

PROMOTOR:

EQUIPO REDACTOR:



PEAU AV. BAYONA 38

**Plan Especial de Actuación Urbana en la
parcela 243 del polígono 3 de Pamplona (Av. de
Bayona 38)**

ANEXO II: ESTUDIO DE MOVILIDAD GENERADA

**FASE: APROBACIÓN INICIAL
FECHA: MAYO 2026**

Estudio de Movilidad del Plan Especial de Actuación Urbana en la parcela 243 del polígono 3 de Pamplona (Av. de Bayona 38)



VS Proyectos, Servicios y Urbanismo S.L.

Mayo 2026

948 224 776 - 948 220 132

vs.pamplona@vsingenieria.com



ÍNDICE

1. Introducción	2
2. Objeto	2
3. Metodología de estudio	2
4. ámbito de estudio	3
5. Descripción general del planeamiento	4
6. Descripción de la movilidad actual	5
6.1. Vehículos a motor	5
6.1.1. Avenida de Bayona	5
6.1.2. Calle Martín Azpilicueta	8
6.1.3. Travesía Monasterio de Velate	9
6.2. Transporte público	9
6.3. Movilidad ciclista	11
6.4. Movilidad peatonal	12
7. Cálculo de la capacidad viaria	12
8. cálculo de la movilidad generada por el planeamiento	14
8.1. Movilidad generada de vehículos a motor	14
8.2. Movilidad generada en el resto de modos de transporte	15
9. Conclusiones y recomendaciones	15
10. Documentos que componen el presente estudio	16

1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio de movilidad se redacta en el marco de los trabajos técnicos del Plan Especial de Actuación Urbana en la parcela 243 del polígono 3 de Pamplona (Av. de Bayona 38), promovido por Abaigar Promoción S.L.

