

**P.G.M. VILLATUERTA**  
**ANEXO 2**

**ESTUDIO DE INCIDENCIA AMBIENTAL**  
**ESTUDIO SOBRE MOVILIDAD OSTENIBLE**

## **1.- NORMATIVA DE APLICACIÓN**

Se redacta el presente estudio para justificar el cumplimiento del DECRETO FORAL LEGISLATIVO 1/2017, de 26 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo, en los articulados siguientes:

### Artículo 52. Determinaciones sobre desarrollo sostenible.

*El planeamiento urbanístico general tendrá los siguientes objetivos:*

*1. Fomentar el crecimiento compacto de los núcleos de población existentes, y a tal efecto:*

*a) El crecimiento urbano se orientará a completar las tramas urbanas existentes, con prioridad a los procesos de extensión discontinua o exterior a los núcleos.*

*b) Se priorizará la consolidación de los núcleos urbanos existentes, planificando actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, con especial atención a los espacios urbanos vulnerables, a la recuperación de los espacios vacíos insertos en la trama urbana y a la rehabilitación y reutilización de los inmuebles abandonados o infrutilizados.*

*2. Diseñar las actuaciones de mejora de la eficiencia energética, y a tal efecto se fomentará:*

*a) El uso de las energías renovables técnica y económicamente viables y el correcto tratamiento de los aspectos bioclimáticos, así como la mejora de los espacios públicos a bajo coste, dando prioridad al uso de flora local e implantando estrategias de ahorro en materia de riego y mantenimiento.*

*b) La inserción de instalaciones de energías renovables, equilibrando el impacto de las fuentes de energías no renovables.*

*c) En las nuevas construcciones, se procurará la correcta orientación para beneficiarse de factores naturales como los efectos de soleamiento y el régimen de vientos.*

*d) En las actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas se fomentarán las intervenciones de mejora de la envolvente que reduzcan la demanda energética, y los aumentos de volumen o superficie construida derivados de la realización de obras de mejora energética no se tendrán en cuenta en relación con los límites máximos aplicables a los citados parámetros.*

*3. Establecer determinaciones sobre movilidad sostenible, y a tal efecto:*

*El planeamiento urbanístico general establecerá políticas de movilidad sostenible, integrando criterios de movilidad peatonal y ciclista, el concepto de seguridad vial en el diseño de las calles y espacios públicos, así como una adecuada accesibilidad de los ciudadanos al transporte público y colectivo y demás sistemas de transporte de bajo impacto.*

*4. Favorecer la accesibilidad, y a tal efecto:*

*a) El planeamiento urbanístico general procurará mejorar la accesibilidad en construcciones y espacios públicos, mediante la supresión de barreras arquitectónicas y la instalación de ascensores, aparcamientos adaptados y otros servicios comunes.*

*b) La ocupación de superficies de dominio público, espacios libres u otras dotaciones públicas, cuando sea indispensable para la instalación de ascensores, aparcamientos adaptados u otros servicios comunes legalmente exigibles o previstos en actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, se declara causa suficiente para cambiar su clasificación y calificación, así como, en su caso, para su desafectación y posterior enajenación a la comunidad de propietarios o, en su caso, la agrupación de comunidades, siempre que se asegure la funcionalidad de los espacios públicos resultantes.*

*c) La ocupación de suelo, subsuelo y vuelo por ascensores, aparcamientos adaptados u otras actuaciones vinculadas a la accesibilidad y supresión de barreras legalmente exigibles o previstas en actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas no será tenida en cuenta a efectos de las limitaciones de edificabilidad, altura, volumen o distancias mínimas.*

*5. Favorecer la preservación del paisaje.*

*A tal efecto el planeamiento urbanístico general contemplará los siguientes aspectos:*

*a) Identificación de aquellos enclaves que, en razón de su relevancia o singularidad, deben ser objeto de protección.*

*b) Establecimiento de criterios que garanticen una protección extensiva y no reduccionista del paisaje.*

*c) Identificación de aquellos lugares y entornos que, en razón de una alteración grave de los valores naturales o rasgos característicos de su humanización histórica, deberían ser restaurados paisajísticamente.*

**Artículo 53. Movilidad sostenible.**

*El planeamiento urbanístico promoverá la movilidad y el urbanismo sostenibles, a fin de reducir las necesidades de desplazamiento de la población y facilitar el uso y la eficiencia del transporte público.*

*A tal efecto:*

*1. Se aplicarán estrategias de desarrollo orientado en función del transporte, tales como:*

*a) En las inversiones en infraestructuras urbanas se dará prioridad a la implantación y mejora de los sistemas de transporte público.*

*b) Se utilizarán criterios de urbanización y diseño de vías públicas que favorezcan el transporte público y los modos no motorizados, en especial los recorridos peatonales y ciclistas.*

*c) Se fomentarán los aparcamientos disuasorios en la periferia urbana, con acceso al transporte público, cuyos mínimos se determinarán reglamentariamente para cada tipo de municipio.*

*2. Los ayuntamientos garantizarán la coordinación entre el planeamiento urbanístico y la planificación del transporte.*

*En particular, los instrumentos de planeamiento que establezcan la ordenación detallada en los suelos urbanos y urbanizables deben incluir un estudio de movilidad generada, que evalúe la viabilidad de gestionar de forma sostenible los movimientos de población y de mercancías que puedan derivarse del desarrollo del sector, analizando las posibilidades de transporte público, la capacidad y funcionalidad de la red viaria y los modos de transporte alternativos.*

