



PROYECTO DE ACTUACIONES DE MOVILIDAD EN EL I ENSANCHE DE PAMPLONA. ZONA 3

1. ANTECEDENTES

Los antecedentes a este proyecto hay que situarlos en la iniciativa que desde el Área de Seguridad Ciudadana se impulsó para diferentes puntos de la ciudad. Como Anexo I se adjunta el informe de noviembre de 2016 que se redactó describiendo las propuestas planteadas.

A modo de introducción se reproduce parte de este informe en lo referente al I Ensanche:

1. INTRODUCCIÓN

En octubre de 2015 el Grupo Tecnológico de Tráfico de Policía Municipal de Pamplona elaboró un informe que recogía modificaciones de tráfico a realizar en tres puntos diferentes de la ciudad como son Primer Ensanche, Casco Antiguo y Vuelta del Castillo.

En el citado documento se analizaba el estado de la movilidad de estas tres zonas desde el punto de vista del peatón, de la bicicleta, del vehículo privado y del transporte público, y se proponían diversas actuaciones encaminadas a devolver el protagonismo y el espacio a otros modos de transporte diferentes del vehículo privado, como son el desplazamiento caminando, la bicicleta y el transporte público.

Desde octubre de 2015 y hasta febrero de 2016 el proyecto fue presentado en diversos foros de la ciudad, dando a conocer el contenido del mismo y recibiendo las aportaciones, impresiones y sugerencias tanto de los asistentes como de diversos colectivos de vecinos del Ensanche, asociaciones de comerciantes del Casco Antiguo y del Ensanche, vecinos del Casco Antiguo, representantes de hoteles del centro de la ciudad, aparcamientos de San Francisco y Baluarte, colectivo de hostelería del Casco Antiguo. Además se ha acudido a diversas sesiones de la Mesa del casco antiguo, del Observatorio de la bicicleta, de la Junta de Tráfico, a Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y a la Comisión de Presidencia del Ayuntamiento.

A partir de febrero de 2016 y hasta el día de hoy se han celebrado y continúan celebrándose numerosas reuniones de trabajo entre diferentes áreas del Ayuntamiento, como son Seguridad Ciudadana y Convivencia, Ciudad Habitable y Vivienda, Ecología Urbana y Movilidad Sostenible, estando presente en todas ellas la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Además de lo señalado, en abril de 2016 el Área de Participación Ciudadana impulsó un proceso participativo abierto bajo el título “Lo viejo se mueve”, en el que todos los colectivos, asociaciones, particulares, vecinos, comerciantes, hosteleros, transportistas, así como cualquier otra persona interesada en dar su opinión, han podido expresar su punto de vista respecto a las actuaciones a llevar a cabo en el Casco Antiguo, así como plantear todo tipo de alternativas. Dicho proceso ha continuado a lo largo de los meses en diversas sesiones, la última de las cuales se celebró el día 2 de noviembre, a la que también acudió un representante del Grupo Tecnológico de Tráfico de Policía Municipal de Pamplona.

De este modo, el proyecto original de octubre de 2015 se ha ido enriqueciendo con las aportaciones recibidas a lo largo del último año, modificando y ajustando algunas de las actuaciones previstas. Por ello en los siguientes apartados se describe el contenido actual del proyecto de actuaciones en materia de tráfico y movilidad que se llevarán a cabo en el Primer Ensanche y Casco Antiguo.



2. PRIMER ENSANCHE

2.1 Ordenanza de tráfico y movilidad

Como ya se dijo en el informe de octubre de 2015, los valores de aforos de las vías del Primer Ensanche presentan unos registros elevados para el tipo de vía y ubicación a las puertas del Casco Histórico de la ciudad. Como ejemplo más destacado se encuentra la calle José Alonso, que en sus diez metros de anchura entre edificios presenta un volumen de tráfico de 10.400 vehículos al día, que comparado con el que presenta la subida de la cuesta de Beloso, con 12.000 vehículos al día, demuestra que pese a encontrarse en el centro de la ciudad constituye una vía de conexión entre el norte y el sur de la comarca.

Por tanto, nos encontramos con calles ubicadas en zonas estratégicas de la ciudad, con un gran potencial para su uso peatonal, dominadas por el vehículo privado, tanto en número como en superficie destinada a éste. Presentando calzadas de 14-15 metros, como la calle Navas de Tolosa, con aceras de tres metros de anchura y 12.000 vehículos al día, o la calle Padre Moret que registra 14.000 vehículos al día, nueve metros destinados a la calzada donde el peatón dispone únicamente de 1,5 metros. En ambos casos hay una ausencia absoluta de vías ciclistas o beneficios al tránsito de éstas.