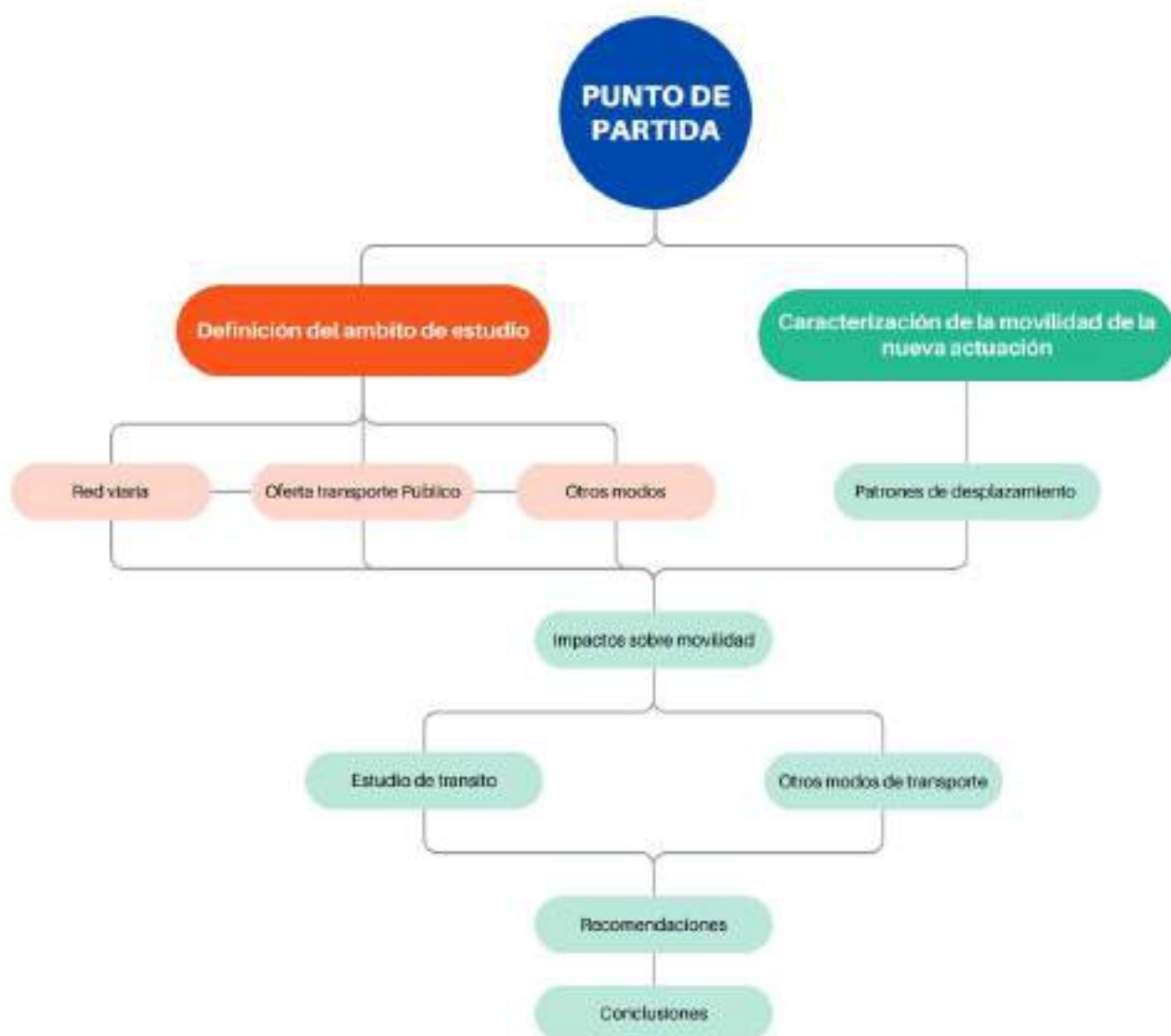
2. OBJETO

El presente documento tiene como objeto analizar el tráfico y la movilidad generada por la ordenación propuesta en el Plan Especial de Actuación Urbana en la parcela 243 del polígono 3 de Pamplona (Av. de Bayona 38) conforme a lo establecido en el artículo 53.2 sobre movilidad sostenible del texto refundido de la Ley Foral de Ordenación del Territorio y Urbanismo (Decreto Foral 1/2017).

3. METODOLOGÍA DE ESTUDIO

La redacción del presente estudio de movilidad se ha realizado siguiendo la metodología que se describe a continuación:

- Definición del proyecto/planeamiento y su ámbito.
- Identificación de los principales parámetros que configuran la movilidad actual en el entorno del proyecto/planeamiento para cada uno de los modos de transporte:
 - Vehículo a motor
 - Transporte público
 - Bicicleta
 - A pie
 - Otros modos de transporte
- Cálculo de la movilidad generada y atraída por la implantación considerada a partir de los usos del suelo. Cálculo y distribución del tráfico generado.
- Evaluación del impacto de la implantación del nuevo desarrollo sobre la red viaria: estudio de capacidad y análisis de los niveles de servicio.
- Proponer actuaciones para mitigar estos aspectos negativos y externalidades del transporte, si procede, potenciando la accesibilidad con medios alternativos al coche (transporte público, a pie)
- Todos estos aspectos deberán asegurar la coherencia con el proyecto/planeamiento urbanístico correspondiente y en ningún caso las actuaciones propuestas podrán afectar negativamente el mencionado proyecto/planeamiento, que será el marco de referencia para el estudio de movilidad.



4. ÁMBITO DE ESTUDIO

El ámbito del PEAU se corresponde con la parcela catastral 243 del polígono 3 de Pamplona, ubicada en el portal número 38 de la Avenida de Bayona, esquina con la calle Martín Azpilcútea.

La parcela está actualmente ocupada por el edificio de las antiguas instalaciones de Telefónica, actualmente sin uso.

Se analiza la movilidad de las vías que limitan con la parcela objeto del PEAU tal y como se puede observar en el plano nº 2 del presente estudio y en la figura nº 1.



Figura nº 1: Ámbito de actuación y principales vías existentes en el entorno.

5. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PLANEAMIENTO

La actuación prevista supone la sustitución del edificio actual, sin uso (antiguas instalaciones de Telefónica) por un edificio en altura que combine el uso dotacional público (Civivox) y el uso residencial colectivo.

El edificio actual tiene una superficie construida sobre rasante, obtenida de una medición real, de 2.559,68 m² (superior a la que se refleja en la cédula catastral, 2.363 m²). El edificio tiene 5 plantas (PB+4). Si bien su volumetría es equiparable a los edificios de 8 plantas (PB+7) colindantes, dada la gran altura interior de las plantas.