*Además, en los suelos urbanizables, los promotores deberán asumir las cargas derivadas de las ampliaciones o refuerzos de los sistemas generales y locales de vías públicas que sean necesarios para garantizar el mantenimiento de su capacidad y funcionalidad previas.*

Por otra parte el "Informe de la Dirección General de Obras Públicas en relación con la red de carreteras de la Comunidad Foral de Navarra" de fecha 25-6-2014, contiene la siguiente determinación según lo informado por el Servicio de Estudios y Proyectos:

*"se consideran adecuadas las reservas de suelo destinado a la mejora de las carreteras y a la realización de nuevas intersecciones previstas en la Estrategia y Modelo de Ocupación Territorial, excepto la rotonda cerrada que se prevé en el p.k. 34+300 de la NA-1110. Para incluirla en el planeamiento deberá ser justificada en base a los criterios técnicos de la Norma de Trazado 3.1 IC, de la Guía de Nudos Viarios o de otros que consideren oportunos, además deberá ser tenida en cuenta la Seguridad Vial específica en ese punto".*

Posteriormente el referido informe señala que *"será necesaria la realización de un Estudio de Movilidad donde se definan y modelicen los diferentes flujos existentes y previstos".*

Este informe se emitió en base a un documento previo de EYMOT redactado en enero de 2014, documento sometido a un proceso de Participación e Informes sectoriales. Tras un nuevo análisis por el Ayuntamiento se redactó un documento de síntesis en julio de 2016.

En este nuevo documento de síntesis de la EyMOT, y considerando que sería en su caso una cuestión a valorar y justificar en el hipotético desarrollo del Área de Oportunidad, se optó por suprimir la conexión de un nuevo vial con la NA-1110 y por lo tanto también la rotonda prevista en el p.k. 34+300., en consecuencia en el PUM no es obligatoria la redacción de los Estudios Técnicos y de Movilidad señalados en el referido informe.

**2.- SITUACIÓN ACTUAL COMUNICACIONES VIARIAS RODADAS**

La red de carreteras que incide en el territorio de Villatuerta es el siguiente:

A-12	Autovía Pamplona - Logroño
NA-1110	Carretera Pamplona - Logroño
NA-132	Carretera Estella - Tafalla
NA-7008	Carretera a Grocin
NA-7327	Carretera a Arandigoyen
NA-7321	Carretera a Murillo de Yerri
NA-6095	Carretera comunicación NA-1110 y NA-132

En las mismas de acuerdo con los Mapas de aforo de tráfico de 2016 de Gobierno de Navarra, se identifica las siguientes intensidades medias diarias:

A-12	INTENSIDAD MEDIA DIARIA 12.522 (12,11 % TRÁFICO PESADO)
NA-132	INTENSIDAD MEDIA DIARIA 2.969 (6,9 % TRÁFICO PESADO)

También se identifican las calles urbanas principales existentes, en la zona residencial la Calle San Ginés, en su prolongación hacia la Calle Erregueta, y Calle Ronda de la Iglesia. En el polígono de San Miguel, la Avenida de los Tilos, La Avenida de los Castaños y su entronque con la zona residencial a través de la Calle Larresbeltza.

Según datos municipales está radicados en Villatuerta, 650 turismos, 140 camiones/furgonetas, 68 motocicletas, 51 vehículos agrícolas y 34 remolques.

Se ha propuesto la difusión de una encuesta para detectar la problemática desde el punto de vista del ciudadano en cuanto a movilidad y accesibilidad, con la posibilidad de identificar los flujos existentes en la actualidad, y valorar mejoras en los desplazamientos al municipio y desde éste al exterior.

La encuesta en relación con la movilidad planteaba varias cuestiones:

- *¿Cómo te desplazas? ¿Andando? ¿En bici? ¿Transporte público? ¿En coche?*
- *¿Qué tal la convivencia entre coche, bici y peatón? ¿A quién priorizamos?*
- *¿Cómo ves los recorridos peatonales? ¿Son continuos? ¿Fáciles? ¿Suficientemente anchos?*
- *¿Usas la bici? ¿Por ocio o para desplazarte? ¿Utilizas el camino rojo? ¿Lo encuentras práctico? ¿Suficiente?*
- *¿Qué recorridos realizas habitualmente con tu coche? ¿Número de veces a la semana?*
- *¿Qué recorridos realizas habitualmente en transporte público? ¿Número de veces a la semana?*

Han respondido al formulario de la encuesta 21 ciudadanos, con las siguientes opiniones:

- Modo de desplazamiento:

REPARTO MODAL, ANDANDO, BICICLETA, COCHE, OTROS, 9 opiniones

EN COCHE, 6 opiniones.

ANDANDO, 3 opiniones.

EN BICICLETA, 2 opiniones.

EN TRANSPORTE PÚBLICO, 0 opiniones

Coincide el desplazamiento en bicicleta en general el prioritario por los más jóvenes, y caminando por los mayores.

- Convivencia entre coche, bici y peatón:

En general las opiniones señalan que la convivencia es mala. Sugieren en mayor medida que hay que priorizar a bicicletas y peatones, potenciando los recorridos específicos para dichos usuarios y moderando la velocidad de los vehículos.

También señalan que para mejorar la seguridad por parte de todos, coches, bicicletas y peatones se deberían cumplir las Normas de Circulación, y advierten de conflictos entre peatones y bicicletas a excesiva velocidad.

