



Mancomunidad
Comarca de Pamplona
No. de calle:
No. de teléfono:

C/Grál. Chindilla nº 7. C.I.F.: G-37 220702
31002 Tel.: 901 502 503
PAMPLONA-IRUÑA Fax: 948 428 230
mcp@mcp.es www.mcp.es

E. 200700006325-20070384

La Ley foral 35/2002, de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, exige en unos casos, y faculta en otros, a la Mancomunidad para emitir informes o interponer alegaciones, en ambos casos acerca de los servicios cuya titularidad ostenta y sobre actos de otras Administraciones.

Se comprende que, siendo la Mancomunidad titular de tres servicios públicos, esté obligada a estudiar los instrumentos de ordenación territorial y, de acuerdo con sus competencias, formular las alegaciones e emitir los informes procedentes.

La Mancomunidad se ha dotado de una sociedad pública como modo directo de gestión de dos de sus servicios (abastecimiento y saneamiento; y residuos), prestando el otro (transporte urbano comarcal) a través de una concesión administrativa.

Por todo lo expuesto, adjunto se remiten los informes correspondientes al "Plan de Desarrollo del Área de la Nueva Estación del Tren de Alta Velocidad y del Área de la Antigua Estación de Tren de Pamplona (PSIS Parque Residencial Camino de Santiago)", relativos a los servicios cuyas competencias corresponden a la Mancomunidad, que pueden verse afectados.



Pamplona a 17 de julio de 2007
EL PRESIDENTE (e.f.),

Francisco J. Borda Garde

Doc.: 2007/304254
18/07/2007 12:47



Informe

P.S.I.S. PARQUE RESIDENCIAL CAMINO DE SANTIAGO (PAMPLONA)

Servicio: Área Técnica y Ciclo Integral del Agua
Fecha: 2 de julio de 2007
Expediente: 3231 / 20070384
Solicitante:

Conocido el proyecto redactado por el estudio de ingeniería URGBIN, y al objeto de prever las redes adecuadas y las posibles afecciones a las instalaciones de abastecimiento y saneamiento, les comunicamos que se deberán tener en cuenta las condiciones generales de los apartados siguientes, y que conforme a lo dispuesto en el artículo 100 de la Ley Foral 35/2003 de 20 de diciembre, de Ordenación del Territorio y Urbanismo, *“los propietarios de suelo urbanizable deberán costear y, en su caso, ejecutar las infraestructuras de conexión con los sistemas generales exteriores a la actuación y, en su caso, las obras necesarias para la ampliación o refuerzo de dichos sistemas requeridos por la dimensión y densidad de la misma y las intensidades de uso que ésta genere”*

ABASTECIMIENTO DE AGUA

• AMBITO: FUTURA ESTACIÓN DEL ITAV

En la propuesta únicamente aparece el trazado básico de las conducciones, sin ningún tipo de dimensionamiento, considerando que dichos aspectos deberán concretarse en el futuro proyecto de urbanización. No obstante, se consideran los puntos de conexión básicos a las redes generales.

En el P.S.I.S. presentado se han considerado cuatro puntos principales de conexión: 2 a las redes de Barañain, que cuenta con tubería de \varnothing 400 mm; 1 subiendo por la Avda. Aróstegui hasta la Avda. Navarra para conectar con la tubería de \varnothing 1000 mm; y por último, otra cruzando la Ronda hasta conectar con las redes de Zizur Mayor a una tubería de \varnothing 250 mm.

Aunque dicho planteamiento pudiera ser correcto, consideramos que se debería realizar un cambio: la Mancomunidad tiene previsto ejecutar las obras de renovación de la tubería que baja por la Avda. Aróstegui, colocando una tubería de FN \varnothing 500 mm hasta la Venta Andrés; asimismo, entre las previsiones de Mancomunidad a medio plazo se encuentra la construcción de una tubería de 400 – 500 mm de diámetro entre Esquiroz y Cizur Menor. Con estos planteamientos futuros se considera que la conexión del nuevo desarrollo debería realizarse a la nueva tubería de la Avda. de Aróstegui y que aprovechando el nuevo enlace proyectado junto a la Ikastola San Fermín en Cizur Menor se debe instalar un tramo de tubería de diámetro 400 mm para poder conectar con la futura conducción de abastecimiento.

Se debe mantener la tubería existente de \varnothing 150 mm que abastece a la parte norte de Zizur Mayor atravesando la estructura de la Avda. Estella sobre la Ronda Oeste.

Se deberá colocar en el punto de conexión con la tubería de la Avda. Aróstegui un punto de control de consumo mediante la colocación de un caudalímetro con su correspondiente acometida eléctrica y de señal para telemando y telecontrol.

La zona baja dispone de una alta presión de servicio, que a falta de los cálculos hidráulicos pertinentes se deberá contar con la posibilidad de colocación de válvulas reductoras de presión.

Se debe mantener el servicio a las edificaciones existentes a través de las nuevas redes de suministro.

Todos los materiales deberán adaptarse a la normativa en vigor de S.C.I.P.S.A.

• AMBITO I: ÁREA ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN

El planteamiento básico de rectificación del trazado de las tuberías generales de abastecimiento que atraviesan las actuales vías en la zona de Buztintxuri se considera correcto. Deberá tenerse en cuenta que habrá que desplazar las conexiones existentes en las tuberías actuales, así como la reposición de los grandes nudos de seccionamiento en los nuevos trazados.

En la entrada principal de agua de la zona se colocará un caudalímetro.

Se evitarán los giros mayores de 45° en las tuberías de diámetro mayor de 400 mm.

REDES DE SANEAMIENTO

• AMBITO I: FUTURA ESTACIÓN DEL TAV

El desarrollo del P.S.U.S. afecta a gran parte del trazado del colector comarcal C-15 (en el P.S.U.S. se denomina por error C-2); dicho colector constituye uno de los ejes principales de la red de saneamiento de la comarca de Pamplona y por tanto su estudio debe tener un tratamiento prioritario dentro de los servicios afectados.

En el documento presentado se plantea el desvío del colector en algunos de sus tramos, pero no en toda la afeción a su trazado, quedando por dentro de alguna de las nuevas parcelas urbanas proyectadas, no resultando admisible.

El estudio del tramo de colector afectado debe ser global, considerando las pendientes actuales y las proyectadas para asegurar la capacidad de transporte del colector existente; a tal efecto se realizará previamente a la aprobación del P.S.U.S. un estudio de la capacidad del colector, que deberá contar con la aprobación de S.C.I.P.S.A.

Dicho estudio contará con una tabla comparativa donde aparezcan, como mínimo, los valores de caudal, sección, pendiente y velocidad de cada uno de los tramos del emisario existente y del propuesto. En función de los vertidos previstos y de los existentes aguas arriba pudieran ser necesarias actuaciones puntuales de reforma, ubicadas incluso en zonas externas al ámbito del proyecto.

El trazado del nuevo colector debe ser accesible en todo su recorrido para los vehículos de mantenimiento y deberá quedar fuera de la zona inundable.

En el cruce del emisario bajo la franja de dominio de la infraestructura de alta velocidad se construirá una galería visitable anexa que pueda funcionar como aliviadero de la sección principal del emisario.