El PEAU contempla sustituir dicho edificio por un edificio de 16 plantas (PB+15), destinado a Civivox y a viviendas, con la siguiente distribución por plantas:

- Planta baja, 1ª y 2ª: Civivox.
- Plantas 3ª a 5ª: Viviendas protegidas.
- Plantas 6ª a 15: Viviendas libres.

No se establece el número de plantas bajo rasante (sótanos), que se realizarán en función de del número de plazas de aparcamientos, instalaciones, etc. necesarias.

La superficie total construida sobre rasante será a resultante de la aplicación de las determinaciones de alineaciones y alturas de la edificación. La estimación realizada asciende a 7.652,90 m² de los cuales 1.496,07 m² se destinan a Civivox y el resto, 6.156,83 m², al uso residencial.

6. DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD ACTUAL

Se analiza a continuación la movilidad existente desde la perspectiva de cada uno de los modos presentes en el ámbito.

6.1. VEHÍCULOS A MOTOR

La movilidad de vehículos a motor en el entorno del ámbito se articula en torno a la Avenida de Bayona. Dicha vía es una de las calles principales que articulan la ciudad de Pamplona y en particular el barrio de San Juan.

Adicionalmente existen en el ámbito otras dos vías, la Calle Martín Azpilicueta y la Travesía Monasterio de Velate.

6.1.1. Avenida de Bayona

La Avenida de Bayona es una calle de aproximadamente 730 metros de longitud que tiene su inicio en la Plaza Juan XXIII y discurre inicialmente en dirección Este-Oeste y tras 400 m. de desarrollo describe una curva para pasar a presentar una dirección Noreste-Suroeste hasta su final en la Plaza de Europa.

Su sección transversal total es de 40 m. y cuenta como mínimo con dos carriles de circulación por sentido, separados por mediana ajardinada.

En su tramo correspondiente con el ámbito del presente estudio, la sección trasversal total de la Avenida Bayona presenta siguiente distribución, tal y como se puede observar en la figura nº 2.



Figura nº 2: detalle de la sección transversal de la Avenida Bayona en el entorno del ámbito.

- Acera derecha de 7,00 m. de anchura
- Carril bici bidireccional de 3,30 m. de anchura incluyendo franja de protección
- Banda de aparcamiento en línea de 2,20 m. de anchura
- Semicalzada derecha de 6,00 m. con dos carriles de circulación
- Mediana de 3,20 m. de anchura
- Semicalzada izquierda de 6,80 m. de anchura con dos carriles de circulación

- Aparcamientos en batería inclinados de 4,50 m. de anchura
- Acera izquierda de 7,00 m. de anchura

Se dispone de información de la Intensidad Media Diaria (IMD) de vehículos a motor, de un estudio elaborado para VS Proyectos con datos del año 2022, según el cual la Avenida de Bayona tiene una IMD entre 8.560 vehículos/día y 10.090 vehículos día con una intensidad de tráfico en la hora punta vespertina (PM) de entre 640 vehículos/hora y 860 vehículos/hora, que representan respectivamente el 7,5% y el 8,5% del tráfico diario en la hora punta, valores habituales en viales urbanos, tal y como se puede observar en la figura nº 3.

Cabe comentar que el sentido de circulación hacia el centro de Pamplona representa aproximadamente un 67% del tráfico total de la vía, mientras que el sentido “salida” de la ciudad representa el 33%.

Los datos citados corresponden con las mediciones tomadas mediante espiras por el Ayuntamiento de Pamplona y el resultado de un modelo de Macrosimulación.