- Opinión sobre los recorridos peatonales:

La opinión de los ciudadanos en que están bien, pero que les falta continuidad, y habría que

completarlos en distintos itinerarios.

- Modo de utilización de la bicicleta:

NO UTILIZAN BICICLETA, 8 opiniones

USO DE BICICLETA POR OCIO, 8 opiniones.

USO BICICLETA PARA DESPLAZAMIENTOS, 5 opiniones.

- Recorridos habituales semanalmente en coche:

Algunos ciudadanos han descrito los recorridos de la siguiente manera:

CAMINO DE SANTIAGO, EGA-PAN Y VICEVERSA, 4 recorridos semanales.

VILLATUERTA, ESTELLA Y VICEVERSA, 1 recorrido semanal.

DESDE AUTOVÍA A CASA, 5 recorridos semanales.

SAN GINÉS, REGÜETA, EZCABIOLA, CALLE NUEVA, REGADÍOS, 5 recorridos semanales.

RONDA DE LA IGLESIA, CALLE REGÜETA, 8-12 recorridos semanales.

RONDA DE LA IGLESIA, CARRETERA EGA-PAN -POLÍGONO, 7 recorridos semanales.

VILLATUERTA, ESTELLA, 2 recorridos semanales.

CARRETERA NA-1110, SAN GINÉS, REGÜETA, 15 recorridos semanales.

REGÜETA, RONDA DE LA IGLESIA, NA-6095, NA-1110, 15 recorridos semanales.

VILLATUERTA, ESTELLA, 2 recorridos semanales.

VILLATUERTA, PAMPLONA, 2 recorridos semanales.

CALLE SAN BEREMUNDO, 5 recorridos semanales.

SAN GINÉS, RONDA POLIDEPORTIVO, REGÜETA, RONDA DE LA IGLESIA, CAMINO ESTELLA, 55 recorridos semanales.

SAN MARCOS A RESTO DEL PUEBLO, 3 recorridos semanales.

VILLATUERTA, ESTELLA, 2 recorridos semanales.

RÚA NUEVA, CALLE REGADÍOS, RONDA DE LA IGLESIA, REGÜETA, 1 recorrido semanal.

RÚA NUEVA, POLÍGONO, 5 recorridos semanales.

ROLLETA, LARRESBELTZA, Y VICEVERSA, 10-15 recorridos semanales.

LARRESBELTZA, RONDA IGLESIA, REGÜETA, POLIDEPORTIVO, 10 recorridos semanales.

RÚA NUEVA, CAMINO ESTELLA, 4 recorrido semanal.

CENTRO DE SALUD, POLÍGONO, AUTOVÍA, ESTELLA, 1 recorrido semanal.

CENTRO DE SALUD, POLIDEPORTIVO, NA-1110, ESTELLA, 1 recorrido semanal.

GOBIERNO DE NAVARRA, REGÜETA, MAYOR, ESTELLA, 5 recorridos semanales.

- Recorridos habituales semanalmente en transporte público:

Algunos ciudadanos han descrito los recorridos de la siguiente manera:

VILLATUERTA, ESTELLA Y VICEVERSA

VILLATUERTA, ESTELLA Y VICEVERSA, en alguna ocasión.

VILLATUERTA, ESTELLA Y VICEVERSA, ocasionalmente.

VILLATUERTA, ESTELLA Y VICEVERSA, 2 recorridos semanales.

VILLATUERTA, ESTELLA Y VICEVERSA, 2 recorridos semanales.

VILLATUERTA, ESTELLA Y VICEVERSA, ocasionalmente.

Como conclusiones de la información realizada, en cuanto flujos existentes se confirma que el modo más habitual de desplazamiento de los vecinos de Villatuerta es el coche privado, particularmente entre las distintas zonas de la localidad.

A los vecinos les resulta muy interesante la existencia de caminos específicos para ciclistas y peatones "camino rojo", pero les falta continuidad y habría que completarlos con distintos itinerarios, para potenciar su utilización.

El uso de la bicicleta es porcentualmente importante pero mayoritariamente por ocio.

En cuanto los recorridos en coche, la mayor parte son trayectos cortos dentro de la localidad por diversos motivos.

Los trayectos interurbanos son sobretodo a Estella, fundamentalmente mediante vehículos privados y algunos vecinos el transporte público.

Como conclusiones se identifica una excesiva dependencia del vehículo privado en los trayectos a Estella, en detrimento del transporte público u otros medios de transporte alternativos (no existe una comunicación ciclista ni peatonal bien acondicionada).

En cuanto a los recorridos habituales de los vecinos dentro del núcleo, se abusa del uso del vehículo privado bien por costumbre o comodidad. Hábito favorecido por la escasa red de caminos peatonales existentes. En varios tramos de las travesías ni siquiera existen aceras, lo que obliga a desplazarse por carretera a ciclistas y peatones, y dificulta los desplazamientos alternativos seguros.

Tampoco existe una adecuada comunicación ciclista y peatonal en la Calle Ronda de la Iglesia, principal calle urbana de comunicación entre los barrios este y oeste de la localidad.

### **3.- SITUACIÓN ACTUAL DE CAMINOS PEATONALES Y CICLABLES E ITINERARIOS DE INTERÉS**

Incide de manera significativa en el núcleo urbano el Camino de Santiago, delimitado según DECRETO FORAL 290/1988, DE 14 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE DELIMITA DEFINITIVAMENTE EL CAMINO DE SANTIAGO A SU PASO POR NAVARRA Y SE ESTABLECE SU RÉGIMEN DE PROTECCIÓN.