No se ha tenido en cuenta la reconducción del colector que baja por la Avenida de Estella procedente de Zizur Mayor. Se deberá reponer este colector y el resto de colectores afectados con la conformidad de S.C.P.S.A.

Se debe aprobar previamente el estudio de inundabilidad donde aparezcan claramente identificadas las zonas inundables y su posible repercusión en los colectores, existentes y/o futuros.

• **AMBITO II: ÁREA ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN**

En los planos presentados se observa que todos los vertidos se conducen a los colectores existentes en la C/ del Muelle. Será necesario comprobar que las actuales conducciones tienen capacidad suficiente para asumir los nuevos vertidos, por lo tanto se debe incluir un estudio de los colectores de dicha área, que deberá ser aprobado previamente.

RED DE PLUVIALES

• **AMBITO I: FUTURA ESTACIÓN DEL TAV**

El planteamiento de las redes de pluviales de la urbanización es el vertido en varios puntos al río Elorz. El diseño de la red se realizará de manera que se impida el retorno de aguas pluviales a los sótanos de las edificaciones.

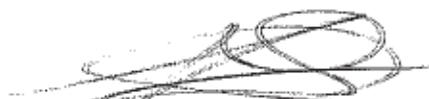
• **AMBITO II: ÁREA ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN**

Al igual que en el caso de las redes de fecales, los vertidos de pluviales se realizan a través de redes existentes. Se deberá comprobar la capacidad de las mismas.

El análisis realizado en el presente informe se circunscribe exclusivamente a la red de pluviales de las zonas a desarrollar por el P.S.I.S., no entrando a considerar, por salirse del ámbito de nuestra competencia, la autorización del vertido de aguas pluviales a cauce público.

Por lo cual y al objeto de evitar posibles afecciones y daños por inundación, el promotor deberá solicitar ante el organismo competente la correspondiente autorización de vertido de aguas pluviales a cauce público, al objeto de que pueda ser autorizado el punto y el caudal de vertido.

Atentamente,


Juan Ramón Ibarregui Tejada
Director Área Técnica y C.I.A.



INFORME SOBRE "SEPARATA: De elementos afectos a instalaciones controladas por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, incorporados en el PSIS "PARQUE RESIDENCIAL CAMINO DE SANTIAGO" DE DESARROLLO DE LAS AREAS NUEVA ESTACION TAV Y ANTIGUA ESTACION TREN", en materia de Recogida de Residuos (Proyecto de Noviembre - 2006), de URGEIN INGENIERIA para el equipo redactor: AH & ASOCIADOS, promotor: GOBIERNO DE NAVARRA, DPTO O.P., T y C. / 25 de Mayo de 2007. (Entrada N° 2007 0000 3231 / Expte N° 2007 0384).

AMBITO I - AREA FUTURA ESTACION DEL TAV.

1. - RECOGIDA NEUMÁTICA.

No es adecuado el planteamiento de dos redes de recogida y seis centrales. Debe estudiarse el diseño de una única red de recogida neumática y una sola central de recogida, teniendo en cuenta los criterios contenidos en la ordenanza reguladora de la Gestión de Residuos Urbanos (Boletín Oficial de Navarra n° 17 del 7 de febrero de 2007).

Así mismo la recogida neumática debe extenderse a la totalidad del ámbito del PSIS incluyendo mediante puntos de vertido o buzones en calle, la zona ya consolidada.

2. - CENTRAL DE RECOGIDA.

Debe reservarse una parcela de uso dotacional con la superficie suficiente para edificar en ella la central de recogida. La ubicación de dicha parcela será, necesariamente, en zona no inundable.

3. - RESERVA DE ESPACIO PARA LOS CONTENEDORES DE VIDRIO Y PODA.

Debe preverse reserva de espacio para contenedores de vidrio y poda:

- ✓ de vidrio de 2,5-3 m³, en proporción de 1 por cada 200 habitantes.
- ✓ de poda de 7 m³, uno cada 800 mts de distancia, en zonas de viviendas unifamiliares o zonas verdes amplias.

La ocupación media de calle es de 2,50 ml., por cada contenedor de 3 m³.

4. - CAJAS SIN SALIDA.

Se solicita que se estudie la posibilidad de mallar dos calles configuradas sin salida. En caso de que no sea posible y para evitar maniobras de los camiones en marcha

atrás, se tendrán que colocar los contenedores en el primer punto que lo permitiese, lo que supone distancias de 140 y 100 m. hasta los usuarios.

AMBITO II – ELIMINACION ANTIGUA ESTACION DE TREN.

1. – RECOGIDA DE RESIDUOS:

La previsión de Recogida Neumática, desarrollada en el plano P36, queda condicionada a la realización de un estudio de viabilidad por los servicios técnicos de Mancomunidad. En ningún caso contemplará doble red de tubería.

En el mes de octubre de 2007 se conocerán los resultados del mencionado estudio que contempla la posible conexión de la red de recogida neumática del ámbito III con la central de recogida neumática del Casco Histórico de Pamplona.

2.- RESERVA DE ESPACIO PARA EL MOBILIARIO DE RECOGIDA DE RESIDUOS.

En el caso de que no resulte viable la Recogida Neumática en este ámbito, debe reservarse el espacio necesario para la ubicación de los contenedores en la vía pública

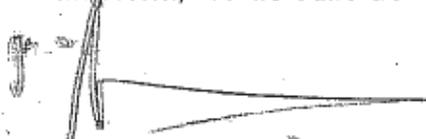
El criterio general del Modelo de recogida en la Comarca de Pamplona es que "en cada punto habrá contenedor de envases, papel y orgánica-resto y en 1 de cada 2 (de media), además, contenedor de vidrio". En base a la tipología de la urbanización y sistema de recogida, cabe estimar en:

Zona urbana de Pamplona Continuo Urbano, con Carga Lateral

- ✓ de papel de 3,2 m³, en proporción de 1 por cada, aproximadamente, 150 habitantes (frecuencia de recogida: 3 veces por semana),
- ✓ de vidrio de 2,5-3 m³, en proporción aproximada de 1 por cada 200 habitantes.
- ✓ de envases, de 3,2 m³, en proporción de 1 por cada 150 habitantes aproximadamente (frecuencia de recogida: 2 veces por semana).
- ✓ de orgánica-resto, de 3,2 m³, en proporción aproximada de 1 por cada 130 habitantes (frecuencia de recogida: 7 veces por semana,
- ✓ de poda de 7 m³, uno cada 800 mts de distancia, en zonas de viviendas unifamiliares.

La ocupación media de calle es de 2,50 m²., por cada contenedor de 3-3,2 m³. Con estos ratios se garantiza la disponibilidad de contenedores a una distancia media razonable, de unos 50 m, con un máximo admisible, para excepciones puntuales, de 80 m.

Pamplona, 15 de Julio de 2007.



Carmen Lainez
Dtra. Dpto. de Residuos



Exp. 20070384

Entrada Num. 200700006325

PLAN SECTORIAL DE INCIDENCIA SUPRAMUNICIPAL DE DESARROLLO DEL ÁREA DE LA NUEVA ESTACIÓN DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD Y EL ÁREA DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE TREN, EN PAMPLONA. INFORME SOBRE EL TRANSPORTE URBANO COMARCAL Y EL SERVICIO DE TAXI COMARCAL.