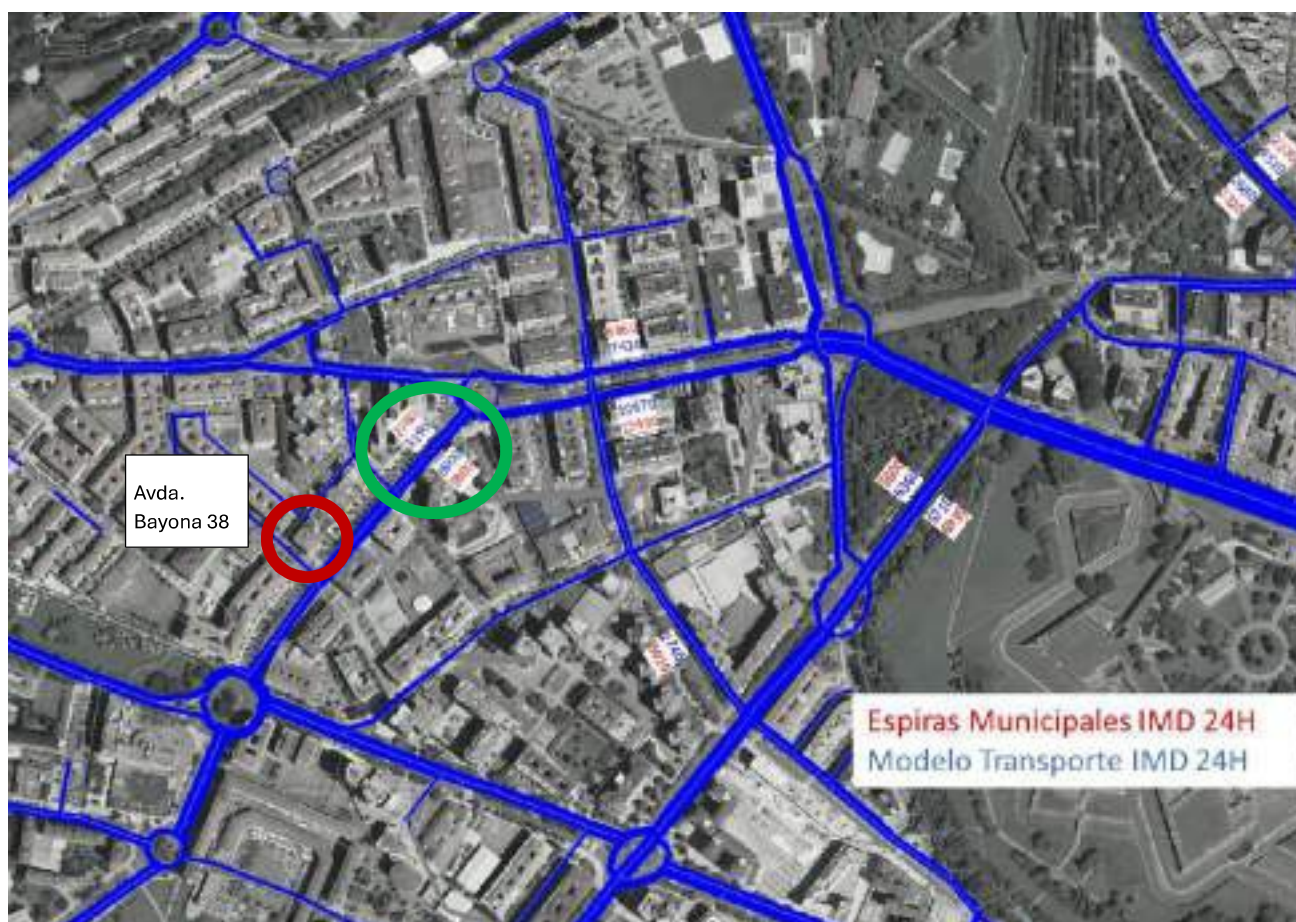




Figura nº 3: detalle de los datos disponibles de intensidad del tráfico en la Avenida Bayona.

Adicionalmente, se ha realizado una consulta al Área de Seguridad Ciudadana del Ayuntamiento de Pamplona, obteniéndose los datos de intensidad de tráfico en el tramo de la Avenida de Bayona junto al ámbito de estudio, que se muestran en la figura nº 4, correspondientes a la semana del 21 al 28 de diciembre de 2020 los primeros (sentido de circulación hacia Plaza de Europa) y a la semana del 22 al 29 de marzo de 2021 los del sentido contrario.

Lugar	Av.Bayona entre M Azpilcueta y Pza Europa		
Sentido	hacia Pza Europa		
Vehículos día (laborable)	6.055		
Hora punta tráfico	8:00	Veh/hora	511
Cuarto hora punta	8:45	Veh/cuartoh	152
Lugar	Av.Bayona entre Plaza Europa y M.Azpilcueta		
Sentido	hacia M.Azpilcueta		
Vehículos día (laborable)	9.216		
Hora punta tráfico	14:00	Veh/hora	608
Cuarto hora punta	14:00	Veh/cuartoh	164

Figura nº 4: detalle de los datos disponibles de intensidad del tráfico en la Avenida Bayona.