El artículo 2 de la referida normativa establece el régimen de protección urbanística, señalando su condición de "bien de interés cultural" y su destino "el destino del camino será el de sendero peatonal y ecuestre de largo recorrido". En su recorrido y a su paso por el núcleo, se encuentran vestigios medievales de interés, como el Puente Medieval, la Iglesia de la Asunción y la Ermita de San Miguel, entre otros.

En el término municipal también se identifican dos vías pecuarias, la Vía pecuaria-Cañada Real de Tauste a las Sierras de Urbasa y Andía que discurre en terreno rústico, y la Vía Pecuaria-Pasada de los Carboneros, que recorre el núcleo urbano y comunica la zona de Ugarka con el polígono de Legardeta. Según LEY FORAL 19/1997, DE 15 DE DICIEMBRE, DE VÍAS PECUARIAS DE NAVARRA, en su artículo 2, se entienden por vías pecuarias las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero, con posibilidad de otros usos públicos compatibles o complementarios.

Se identifica a ambos márgenes del Río Iruzu en su paso por el núcleo y con ramales de comunicación hacia la zona de Ugarka y el complejo deportivo municipal, el camino de interés local denominado "camino rojo" con destino de senda ciclista y peatonal.

### **4.- SITUACIÓN ACTUAL TRANSPORTE PÚBLICO**

El transporte público se basa fundamentalmente en las líneas de la Compañía de Autobuses TIERRA ESTELLA BUS – LA ESTELLESA S.A., con paradas intermedias en los trayectos de sus autobuses en suelo urbano municipal, y que comunica la localidad con Estella. Su frecuencia en días laborables es cada hora aproximadamente desde las 8 de la mañana a las 8 de la tarde.

En particular es interesante su trayecto entre los polígonos de Legardeta y San Miguel, comunicando a través de las Calles Calle Larresbeltza, Calle Ronda de la Iglesia y Erregueta, con el Colegio Público, el consultorio médico y el complejo deportivo municipal, y a través de la Calle San Ginés con la carretera NA-1110 Pamplona-Logroño.

Se complementa dicho transporte con las líneas regulares Pamplona-Logroño, sus paradas según necesidad y las líneas de transporte a demanda.

La oferta es deficitaria los fines de semana, al reducirse la frecuencia y el número de servicios.

Se identifican bolsas de aparcamientos en las inmediaciones de las paradas de autobuses existentes y bien comunicadas con la red de caminos ciclistas y peatonales.

## **5.- OBJETIVOS**

Las actuaciones en cuanto a Movilidad Sostenible se encuadrarán en el ámbito de los siguientes objetivos generales:

- Potenciar zonas urbanas compactas y con otros usos vinculados en su proximidad.
- Reducción del consumo de combustibles fósiles y de emisiones contaminantes a la atmósfera, e implantación de hábitos sostenibles y saludables en la ciudadanía.
- Reducción y racionalización del uso del vehículo privado.
- Potenciación del transporte público.
- Implantación y fomento de formas de desplazamiento más sostenibles alternativas al transporte motorizado.
- Protección y seguridad en las circulaciones, mediante la pacificación del tráfico rodado dentro de la red urbana y la coexistencia de modos de desplazamiento.
- Mejora de la accesibilidad.
- Concienciación de la población sobre las consecuencias, del uso del vehículo propio motorizado, como son favorecer el cambio climático y la ocupación de suelo.

## **6.- PROPUESTA EN RED VIARIA PRINCIPAL DE TRÁFICO RODADO**

Se mantiene la red de comunicaciones actual, proponiendo la mejora de su trazado en algunos tramos y la creación de nuevos viales o ampliación de calles existentes para los nuevos desarrollos previstos. La intervención en el sistema viario del núcleo contribuirá a diversificar, estructurar y jerarquizar la trama.

Se valorarán las medidas eficaces tendentes a reducir la velocidad de vehículos en los tramos de carreteras de acceso a suelos urbanos y travesías, y se mejorarán los itinerarios peatonales en las citadas travesías, para que tengan un carácter más urbano, en la que el peatón esté protegido.

Así se identifican en el plano correspondiente los tramos actuales de la carretera NA-1110 Pamplona-Logroño y de la carretera NA-6095, en sus tramos lindantes con actuaciones residenciales, incidiendo en su tratamiento de urbanización como travesías urbana. El diseño de dichas vías integrando los trayectos peatonales así como favoreciendo la seguridad vial, tendrá como consecuencia la disminución de la intensidad de vehículos diarios que recurrirán a otras vías alternativas. En particular en el caso de la NA-1110 Pamplona-Logroño cuyo tráfico fundamental es de paso a localidades próximas.

En cuanto nudos viarios a nivel de carreteras, se señala como "MEJORA DE NUDO VIARIO", una sugerencia de actuación en el entronque entre las carreteras NA-1110 Pamplona-Logroño y la NA-132 Estella-Tafalla. Nudo especialmente conflictivo los últimos años en cuanto a accidentes y riesgos para las personas.

Como calles urbanas principales se propone la que comunicaría el nuevo barrio de Ugarka con la Plaza Mayor y el Complejo deportivo municipal.

En relación a enlaces viarios de las calles urbanas cabe señalar dos cuestiones:

- La insuficiente señalización y tratamiento de urbanización, para identificar el trazado de las calles urbanas principales que conforman el trayecto desde la carretera NA-1110 la Calle San Ginés, en su prolongación hacia la Calle Erregueta, y Calle Ronda de la Iglesia.
- El entronque sin resolución del nudo viario, entre la Calle Ronda de la Iglesia y la carretera NA-6095 (de comunicación entre NA-1110 y NA-132); así como del resto de calles urbanas que entroncan con la referida carretera.