1.- INTRODUCCIÓN

Según la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre de Ordenación del territorio y urbanismo, y el artículo 31 de los Estatutos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, se ha solicitado informe de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona sobre las posibilidades de prestación de los servicios de su competencia.

Desde el Departamento de Transportes, se ha analizado el proyecto del cual es objeto este informe, y se han estudiado las posibilidades que existen para la prestación del servicio de transporte urbano comarcal y del servicio de taxi comarcal a los nuevos crecimientos planteados, buscando la mejor solución a la nueva zona dentro del conjunto de la red de transporte.

2.- OBJETIVO Y ÁMBITO

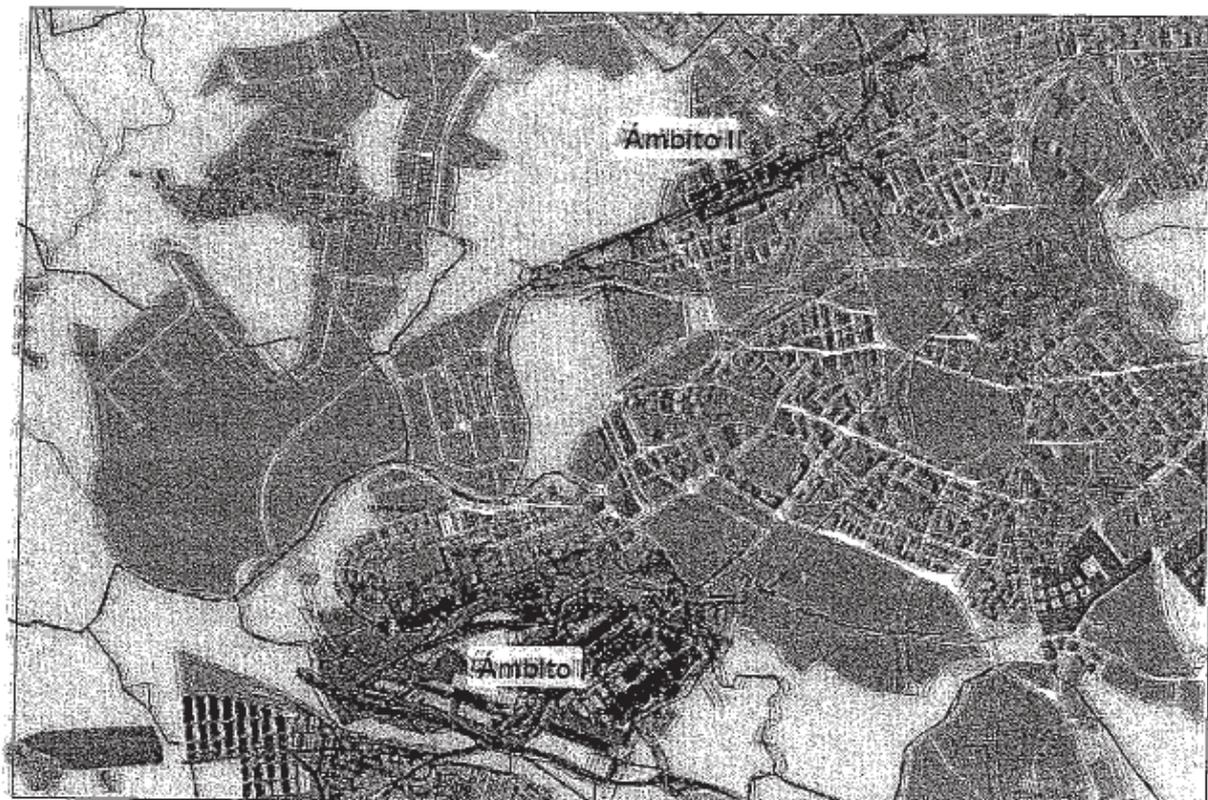
El ámbito del PSIS presentado ordena el crecimiento de los terrenos liberados / afectados por la eliminación del "bucle ferroviario" de Pamplona (ámbito II), así como del área de la creación de la nueva estación de Alta Velocidad (ámbito I). Se produce por tanto una afección sobre los términos municipales de Pamplona, Cendea de Gizar y Zizur Mayor.

La variable que genera una mayor movilidad en transporte público, es la basada en el hogar y, por tanto, las 7005 viviendas del ámbito I más las 1125 del ámbito II van a generar unas expectativas de movilidad que habrá que canalizar adecuadamente tal como se recoge más adelante.

Adicionalmente, se crean unas áreas de centralidad cuya influencia va más allá del ámbito del PSIS, alcanzando una repercusión comarcal o incluso regional, tales como la propia estación de ferrocarril de nueva construcción, el área biomédica, las dotaciones de carácter regional, que hacen necesaria la consideración de una oferta de transporte adecuada para dar servicio a los usos adicionales; comerciales, terciarios y de actividades especializadas.

La propuesta de viviendas que se plantea en la memoria queda resumida en el siguiente cuadro:

Ámbito	Viviendas
Zona 0 -Ámbito II (San Jorge /Buzintxuri)	1125
Zona 1 -Ámbito II (Ripa Barañáin)	1026
Zona 2 -Ámbito II (Ripa Echavacóiz)	666
Zona 3 -Ámbito II (Harinera)	1923
Zona 4 -Ámbito II (Convento de las Carmelitas)	1306
Zona 5 -Ámbito II (Inquinasa)	1915
Zona 6 -Ámbito II (Área biomédica)	170
Total	8130



Estando en fase de desarrollo del PSIS, el objetivo del presente informe es tratar de fijar los parámetros necesarios para que la implantación del nuevo modelo de asentamiento que se va a producir, sea de forma que equilibre en la medida de lo posible las necesidades desde el punto de vista del Transporte Urbano Comarcal y del servicio de Taxi Comarcal.

El objetivo es, por tanto, analizar desde el punto de vista del transporte público y del servicio del taxi las afecciones que genera el PSIS tanto a la red de transporte actual como a la futura.

Dado que en la memoria del PSIS no se incluye ninguna propuesta en lo referente al servicio de transporte urbano, a pesar de no ser trivial la relación entre el diseño urbanístico y las soluciones de transporte colectivo, se abordará en este informe dicho estudio.

3.- PROPUESTAS PRESENTADAS EN EL PROYECTO OBJETO DE TRÁMITE

Como ya se ha dicho, en la documentación no se analizan las afecciones de la implantación de tan importante número de viviendas y equipamientos en el transporte público, ni las necesidades de servicio (nuevas líneas / incremento de servicios / modificación de los recorridos, etc.).

No obstante, sí se incluye un estudio de tráfico que trata de evaluar el nivel de servicio del viario del PSIS para distintos escenarios temporales, en especial dentro del ámbito de la nueva estación del T.A.V. Entre los datos aportados en dicho estudio de tráfico, se resaltan los problemas de tráfico de la zona interna a la actuación del PSIS. Éstos serán graves en un horizonte temporal a medio plazo en el que se considera la actuación urbanística de Guenduláin, y en el que la capacidad del viario diseñado no será suficiente para evacuar la intensidad de tráfico prevista, por lo que existirán problemas de saturación.

Sin embargo, en este estudio de tráfico no se analizan las repercusiones sobre el entorno del área del PSIS, principalmente en el arranque de la Avenida de Pío XII hasta el cruce con la Avenida de Navarra, donde esta vía tiene un efecto rampa y unas dificultades físicas que limitan su ampliación y que se deberían estudiar y valorar.

