
PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA (PEAU)

ANEXO I. CONCLUSIONES VALORADAS DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

FECHA
MAYO 2025

PROMOTOR
VILLA ADRIANA S.A.

ARQUITECTO
FRANCISCO J. MANGADO BELOQUI



**ANEXO I. CONCLUSIONES VALORADAS DEL PROCESO
DE PARTICIPACIÓN**

CONCLUSIONES VALORADAS DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

El proceso de participación ciudadana se inició el 5 de noviembre de 2024 mediante la publicación de la memoria y documentación gráfica del proyecto en [el portal web del Ayuntamiento de Pamplona, específicamente en la sección dedicada a procedimientos urbanísticos en tramitación](#). La documentación completa resultó accesible tanto a través del portal municipal como mediante una dirección web específica (www.tiny.cc/8plszz), facilitándose adicionalmente el acceso mediante código QR vinculado al anuncio de la sesión informativa, donde se podía descargar la documentación del Plan de Participación Ciudadana.

La documentación técnica publicada incluía una descripción detallada del ámbito de actuación, el marco normativo vigente y el análisis de tres alternativas de modificación del planeamiento propuestas por el promotor. Para cada alternativa se desarrolló un análisis pormenorizado que contemplaba su descripción, valoración de aspectos positivos y negativos, así como su viabilidad e impacto económico. El documento técnico culminaba con un estudio específico sobre la viabilidad y sostenibilidad económica de la alternativa seleccionada por el promotor.

Como complemento a la documentación técnica, se celebró una sesión informativa el pasado 13 de noviembre de 2024 a las 18:00 horas en el Hotel Tres Reyes de Pamplona, con el objetivo de exponer el contenido del Plan y recabar las opiniones y sugerencias de la ciudadanía.

El Plan de Participación Ciudadana además de establecer una sesión informativa presencial por parte del equipo redactor y del promotor de la actuación, estableció la posibilidad de que los interesados remitiesen sus sugerencias mediante correo electrónico a los miembros del equipo redactor del proyecto.

Se preparo una invitación para que cualquier interesado pudiese descargarse los documentos del Plan de Participación, y se indicó la celebración de la Sesión Informativa. Dicha invitación fue remitida mediante correo certificado a los titulares de las parcelas catastrales colindantes con la parcela 1202 (parcelas 1540, 1251, 2112 y 1912), procediéndose además a su distribución mediante buzono entre

los residentes del entorno más próximo.

SESION INFORMATIVA DE PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

PLAN ESPECIAL DE ACTUACION URBANA PARCELA 1202 DEL
POLIGONO 5 DE PAMPLONA

PROMOTOR: **VILLA ADRIANA SA**

En aplicación del Decreto Foral Legislativo 1/2017 de 26 de julio de 2017, *Texto Refundido de la Ley Foral Ordenación del Territorio y Urbanismo* en su artículo 7.3.

Dentro del proceso de participación ciudadana para la redacción del Plan Especial de Actuación Urbana, el promotor, convoca a una sesión informativa.

FECHA: **13 de noviembre de 2024**

HORA: **18:00**

LUGAR: **Hotel 3 Reyes, sito en la C/ Taconera s/n de Pamplona**

En la sesión podrán plantearse consultas, propuestas o ideas sobre el Plan Especial que se pretende aprobar.

Si usted lo desea puede consultar la documentación relativa a este Plan de Participación Ciudadana en el siguiente enlace <http://tiny.cc/8pfszz>



Pamplona, 29 de octubre de 2024

La documentación íntegra del Plan de Participación Ciudadana, junto con la convocatoria de la sesión informativa, fue remitida tanto a la Gerencia de

Urbanismo del Ayuntamiento de Pamplona como a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Durante el periodo de participación ciudadana, que se extendió durante más de un mes, no se recibió sugerencia alguna, ni por parte de la ciudadanía ni de las administraciones públicas consultadas. La sesión informativa celebrada el 13 de noviembre en el Hotel Tres Reyes no registró asistencia. Levantándose acta de incomparecencia de asistente por parte del promotor y de los servicios generales del Hotel Tres Reyes a las 19:00 horas.

La ausencia de participación y sugerencias podría interpretarse como indicativo de que la actuación propuesta por el promotor no genera controversia significativa en el ámbito ciudadano, presumiblemente debido a su limitada incidencia en la ciudad de Pamplona, sin que se identifiquen impactos negativos relevantes.

Instancia general SCPSA



Datos de registro:	
Número de registro:	202499900004880
Fecha de presentación:	05-11-2024 08:38:04
Fecha de registro:	05-11-2024 08:38:04

Datos del Solicitante	
Nombre y Apellidos/Razón Social:	INIGO XABIER CAÑAS LEIZA
Documento Identificación:	NIF - 72704401K

Actúa en representación de	
Nombre y Apellidos/Razón Social:	Villa Adriana SA
Documento Identificación:	A31099609

Datos de Contacto			
Domicilio:	C/ Cuesta de la Reina 1, ent dcha		
Provincia:	Navarra	Población:	Pamplona
C.P.:	31011	E-mail:	inigo@canasabagados.es
Tlfn. 1:	948239750	Tlfn. 2:	
		Fax:	

Datos de la Solicitud	
Expone:	Adjunto, memoria y planos del Proceso de participación ciudadana previo a la tramitación de un PEAU para la parcela 1202 del polígono 5 de Pamplona.
Resumen:	

Datos a Efectos de Notificaciones	
Tipo de Notificación: La notificación se realizará a través del Sistema de Notificación Electrónica de la Mancomunidad de Pamplona	

Documentos aportados	
Documentación Complementaria: PPC_PEAU_memoria_Parcela_1202.pdf	Hash: HJlsqpUIN8+eeN6hYa/c2qBDMYO42a+y4SBH+RizXjw=
Documentación Complementaria: Modelo Anuncio sesion informativa.pdf	Hash: Z4ZC0YCfGpUYszPNvLcpSmet/Q818f6H7aIZ3Yy+/ww=
Documentación Complementaria: PPC_PEAU_planos_Parcela_1202_comprimido.pdf	Hash: NR92zbGOe4so+Rv1ul9GyMijj54dgCtJr1iWtWOlwUc=



Nº REGISTRO
2024/93619
30/10/2024 19:20:14

DATOS DEL REPRESENTANTE	
DNI	APELLIDOS Y NOMBRE O RAZÓN SOCIAL
72704401K	CAÑAS LEZA, INIGO XABIER
TELÉFONO	EMAIL
948239750	inigo@canasabogados.es
DATOS DEL INTERESADO	
CIF	APELLIDOS Y NOMBRE O RAZÓN SOCIAL
A31000600	Villa Adriana SA
TELÉFONO	EMAIL
686974874	jausejo@almahotels.com

ASUNTO
Otros temas

EXPONE
Adjunto memoria y planos del Proceso de participación ciudadana previo a la tramitación de un PEAU para la parcela 1202 del polígono 5 de Pamplona.

SOLICITA
Se tenga por presentado y se remita a la Gerencia de Urbanismo.

MEDIO DE NOTIFICACIÓN
POR MEDIOS ELECTRÓNICOS EN LA SEDE ELECTRÓNICA ¹

(1) La notificación en la sede electrónica se efectuará mediante el sistema de "comparecencia electrónica". A tal efecto, la persona interesada deberá acceder a "Mi carpeta ciudadana" ubicada en la sede electrónica y realizado lo anterior, deberá acceder al servicio de notificaciones de la misma. El acceso a "Mi carpeta ciudadana" requiere disponer previamente de un certificado digital para su identificación.

DIRECCIÓN POSTAL
CALLE CUESTA DE LA REINA I, dcha ent - 31011 PAMPLONA (NAVARRA)

ADVERTENCIAS

Quedo enterado/a que, de conformidad con lo dispuesto en el art. 43.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, transcurridos 10 días naturales desde la puesta a disposición del acto administrativo cuyo acceso electrónico solicito, sin que haya accedido por mi parte a su contenido, se entenderá que la notificación ha sido rechazada con los efectos previstos en el artículo 44 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, salvo que de oficio o a instancia de la persona destinataria se compruebe la imposibilidad técnica o material de acceso a su contenido.

Protección de datos: el Ayuntamiento de Pamplona es el responsable de tratamiento de los datos de carácter personal que se utilizarán con la finalidad de gestionar la tramitación del procedimiento administrativo para el que han sido presentados o solicitados. No se cederán datos a terceros salvo obligación legal. Tiene derecho a acceder a los datos, rectificarlos en el caso de que no sean correctos y suprimirlos dirigiéndose al Registro General (C/Mayor 2, 31001 de Pamplona) o a la sede electrónica. Puede consultar el listado de tratamientos y la información adicional en la Política de Privacidad.

En el caso de que para la tramitación de la inscripción sea necesario incluir datos de carácter personal de personas físicas distintas a la persona que lo realiza deberá, con carácter previo a su inclusión, informarles de los extremos contenidos en el párrafo anterior y, en el caso de que sea necesario poseer su consentimiento expreso para el tratamiento de sus datos.