En cuanto a desplazamientos urbanos, se ha detectado en la localidad una excesiva utilización del vehículo de turismo para recorridos cortos y habituales, para lo que se propone actuaciones de concienciación ciudadana, así como medidas de regulación viaria y aparcamiento.

El PUM redactado consolida en general los ámbitos urbanísticos vigentes en el núcleo residencial, proponiendo mejoras y actuaciones puntuales en unidades sin desarrollar para mejorar su viabilidad. Los suelos urbanizables (no se desarrollan de manera pormenorizada) constituyen actuaciones tendentes a completar y resolver las carencias del municipio siendo en general de escasa entidad y desarrollándose mediante prolongación de los viales existentes.

Por sus dimensiones y número de viviendas los nuevos desarrollos no ocasionarán movimientos de población ni de mercancías importantes, no obstante se proponen las siguientes actuaciones de mejora desde el punto de vista viario en la documentación gráfica del PUM esquematizada:

- Se resolverá el nuevo acceso propuesto al Polígono San Miguel desde la carretera NA-132 mediante intersección de rotonda partida. Servirá a la nueva ampliación industrial prevista, y mejorará los accesos generales al polígono.
- El vial de separación o bisagra entre las zonas residenciales e industriales del Polígono San Miguel, se sitúa entre un parque y una fachada de edificaciones comerciales-terciarias. Por su ubicación en un futuro permitirá la comunicación con los desarrollos potenciales que puedan desarrollarse a ambos lados del mismo.
- El enlace viario mediante rotonda cerrada prevista en el Polígono de Legardeta.

Se propone también realizar campañas de educación vial, para mejorar la circulación segura en la localidad, incidiendo tanto en los hábitos de peatones, ciclistas como de conductores.

## **7.- PROPUESTA EN CAMINOS PEATONALES Y CICLABLES E ITINERARIOS DE INTERÉS**

Se fomentará la creación y mejora de otras vías peatonales como itinerarios de interés y senderos señalizados para ciclistas y peatonales, hacia los centros dotacionales y de actividad urbana del municipio.

Se propone como mejora de la movilidad, la creación de una vía ciclista y peatonal que comunique Villatuerta con Estella. En el plano correspondiente se grafía como "Senda ciclable", uniría dos núcleos urbanos próximos de forma segura para el peatón y el ciclista urbano.

La orografía del terreno entre ambas localidades es complicada, siendo los dos viales directos de comunicación la carretera NA-1110 que no dispone de arcén, y el Camino de Santiago con trazado tortuoso en este tramo. Continuamente hay vecinos que van en bicicleta o andando por el actual trazado de la carretera, por lo que se trata de una actuación muy demandada por los vecinos de la localidad. Hay vecinos de Estella/Lizarrá que se acercan a utilizar las instalaciones deportivas "San Ginés" de Villatuerta (fútbol-sala, piscinas), o simplemente trabajan en el polígono industrial de San Miguel de Villatuerta. Y vecinos de Villatuerta que se acercan a Estella/Lizarrá para trabajar, comprar, etc.

El Ayuntamiento de Villatuerta pretende impulsar dicha iniciativa, con las siguientes características:



- Se pretende unir dos núcleos urbanos muy próximos de forma segura para el peatón y el ciclista urbano, por medio de una Senda Ciclable pavimentada y accesible.
- La actual carretera no dispone de suficiente arcén y carece de acera para el peatón, estando ambas localidades distantes unos 3 Km (desde el Puente de la cárcel al casco urbano Villatuerta).
- Se daría continuidad a la Vía Verde del FC Vasco-Navarro.
- El trazado es parte del recorrido del Camino de Santiago (GR-65), en un recorrido por el que ya pasan más de mil peregrinos cada semana de media al año de todo el mundo. En la Ciudad del Ega pernoctan más de 50.000 peregrinos al año.
- Discurre desde la salida del núcleo urbano de Villatuerta pasando por la ermita de San Miguel (más antigua de Navarra), cruzando el Ega y llegando a Estella/Lizarrza por el camino de Candelitera.
- Este tramo es una parte del trazado que comparten dos de las tres Eurovelos dentro de la península ibérica.

También se propone ampliar el camino de interés local denominado "camino rojo" con destino de senda peatonal y ciclista, en unos trazados orientativos grafiados en el plano correspondiente. Actualmente existen varios tramos sin conexión, se plantea su comunicación, así como integrar con dicho tratamiento la regata Regüeta.

Por otra parte, en los planos adjuntos al presente documento también se grafian unas sugerencias para mejora de las comunicaciones peatonales y ciclistas, en los siguientes ámbitos:

- La comunicación del nuevo barrio de Ugarka con el núcleo tradicional, y el cruce del Camino de Santiago en la carretera NA-6095, desde la calle Camino de Estella.
- En ambos casos se trata de unos cruces por carreteras definidos actualmente con unos pasos de peatones pintados en la calzada, los cuales por el tráfico existente no garantizan la seguridad del peatón.
- Otras referidas al tratamiento de la comunicación ciclable entre zonas de la localidad, en dos ámbitos, entre el núcleo tradicional y el polígono de Legardeta, y la comunicación de éste con el Camino de Santiago de manera paralela a la Calle Ronda de la Iglesia en el límite de la localidad.