En definitiva, son calles de conexión entre la zona norte y sur de la ciudad, se encuentran sobredimensionadas hacia el vehículo privado, con una deficiente dotación para su uso peatonal, sin privilegios para el transporte público como carril reservado o circulación en sentido contrario, y donde no existe ninguna dotación para la circulación de bicicletas. por ello, se plantean una serie de medidas encaminadas a corregir el desequilibrio actual, devolviendo el protagonismo a otros modos de transporte encabezados por el peatón y secundados por la bicicleta y el transporte público. Las medidas a adoptar son:

- *Cierre al tráfico de la calle Bosquecillo.*
- *Calle José Alonso: circulación permitida únicamente al transporte público, bicicletas y vehículos de acceso a garajes.*
- *Calle Padre Moret: a partir de la intersección con la calle Sandoval, circulación reservada a transporte público, bicicletas y vehículos de acceso a garajes.*
- *Calle Yanguas y Miranda: entre plaza de la Paz y Sarasate en sentido norte, circulación permitida a transporte público, bicicletas, residentes de sectores 1 y 2 y accesos a garajes.*
- *Calle Navas de Tolosa: entre Sarasate y calle Nueva en sentido norte, circulación permitida a transporte público, bicicletas, carga y descarga y residentes del sector 1.*
- *Calle Navas de Tolosa: entre rotonda con calle Taconera y Yanguas y Miranda, circulación permitida únicamente a transporte público y bicicletas.*
- *Calle Chinchilla cerrada al tráfico, permitiéndose únicamente el paso de peatones y bicicletas.*
- *Cierre al tráfico de las calles Alhóndiga y Vinculo para conectar el paseo Sarasate mediante calles residenciales con la calle Tudela, también residencial, y la plaza Príncipe de Viana a través de la calle Sancho el Mayor, que pasará a ser también residencial.*
- *Acceso a estacionamiento de Baluarte desde la avenida del Ejército a través de la mediana de esta avenida, accediendo al mismo desde la rampa de salida situada en la intersección con la calle Sandoval, convirtiéndose en punto de entrada.*
- *Paseo de Sarasate: en su intersección con la calle García Castañón, acceso permitido únicamente a transporte público, bicicletas, carga y descarga, autorizados y residentes del sector 1.*
- *Calle García Castañón: cierre de la conexión de esta calle con San Ignacio.*



- *Calle San Ignacio: en su intersección con la calle Estella, únicamente podrán continuar hacia paseo Sarasate el transporte público, bicicletas, carga y descarga, autorizados y residentes del sector 1.*
- *Transformar el estacionamiento en superficie comprendido dentro del polígono formado por las calles San Ignacio, Sarasate, Conde Oliveto, Ejército y Navas de Tolosa en zona restringida de color verde para residentes del sector 1 y 2.*
- *Acceso en dos sentidos a la calle Sandoval desde la avenida del Ejército.*
- *Permitir acceso desde la calle Arteaga hacia avenida del Ejército en sentido único hacia esta avenida.*
- *Modificación del recorrido de las líneas de transporte público 4 y 9, acercándolas al Casco Antiguo. De este modo abandonan la avenida del Ejército para circular y parar en la calle Navas de Tolosa en ambos sentidos, entre las calles Chinchilla y Ciudadela.*
- *Creación de paradas para transporte público en calle Navas de Tolosa a la altura de calle Chinchilla en sentido hacia Sarasate, y frente a la calle Ciudadela en sentido hacia Taconera.*
- *Intersección de avenida Guipúzcoa con calle Taconera, prioridad semafórica para el transporte público que le permita iniciar la marcha por delante del vehículo privado.*
- *Continuidad del carril bici de avenida Guipúzcoa tanto en dirección hacia la avenida de Pío XII a través de la calle Bosquecillo, como hacia plaza de la Paz, empleando las calles Navas de Tolosa y Yanguas y Miranda.*
- *Creación de un paso de peatones en la calle Paulino Caballero que atraviese avenida Baja Navarra, regulado por semáforos y que permita, además del tránsito peatonal, circular a las bicicletas y al transporte público exclusivamente desde la parte sur de la calle Paulino Caballero hacia el norte, en dirección a Cortes de Navarra y hacia el oeste en sentido Príncipe de Viana.*

2. PROPUESTA DE ACTUACIÓN

El proyecto que se plantea en este momento, debe ejecutarse con las actuaciones mínimas que se deben realizar de manera que la zona quede totalmente funcional y con las debidas condiciones de seguridad y accesibilidad con los cambios producidos. Se abrirá un plazo, después de la finalización de esta fase, para poder valorar el alcance de las medidas adoptadas evitando una reurbanización integral que suponga en este momento una inversión elevada, y se apuesta por soluciones reversibles de manera que puedan realizarse ajustes y posibles modificaciones.