DOCUMENTACIÓN QUE APORTA, en formato papel (P) o en formato electrónico (E):		
Formato	Nombre	Hash
E	Modelo Anuncio sesion informativa.p	AAED041E3B464F2D6B4B3FBA014B7D51932F0C1E
E	PFC_PEAU_memoria_Parcela_1202.pdf	8BA1C3D7C2F4F71A64943ACF169B158EB498F2
E	PFC_PEAU_planos_Parcela_1202.pdf	6B2FDF5983E1386963A58CBA1336F4C3A5D87C

Código seguro de verificación:



00034217389452430424335000

Verificación en: <https://sedeelectronica.pamplona.es>



Ayuntamiento de
Pamplona

T. 949 420 100 / 010
www.pamplona.es

Iruñeko
Udala

ACUSE DE RECIBO

Nº REGISTRO
2024/93619
30/10/2024 18:20:14

POBLACIÓN	FECHA
Pamplona	30/10/2024
HUELLA DIGITAL de la documentación electrónica presentada:	
25C89EA302B03C167B3F3BEFCAA4C5DA4F54902CF854C368EF6E08C6AA9AC9ED	

Código seguro de verificación:



80434217389460430424336000

Verificación en: <https://sedeelectronica.pamplona.es>

ACTA DE LA SESIÓN INFORMATIVA CONVOCADA PARA EL 13 DE NOVIEMBRE EN EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL PEAU DE LA PARCELA 1202 DEL POLÍGONO 5 DE PAMPLONA.

Pamplona, a 13 de noviembre de 2024

Tras la convocatoria de la **Sesión Informativa para el 13 de noviembre, a las 18:00h** en el Hotel 3 Reyes de Pamplona (C/ Taconera s/n, de Pamplona) y tras anunciarla a través de los canales indicados en el Plan de Participación Ciudadana y previa notificación a las parcelas colindantes.

Como promotor del PEAU de la parcela catastral 1202 del polígono 5 de Pamplona que se pretende realizar, se redacta la presente Acta para hacer constar que no ha existido asistencia de ninguna persona o entidad interesada en la sesión informativa y que por lo tanto a las 19:00 horas se da por finalizada la sesión informativa. El Director del Hotel D. Víctor Sánchez, verifica, que efectivamente no se ha presentado ninguna persona interesada en la citada reunión.

Y para que conste, extendiendo la presente certificación.



Víctor Sánchez
Hotel Tres Reyes



Joaquín Ausejo Segura
Villa Adriana SA

Estudio de movilidad vinculada al ámbito para el PEAU "Villa Adriana" para la parcela 1202 del polígono 5 de Pamplona



ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN Y OBJETO.....	3
2.	ZONA DE ESTUDIO.....	4
3.	ANTECEDENTES.....	4
4.	OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....	5
5.	DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN	6
6.	ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD ACTUAL AL ÁMBITO	7
6.1	PMUS de la Comarca de Pamplona	7
6.1.1	Movilidad general de modos no motorizados.....	7
6.1.2	Motivos de desplazamientos en modos no motorizados	8
6.1.3	Movilidad por ámbitos de la comarca.....	9
6.1.4	Movilidad de modos no motorizados en la ciudad de Pamplona.....	11
6.2	Movilidad peatonal.....	13
6.3	Movilidad ciclista.....	13
6.4	Red de transporte público actual.....	15
6.4.1.1	Entorno de la actuación	17
6.4.2	Autobuses Interurbanos	18
6.4.3	Taxi	18
6.4.4	Transporte ferroviario	19
6.4.5	Transporte aéreo	20
6.5	Accesibilidad en vehículo privado.....	20
7.	ESTUDIO DE TRÁFICO	20
7.1	Fuentes de datos de tráfico de vehículos a motor	21
7.1.1	PMUS Comarca de Pamplona.....	21
7.1.2	Modelo de transporte para la Comarca de Pamplona.....	22
7.1.3	Red de aforos del Gobierno de Navarra	23
7.2	Hipótesis de cálculo.....	24
7.3	Escenario actual.....	24
7.4	Demanda de viajes nueva actuación	27
7.4.1	Usos del suelo previsto	28
7.4.2	Ratios para caracterización de la movilidad	28
7.4.3	Cálculo de la movilidad atraída	28
7.4.4	Distribución de los desplazamientos	30
7.5	Tráfico estado futuro de la propuesta.....	31
8.	CONCLUSIONES	33

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

Se redacta el presente estudio como parte de la documentación para el Plan Especial de Actuación Urbana en la parcela número 1202 del polígono 5 de Pamplona - conocida como Villa Adriana.



Ilustración 1 Ámbito de actuación

La actuación estudiada en la unidad Z-3 de la U.I IX Beloso afecta a la parcela de 7.491m² en los que se pretende ubicar una dotación hotelera con **17 habitaciones**.



Ilustración 2 Actuación del PEAU

El presente documento tiene por objeto el estudio de la movilidad atraída por la modificación de la Unidad Z-3 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 Trasera de la Ctra. Sarriguren.
- Al norte por la Calle Beloso Alto y la Avd de la Baja Navarra.
- Al oeste por la intersección de Avd Baja Navarra con Ctra Badostain.
- Al este por la parcela 1540 del polígono 5

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.

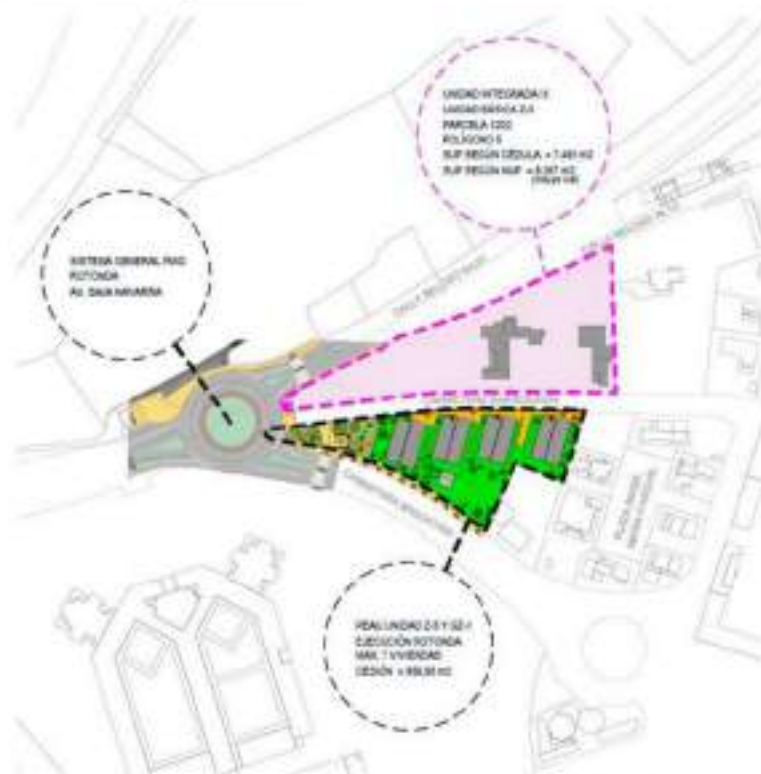


Ilustración 3 actuaciones urbanísticas previstas en el ámbito

El 30 de octubre de 2024, se realizó la sesión de participación ciudadana del PEAU la parcela número 1202 del polígono 5 de Pamplona. Además el Plan Municipal de Pamplona contempla la ejecución de una rotonda entre la Avd. Baja Navarra, la Ctra de Badostain y la Cuesta de Beloso y la comisaría de la Policía Foral, al Este del ámbito, está afectada por un PSIS en que se proyecta trasladarla a Mutilva y dedicar la parcela de Beloso a viviendas.

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

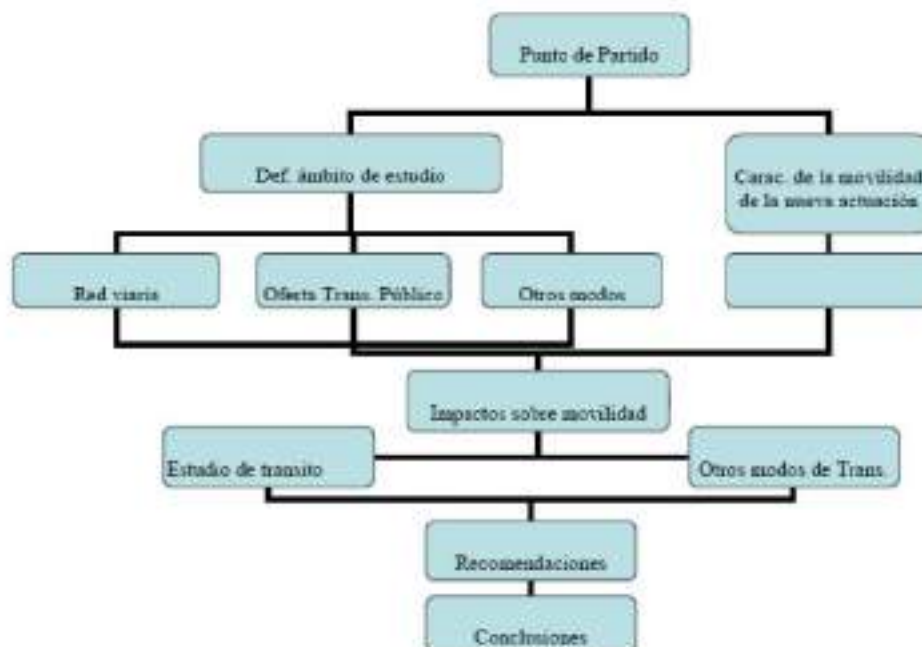
Los principales objetivos del estudio de movilidad serán los siguientes:

- 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 convertir de 7.491m² de la parcela número 1202 del polígono 5 de Pamplona, conocida como Villa Adriana, se pretende ubicar una dotación hotelera con **17 habitaciones** (las nuevas edificaciones de 870m² y 904m² al sureste de la parcela).