Como actuaciones complementarias, sería interesante una definición específica de aparcamientos para bicicletas y motocicletas en las bolsas de aparcamientos existentes.

También se plantea reforzar los ejes de comunicación tradicionales como son el Camino de Santiago y las Vías pecuarias.

Como se ha señalado en el apartado anterior los suelos urbanizables (no se desarrollan de manera pormenorizada) constituyen actuaciones tendentes a completar y resolver las carencias del municipio siendo en general de escasa entidad desarrollándose mediante prolongación de los viales existentes. No obstante se proponen la siguientes actuaciones de mejora desde el punto de vista peatonal y ciclista en la documentación gráfica del PUM esquematizada:

- Paseo y zona verde peatonal paralela al Camino de Santiago en la remodelación de la Unidad J del planeamiento anterior.
- Amplia acera y "carri bici" en el vial de separación o bisagra entre las zonas residenciales e industriales del Polígono San Miguel, junto a la zona del parque. Por su ubicación en un futuro permitirá la comunicación con los desarrollos potenciales que puedan desarrollarse a ambos lados del mismo.

La apuesta municipal para los próximos años es completar y conexas la red peatonal que dé soporte

al peatón y/o a la bicicleta, creando y mejorando los espacios saludables para el tiempo libre. Esta trama de sendas urbanas articularía el conjunto de la red de la localidad asegurando las conexiones, de manera que los recorridos a pie puedan producirse en condiciones adecuadas.

#### **8.- PROPUESTA TRANSPORTE PÚBLICO**

El transporte público existente posibilita la atención a los nuevos desarrollos urbanísticos propuestos. Se trata de ámbitos de escasa entidad apoyados en las calle urbanas principales de tráfico rodado, y con proximidad a las paradas de transporte público existentes.

Asimismo se identifican bolsas de aparcamientos en las inmediaciones de las paradas de autobuses bien comunicadas con la red de caminos peatonales y ciclistas.

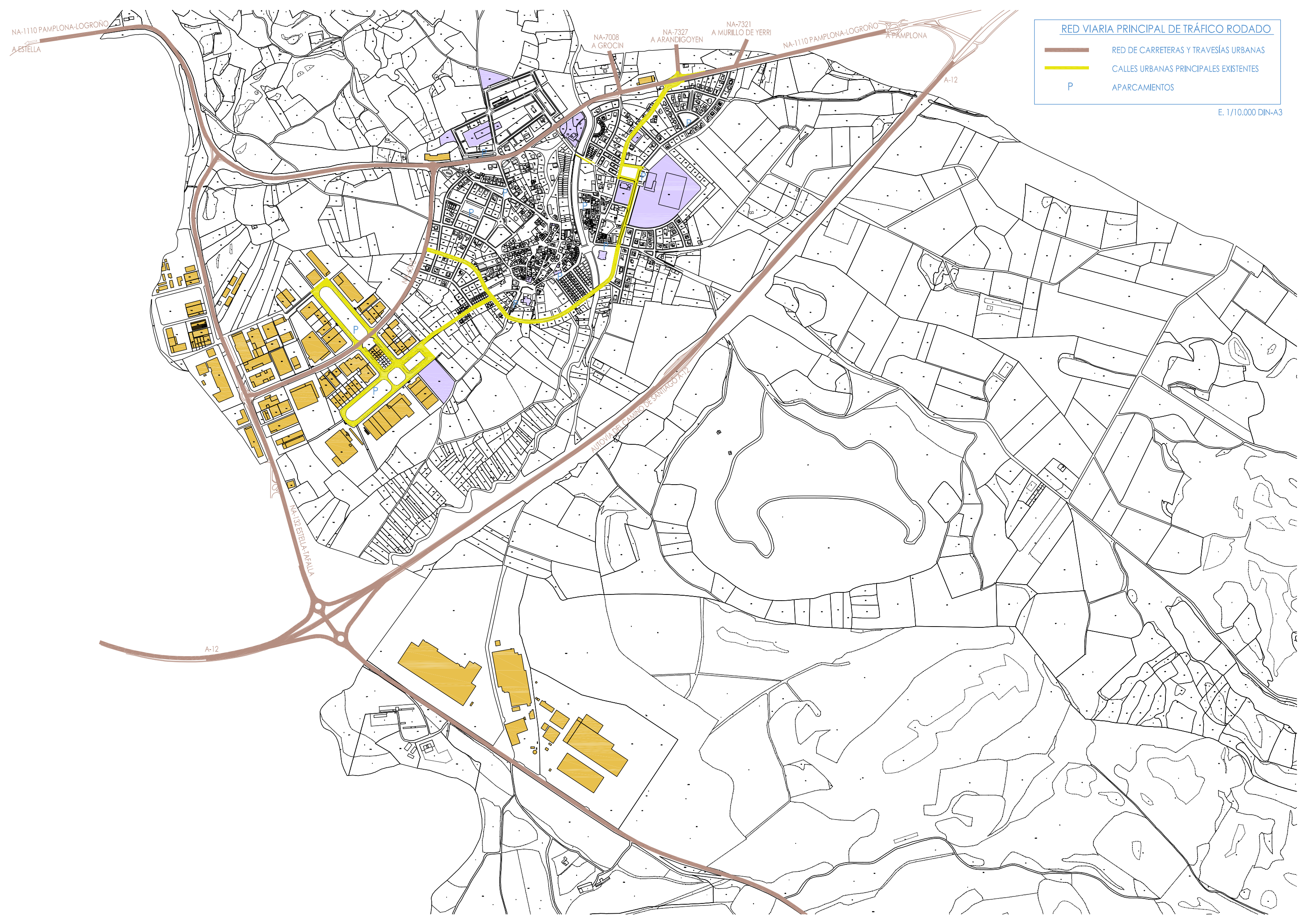
Para la mejora de la calidad del servicio del transporte público, se considera imprescindible una labor de concienciación ciudadana, y de regulación del tráfico local, para incentivar una utilización mayor del mismo.