El ámbito de actuación que corresponde este proyecto de ejecución es el comprendido por las calles del I Ensanche desde Avenida del Ejército, Navas de Tolosa, calle Bosquecillo, Calle Taconera, rotonda de los Tres Reyes hasta intersección con Paseo de Sarasate, calle Yanguas y Miranda, calle Padre Moret, Sandoval, José Alonso y Julián Arteaga, además del polígono enmarcado por las calles del II Ensanche delimitado por Avenida de San Ignacio, Paseo de Sarasate, Yanguas y Miranda y Conde Oliveto, que incluyen plaza y calle del Vínculo, Alhóndiga, Sancho el Mayor, Estella, García Castañón, Fernández Arenas, García Ximénez y Tudela. También se modifica el cruce de Avenida de Baja Navarra con Paulino Caballero y se colocan dos nuevas paradas de autobuses urbanos en las calles Amaya y Avenida de Zaragoza.

La actuación en las calles del II Ensanche se reduce al cambio del régimen de aparcamiento regulado cambiando de zona azul a zona verde reservada para residentes. En el cruce de Avenida de Baja Navarra con Paulino Caballero, se definen los cambios necesarios para permitir el giro a la izquierda a los autobuses urbanos que bajan por Paulino Ca.ballero

El grueso de la actuación se concentra en las calles del I Ensanche, por lo que se va a describir calle por calle los cambios que se producen en cada una de ellas.



- Avenida del Ejército:

Se actúa en la rampa de actual salida del aparcamiento subterráneo de Baluarte, para cambiar su sentido y sea una rampa de acceso para el tráfico que viene del Barrio de San Juan o Avenida de Pío XII. Se cambia de lado la mediana estrecha del centro de la avenida en este tramo.

En el cruce con la calle Julián Arteaga se produce en este momento tráfico en los dos sentidos; es decir, se puede acceder desde la Avenida a la calle Julián Arteaga y si se circula por esta calle se puede incorporar a la Avenida. Con la redistribución de tráfico, se impedirá el acceso a Julián de Arteaga desde la Avenida del Ejército. Se colocarán bolardos y se modificará la señalización horizontal.

La bolsa de aparcamiento de la calle Sandoval que actualmente tiene acceso y salida desde la calle Padre Moret, tendrá acceso y salida a través de la acera existente con la Avenida del Ejército. Para ello, se colocarán los bordillos de vados necesarios tanto en el lado de la bolsa de aparcamiento como en la Avenida, y se retirarán los contenedores de la zona además de al menos cuatro árboles. El paso se realizará por encima de la acera, por lo que el paso rodado se deberá producir a escasa velocidad y con prioridad peatonal.

- Calle Bosquecillo:

Se restringe el tráfico rodado a cualquier vehículo salvo bicicleta y se elimina el aparcamiento, de manera que se integre en el continuo entre Taconera y Bosquecillo.

- Calle Navas de Tolosa:

La actuación que se describe a continuación, no se va a ejecutar con este proyecto, aunque su configuración definitiva seguirá la ordenación y el dimensionamiento que se expone.

Esta calle tiene actualmente unos 20m de anchura entre bordillos. Analizando sus recorridos y distribución, se considera que el tráfico peatonal preferente se produce en el recorrido que conduce desde la puerta de la Taconera por la acera de Bosquecillo, rotonda de Tres Reyes para acceder por el paseo de Dr. Arazuri al Casco Viejo. Este recorrido tiene una serie de puntos negros como son la confluencia con la calle Bosquecillo y acceso al parque de Taconera, paso de acera en la zona de la rotonda y estrangulamiento del paso de cebra en el lado del paseo del Dr. Arazuri. Los carriles en calzada son excesivos y se pretenden reducir dado la disminución de vehículos privados que circularán por esta calle.

La sección propuesta mantiene la acera sur en su anchura actual, una línea de aparcamiento en cada sentido, un carril de circulación por sentido de 4,50 m, dejando una franja central de mediana de una anchura de 3,75 m, y un sobre ancho para la acera norte de 3,25 m. Este sobre ancho hace que a futuro la acera norte tenga una anchura total de 7,90 m con una alineación central arbolada. Esta ampliación de acera se produce desde el paso de peatones en el cruce de la calle Padre Moret hasta el hotel de los Tres Reyes. En la intersección con la calle Bosquecillo, nos ayuda a ensanchar uno de los puntos negros detectados de manera que al retirar el tráfico rodado de la calle Bosquecillo podemos establecer un amplio encuentro a nivel de las aceras con un aumento de superficie importante para los tráfico permitidos peatonal y ciclista.