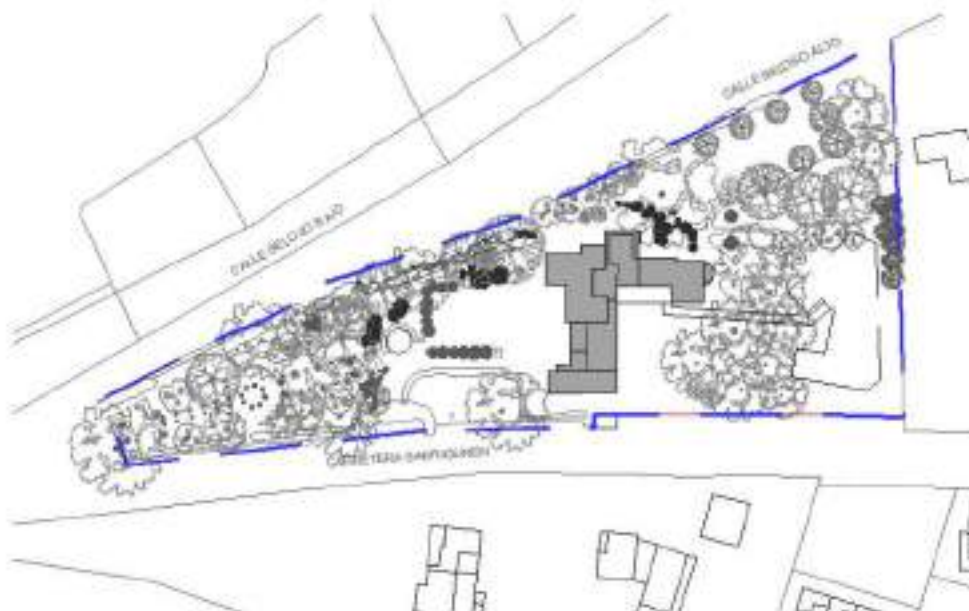


Ilustración 4 Actuación del PEAU

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 del PEAU junto con sus viales

perimetrales y los edificios existentes.

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.

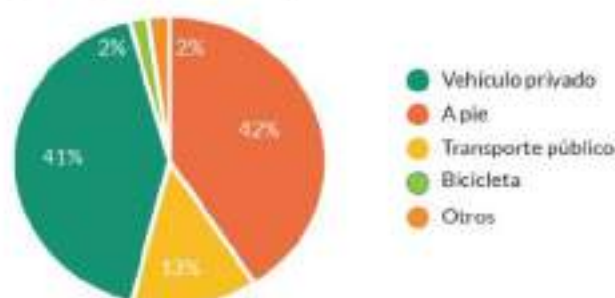
6. ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD ACTUAL AL ÁMBITO

6.1 PMUS de la Comarca de Pamplona

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:



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

Fuente EDM 2013

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

Entre todas y todos podemos conseguir que la movilidad de la comarca cumpla estos porcentajes:



Guztion artean lor dezakegu Iruñerriko mugikortasunak ehuneko hauek betetzea:

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%	38,5%
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, Egúés, 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).

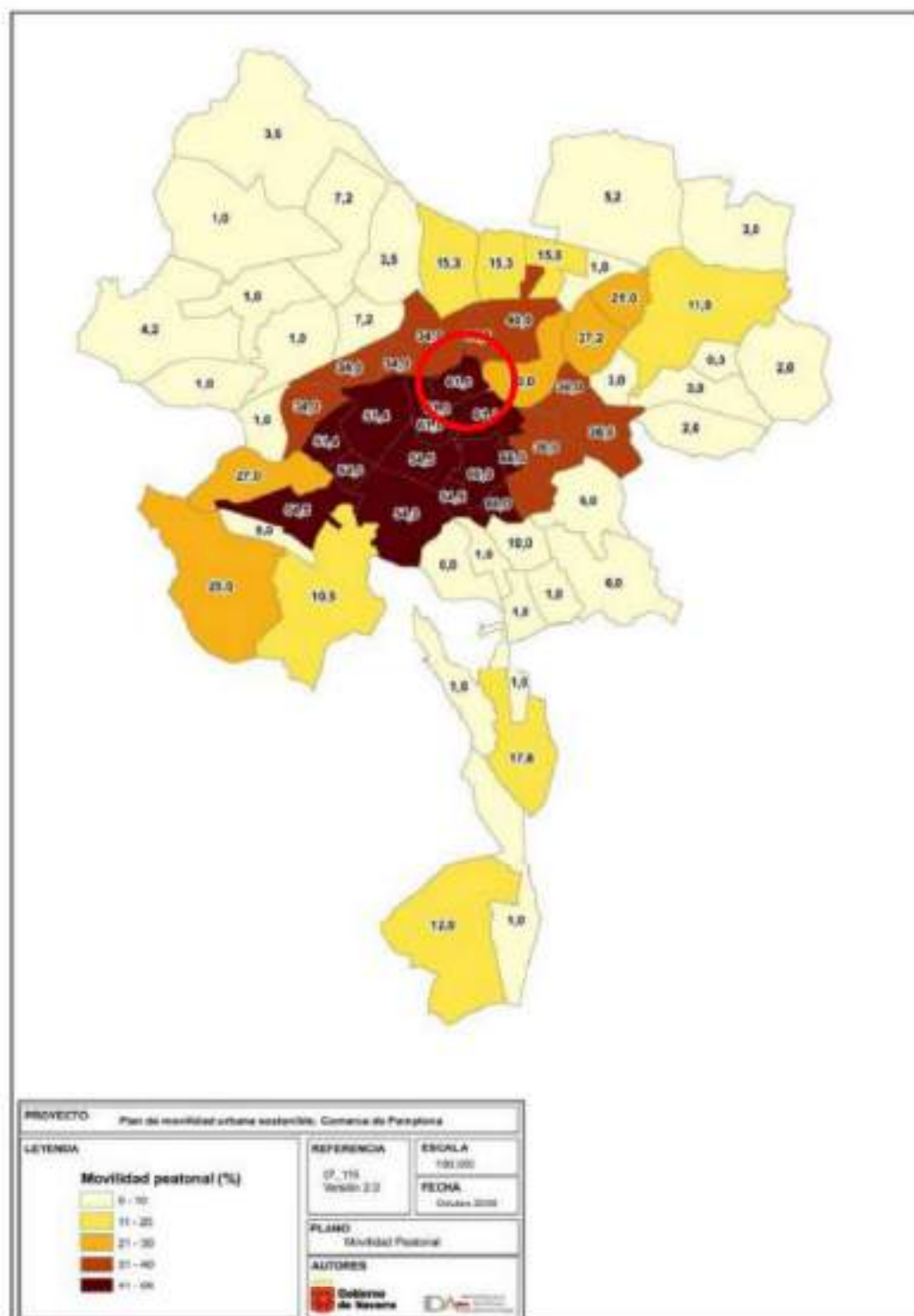


Ilustración 8 Movilidad peatonal % (fuente PMUS Comarca de Pamplona)

- 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 viajes 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.

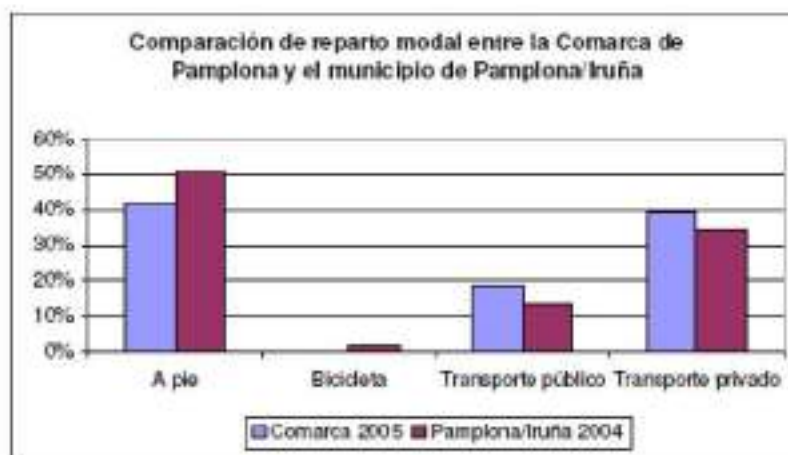


Ilustración 9 Comparación Ciudades/Comarca (fuente PMUS Comarca Pamplona)

- 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%
Echavacoiz Norte	53,9%	0,0%	46,1%
Mendebalde-Enmitagaña	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%
Enmitagaña	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%
Mendikori	35,8%	0,8%	63,4%
Rochapea	39,1%	1,8%	59,0%
Total Pamplona	50,7%	1,4%	47,9%

Ilustración 10 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".

6.2 Movilidad peatonal

El acceso peatonal actual al ámbito está garantizado a través de la red de aceras peatonales existentes. Los pasos de cebra que permiten cruzar la Carretera de Badostain y la Cuesta de Beloso están semaforizados por lo que la seguridad de los peatones está asegurada.



Ilustración 11 acceso peatonal al ámbito del PEAU

Cabe mencionar que la anchura de las aceras tanto en la margen derecha (Sur) de la cuesta de Beloso como en la carretera de Sarriguren no es adecuada, con anchuras en algunos casos de 1,00 metros y presentan un estado de conservación bajo.

6.3 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.

El conjunto de estas actuaciones realizadas por las diferentes administraciones 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 aparcabícis 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.