Debido a la relación directa existente entre la velocidad comercial del transporte público y el nivel de servicio del viario por el que discurre, los anteriores resultados de la relación intensidad - capacidad deberán ser tenidos muy en cuenta para determinar la necesidad de crear vías de circulación exclusivas para el transporte público (carril BUS o plataforma reservada).

4.- OTROS CONDICIONANTES A CONSIDERAR EN EL PROYECTO OBJETO DE TRÁMITE

4.1 Avance del Plan de Ordenación Territorial nº 3 (Área Central)

Por parte del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra se están tramitando los Planes de Ordenación del Territorio (P.O.T.) del conjunto de Navarra, habiéndose aprobado la fase de Avance de los mismos, que se encuentra en exposición pública hasta el próximo mes de septiembre

La Comarca de Pamplona se engloba dentro del Plan de Ordenación Territorial nº 3 (Área Central), que recoge las directrices de ordenación del territorio a medio y largo plazo de los municipios que conforman la Comarca de Pamplona.

Pues bien, en el documento de Avance del P.O.T. nº 3 se prevé que la expansión del área metropolitana de la Comarca de Pamplona se realice hacia el sur y hacia el este del actual continuo urbano, estando también prevista una expansión industrial hacia el noroeste de la actual ciudad.

La expansión hacia el sur de la ciudad, de la que el proyecto de Guenduláin no es sino un primer paso, deberá ser atendida por servicios de transporte público que accederán al centro principalmente a través de la Avda. de Aróstegui. Este hecho convertirá a dicha avenida en un corredor de transporte público de vital importancia para el futuro desarrollo de un servicio de transporte de calidad. Paralelamente el tráfico privado crecerá en dicho eje como consecuencia de la misma expansión urbana, por lo que la previsión en el momento actual de plataformas reservadas para el transporte público en la Avda. de Aróstegui será un factor estratégico para garantizar su calidad en el futuro.

Otro tanto cabe decir de la expansión hacia el noroeste de la ciudad y del eje de la Avda. de Guipúzcoa, por lo que también se hace necesario prever plataformas reservadas de transporte público en esta avenida.

4.2 Estudio de viabilidad de la implantación de un tranvía-metro ligero en la Comarca de Pamplona

Por parte del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra se está realizando un estudio de viabilidad de la implantación de un tranvía-metro ligero en la Comarca de Pamplona. El estudio se encuentra muy avanzado y se prevé que pueda estar terminado para el principio del próximo otoño.

En dicho estudio se han seleccionado ya los corredores de oferta con mayores potencialidades para el transporte público:

- Un corredor Este-Oeste, con dos ramales en su extremo Este (Huarte-Villava-Buñada por un lado, y Sarriguren-Ripagaina-Mendillorri por otro lado), un tronco central común, y dos ramales en su extremo Oeste (Ermitagaña-Mendébáldea-Barañáin por un lado, y zona PSIS AVE-Zizur Mayor por otro lado).
- Un corredor Norte-Sur.

Como se desprende de los anteriores recorridos, tanto la Avda. de Aróstegui en el ámbito del PSIS, como la Avda. de Guipúzcoa en el ámbito de la Comarca de Pamplona, serían los ejes por los que discurriría la infraestructura de este nuevo modo de transporte público en la Comarca de Pamplona.

5.- SERVICIO ACTUAL DE TRANSPORTE A LOS ÁMBITOS DE ACTUACIÓN

5.1 Ámbito I (Nueva estación de Alta Velocidad)

a) Transporte Urbano Comarcal

Actualmente, el servicio en esta zona se presta mediante tres líneas diurnas y una nocturna:

- Línea 1 Universidad Pública de Navarra – Universidad de Navarra – Cizur Menor. Con una frecuencia de 30 minutos por medio de un sistema de higuéla desde la cabecera de la línea 1 en la Universidad de Navarra.
- Línea 2 c/ Cortes de Navarra – Echavacóiz. Con una frecuencia de 10 minutos.
- Línea 15 Paseo de Sarasate – Zizur Mayor. Con una frecuencia de 12/15 minutos.
- Línea 7 Villava – Chantrea – Barañáin. Con una frecuencia de 10 minutos.
- Línea N1 Bajada de Labrit - Zizur Mayor. Servicio Nocturno con una frecuencia 60 minutos.



b) Servicio de Taxi Comarcal

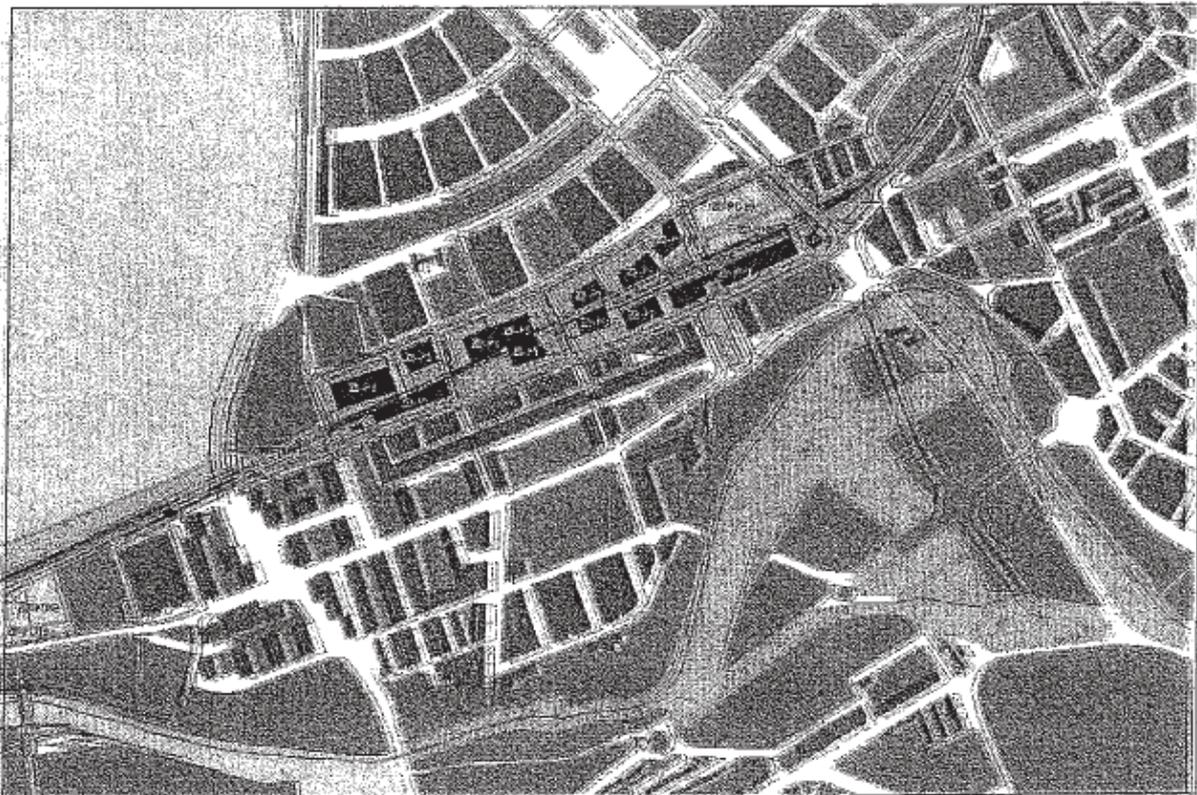
Sin aspectos a destacar.