La calzada en la rotonda se reduce a un único carril ancho, con lo que nos permite duplicar la dimensión de la anchura de la acera en la zona del hotel. La configuración de esta disposición hace que en el carril de acceso a la rotonda desde Navas de Tolosa, se tenga que reducir y adecuar la acera actual cercana al cruce con la calle Padre Moret muy sobredimensionada.

Las modificaciones planteadas anteriormente se establecen con soluciones blandas a base de pintura y bolardos, ejecutando obra únicamente en la parada del autobús por las necesidades de accesibilidad al autobús en las rasantes de acceso y desembarco de los viajeros, donde se ensancha la acera actual. La marquesina se mantiene en su lugar actual. Las isletas de tráfico en la rotonda se demuelen, se asfaltan y quedan pintadas hasta una reurbanización definitiva.

- Calle Taconera:



Se plantea la modificación de la sección de la calle Taconera dando continuación a la sección que definitivamente se ha adoptado en esta calle desde el cruce de la calle Mayor hasta la rotonda de Trinitarios. Dos carriles para la circulación rodada, uno por sentido, y un carril bici de doble sentido de un mínimo de 3 m de anchura. Esto proporciona una franja de alrededor de 5 m que puede ser anexionada como zona verde al paseo del Dr. Arazuri. Los autobuses paran en el propio carril de circulación.

La parada de autobús existente en el Paseo del Dr. Arazuri se traslada a una isleta que se crea en la calzada enfrente de la portada de la iglesia de San Lorenzo. Los carriles de circulación tienen una anchura de 3,50 m cada uno, la isleta una anchura de 5 m para poder ubicar la marquesina y un carril bici de doble sentido de 3,50 m. La isleta tiene una longitud de 29 m y se accede a ella peatonalmente desde la frontal del acceso a la iglesia de San Lorenzo con un paso de cebra a nivel sobre el carril bici.

En este punto hay que destacar que también se modifica el cruce con la calle Mayor, dando respuesta a una demanda existente desde hace tiempo. Actualmente desde la calle Taconera se puede acceder hacia la calle Mayor para girar hacia Recoletas, además del tráfico de salida del circuito de Casco Antiguo. Esto implica que el paso de peatones existente hacia Taconera quede angosto para la cantidad de transeúntes que lo utilizan, agudizado el problema por la configuración del final del parque en la acera de enfrente con la calle Bosquecillo. La solución que se propone, es dejar la calle Mayor exclusivamente de salida del Casco Antiguo, teniendo que acceder a Recoletas a través del circuito de Casco Antiguo. Esto permite que el paso de cebra se pueda ensanchar hasta recoger la totalidad de la anchura de la acera de la calle Bosquecillo, habilitando en paralelo un paso de bicicletas.

Al llegar a la rotonda de Tres Reyes, el carril bici se ajusta a los límites del bordillo actual y gira hacia la calle Nueva, para luego seguir en un nuevo trazado, sobre el actual parterre, en paralelo al paseo hasta la calle San Antón. El paso de peatones vinculado a la rotonda, que ahora es un tanto angosto y serpenteante, se realiza ahora de manera más directa al incorporar parte del parterre del paseo de Arazuri, ya que es el flujo peatonal preferente que circula hacia la Taconera y barrio de San Juan.

- Calle Navas de Tolosa de la rotonda de Tres Reyes hasta Yanguas y Miranda:

Este tramo de calle se restringe exclusivamente para el paso de autobús urbano y bicicletas. La sección de calzada que se acondiciona para ello son dos carriles de circulación, uno por sentido, de 4,50 m de anchura. Esto posibilita el ensanchamiento de las aceras en ambos lados. En el lado del Parlamento se proyecta una acera continua de unos 7 m de anchura que se aprovecha para poder colocar una alineación arbolada, y en lado del Casco Antiguo, se logra ensanchar la acera en 1,75m.

Se ubican cuatro posibles paradas de autobús, dos por sentido. Inicialmente, con el acercamiento de las líneas 4 y 9, se colocaban una en la manzana entre Chinchilla y Marqués de Rozalejo, y otra en la isleta más próxima a la rotonda. Con la más que probable inclusión de una tercera línea demandada por los comerciantes, el servicio de transporte de la MCP ha solicitado una segunda parada por sentido para poder evitar coincidencias en los tiempos de paso y parada de las líneas en un único punto. Estas nuevas paradas se ubican, en el sentido viniendo de Navas de Tolosa, en la incorporación desde la rotonda en la anterior parada de bus turístico existente en ese punto, y en sentido hacia Trinitarios, en la misma ubicación del Paseo de Sarasate alineada con los parterres longitudinales, cambiando la marquesina de la existente de 8 m a 5 m.