Además en fechas recientes a la redacción del presente estudio se ha finalizado la ejecución del carril bici por la Cuesta de Beloso. En esta actuación están implicados Gobierno de Navarra, Ayuntamiento de Pamplona y Ayuntamiento de Burlada. Tiene una longitud de 1.2 kilómetros con 2 metros de ancho en voladizo sobre el muro y un presupuesto de 3.8 millones. El carril bici discurre por la acera de frente a "Villa Adriana"



Ilustración 12 Una recreación del diseño del carril bici en Beloso, que transcurrirá por el margen derecho, en la

acera, que ganará dos metros de anchura

En las proximidades de "Villa Adriana" hay aparcabicis tanto para bicicletas privadas como del servicio RideON de alquiler de bicis eléctricas del Ayuntamiento de Pamplona



Ilustración 13 Aparcabicis Rideon y para particulares en la zona de estudio



Ilustración 14 Red ciclista existente en el entorno de Villa Adriana

6.4 Red de transporte público actual

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

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.

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 (n° de autobuses $\times$ n° 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.

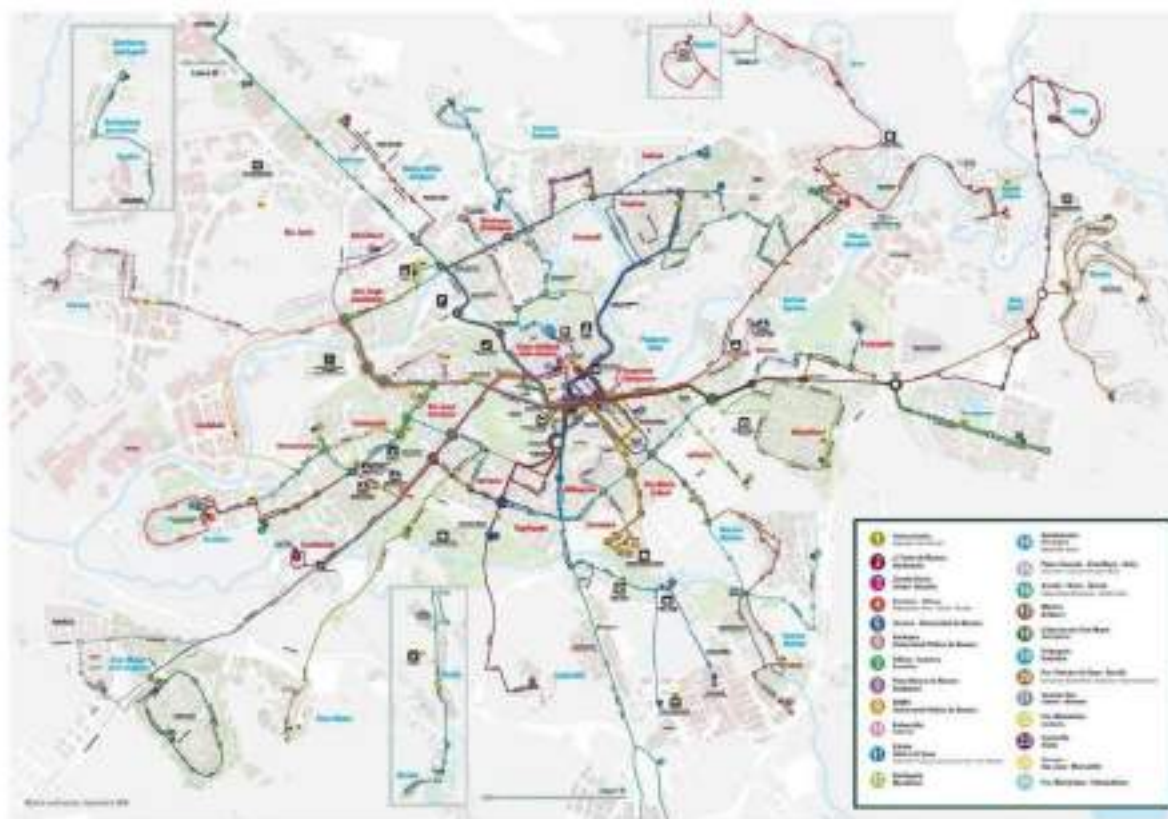


Ilustración 15 Red Diurna TUC (fuente SCPSA)

6.4.1.1 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 Príncipe de Viana – Gorraiz Extensiones: Gorraiz Norte - Gorraiz 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

6.4.2 Autobuses Interurbanos

La nueva estación de Autobuses de Pamplona se encuentra en pleno Ensanche de Pamplona en la calle Yanguas y Miranda. La estación que entró en servicio en 2007 permite 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.

La estación de autobuses se sitúa a una distancia de 1,7 km de Villa Adriana, que de acuerdo con la herramienta Google Maps puede recorrerse en 24 minutos a pie. Alternativamente el trayecto puede realizarse en 12 minutos en autobús público u 8 minutos en vehículo privado o taxi.



Ilustración 16 Ruta desde el ámbito de actuación hasta la estación de autobuses (fuente Google)

6.4.3 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.

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.

6.4.4 Transporte ferroviario

La situación actual de la estación de ferrocarril de San supone que para acceder al ámbito de actuación desde ella sea necesario recurrir a otro modo de transporte, TUC o taxi.

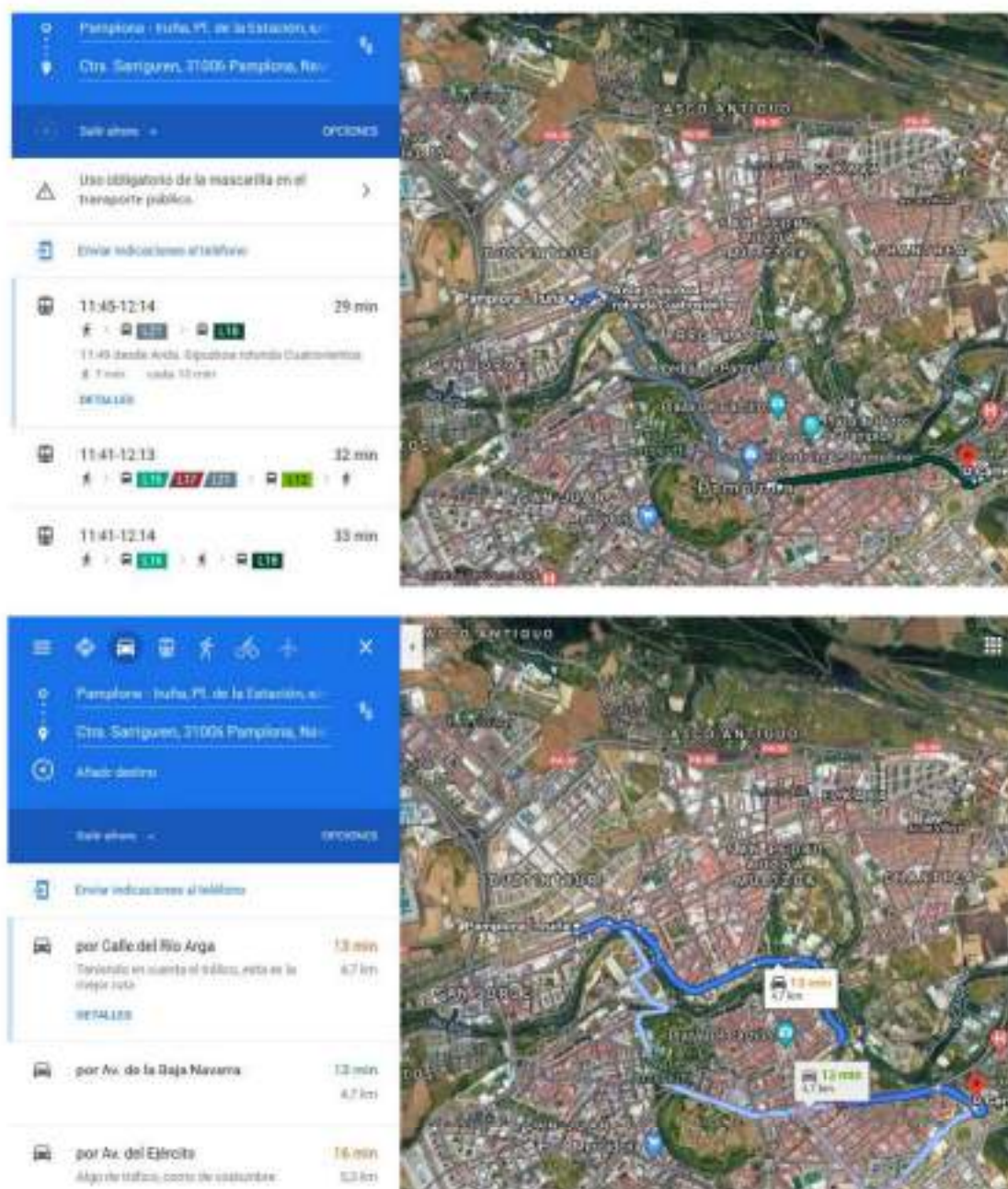


Ilustración 17 Ruta desde el ámbito de actuación hasta la estación de ferrocarril (fuente Google)

6.4.5 Transporte aéreo

El Aeropuerto de Noain se encuentra aproximadamente a 7 kilómetros y medio, distancia que se puede recorrer en unos 9 minutos en vehículo privado. Como actualmente no existe ninguna línea de autobús urbano 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.