5.2 Ámbito II (San Jorge / Buztintxuri)

a) Transporte Urbano Comarcal

En esta zona el servicio se articula sobre tres ejes; Avenida de Guipúzcoa, Avenida de Navarra y Avenida de San Jorge. En total hay cuatro líneas diurnas y dos nocturnas:

- Línea 7 Villava – Chantrea – Barañáin. Con una frecuencia de 10 minutos.
- Línea 8 Pza. Blanca de Navarra – Buztintxuri. Con una frecuencia de 12 minutos.
- Línea 9 Estación de RENFE – Universidad Pública de Navarra. Con una frecuencia de 12 minutos.
- Línea 16 Aizoáin – Noáin – Beriáin. Con una frecuencia de 12 minutos.
- Línea N4 Paseo de Sarasate – Aizoáin. Servicio Nocturno con una frecuencia de 40 -50 minutos.
- Línea N7 Paseo de Sarasate – San Jorge – Chantrea – C/ Cortes de Navarra. Servicio Nocturno con una frecuencia 30 minutos.



b) Servicio de Taxi Comarcal

En la actual estación de ferrocarril existe una parada de taxi recientemente acondicionada.

6.- PROPUESTAS

La propuesta desde el departamento de transportes de la Mancomunidad de la Comarca del Pamplona para el servicio dentro de la ampliación que propone el PSIS, es la siguiente:

6.1.- Consideraciones sobre el estudio de tráfico incluido en el proyecto

Como se puso de manifiesto en el apartado 3 de este informe, el estudio de tráfico incluido en el proyecto no analiza las repercusiones sobre el entorno del área del PSIS, principalmente en el arranque de la Avenida de Río XII hasta el cruce con la Avenida de Navarra, donde existen limitaciones físicas para su ampliación.

Desde el punto de vista de los problemas de capacidad en el eje Avda. de Aróstegui - Avenida de Río XII, especialmente en este último tramo, los problemas se acrecentarán con la implantación de una plataforma reservada para el transporte público como se propugna en este informe, al eliminarse un carril de la circulación privada en cada sentido. Por tanto habrá que tener en cuenta este hecho recalculando los efectos en el estudio de tráfico y proponiendo las soluciones a esta vía de conexión con el centro de la ciudad por la que está obligada a pasar la circulación de gran parte del servicio de transporte público en autobús del ámbito I.

6.2.- Incorporación de plataformas reservadas para el transporte público

Teniendo en cuenta las propuestas del documento de Avance del P.O.T. 3, así como los corredores de oferta analizados en el estudio de viabilidad del tranvía – metro ligero, se dispondrá una plataforma reservada para el transporte público con dos carriles, uno por sentido de circulación, tanto en la Avda. de Aróstegui-Avda. Río XII (ámbito I) como en la Avda. de Guipúzcoa (Ámbito II). La anchura mínima por carril de circulación será de 3,50 metros, y su necesidad es independiente de que se decida implantar un tranvía – metro ligero en la Comarca del Pamplona

6.3.- Implantación de un tranvía – metro ligero

Al depender esta implantación del estudio de viabilidad que está llevando a cabo la Dirección General de Transportes del Gobierno de Navarra, se hace precisa una consulta por parte del equipo redactor a la citada Dirección General para conocer los términos y escenarios en el caso de que por la avenida de Aróstegui-avenida de Río XII en el ámbito I,

y la avenida de Guipúzcoa en el ámbito II exista una línea de tranvía – metro ligero. No se contempla esta posibilidad en el PSIS y debería incluirse, quedando al menos condicionado a la decisión que se tome desde el Gobierno de Navarra.

Por otra parte, en el caso de que esta decisión fuese afirmativa y se implantase este nuevo modo de transporte público en la Comarca de Pamplona, el PSIS debería recoger como carga de urbanización la repercusión de sus costes de infraestructura dentro de su ámbito de actuación.

Mención especial debe hacerse de la integración de la parada del tranvía – metro ligero en la estación del TAV, que se convertirá en una de las puertas de entrada a la ciudad, y que se deberá contemplar en la correspondiente redacción del edificio Terminal.

Parece necesaria también, dependiendo de las indicaciones de la Dirección General de Transportes, la creación de una cola de maniobras en la estación de ferrocarril para el caso de que se convierta en un final de línea. De esta forma se puede generar una estación que posibilite la relación entre modos de forma rápida y cómoda.

En el caso de que la línea de tranvía continúe hacia Zizur Mayor y, por tanto, no abandone la Avda. de Aróstegui, es necesario prever igualmente la integración de la parada del tranvía-metro ligero con la nueva estación de ferrocarril. A priori parece interesante la utilización de la estructura sobre las vías para generar los pasos a distinto nivel para los peatones.

6.4 Consideraciones urbanísticas

a) Viviendas en la zona 2 del ámbito II (Ripa Echavacóiz)

En la zona 2 del ámbito II (Ripa Echavacóiz) se prevén 666 viviendas en un área de topografía complicada e importantes desniveles, y con un acceso difícil a los ejes por los que discurrirá el transporte público.

Debería valorarse trasladar estas viviendas al resto de zonas del ámbito II (zonas 3 a 6) donde el acceso al transporte público es notablemente mejor, el impacto sobre el entorno inferior, y la aptitud para edificar más adecuada.

En el caso de no poder trasladar totalmente dichas viviendas, se podría tratar de reducirlas lo más posible.

b) Densificación de la vivienda junto al eje de la avenida de Aróstegui en el ámbito II

El eje de la Avda. de Aróstegui contará con una oferta de transporte público notablemente superior al resto de viales del ámbito II, al ser el vial de paso hacia los futuros desarrollos

urbanos al sur del actual continuo urbano. Las franjas urbanizadas contiguas a esta avenida tendrán una accesibilidad óptima a dicha red.