Estos datos de IMD son sensiblemente superiores o los mostrados en el estudio del año 2022, ya que arrojan una IMD total de 15.271 vehículos/día.

La IMD en la hora punta de las 14:00 sería de $608 + 490 = 1.098$ vehículos/hora.

Por ser estos datos los más desfavorables, se emplean como referencia del tráfico actual, situando el estudio del lado de la seguridad.

6.1.2. Calle Martín Azpilicueta

La Calle Martín Azpilicueta es una vía de carácter secundario respecto a la Avenida Bayona, pero que presenta la particularidad de ser un eje de actividad comercial del barrio de San Juan (ver fotografía de la figura nº 5).

Es una calle residencial, de 265 m. de longitud, que discurre en dirección Sureste-Noroeste en su tramo inicial, presentando una curva y pasando a discurrir en dirección Norte-Sur en su tramo final. Presenta una anchura variable entre 19 m. y 16 m.



Figura nº 5: Fotografía de la Calle Martín Azpilicueta.

Su sección actual está distribuida en un único carril de circulación, en sentido Norte, aparcamientos en línea y aceras peatonales.

Está categorizada y señalizada como calle residencial, es decir con preferencia peatonal en toda su longitud, y velocidad máxima de circulación de 20 km/h.

6.1.3. Travesía Monasterio de Velate

La calle Travesía Monasterio de Velate es una vía que bien podría describirse como de tercer nivel, cuya función es el acceso a los aparcamientos subterráneos de las edificaciones y el estacionamiento en superficie.

En el entorno del ámbito presenta dos secciones transversales muy diferenciadas.

La primera, con una anchura de 25 m., cuenta con una disposición para el estacionamiento en superficie, con tres bandas de aparcamiento en batería, dos carriles de circulación y aceras peatonales en sus márgenes de 2,20 m.



Figura nº 6: Fotografía de la calle Travesía Monasterio de Velate

En la margen Noroeste de la parcela 243, objeto del presente estudio, la sección de la Travesía Monasterio de Velate se reduce a 11,50 m. con aceras de 2,40 m., banda de aparcamiento en línea y carril único de circulación, en sentido Calle Martín Azpilicueta de 4,00 m.

6.2. TRANSPORTE PÚBLICO

En junio de 1999 la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona asumió la gestión del servicio de transporte colectivo urbano con el objetivo de resolver los problemas de movilidad que existían entre los 17 municipios del continuo urbano de Pamplona.

A lo largo de estos años, el Transporte Urbano Comarcal (TUC) ha evolucionado expandiendo sus líneas y mejorando la conexión entre comunidades. Actualmente, el TUC cuenta con líneas 24 diurnas y 16 nocturnas. La red de transporte ha crecido significativamente para atender a una población que ha pasado de 270.000 habitantes en 2000 a 361.000 en 2023.

El servicio TUC se adaptado continuamente para responder a las necesidades de la ciudadanía, con permanentes cambios en recorridos, paradas y horarios. Iniciativas como el aparcamiento disuasorio de Trinitarios y medidas de seguridad para mujeres que viajan solas han promovido una movilidad más sostenible y segura. Además, el servicio también ha mejorado la vida social y el ocio de la ciudadanía de la Comarca con líneas reforzadas hacia eventos y lugares de recreo, y desde 2023, con la ampliación de servicios nocturnos dirigida especialmente a jóvenes.

En particular, por la Avenida Bayona, en el tramo correspondiente con el ámbito de proyecto, discurren las líneas de TUC 7, 12 y 24. Cabe comentar que la línea 24, es una línea circular que principalmente da servicio los días en que tiene lugar el “mercadillo de Landaben” por lo que su incidencia en la movilidad diaria es reducida.

7 Villava - Txantrea Barañáin	12 Ermitagaña Mendillorri	24 Circular: Mercadillo Landaben
--------------------------------------	----------------------------------	---

Las otras dos líneas existentes, 7 y 12, son líneas relevantes en la movilidad de la comarca, con largos recorridos y frecuencias elevadas, que conectan los extremos urbanos Este y Oeste, tal y como se puede observar en los planos completos de líneas de TUC que se incluyen en el presente estudio.