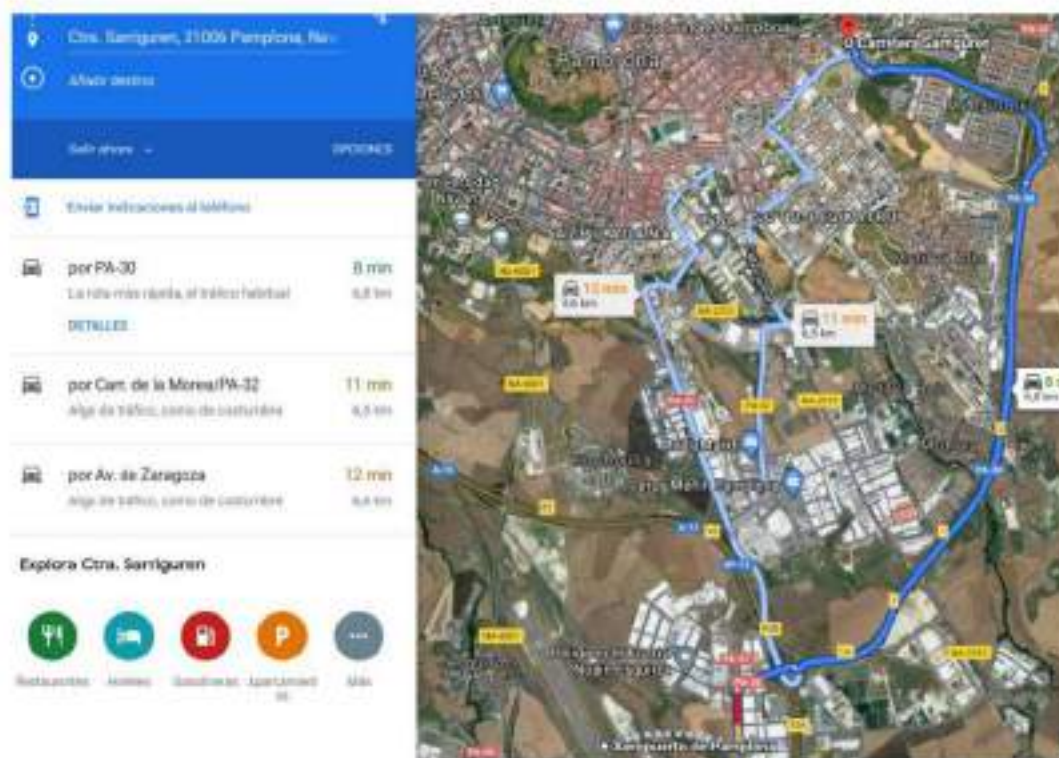


Ilustración 18 Ruta desde el ámbito de actuación hasta el aeropuerto (fuente Google)

6.5 Accesibilidad en vehículo privado

El ámbito de estudio cuenta con una buena accesibilidad en vehículo privado, por situarse entre dos de los principales ejes de la ciudad de Pamplona:

- Cuesta de Beloso, antigua carretera N-121-A y prolongación de la Avenida Baja Navarra
- Carretera de Badostain

7. ESTUDIO DE TRÁFICO

De acuerdo con la metodología del presente estudio de movilidad se ha realizado una microsimulación del tráfico de vehículos a motor en el entorno del ámbito de estudio, tanto del estado actual como del estado futuro con el desarrollo del planeamiento.

7.1 Fuentes de datos de tráfico de vehículos a motor

Se emplean tres fuentes de datos 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 Sarriñena).

7.1.1 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.

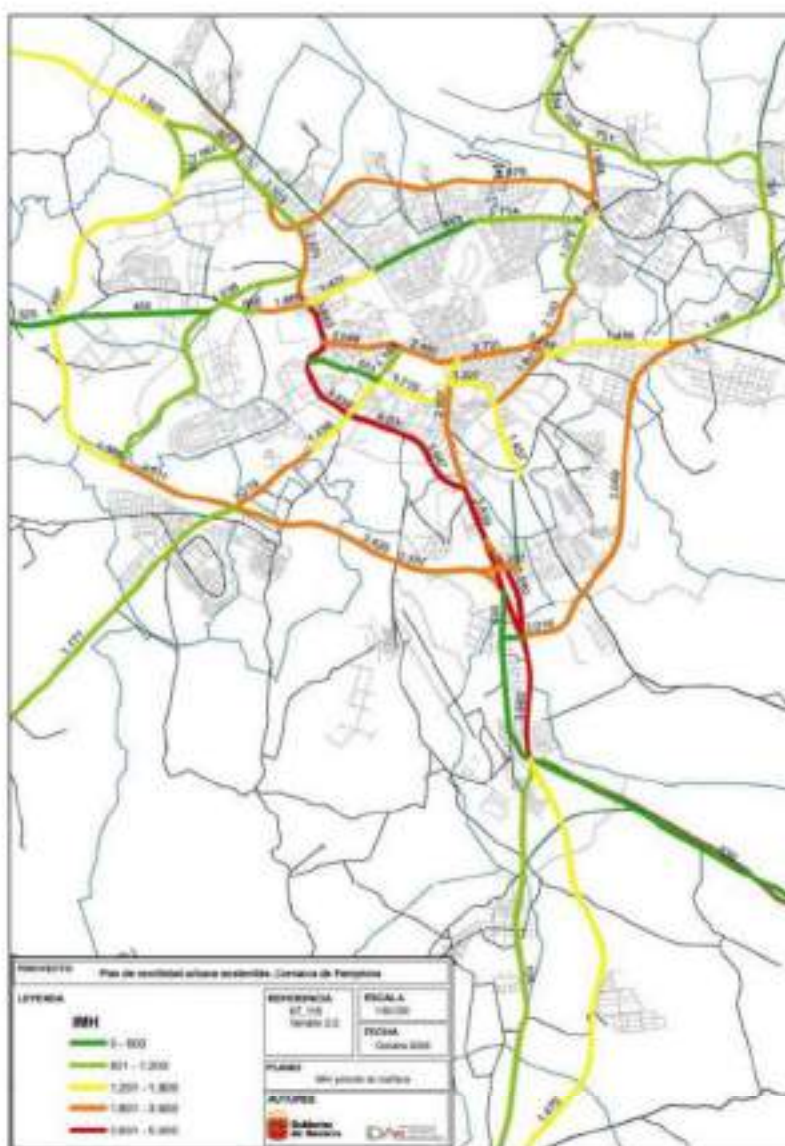


Ilustración 19 Intensidad Hora Punta de la Mañana (fuente PMUS)

7.1.2 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.

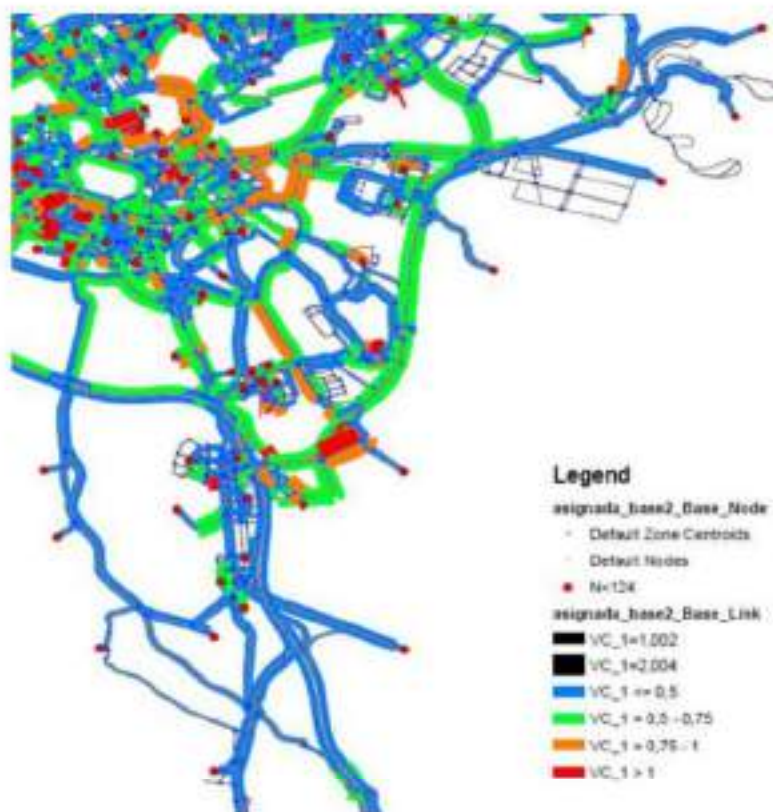


Ilustración 20 Intensidad Pionta por la tarde (fuente Est. Traf Valle de Egüés)

7.1.3 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.

