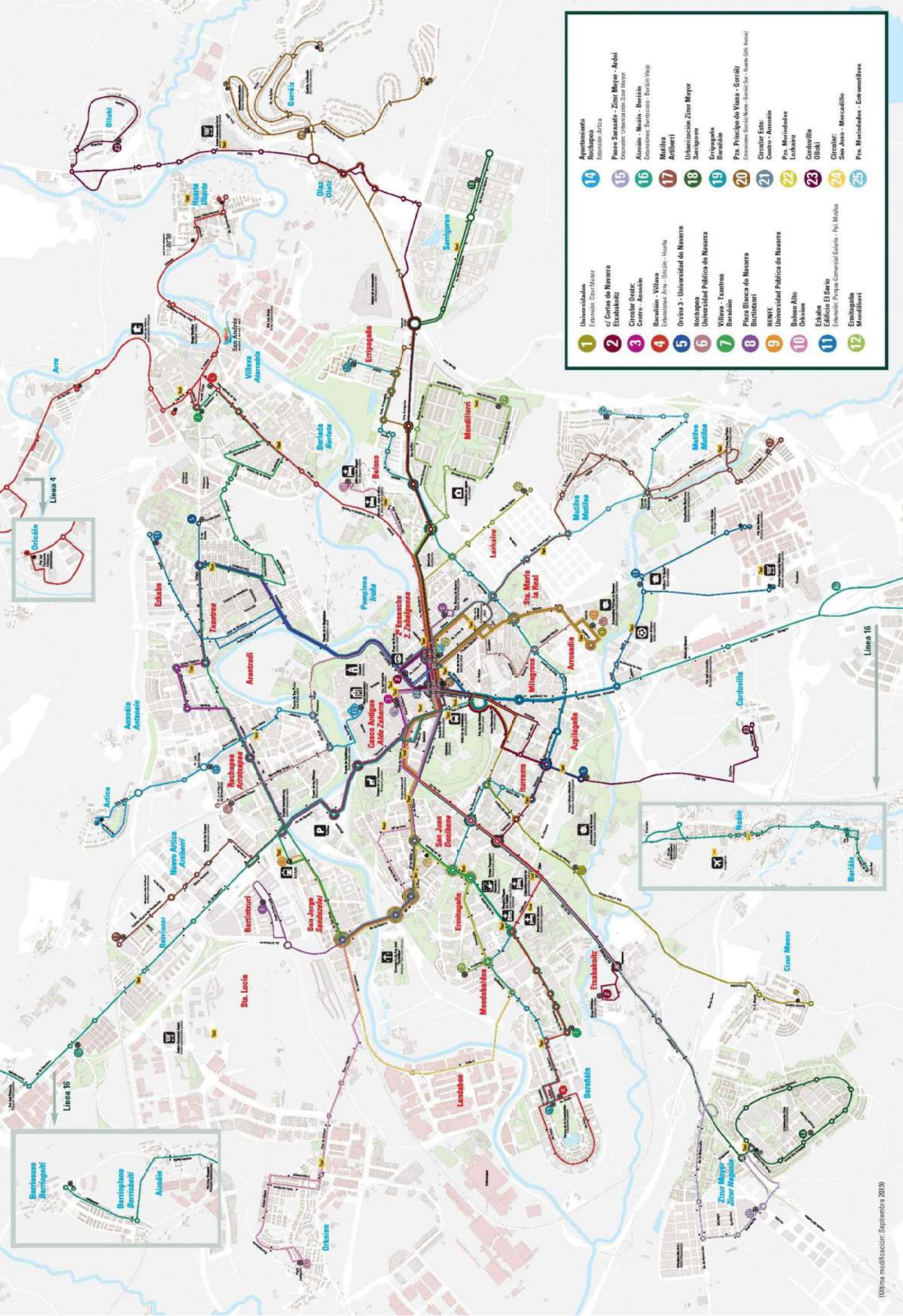
conforme a la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Quedando el equipo redactor dispuesto a aclarar los aspectos que se estimen oportunos del presente estudio.

PAMPLONA, DICIEMBRE DE 2021

Joaquín Salanueva Etayo
Ingeniero de CC. Y PP.

Javier Martínez Llorens
Ingeniero de CC. Y PP.

TRANSPORTE PÚBLICO



De noche, muévete en autobús

Gauzez, mugi hadi autobusez