Figura nº 7: Detalle de las líneas de TUC diurnas existentes en el ámbito

Adicionalmente, en horario nocturno discurre por la Avenida de Bayona la línea N2- que realiza el recorrido desde la Plaza de Merindades hasta Barañáin.

El servicio de transporte público en la Comarca de Pamplona se completa con el servicio de taxi, también gestionado por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. De acuerdo con las cifras oficiales del año 2024, este servicio cuenta con un total de 329 licencias que dan servicio al conjunto de la Comarca.

6.3. MOVILIDAD CICLISTA

El ámbito de estudio cuenta con red de carriles bici, principalmente el carril bici bidireccional que discurre por la margen Norte de la Avenida Bayona, junto a la parcela 243 objeto del presente estudio, tal y como se refleja en la figura nº 8 y en el plano nº 3.

Dicho carril bici tiene continuidad en ambos sentidos más allá del ámbito, conectando con el centro de la ciudad a través de la propia Avenida Bayona y posteriormente Avenida del Ejército y con Barañáin y la zona hospitalaria por la Avenida de Barañáin.



Figura nº 8: Detalle de la red ciclista en el ámbito de estudio.

Como se ha indicado en el apartado 6.1 del presente estudio, se trata de un carril bici de 2,50 m. de anchura y banda de protección de 0,80 m. respecto a la banda de estacionamiento en línea.

El carril bici está dispuesto a nivel de la calzada, tal y como se puede observar en la fotografía de la figura nº 9.



Figura nº 9: Fotografía del carril bici existente en la Avenida Bayona.

La Calle Martín Azpilicueta, señalizada como calle residencial, también permite la movilidad ciclista.

Si bien el uso de la bicicleta está experimentando un crecimiento en Pamplona, en las visitas de campo realizadas se ha observado que la ocupación del carril bici de la Avenida Bayona es medio-bajo, disponiendo de capacidad adicional.

6.4. MOVILIDAD PEATONAL

La movilidad peatonal del ámbito se desarrolla por las aceras existentes de las calles. Análogamente a la movilidad de vehículos a motor y bicicletas, destacan las aceras de la Avenida Bayona con 7 m. de anchura en cada margen (incluyendo las bandas en las que se existe arbolado en alcorque), tal y como se puede observar en la

La Calle Martín Azpilicueta, de carácter residencial, permite el tránsito peatonal en toda su sección, incluyendo la calzada, no obstante la movilidad peatonal se concentra en las zonas reservadas exclusivamente a peatones, en sus márgenes.

Se trata de recorridos seguros y universalmente accesibles, con vados peatonales en los pasos de peatones, estando regulado por semáforos el paso existente en la Avenida Bayona junto al ámbito.

7. ESTIMACIÓN DE LA CAPACIDAD VIARIA

Para el cálculo de la capacidad viaria de la Avenida de Bayona, empleamos una metodología basada en las fórmulas del HCM (Highway Capacity Manual), simplificadas, consistente en partir de la capacidad de un carril de circulación libre, al que se le aplican factores de corrección de dicha capacidad hasta alcanzar el valor estimado.

Como referencia cabe comentar que la capacidad de un carril de circulación en una vía urbana es de aproximadamente 900 vehículos/hora.

La capacidad de la vía por sentido (C_s) se estima en este caso empleando la siguiente fórmula:

$$C_s = S_0 \cdot N \cdot f_w \cdot f_{HV} \cdot f_p \cdot f_m \cdot f_g$$

Las variables empleadas se definen a continuación:

- **S_0 (Flujo de saturación base):** Normalmente se toma como (1.800) vehículos ligeros por hora y por carril.
- **N (Número de carriles)**
- **f_w Factor por ancho de carril):** Si los carriles son de 3,60 m., el factor es 1.00 Si son más estrechos el factor se reduce. Por ejemplo 0.91 para carriles de 3,00 m.
- **f_{HV} (Factor por vehículos pesados):** Ajusta la presencia de camiones y autobuses.
- **f_p (Factor por estacionamiento):** Al haber aparcamiento en una de las márgenes, las maniobras de entrada/salida reducen la capacidad. Se suele aplicar un factor de entre 0,85 y 0,90.
- **f_m (Factor por mediana):** Al tener mediana de separación, la capacidad aumenta ligeramente típicamente entre 1,02 a 1,05 porque elimina la fricción con el tráfico opuesto y los giros a la izquierda no permitidos.
- **f_{RT} (Giros a la derecha):** Depende de si hay carril exclusivo para girar o si comparten carril, y de la cantidad de peatones cruzando. Un valor típico si no hay carril exclusivo es 0,85.
- **f_{LT} (Giros a la izquierda):** Si hay mediana y no hay carril exclusivo, este factor puede reducir considerablemente la capacidad (puede bajar a 0,40 o 0,50) porque el coche que quiere girar bloquea el carril izquierdo hasta que encuentra un hueco en el sentido contrario.
- **F_s (Factor semáforos):** En una calle urbana, el tiempo de verde del semáforo es un factor muy restrictivo. Si el semáforo está abierto el 50% del tiempo, la capacidad se reduce a la mitad.