Se habilitan dos pasos de peatones de gran capacidad. El primero de ellos enfrenteado con la calle General Chinchilla que se peatonaliza en su totalidad y comunica con el eje peatonal que enlaza con la Ciudadela de Pamplona. El segundo, recoge la circulación peatonal que llegando de la plaza de Baluarte, a través de la calle Marqués de Rozalejo, enlaza con el Paseo de Sarasate en la esquina noroeste que se permeabiliza y ensancha para favorecer este tránsito peatonal del borde del Casco Antiguo.

El carril bici continua desde la calle San Antón a través del carril de circulación existente para dar acceso a la calle Ciudadela, hasta conectar con la calle General Chinchilla y dar respuesta a un tráfico ciclista existente que discurre hacia y desde la Ciudadela. El acceso rodado a la calle Ciudadela se produce directamente desde la rotonda con la nueva configuración de isletas a la salida de la calle San Antón.

La ampliación de la acera del Parlamento se realiza modificando la alineación de bordillo y ensanchando la acera existente con una solera provisional hasta la reurbanización definitiva. En esta fase se realizan las conducciones



necesarias para infraestructuras, así como una subbase de suelo estructural para la alineación arbolada. En la isleta de la rotonda donde se ubica la marquesina se retira la tierra vegetal y se adecua para el tránsito peatonal.

- Calle Yanguas y Miranda desde Paseo de Sarasate hasta Plaza de la Paz:

Desde Plaza de la Paz el tráfico rodado del vehículo privado puede circular hasta Paseo de Sarasate teniendo que girar hacia la derecha y no pudiendo continuar por el Parlamento. En el primer tramo de este recorrido, hasta la calle Estella, el carril de la derecha se añade a la acera, el carril actual central queda para el autobús y el de la izquierda para el tráfico privado. Esto permite ensanchar la acera existente desde la calle Conde Oliveto, lo que esponja el espacio delante de la vieja estación de autobuses y futuro Geltoki, permitiéndose el acceso al aparcamiento del Corte Inglés en iguales condiciones a las actuales. En el tramo de paseo de Sarasate a calle Estella en el sentido de subida, el tráfico está restringido para autobús y bicicleta, por lo que se recorta la isleta existente para permitir el paso e incorporación de los autobuses a los carriles que vienen de Padre Moret. Desde Calle Estella a Plaza de la Paz, se mantienen los tres carriles en este mismo sentido con tráfico rodado como el actual.

La sección de la calle en el tramo de Sarasate a calle Estella, se limita a dos carriles de 4,10 m por sentido, aumentando algo la anchura de aceras. Se considera que el tráfico peatonal prioritario se produce por la acera este, por lo que se ensancha hasta 3,75 m, mientras que la acera del Parlamento se queda en 2,75 m de anchura. En esta fase se procederá a señalizar estos espacios con pintura y bolardos.

- Calle José Alonso:

Esta calle mantiene su sección pero restringe el tráfico exclusivamente a autobuses urbanos, bicicletas y vehículos autorizados.

- Calle Padre Moret:

La calle Padre Moret mantiene el sentido de circulación actual, pero restringiendo el paso a autobuses urbanos, bicicletas y vehículos autorizados, a partir de la calle Sandoval.

Entrando desde Navas de Tolosa, la primera manzana mantiene su esquema de carril central con dos líneas de aparcamiento a cada lado. En la segunda manzana se repite este esquema con una redistribución de la sección: acera izquierda se amplía hasta 2,45 m, línea de aparcamiento de 2,50 m, carril de circulación de 4,00m y línea de 2,50 m. En la tercera manzana, la acera izquierda se incrementa hasta 2,25 m, dejando un aparcamiento en línea de 2,00 m, un carril de circulación de 3,30 m. La acera de la derecha pertenece ya a las viviendas de los militares, cuya acera actual es muy estrecha y limitada por un parterre y escaleras exteriores. Se incrementan estas aceras hasta llegar a un total de 2,70 m de anchura a partir del parterre. La acera de la izquierda después de la calle José Alonso y hasta la calle Yanguas y Miranda aumenta su sección hasta llegar a una anchura total de alrededor de 4,00 m, lo que ayuda a hacer recorridos peatonales ahora muy inhóspitos por la trasera del Parlamento o en el cruce con la calle General Chinchilla donde se sitúa la escuela de música. A partir de esta calle, se deja un carril central de circulación de 3,50 m, espacio reservado para vehículos autorizados en la línea derecha adscritos a la Comisaría de Policía Nacional, y un espacio reservado a estacionamiento de autobuses escolares y otros que llegan a visitar Baluarte.

Estas modificaciones se efectúan en la primera fase con señalización horizontal a base de pintura y bolardos.

- Calle General Chinchilla:

Se peatonaliza en su totalidad no permitiendo el paso de vehículos ni su estacionamiento. En la primera fase se habilita una zona de estancia junto al Conservatorio de Música, dejando su reurbanización integral para una segunda fase.