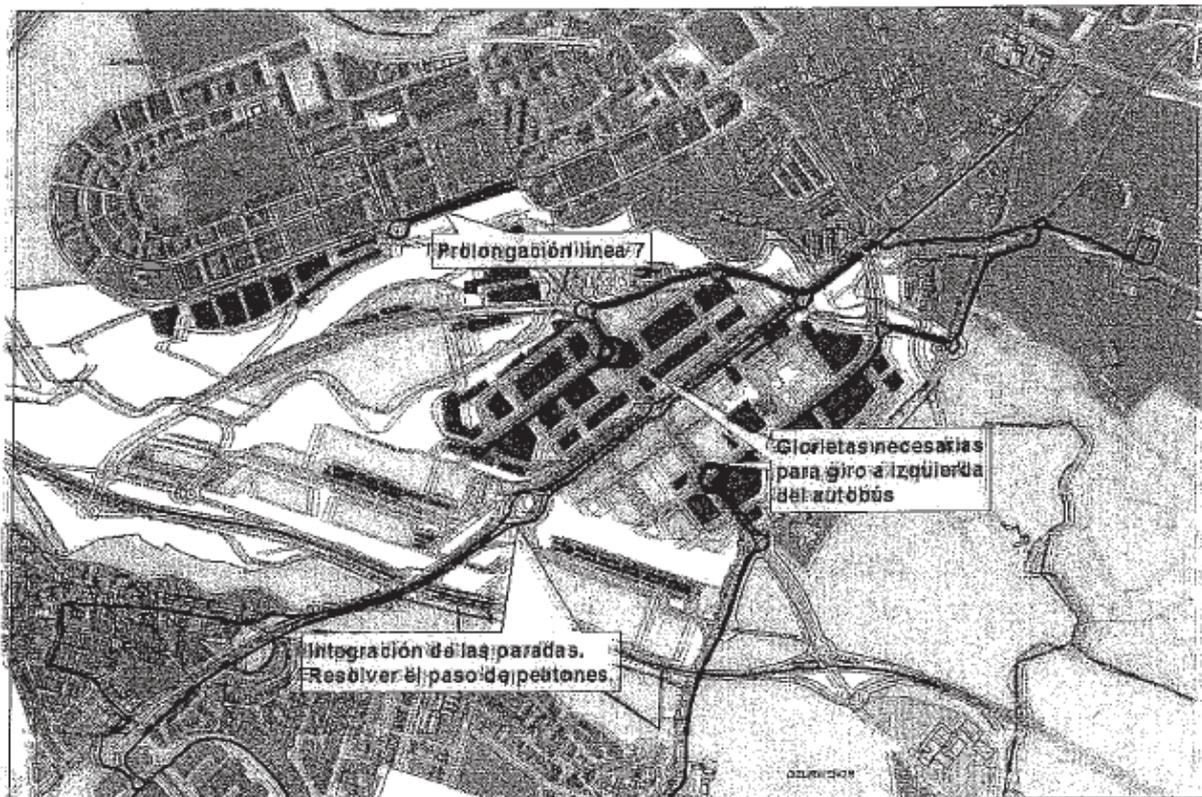
Por ello debería valorarse concentrar la máxima densidad de viviendas posible correspondientes a las zonas 3 a 6 del ámbito (5.314 viviendas previstas) en la franja de 200-300 metros de ancho existente a ambos lados de la Avenida de Aróstegui.

6.5 Recorridos del Transporte Urbano Comarcal

En la estructura de la red de transporte público de la Comarca de Pamplona, las líneas existentes se configuran con una evidente centralidad de la ciudad principal donde radican los principales polos de atracción de viajes (empleo, comercio, educación, gestiones, etc.); la primera necesidad que se plantea es el acceso desde los nuevos asentamientos hasta el centro de la ciudad principal. Adicionalmente a esta red radial, existen dos líneas que comunican Barañáin con el Norte de la comarca (línea 7) y con el Sur (línea 19) mediante un recorrido perimetral, una vez salen de Barañáin y entran en Pamplona.

a) Ámbito II (Nueva estación de Alta Velocidad)

Los cambios se muestran en la imagen siguiente:

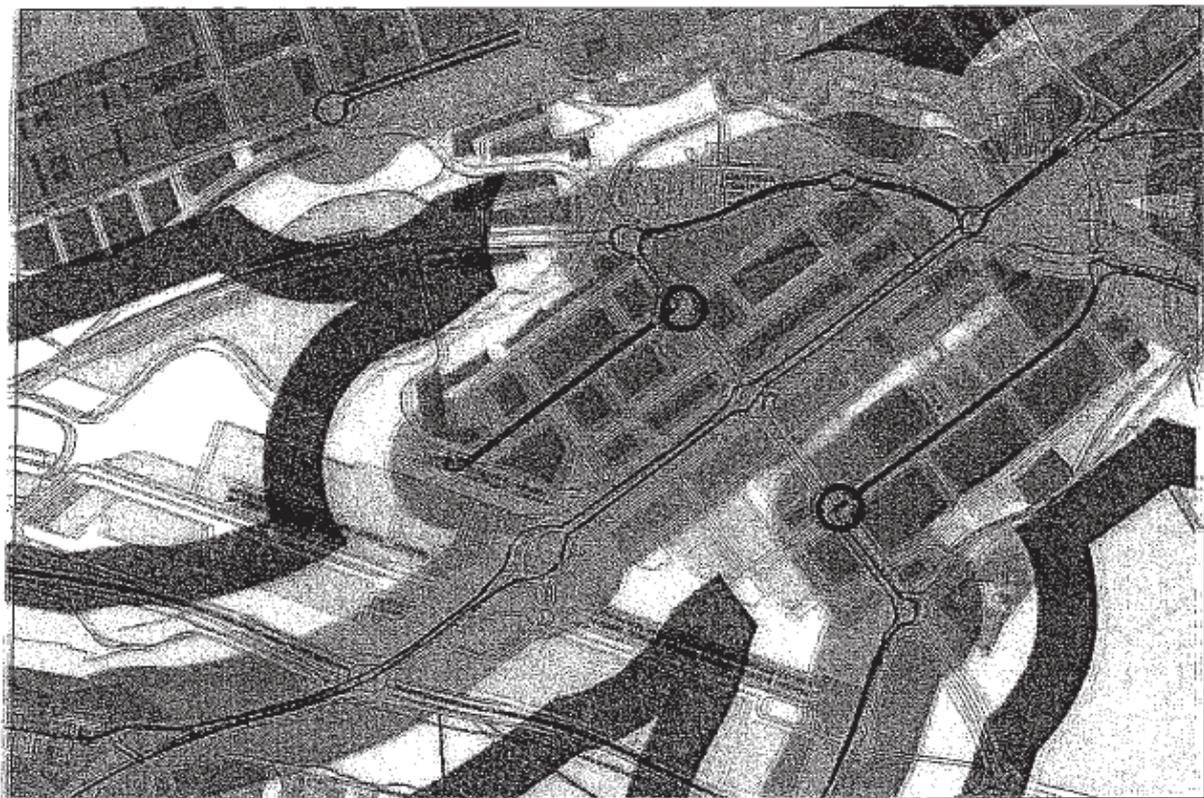


En esta zona se prevé adaptar el servicio de las tres líneas existentes al viario que se propone en el PSIS, con las necesarias modificaciones y con alguna prolongación de líneas que hay en el borde (línea 7):

- La actual línea 2 cambiará su recorrido adaptándose al viario y llegando hasta el lateral de la nueva estación de Alta Velocidad. Sería conveniente estudiar la conexión del viario al final de dicha línea con la estación del T.A.V.
- La línea 1 circulará en paralelo al actual recorrido.
- Respecto al servicio que circula por la Avenida de Aróstegui (línea 15), no se prevén más cambios que los que lleven al aumento de frecuencias, la utilización de la plataforma reservada prevista, o a la adecuación junto a la instalación del "tranvía - metro ligero".
- La línea 7 se prolonga para dar mejor cobertura a las viviendas que se crearán en la nueva vía de acceso a Barañán y en la nueva zona como remate de la meseta de Barañán.

Con esta solución, todas las viviendas planificadas están en un entorno de 300 metros de una línea de autobús con lo que se cumplen los parámetros de accesibilidad marcados para la red de transporte urbano comarcal.