Aplicado el cálculo a cada uno de los carriles de la Avenida Bayona se obtiene una capacidad de **1.314 vehículos/hora y sentido de circulación**. Es decir, la Avenida de Bayona tiene una capacidad en ambos sentidos de circulación de 2.628 vehículos/hora.

Vía/carril	S_0	N	f_w	f_{HV}	f_p	f_m	f_{RT}	f_{LT}	f_s	C_s
Carril derecho	1800	1	0,91	0,8	0,85	1,05	0,85	1	0,50	497,05
Carril izquierdo	1800	1	0,91	0,95	1	1,05	1	1	0,50	816,95
Total Avda. Bayona										1.314

8. CÁLCULO DE LA MOVILIDAD GENERADA POR EL PLANEAMIENTO

Para el cálculo de la movilidad generada por el planeamiento en vehículos a motor se emplea como base los parámetros del Manual de Generación de Viajes del Institute of Transportation Engineers (Trip Generation Handbook) y la distribución modal que recoge el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Comarca de Pamplona.

8.1. MOVILIDAD GENERADA DE VEHÍCULOS A MOTOR

Tal y como se indica en la memoria del planeamiento, actualmente la parcela 243 tiene una superficie construida real de 2.559,68 m² y un uso de oficinas.

De acuerdo con el Manual de Generación de Viajes, la edificación actual genera 276 desplazamiento en vehículos a motor al día, 39 de ellos en la hora punta de la mañana y 37 en la hora punta vespertina, tal y como se muestra en la tabla de la figura nº 10.

Description/ITE Code	Unidad	ITE Vehicle Trip Generation Rates								Expected Units	Total Generated Trip			Total Distribution of Generated Trips						
		(peak hours are for peak hour of adjacent street traffic unless highlighted)									Daily	AM Hour	PM Hour	AM In	AM Out	Pass-By	PM In	PM Out	Pass-By	
		Weekday	AM	PM	Pass-By	AM In	AM Out	PM In	PM Out											
General Office - 719	1000m ²	11.92	1.38	1.40		88%	92%	17%	83%	25.0	276	39	37	34	5	8	8	21	8	

Figura nº 10: Cálculo de la movilidad generada por la edificación existente.

Tal y como se ha indicado en el apartado nº 5 del presente estudio, se estiman la siguientes superficies construidas como resultado del desarrollo del PEAU:

- Uso terciario (Civivox): 1.496,07 m²
- Uso residencial: 6.156 m², aproximadamente 56 viviendas

Situando el cálculo del lado de la seguridad, se asimila la generación de viajes del Civivox al de un centro comercial.

Empleando la misma metodología que en el cálculo del estado actual, en la tabla de la figura nº 11 se muestra los cálculos de la generación de viajes de las superficies totales del planeamiento:

Description/ITE Code	Unidad	ITE Vehicle Trip Generation Rates								Expected Units	Total Generated Trips			Total Distribution of Generated Trips					
		peak hours are for peak hour of adjacent street traffic unless highlighted									Daily	AM Hour	PM Hour	AM In	AM Out	Pass-By	PM In	PM Out	Pass-By
		Weekday	AM	PM	Pass-By	AM In	AM Out	PM In	PM Out										
Apartment - 222	1000m ²	8.83	0.01	0.02		20%	80%	80%	20%	56.0	372	25	35	5	23	5	23	12	5
Shopping Center - 620 Rate	1000m ²	12.70	0.96	0.71		34%	62%	38%	48%	14.96	639	14	56	6	6	5	53	19	19
TOTAL											1.011	43	90	12	29	9	40	31	19

Figura nº 11: Cálculo de la movilidad generada por el planeamiento.