Se utilizarán criterios de urbanización y diseño de vías públicas que favorezcan el transporte público, disponiendo de comunicaciones seguras viarias, peatonales y ciclistas en el entorno de las paradas de autobuses, así como aparcamientos cómodos y suficientes para vehículos, motos y bicicletas.

#### **9.- PLANOS QUE SE ADJUNTAN**

RED VIARIA PRINCIPAL DE TRÁFICO RODADO	1/10.000
CAMINOS O ITINERARIOS DE INTERÉS	1/10.000
TRANSPORTE PÚBLICO	1/10.000
PROPUESTA RED VIARIA PRINCIPAL DE TRÁFICO RODADO	1/10.000
PROPUESTA DE MEJORAS EN CAMINOS O ITINERARIOS DE INTERÉS	1/10.000

Villatuerta, octubre de 2017



RED VIARIA PRINCIPAL DE TRÁFICO RODADO

- RED DE CARRETERAS Y TRAVESÍAS URBANAS
- CALLES URBANAS PRINCIPALES EXISTENTES
- P APARCAMIENTOS

E. 1/10.000 DIN-A3

NA-1110 PAMPLONA-LOGROÑO  
A ESTELLA

NA-7008  
A GROGIN

NA-7327  
A ARANDIGOYEN

NA-7321  
A MURILLO DE YERRI

NA-1110 PAMPLONA-LOGROÑO  
A PAMPLONA




A-12

AVENIDA DEL CAMINO DE SANTIAGO A-12

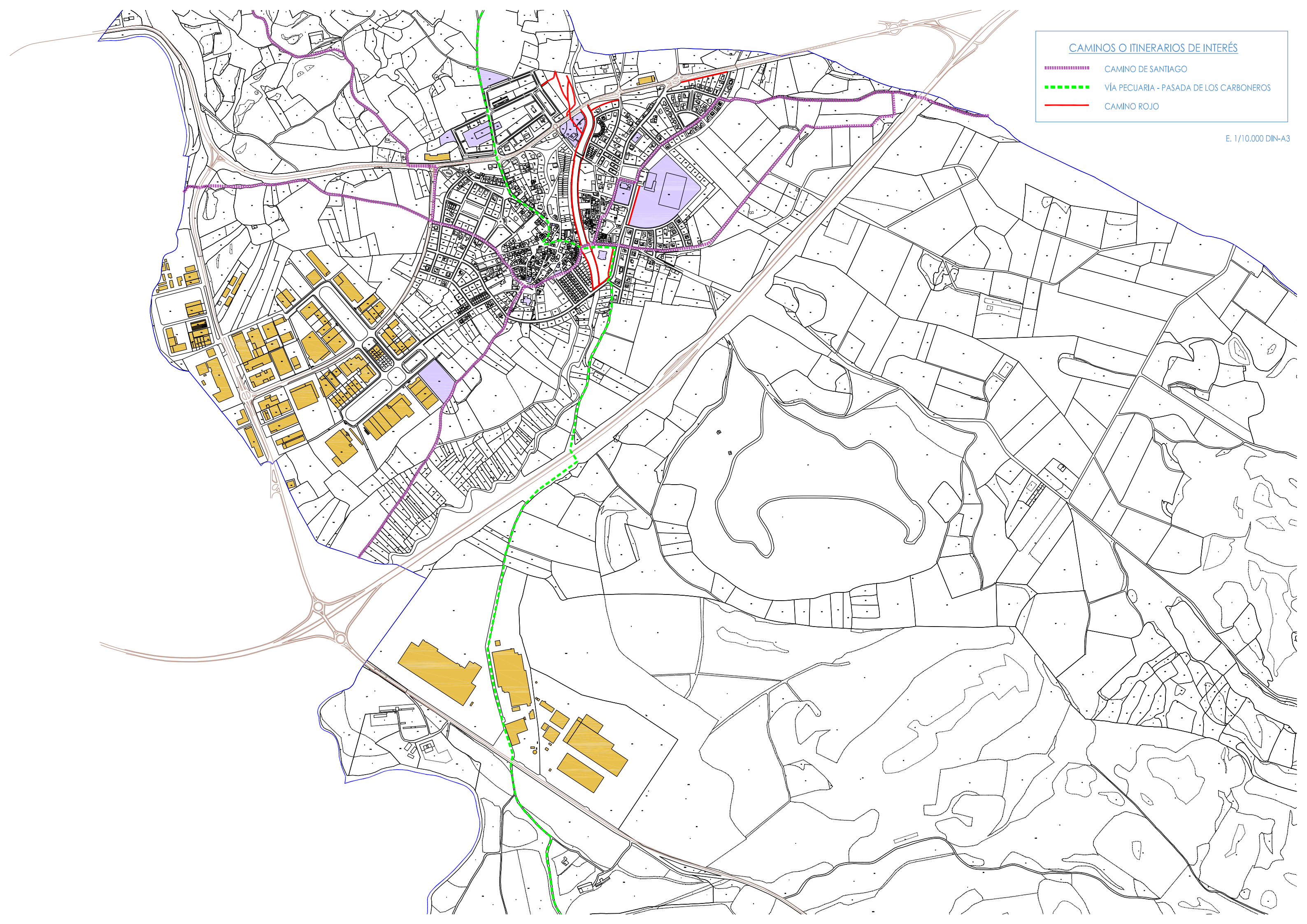
NA-1110 PAMPLONA-LOGROÑO  
A ESTELLA Y AVALA