En la imagen siguiente se pueden apreciar las coberturas de esta solución (verde 100m, amarillo 200m y rojo 300m)



Adecuación del viario de conexión:

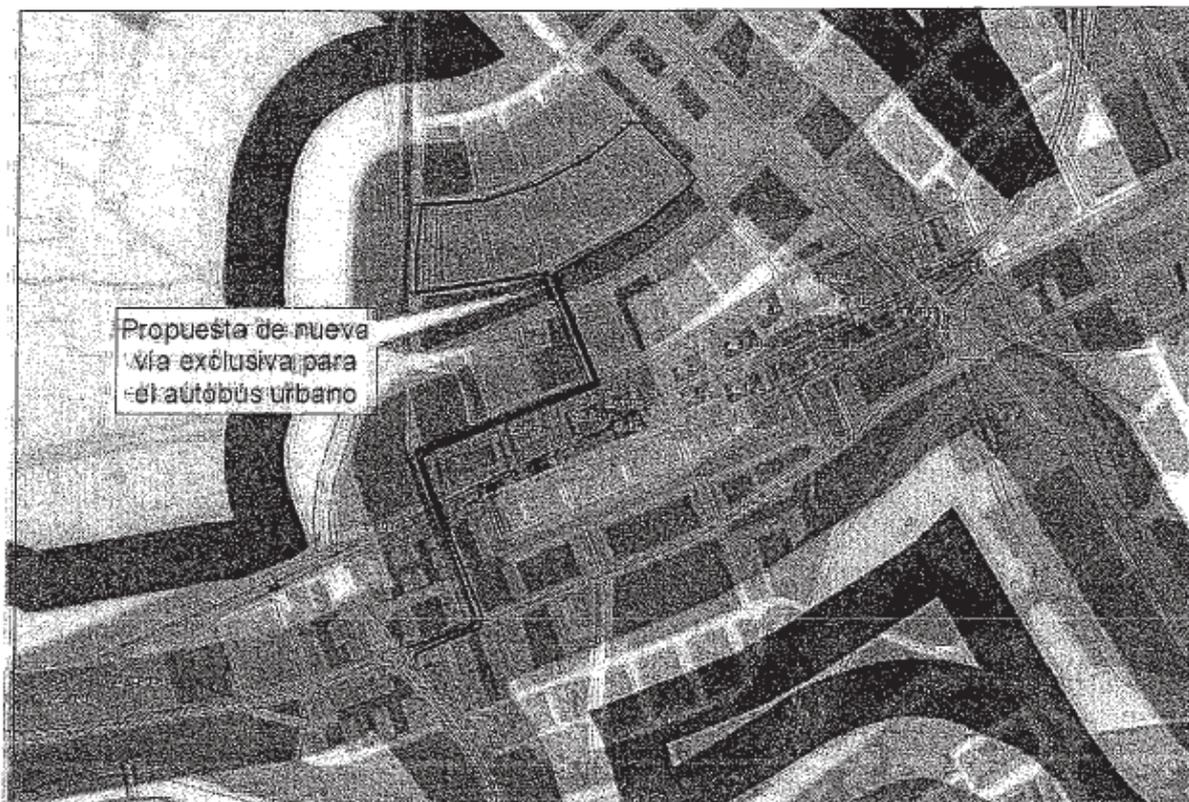
- Para la realización de esta solución, es necesaria la planificación de dos nuevas glorietas a las planteadas en el PSIS, para posibilitar el giro a izquierda del autobús.
- Por otra parte se debe analizar la conexión del vial situado en el lateral de la estación del TAV con la plaza delantera de la estación.
- En el acceso a la estación desde las líneas que discurren a lo largo de la avenida de Aróstegui, se necesitará una parada integrada en la glorieta que se crea en la avenida frente a la estación, con una solución para el paso de peatones.

b) Ámbito II (Antigua estación)

Partiendo de la ubicación de las nuevas viviendas, como se puede ver en la imagen siguiente, las distancias a la red actual oscilarán entre 250 y 300 metros.



No obstante, no existe una permeabilidad Norte-Sur adecuada entre los barrios de Buztintxuri y San Jorge. La nueva zona definida por el PSIS encaja con la trama viaria de San Jorge, pero sin embargo los ejes en Buztintxuri se convierten en peatonales y, allí donde hay un eje rodado, no coincide con los de San Jorge. Se pretende aprovechar el viario transversal que se crea en esta actuación para mejorar la conectividad Norte-Sur entre los dos barrios.



Adecuación del viario de conexión:

Para la realización de esta solución es necesario resolver los problemas de conectividad Norte-Sur entre los barrios de Buztintxuri y San Jorge, al menos desde el punto de vista de la circulación del autobús urbano, por lo que se plantea abrir un eje de coexistencia en el parque para el uso exclusivo del autobús y el peatón.

Para ello, es necesario que los viales Norte-Sur definidos en este ámbito permitan la circulación del transporte público.

6.6.- Geometría del viario por el que discurre el transporte público

El viario por el que deberá discurrir el transporte público deberá tener una geometría adecuada para la circulación de autobuses articulados de hasta 18 m de longitud:

- Anchura recomendada de carril: 3,50 m.
- Giros adecuadamente diseñados (radios de giro, radios de bordillos, sobrecanchos en curvas).
- Rotondas con dimensiones adecuadas, de forma que distribuyan adecuadamente el volumen de tráfico para el que son diseñadas, y sean aptas para la circulación de

autobuses articulados de 18 m de longitud. En cualquier caso, se recomienda un radio exterior mínimo de 15 metros.

6.7.- Paradas propuestas

Al estar en una fase primaria de la ordenación del área, no se establecerán totalmente las paradas de transporte público ya que dependen de la ejecución en detalle del Proyecto de Urbanización.

Las paradas de transporte público se incluirán en el Proyecto de Urbanización, con cargo a su presupuesto, debiendo el proyectista en su redacción coordinar con la Mancomunidad la situación definitiva de las mismas, así como las recomendaciones de diseño.

Estas paradas incluirán:

- Señalización homologada (horizontal y vertical)
- Mobiliario urbano homologado (marquesinas, en su caso, y postes señalizadores)
- Arqueta de conexiones eléctricas con alumbrado y baja tensión, para la iluminación nocturna de la Marquesina y la alimentación del panel electrónico del Sistema de Ayuda a la Explotación.
- Las dimensiones del apartadero para el autobús, allí donde se necesiten; será de 30-40 m x 3 m (según ubicación).
- Estos apartaderos para los autobuses se diseñarán con firme rígido mediante una losa de hormigón, dadas las cargas provocadas por los autobuses.

También se debe destacar la importancia de coordinar las paradas con el resto de los elementos del viario urbano: cruces de peatones, anchuras de aceras suficientes para implantar las marquesinas, alcorques, puntos de luz, etc., debiendo resolverse la correcta accesibilidad para minusválidos.

Por último hacer referencia a dos entornos de paradas cuyo diseño requiere de una mayor atención ya desde esta fase de propuesta del PSIS:

- La parada de transporte público dentro de la propia plaza que se crea junto al edificio de la estación del T.A.V. en el ámbito I
- Las paradas que conectarán las líneas que discurren por la avenida de Aróstegui con la estación del T.A.V. y con el equipamiento regional cercano en el ámbito I. Se deberá resolver esta conexión teniendo en cuenta la seguridad de los usuarios y su facilidad de acceso, al tratarse de un punto relevante de trasbordo BUS-FCC en el sistema de transporte.