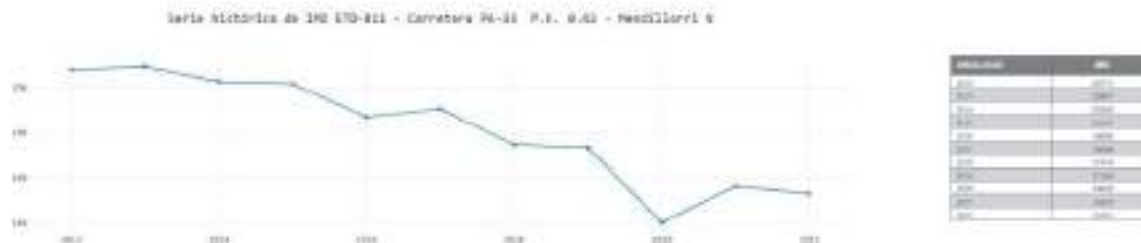
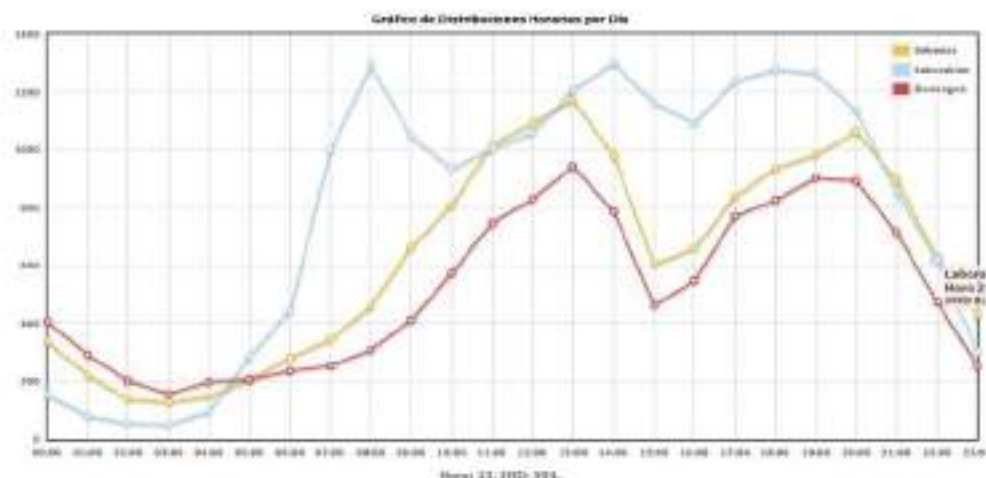


Ilustración 21 Datos Aforo Anuales Estación 811 (fuente Gobierno de Navarra)

A lo largo de los años se aparecía una tendencia decreciente en el número de vehículos que circulan por la PA-33, incluso dejando de considerar los datos de 2020 afectados por la pandemia.

Para el 2018, último año en el que se publicó la distribución diaria del tráfico, en esta estación se han registrado los siguientes tráficos:



Tomando los datos de aforo del Ayuntamiento de Pamplona en Avenida Baja Navarra tenemos que la intensidad media diaria (IMD) es de 36.000 vehículos día, asumiendo que la hora punta (HP) es un 7% del tráfico diario, tenemos que el tráfico en la HP en Avd Baja Navarra son 2530 veh/h en los dos sentidos.



Ilustración 22 IMD Aforos de tráfico Ayuntamiento de Pamplona

7.2 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

7.3 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:

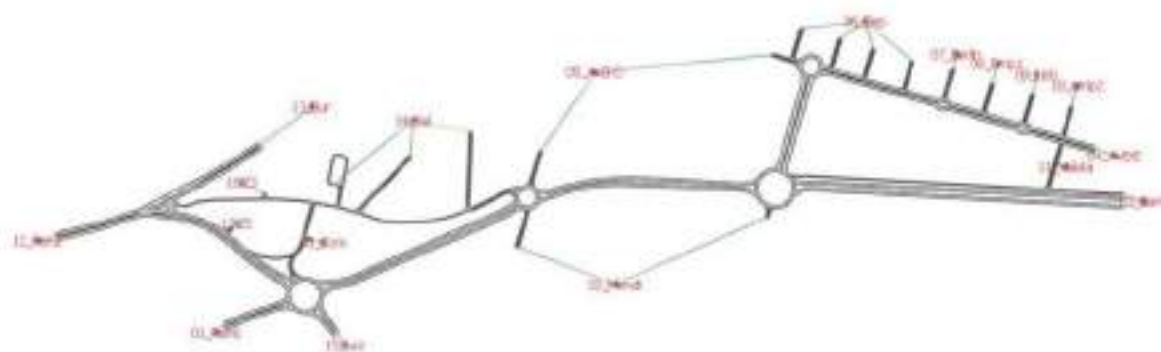
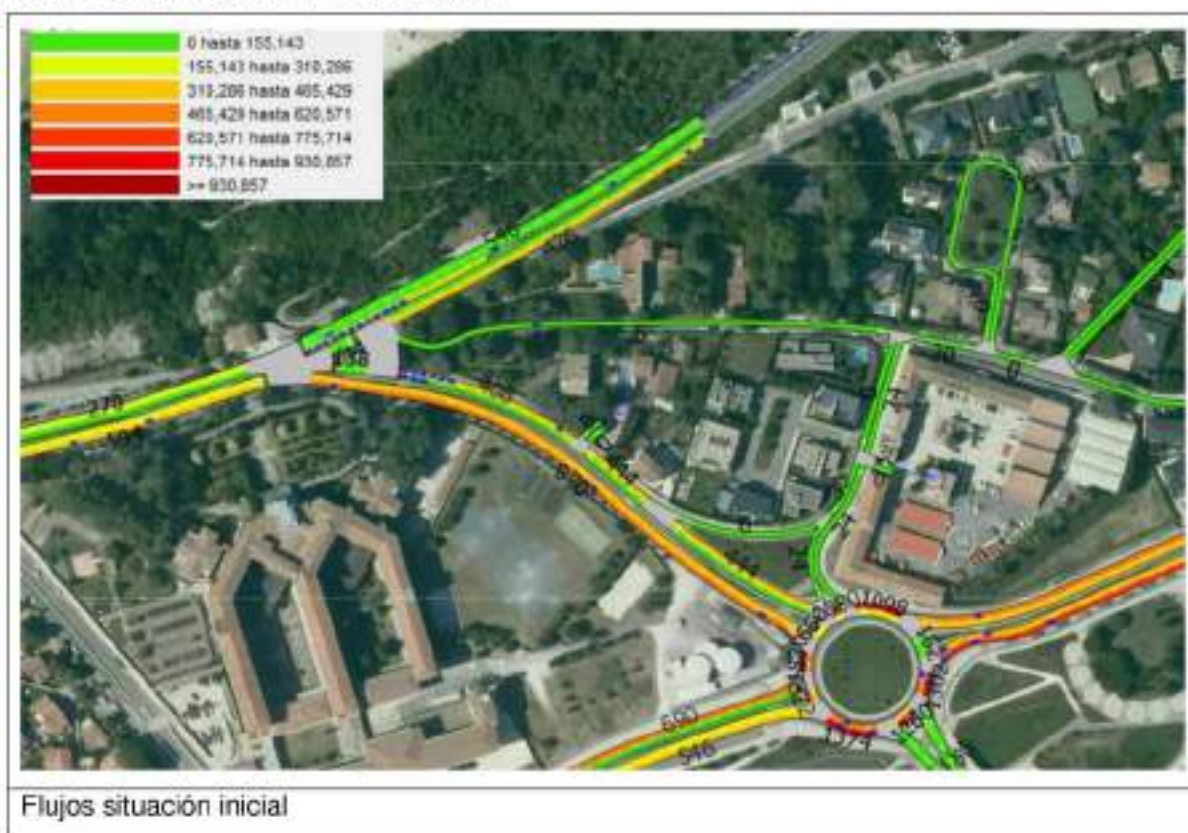
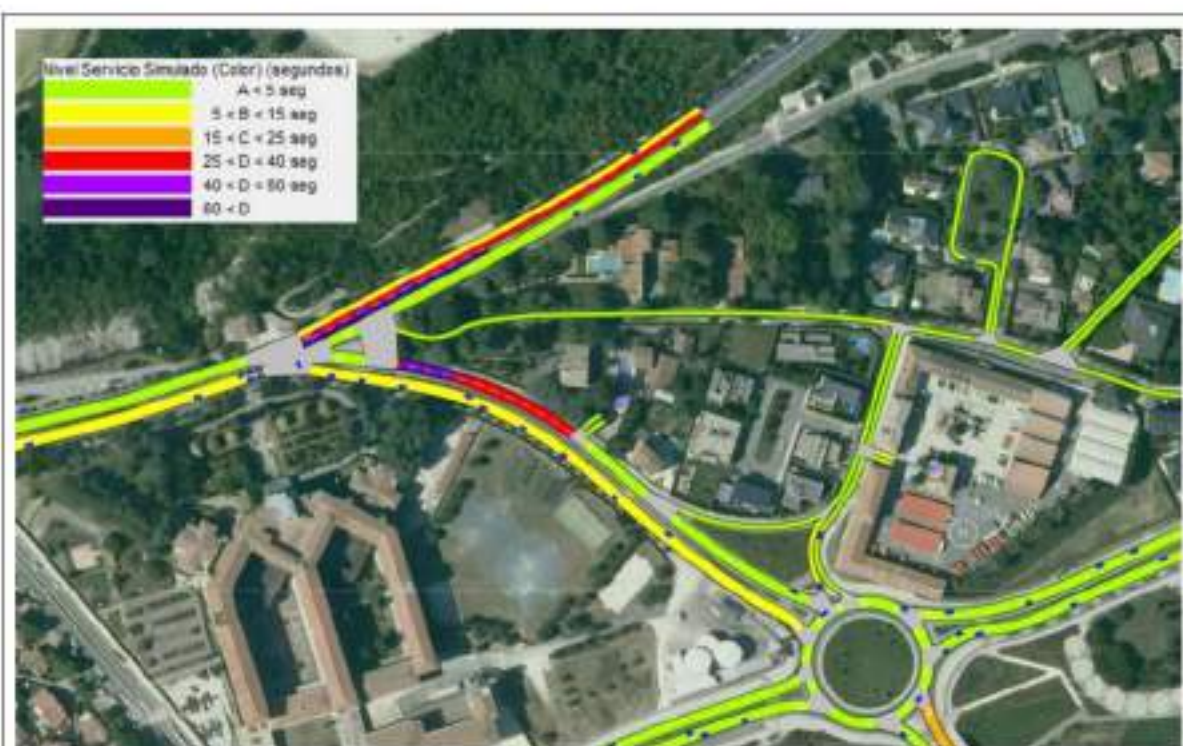


Ilustración 25 Centroides estudio de tráfico

A continuación, se han calculado los flujos de tráfico y los 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:





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.