A-12

CAMINOS O ITINERARIOS DE INTERÉS

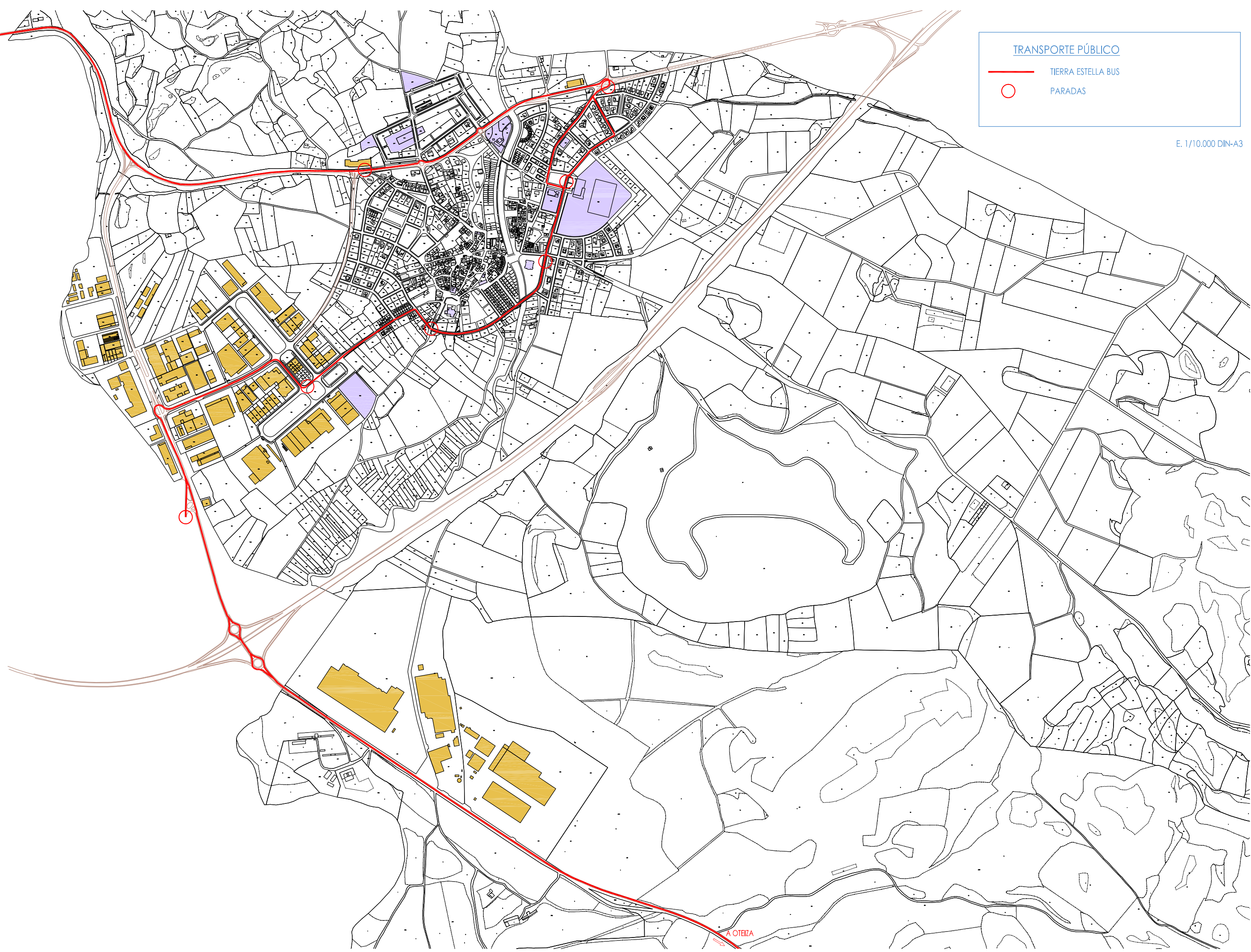
-  CAMINO DE SANTIAGO
-  VÍA PECUARIA - PASADA DE LOS CARBONEROS
-  CAMINO ROJO

E. 1/10.000 DIN-A3



TRANSPORTE PÚBLICO

- TIERRA ESTELLA BUS
- PARADAS



PROPUESTA RED VIARIA PRINCIPAL DE TRÁFICO RODADO

- TRATAMIENTO COMO TRAVESÍA URBANA
- CALLES URBANAS PRINCIPALES PROPUESTAS
- MEJORA DE NUDO VIARIO

E. 1/10.000 DIN-A3



PROPUESTA DE MEJORAS EN CAMINOS O ITINERARIOS DE INTERÉS

- MEJORA DE COMUNICACIONES PEATONALES Y CICLABLES
- SENDA CICLABLE
- CAMINO ROJO TRAMOS EXISTENTES
- CAMINO ROJO AMPLIACIONES PROPUESTAS

E. 1/10.000 DIN-A3