- Cruce de la Avenida de Baja Navarra con Paulino Caballero:

Se facilita que los autobuses que circulan por Paulino Caballero en dirección norte, no tengan que entrar a la plaza de Merindades para dirigirse hacia Príncipe de Viana, y puedan hacer el giro a la izquierda o seguir en dirección hacia la Avenida de Roncesvalles. El cruce se ejecuta semaforizado y se habilita un paso de peatones a la altura del



número 8 de la Avenida de Baja Navarra. En la acera de enfrente se recrece la acera para facilitar el rebaje de bordillos para la accesibilidad. En la actuación, también se recrece 3,10 m la acera de la calle Paulino Caballero en la esquina del número 17 donde existe una parada de autobús. Este recrecido posibilita ejecutar los rebajes normativos en los dos pasos de peatones y permite la colocación de una marquesina para la parada. Existe disponibilidad de espacio para recolocar la batería de contenedores en buenas condiciones de uso.

- Paradas de autobús en C/Amaya 12 y Avenida de Zaragoza 13:

Las modificaciones de las líneas en el centro del I Ensanche llevan aparejadas pequeños ajustes colaterales de líneas por el entorno del grueso de la actuación. De esta manera, se habilitan paradas a la altura de la calle Amaya nº12 y Avenida de Zaragoza nº13, sin marquesina y únicamente con poste vertical.

3. DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

DEMOLICIONES

Las demoliciones necesarias en esta obra, son las que se recogen los planos al efecto y corresponden fundamentalmente con las isletas alrededor de la rotonda del los Tres Reyes, la acera en Navas de Tolosa en la embocadura de José Alonso, la isleta en el cruce de Chinchilla y la isleta en el cruce de Padre Moret con Yanguas y Miranda. En la avenida del Ejército se demuele la mediana actual para facilitar el acceso a la rampa del garaje subterráneo, además de los bordillos y baldosas en la acera de la calle Sandoval.

También se desmontan las vallas existentes en el perímetro de las aceras en diferentes zonas.

Se levanta el pavimento de aglomerado existente en los carriles de circulación para construir la isleta enfrente de la iglesia de San Lorenzo.

MOVIMIENTO DE TIERRAS, CIMENTACIONES Y ESTRUCTURAS

El movimiento de tierras que se produce una vez retirado el asfalto existente, es el necesario para la puesta en obra de una capa de zahorra artificial compactada que sirva de base a las soleras para los pavimentos a colocar posteriormente. La capa de zahorra artificial tendrá un espesor de 25 cm de espesor y se compactará como mínimo a un 95% del proctor normal.

Las cimentaciones a realizar se asocian a las zapatas necesarias para los puntos de luz, semáforos, soportes de video vigilancia o termómetros a mover por encontrarse en zonas de paso.

Se acondiciona un carril bici en el parterre entre calles Nueva y San Antón, para lo que se retirará la tierra vegetal sin afectar a las raíces del arbolado existente. Se colocará una cama de grava y una solera como pavimento final, sin que se produzcan compactaciones.

En la isleta cercana a la rotonda que se coloca una parada de autobús, las operaciones a realizar son similares, siendo especialmente cuidadosos en el entorno de la magnolia existente.

PAVIMENTACIÓN

Las zonas de carril bici con paso de cebra en el acceso a la isleta enfrente de San Lorenzo y el tramo que queda en la isleta de la rotonda con marquesina cercana a la calle San Antón, el carril bici se ejecutará en asfalto a nivel con las aceras, al igual que las reposiciones de las isletas demolidas en la zona de la rotonda, Chinchilla y Yanguas y Miranda. Se extenderá en dos capas, la inferior de 8 cm (G20) de AC22 base 50/70G calizo, y la superior de 5cm de (D12) AC 16 SURF 50/70D (ofita).



Las aceras peatonales que se recrecen y pavimentan se ejecutan con solera de hormigón que se sustituirá con la reurbanización definitiva.

El resto de áreas que se ganan para el peatón quedan en el asfalto existente y se delimitan con pintura y señalización horizontal con bolardos de separación al tráfico rodado o al aparcamiento.

JARDINERÍA

Para la implantación de esta solución es necesario apear algunos ejemplares arbolados, situados en la isleta de Yanguas y Miranda, en la calle Sandoval o un arbusto del paseo del Dr. Arazuri.

En la acera que se ensancha enfrente del Parlamento se ha proyectado una alineación arbolado dando continuidad a los árboles existentes en la rotonda, para lo que se acondicionará un carril de suelo estructural de 2,00 metros de anchura y 1,20 metros de profundidad.