6.8.- Servicio de Taxi Comarcal

Se deberán tener en cuenta igualmente las necesidades del servicio de taxi:

- En el ámbito I se deberá ubicar una parada de taxis dentro de la propia plaza que se crea junto al edificio de la estación del T.A.V. Por otra parte se deberá ubicar otra parada de taxis para atender al conjunto de viviendas del ámbito I.
- En el ámbito III se deberá sustituir la parada de taxis ubicada junto a la actual estación de ferrocarril por otro emplazamiento que permita atender adecuadamente las viviendas previstas así como las de los barrios cercanos de Buztintxuri y San Jorge.

El proyectista deberá coordinar con la Mancomunidad la situación definitiva de las mismas, así como las recomendaciones de diseño.

6.9 Otras consideraciones

a) Destino del actual "bucle ferroviario"

En el PSIS no se aborda el destino del actual "bucle ferroviario" salvo en los tramos incluidos en los ámbitos I y II.

Este trazado es especialmente importante en su tramo comprendido entre la actual estación de tren y su cruce con la ronda norte, ya que permitirá resolver la conexión entre los barrios de la Rochapea y los de Buztintxuri y Mogotes, así como la creación de un nuevo vial de entrada a la ciudad desde el noroeste.

b) Viabilidad de la creación de aparcamientos disuasorios en el ámbito I

El equipamiento regional que se crea al suroeste del ámbito I reúne las siguientes características:

- Buen acceso a la red viaria de alta capacidad (ronda oeste, autovía del Camino).
- Disponibilidad de una importante dotación de aparcamientos cuya utilización temporal puede ser variable en función de los usos que se establezcan para este equipamiento (por ejemplo en el caso de que fuera una feria de muestras).

- Buen acceso al eje de la Avda. de Aróstegui que contará con una oferta de transporte público de gran calidad al ser el vial de paso hacia los futuros desarrollos urbanos al sur de la ciudad.

Por todo ello debería valorarse la ubicación de un aparcamiento disuasorio en dicho equipamiento regional, dotándole de un buen acceso a la red de transporte público que discurre por la Avenida de Aróstegui.

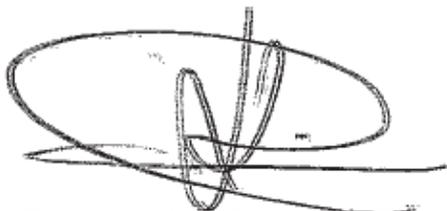
7.- CONCLUSIONES

En el punto 6 de este informe se recogen las propuestas respecto a la integración del transporte público en el PSIS del T.A.V., y que se pueden resumir en:

1. Estudiar y valorar las repercusiones del tráfico sobre la Avenida de Pío XII, estableciendo las bases para la instalación de una plataforma reservada para el transporte público en el eje Pío XII – Avenida de Aróstegui.
2. Incorporar una plataforma reservada para el transporte público con dos carriles (uno por sentido) en los ejes Avda. de Aróstegui-Avda. de Pío XII del ámbito I, y en el eje de la Avda. de Guipúzcoa del ámbito II.
3. Sobre la decisión de implantar un nuevo tranvía – metro ligero en la Comarca de Pamplona (en el PSIS en cuestión discurriría por la Avda. de Aróstegui – Avda. de Pío XII en el ámbito I, y por la Avda. de Guipúzcoa en el ámbito II), al depender del actual estudio de viabilidad que está siendo realizado por la Dirección General de Transportes del Gobierno de Navarra, se hace precisa una consulta por parte del equipo redactor a la citada Dirección General para conocer los términos y escenarios de esta posible actuación, quedando en el PSIS condicionado a la decisión que se tome desde el Gobierno de Navarra.
4. En el caso de implantarse este nuevo modo de transporte público, deberían repercutirse en las cargas de urbanización del PSIS los costes de infraestructura del tranvía – metro ligero dentro de su ámbito de actuación.
5. También en el caso de implantarse este nuevo modo de transporte público, se debería integrar la parada del tranvía-metro ligero en la nueva estación del TAV. Además se deberían resolver las paradas de la Avenida de Aróstegui, próximas a la Estación del TAV, adecuando el paso de peatones a la estructura de ésta.
6. En cuanto al diseño urbanístico del ámbito I, se propone trasladar las viviendas previstas en la zona 2 (Ripa de Echavacóz) al resto de zonas de este ámbito I. Si esto no fuera posible totalmente se propone reducir las al mínimo posible.
7. También en cuanto al diseño urbanístico del ámbito II se propone concentrar la máxima densidad de viviendas posible correspondientes a las zonas 3 a 6 del citado ámbito en la franja de 200-300 metros de ancho existente a ambos lados de la Avenida de Aróstegui.
8. En cuanto a los recorridos del transporte público en el ámbito II, se propone diseñar dos nuevas glorietas para posibilitar el giro del autobús.
9. También se propone en este ámbito II analizar la conexión del vial situado en el lateral de la estación del TAV con la plaza delantera de la estación.
10. Igualmente en este ámbito II se deben resolver las paradas de la Avenida de Aróstegui próximas a la Estación del TAV, adecuando el paso de peatones a la estructura de ésta.

11. En cuanto a los recorridos del transporte público en el ámbito II, se propone utilizar los viales Norte-Sur definidos en este ámbito, así como realizar una vía de coexistencia bus - peatón para atravesar en el sentido Norte-Sur el parque existente en el barrio del Buztintxuri.
12. Ejecutar, tal como se establece en el punto 6 del informe, las modificaciones solicitadas debiendo realizarse al respecto los siguientes requerimientos.
- Anchura recomendada de carril: 3,50 m.
 - Giros adecuadamente diseñados.
 - Rótondas de dimensiones adecuadas, con un radio exterior mínimo de 15 m.
13. En el punto 6.7 del informe se propone la inclusión de las paradas del transporte público en los proyectos de urbanización, debiendo aprobarse su diseño final por la Mancomunidad.
- Estas paradas se deberán coordinar con el resto de los elementos del viario urbano y deberán resolverse la correcta accesibilidad para minusválidos.
- También se hace referencia a dos entornos de paradas dentro del ámbito I cuyo diseño requiere de una mayor atención ya desde esta fase de propuesta del PSIS: la parada de transporte público dentro de la propia plaza que se crea junto al edificio de la estación del T.A.V., y las paradas que conectarán las líneas que discurren por la avenida de Aróstegui con la estación del T.A.V. y con el equipamiento regional cercano.
14. Igualmente se deberán incluir las paradas del servicio del taxi descritas en el punto 6.8. del informe, debiéndose aprobar su diseño final por la Mancomunidad.
15. En cuanto al trazado del actual "bucle ferroviario" no contemplado en el PSIS, es especialmente importante el tramo comprendido entre la actual estación de tren y su cruce con la ronda norte.
16. Finalmente se propone valorar la ubicación de un aparcamiento disuasorio en el equipamiento regional del ámbito II, dotándole de un buen acceso a la red de transporte público que discurrirá por la Avenida de Aróstegui.

En Pamplona, a 13 de julio de 2007



Fdo.: José Luis Díaz Carrero
Técnico Planificación y Estudios



Fdo.: Jesús Velasco Pérez
Director Dpto. Transporte Comarcal