7.4 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 **17 habitaciones** en el PEAU "Villa

Adriana".

7.4.1 Usos del suelo previsto

Como punto de partida para los cálculos adoptamos la estimación de uso residencial eventual con 17 habitaciones dedicadas al uso hotelero.

7.4.2 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.

7.4.3 Cálculo de la movilidad atraída

Según la información suministrada y aplicando los ratios habituales para el uso hotelero de 17 habitaciones producirían unos **37 desplazamientos al día** de los cuales en la **hora punta** se producirían un **9%** de los mismos. Es decir que el aumento de tráfico atribuible a la actuación en la **hora punta** sería de **2 coche entrando** y **1 coche saliendo**.

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 **6 desplazamientos**. De estos viajes **3 coches accederían** a la actuación y **3 saldrían** de la misma.

4

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 2-3 DE U.I. IX BELOSO "VILLA AURORA" FUTURO																	
OMTCP-																	
Residencial	0 Dwelling	2007	210	1,92	Veh/viv	0	8,00%	17,00%	83,00%	10,00%	67,00%	33,00%	0	0	0	0	0
Resid. Eventual	17 Dwelling	ITE	251	2,15	Trip/Unit	37	6,70%	65,00%	35,00%	9,00%	60,00%	40,00%	2	1	2	1	1
Comercial	0 m²	ITE	850	103,59	Trip/100m²	0	2,98%	61,00%	39,00%	10,31%	51,00%	49,00%	0	0	0	0	0
Docacional	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	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	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	0
SUMA						37							2	1	2	1	2

RESUMEN				
Intensidad Horaria Máxima				
E	S	E	S	
Veh/hr				
2	1	2	1	
2	3	3	40%	
65%	35%	60%	40%	
7%		5%		

Viajes Día
Tripes/día
37

Fuente e información:

OMTCP-2007 Observatorio de la movilidad y del transporte de la Comarca de Pamplona, 1ª Edición, Marzo de 2007

NASUNSA (1) Estudio de tráfico polígonos industriales de Navarra, Ciudad de la Innovación NASUNSA, Año 2008

NASUNSA (2) Estudio de tráfico polígonos industriales de Navarra, Polígono tipo C, Año 2008

ITE Institute of Transportation Engineers, Trip Generation, 7ª Edición, (adaptado)

AETAQPE Alborn para Estudio de Tráfico del Área de Donapipa, Polígono Galleria, MDMKAVAL, Noviembre 2008

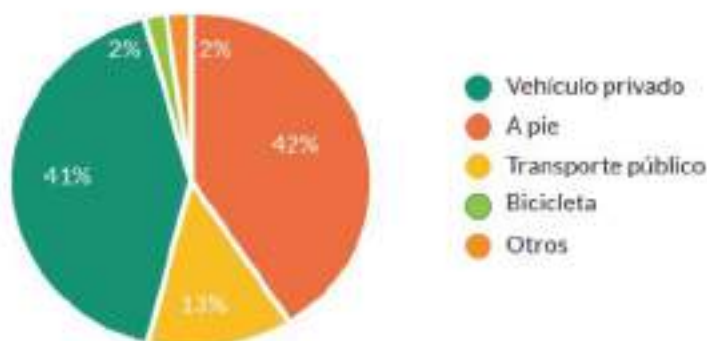
En Vehículo según OMTCP-2007 Observatorio de la movilidad

33,50%

7.4.4 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 27 Diagnóstico 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.

Entre todas y todos podemos conseguir que la movilidad de la comarca cumpla estos porcentajes:



Guztión artean lor dezakegu Iruñerriko mugikortasunak ehuneko hauek betetzea:

En este estudio como se ha explicado anteriormente se ha optado por adoptar una hipótesis de partida mucho más conservadora. Conforme a lo explicado la demanda de tráfico de 6 vehículos hora se ha asignado al centroide, 18, de la actuación 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.

7.5 Tráfico estado futuro de la propuesta

Para el escenario futuro se ha modificado la fila y columna 18 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	25	18	23	Tot
1	0	206	40	40	10	40	20	10	20	10	5	30	120	8	20	3	1	1	584		
2	396	0	40	30	50	40	20	10	20	10	5	0	0	8	20	0	1	1	651		
3	30	30	0	10	10	0	10	0	10	0	0	40	40	0	0	0	0	0	180		
4	63	50	10	0	0	20	20	5	25	5	7	0	0	0	0	0	1	1	207		
5	60	60	10	0	0	20	20	5	25	5	10	60	60	0	0	0	0	0	335		
6	41	45	5	25	25	0	25	5	18	5	5	40	40	0	0	0	0	0	280		
7	0	0	0	37	37	5	0	5	12	5	5	20	20	0	0	0	0	0	146		
8	0	0	0	13	13	25	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	71		
9	21	5	5	60	60	60	2	0	0	0	7	30	30	0	0	0	0	0	260		
10	4	2	0	15	20	0	0	4	0	0	6	10	10	0	0	0	0	0	71		
11	5	3	5	23	0	6	0	8	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0	60		
12	30	206	40	40	10	40	20	10	20	10	5	0	120	10	20	3	0	0	584		
13	100	206	40	40	10	40	20	10	20	10	5	30	0	10	20	3	0	0	564		
14	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	0	0	0	30		
15	15	25	0	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	0	21		
17	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3		
18	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3		
Tot	778	840	195	335	245	296	157	72	170	60	60	275	461	41	80	9	3	3	4080		

Ilustración 28 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 el PEAU "Villa Adrian" no genera ninguna reducción en el nivel de servicio (la calidad) del tráfico.



Flujos situación Escenario futuro



Demoras situación Escenario futuro

8. CONCLUSIONES

El futuro desarrollo objeto del presente estudio de movilidad 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 el Plan Especial de Actuación Urbana en la parcela número 1202 del polígono 5 de Pamplona - conocida como Villa Adriana. El futuro desarrollo, que ubica **un hotel de 17 habitaciones**, no altera ni la capacidad ni la funcionalidad de la red viaria en la zona.

Respecto a la movilidad sostenible, la cesión de superficie para dotaciones locales en el perímetro de la parcela permite **mejorar considerablemente la accesibilidad peatonal del ámbito**.

Adicionalmente, la accesibilidad en bicicleta está garantizada por el carril bici del vial lateral de la PA-33 (o Carretera de Sarriguren) y especialmente por el carril bici de la Cuesta de Beloso recientemente ejecutado. La accesibilidad en transporte público está asegurada por las marquesinas del seminario y de la Ctra. De Sarriguren, en la que tienen parada las líneas de transporte público 4, 18, 20, 23 y N10.

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

Asunto:	PEAU en la parcela núm 1202 pol. 5 de Pamplona - "Villa Adriana"
Ubicación:	Beloso Pamplona (Navarra)
Solicitante:	Equipo Redactor de PEAU "Villa Adriana"

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, MAYO DE 2025

72806580B

JOAQUIN

SALANUEV

A (R:

B71496475

Joaquin Salanueva Etayo
Ingeniero de CC. Y PP.

Firmado por MARTINEZ
LLORENS JAVIER -
***0044** el día
05/05/2025 con un
certificado emitido por AC
FNMT Usuarios

Javier Martínez Llorens
Ingeniero de CC. Y PP.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA (PEAU)

ANEXO III. ESTUDIO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS. SUFICIENCIA DE RECURSOS HÍDRICOS

FECHA
MAYO 2025

PROMOTOR
VILLA ADRIANA S.A.

ARQUITECTO
FRANCISCO J. MANGADO BELOQUI



**ANEXO III. ESTUDIO DE INFRAESTRUCTURAS Y
SERVICIOS. SUFICIENCIA DE RECURSOS HÍDRICOS**

ESTUDIO DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS. SUFICIENCIA DE RECURSOS HÍDRICOS

La suficiencia de recursos hídricos es un aspecto fundamental en la planificación urbanística, ya que se debe garantizar que los nuevos desarrollos no comprometan la disponibilidad de agua para la población. Con el análisis expuesto a continuación se pretende exponer que los cambios introducidos por el presente PEAU no supondrían problemas en el abastecimiento de agua.

En el caso que nos ocupa, aunque se da un cambio de uso de residencial unifamiliar a residencial eventual (hotel), se considera que no habrá problema en el abastecimiento de agua, ya que el planeamiento actual permite la construcción de 4 viviendas en la parcela, pareadas dos a dos, y una edificabilidad total para ellas de 1.473 m². Si bien Villa Adriana tiene protección grado 3 y habría que conservar lo que corresponde a su grado de protección, con esa edificabilidad se podrían desarrollar 4 viviendas generosas con un número de dormitorios y baños equiparable a las 17 habitaciones que tendrá el nuevo hotel. Por otro lado, aunque un hotel conlleva un uso más intensivo de agua que una vivienda: cocina industrial, lavandería, etc. teniendo en cuenta que será un solo hotel y lo permitido actualmente son 4 viviendas (grandes), con 4 cocinas, 4 lavadoras, etc. se compensaría, con el número mayor de viviendas, lo que pueda requerir de más un solo hotel, en cuanto a consumo de agua se refiere. Además, es complicado que se dé una elevada simultaneidad en el uso de los baños de las habitaciones del hotel.

Finalmente, añadir que además el proyecto del nuevo hotel deberá cumplir lo establecido en la *Ordenanza de Gestión del Ciclo Integral del Agua y de Redes de Abastecimiento y Saneamiento* de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA (PEAU)

ANEXO IV. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

FECHA
MAYO 2025

PROMOTOR
VILLA ADRIANA S.A.