Con el proyecto de reurbanización definitivo, se acomodará una alineación arbolada en el sobreancho de la acera de Yanguas y Miranda desde calle Estella a Conde Oliveto. También se acondicionará la ampliación del parterre verde de Paseo de Dr. Arazuri que se consigue en la calle Taconera.

En la actuación vinculada del cruce de Paulino Caballero con Avenida de Baja Navarra, se retiran dos ejemplares recién plantados para la ubicación de un paso de peatones, con la posibilidad de trasladarlos a otro punto de la ciudad.

El Servicio de Jardines es conocedor de estas soluciones y ha trabajado conjuntamente en su adopción.

4. INSTALACIONES AFECTADAS

Se modifican varios pasos de vehículos o peatones semaforizados. En esta primera fase se retiran únicamente aquellos semáforos que se encuentran en el paso de vehículos por calzada, dejando el resto fuera de servicio. Se reubica el situado en la isleta de nueva creación enfrente de San Lorenzo.

Las zapatas para los postes de semáforo bajos o peatonales son de 50x50x100 cm, y para los postes altos 100x100x100 cm.

En lo que respecta a alumbrado público, se realizan algunas modificaciones en luminarias que se desplazan unos metros fundamentalmente en la zona de la rotonda. Se colocan dos nuevas luminarias peatonales en la isleta de la marquesina enfrente de San Lorenzo similares a las existentes en el paseo de Arazuri. Igualmente se refuerza el alumbrado en los dos pasos de peatones de gran dimensión enfrente de la calle General Chinchilla y delante del Parlamento. En la acera nueva que se amplía delante del Parlamento, se incluye una canalización para alumbrado de 4 tubos de D110mm.

Las zapatas para los postes de 5 metros son 40x40x70 cm, y para los postes de 10 metros son de 60x60x90 cm.

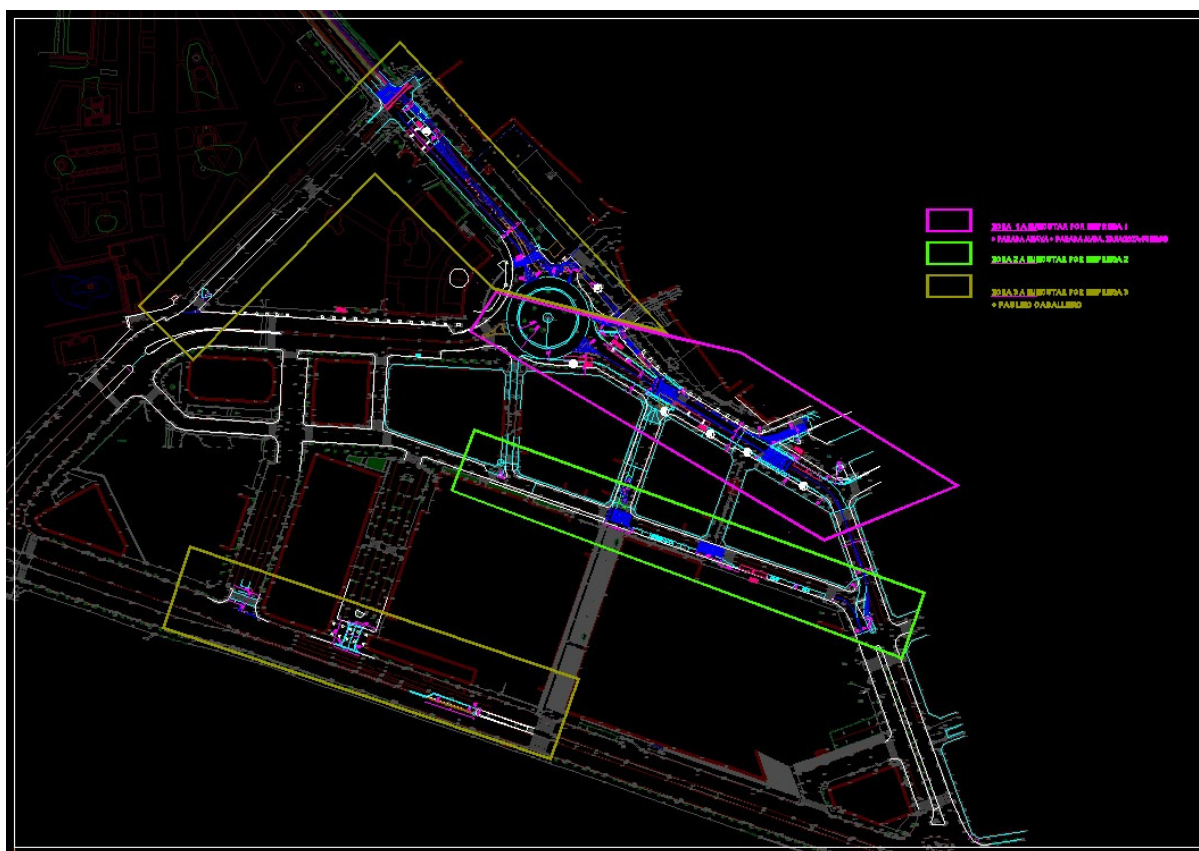
Las marquesinas que se colocan en las nuevas paradas precisan de conexión tanto al alumbrado público como a las canalizaciones de fuerza de Iberdrola.

Se trasladan un termómetro y un panel de publicidad instalados en su día por la empresa Cemusa.

Se modifican varias arquetas existentes para adecuarlas a las rasantes nuevas.

5. DESARROLLO DEL PROYECTO

El proyecto se va a dividir en tres zonas según este croquis:



La zona 1, será ejecutada con cargo al presupuesto de inversión del Servicio de Obras por la empresa que tiene esta adjudicación.

La zona 2, corresponde con los trabajos a ejecutar en la calle Padre Moret por un importe de 36.299,77€ IVA incluido, que se objeto de un primer contrato de obras.

La zona 3, corresponde con las obras a ejecutar en Paulino Caballero, la Avenida del Ejército, calle Bosquecillo y calle Taconera desde el cruce de la calle Mayor hasta la calle San Antón. Estas obras tienen un importe de 184.438,15€ IVA incluido, y será objeto de un segundo contrato de obras.

6. DOCUMENTACION PRECEPTIVA

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 130 de la Ley Foral 6/2006 de Contratos Públicos, se adjunta a continuación los programas de trabajo de las zonas 2 y 3, y un acta de replanteo y disponibilidad de los terrenos general.



PROGRAMA DE TRABAJO ZONA 2

PROYECTO DE ACTUACIONES DE MOVILIDAD EN EL I ENSANCHE DE PAMPLONA. ZONA 2

CAP.	Capítulo	Mes 1 (PEM €)	Mes 2 (PEM €)	Total (PEM €)
C01	Actuaciones previas, demoliciones	5536,22		5536,22
C02	Movimiento de tierras	1731,15		1731,15
C03	Pavimentación	950,00	4778,85	5728,85
C04	Jardinería		250,00	250,00
C05	Iluminación Obra civil	710,58		710,58
C06	Señalización vertical-horizontal	2121,00	9291,81	11412,81
C07	Marquesinas Obra Civil	312,17		312,17
C08	Gestión de Residuos	156,00		156,00
C09	Seguridad y Salud	125,00	124,01	249,01
	Total Parcial	11642,12	14444,67	
	Total a Origen	11642,12	26086,79	26086,79

PROGRAMA DE TRABAJO ZONA 3

PROYECTO DE ACTUACIONES DE MOVILIDAD EN EL I ENSANCHE DE PAMPLONA. ZONA 3

CAP.	Capítulo	Mes 1 (PEM €)	Mes 2 (PEM €)	Total (PEM €)
C01	Actuaciones previas, demoliciones	14537,26		14537,26
C02	Movimiento de tierras	6031,79		6031,79
C03	Pavimentación	14450,00	38489,47	52939,47
C04	Jardinería		300,00	300,00
C05	Iluminación Obra civil	4155,17		4155,17
C06	Señalización vertical-horizontal	3100,00	6450,71	9550,71
C07	Marquesinas Obra Civil	264,42		264,42
C08	Semáforos Obra Civil	1010,95		1010,95
C09	Gestión de Residuos	2205,50		2205,50
C10	Seguridad y Salud	563,52	563,52	1127,04
	Total Parcial	46318,61	45803,70	
	Total a Origen	46318,61	92122,31	92122,31

En Pamplona, a 24 de abril de 2.017.

El Arquitecto Municipal

La Arquitecta Técnica Municipal

Fdo.: José Ignacio Iribarren Berrade

Fdo.: Ana Suescun Erro

PROYECTO DE ACTUACIONES DE MOVILIDAD EN EL I ENSANCHE DE PAMPLONA

ACTA DE REPLANTEO Y DE DISPONIBILIDAD DE LOS TERRENOS

Realizada la visita de inspección a la zona objeto de la actuación, se verifica que la realidad geométrica de la obra y la aplicación de las especificaciones técnicas del condicionado hacen viable la ejecución de los trabajos señalados en el presente proyecto.

Las obras a desarrollar en la ejecución del presente proyecto, se verifican en terrenos de propiedad municipal, libres de construcciones que impidan la realización de los trabajos; y por tanto, no existe inconveniente en la ocupación de los mismos para el desarrollo de aquellos.

En Pamplona, a 24 de abril de 2.017.

El Arquitecto Municipal

La Arquitecta Técnica Municipal

Fdo.: José Ignacio Iribarren Berrade

Fdo.: Ana Suescun Erro