ARQUITECTO
FRANCISCO J. MANGADO BELOQUI



ANEXO IV. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Al encontrarse el ámbito de este PEAU incluido en las zonas y espacios afectados por las servidumbres aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Pamplona, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, líneas eléctricas, aerogeneradores, etc.), medio necesario para la construcción (grúas o similares) o plantación, requerirá acuerdo previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30, 31 y 32 del Decreto 584/1972 en su actual redacción (02/06/2023).

En virtud de la servidumbre de limitación de actividades, la Agencia Estatal de seguridad Aérea (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar los usos del suelo y las actividades que se ubiquen dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Pamplona que puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 10 del Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas.

Las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Pamplona, que afectan a dicho ámbito determinan las alturas (respecto del nivel del mar), que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, instalaciones, remates decorativos, etc.).

Teniendo en cuenta que la ordenación propuesta se encuentra en su punto más alto en la cota 464 metros y que el ámbito se sitúa entre las líneas con elevación 515 / 525 m., podemos concluir que la nueva edificación se encuentra muy por debajo de la elevación máxima permitida, puesto se pretende realizar una edificación de planta baja más una altura, con una altura máxima de 8 metros.



525
520



PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA
PARCELA 1202 DEL POLÍGONO 5 DE PAMPLONA (VILLA ADRIANA)

ANEXO 4	SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS		
PROPIEDAD: VILLA ADRIANA S.A.		ARQUITECTO: FRANCISCO MANGADO BELOQUI	
ARCHIVO:	FECHA: MARZO 2025	DIN A3_ ESCALA:	
		ANULA AL Nº:	

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA (PEAU)

ANEXO V. INFORME DE IMPACTO DE ACCESIBILIDAD Y DISCAPACIDAD

FECHA
MAYO 2025

PROMOTOR
VILLA ADRIANA S.A.

ARQUITECTO
FRANCISCO J. MANGADO BELOQUI



ANEXO V. INFORME DE IMPACTO DE ACCESIBILIDAD Y DISCAPACIDAD

INFORME DE IMPACTO DE ACCESIBILIDAD Y DISCAPACIDAD

El presente Plan Especial de Actuación Urbana se ha elaborado en observancia de la normativa vigente en materia de accesibilidad y discapacidad, respetando las condiciones de accesibilidad tanto para los espacios privados como para los espacios públicos. Especialmente se ha respetado en todo momento la siguiente normativa:

- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.
- Ley Foral 31/2022, de 28 de diciembre, de atención a las personas con discapacidad en Navarra y garantía de sus derechos
- Código Técnico de la Edificación, al apartado de Seguridad de Utilización y Accesibilidad (CTE: DB-SUA)

El presente PEAU tiene por objeto la modificación de las determinaciones urbanísticas que afectan a la parcela 1202 del polígono 5 de Pamplona. La actuación proyectada contempla tres intervenciones principales, el incremento de la edificabilidad máxima permitida en la parcela, la adición de un nuevo uso permitido, como es el de residencia eventual y la cesión obligatoria de espacios de titularidad privada al dominio público municipal, destinados a la mejora cualitativa de los sistemas viarios existentes y proyectados en el ámbito de actuación.

Es por ello, que en el momento en que se lleve a cabo la adaptación de la actual edificación de Villa Adriana al uso hotelero, así como la nueva edificación que se destinará también a hotel, se deberá respetar en todo momento la normativa relativa a

la accesibilidad, especialmente en lo referente al Código Técnico de la Edificación, al apartado de Seguridad de Utilización y Accesibilidad (CTE: DB-SUA).

En el momento en que se vayan a urbanizar los espacios que se ceden para la mejora de los sistemas viales existentes, que pasaran a ser de propiedad pública, se deberán ejecutar respetando en todo momento las indicaciones de la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

De conformidad con lo indicado, se considera que la propuesta contenida en el presente PEAU no genera impacto negativo por razón de accesibilidad y discapacidad, por cuanto que las cesiones propuestas contribuyen a la mejora cualitativa del espacio público desde una perspectiva de accesibilidad con determinaciones específicas orientadas a la consecución de un entorno urbano inclusivo y seguro recogiendo los objetivos establecidos en la normativa sectorial de accesibilidad.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA (PEAU)

ANEXO VI. INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO

FECHA
MAYO 2025

PROMOTOR
VILLA ADRIANA S.A.

ARQUITECTO
FRANCISCO J. MANGADO BELOQUI



ANEXO VI. INFORME DE IMPACTO DE GENERO

INFORME DE IMPACTO DE GENERO

El presente Plan Especial de Actuación Urbana se ha elaborado en observancia de la normativa vigente en materia de igualdad, específicamente:

- La Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, que en su artículo 19 establece la preceptiva incorporación de informes de impacto de género en los instrumentos de planeamiento urbanístico.
- La Ley Foral 17/2019, de 4 de abril, de igualdad entre mujeres y hombres, con especial atención a las determinaciones contenidas en su artículo 55.2, que prescribe la consideración de aspectos específicos en el diseño y planificación urbanística orientados a la creación de espacios seguros y libres de violencia contra las mujeres.
- Ordenanza de Igualdad del Ayuntamiento de Pamplona, con especial atención a lo indicado en lo dispuesto en el Título IV.

El presente PEAU tiene por objeto la modificación de las determinaciones urbanísticas que afectan a la parcela 1202 del polígono 5 de Pamplona. La actuación proyectada contempla tres intervenciones principales, el incremento de la edificabilidad máxima permitida en la parcela, la adición de un nuevo uso permitido, como es el de residencia eventual y la cesión obligatoria de espacios de titularidad privada al dominio público municipal, destinados a la mejora cualitativa de los sistemas viarios existentes y proyectados en el ámbito de actuación.

La modificación urbanística propuesta incorpora determinaciones específicas que contribuyen positivamente a la consecución de los objetivos establecidos en la normativa sectorial de igualdad. La cesión de espacios al dominio público comportará una mejora sustancial en la calidad urbanística del entorno mediante:

- La ampliación efectiva de los espacios de tránsito peatonal
- La implementación de sistemas de iluminación que garanticen la percepción de seguridad
- La eliminación de puntos de conflicto y espacios inseguros
- La mejora de la accesibilidad y conectividad tanto para el tráfico de vehículos como de peatones.

Estas actuaciones redundarán en una reducción significativa de los elementos urbanísticos que pudieran generar percepción de inseguridad, contribuyendo a garantizar el derecho a la ciudad en condiciones de igualdad efectiva.

En lo referente al uso característico previsto para la parcela 1202, de carácter residencial unifamiliar, se constata que no implica discriminación directa ni indirecta por razón de género, ajustándose a los principios de igualdad en el acceso y disfrute del espacio urbano.

De conformidad con lo indicado, se considera que la propuesta contenida en el presente PEAU no genera impacto negativo por razón de género, por cuanto que las cesiones propuestas contribuyen a la mejora cualitativa del espacio público desde una perspectiva de género con determinaciones específicas orientadas a la consecución de un entorno urbano inclusivo y seguro recogiendo los objetivos establecidos en la normativa sectorial de igualdad.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA (PEAU)

ANEXO VII. PROGRAMA Y PLAZOS DE EJECUCIÓN

FECHA
MAYO 2025

PROMOTOR
VILLA ADRIANA S.A.

ARQUITECTO
FRANCISCO J. MANGADO BELOQUI



ANEXO VII. PROGRAMA Y PLAZOS DE EJECUCION

PROGRAMA Y PLAZOS DE EJECUCION

El promotor de este Plan Especial de Actuación Urbana (PEAU) planea comenzar la construcción del nuevo edificio, permitido gracias al aumento de edificabilidad contemplado en este proyecto, tan pronto como se apruebe definitivamente el Plan. Se prevé que en un plazo de 5 años desde dicha aprobación, se habrá completado tanto la nueva edificación como la adaptación de Villa Adriana para uso hotelero.

Adicionalmente, si el Ayuntamiento de Pamplona necesitara anticipadamente los espacios de cesión de suelo privado previstos en este PEAU (destinados a ampliar los sistemas viarios existentes), se propone firmar un Convenio de Gestión que permita esta cesión anticipada. El texto de dicho convenio se adjunta a este documento para su tramitación simultánea, condicionando su aprobación definitiva a la previa aprobación del PEAU. De este modo, se garantiza en todo momento la posibilidad de realizar las ampliaciones y mejoras de los sistemas viarios cuando sean necesarias, incluso si esto fuera necesario antes de completar la construcción del nuevo edificio contemplado en el PEAU.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA (PEAU)

ANEXO VIII. PROPIEDAD DE LAS FINCAS AFECTADAS

FECHA
MAYO 2025

PROMOTOR
VILLA ADRIANA S.A.

ARQUITECTO
FRANCISCO J. MANGADO BELOQUI



ANEXO VIII PROPIEDAD DE LAS FINCAS AFECTADAS

PROPIEDAD DE LAS FINCAS AFECTADAS

En este proyecto únicamente afecta a la parcela 1202 del polígono 5 de Pamplona, la cual pertenece a la mercantil Villa Adriana SA, con CIF A31099609 y domicilio en carretera de Sarriguren 1, CP 31006 Pamplona, Navarra.

Siendo que en los últimos cinco años anteriores a la presentación de este documento no ha variado su titularidad, tal y como puede comprobarse en la Nota Simple del Registro de la Propiedad que se acompaña.