Aplicando la misma metodología que en el estado actual, se calcula una generación total de 1.011 viajes, siendo la hora punta en la tarde con 90 viajes (un 8.90% del total de viajes, cifra coherente con la hora punta del tráfico registrado).

El efecto del desarrollo del planeamiento en la movilidad de vehículos a motor será el resultado de restar a la movilidad generada por el total del planeamiento la propia del edificio de oficinas:

	Daily	AM Hour	PM Hour
Total planeamiento	1.011	43	90
Oficinas actual	276	39	37
Incremento por el planeamiento	735	4	53

Se calcula un incremento de 735 viajes al día, 53 de los cuales tendrán lugar en la hora punta vespertina, por efecto de la implantación del PEAU, sustituyendo el actual edificio de oficinas por uno destinado a Civivox y viviendas.

8.2. MOVILIDAD GENERADA EN EL RESTO DE MODOS DE TRANSPORTE

De acuerdo con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la Comarca de Pamplona, en la fecha de redacción del documento, año 2013, el reparto modal en la Comarca de Pamplona es el que se muestra en la figura nº 12:

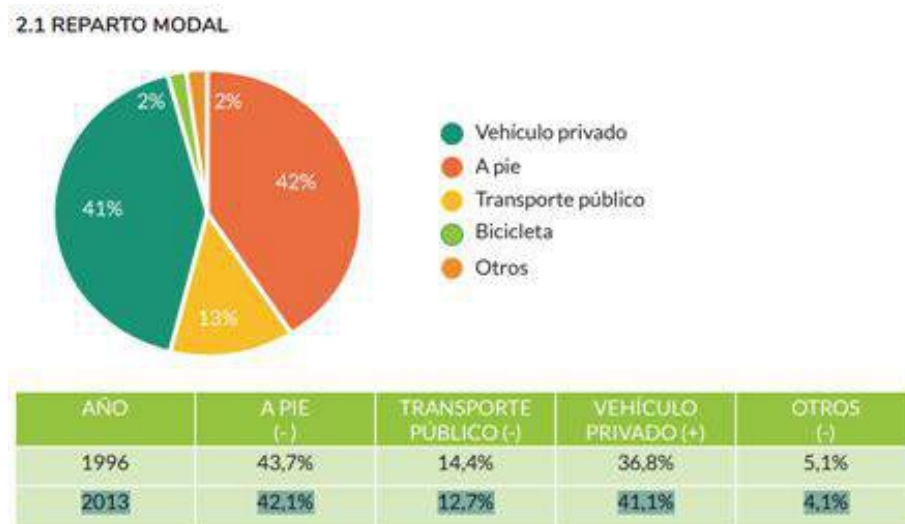


Figura nº 12: Reparto modal en el año 2013 de acuerdo con el PMUS.

Si bien está ampliamente aceptado que a fecha de redacción del presente estudio se está avanzando hacia los objetivos del PMUS, reduciéndose el número de desplazamientos en vehículo privado y aumentando los desplazamientos a pie, en bicicleta y transporte público,

A partir de estos porcentajes de reparto modal del PMUS y el cálculo de desplazamientos en vehículos a motor, se calcula el incremento de desplazamientos que generará el planeamiento para cada uno de los modos de transporte, tal y como se muestra en la siguiente tabla.

Vehículo a motor	A pie	Transporte público	Otros (bicicleta)	Incremento desplazamientos
41%	42%	13%	4%	100%
53	54	16	5	129

9. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De acuerdo con los cálculos realizados en el apartado nº8 del presente estudio, la implantación del PEAU supondría un incremento, en la hora punta vespertina, de 53 desplazamientos en vehículo a motor, 54 desplazamientos a pie, 16 desplazamientos en transporte público y 5 desplazamientos en bicicleta.

La red viaria descrita en el apartado 6 del presente tiene capacidad suficiente para asumir dicho incremento de desplazamientos sin empeorarse el nivel de servicio actual.

En particular y en lo referente a vehículos a motor, los 53 desplazamientos adicionales calculados para el PEAU suponen un incremento de 6,16 %, respecto a los 1.098 vehículos en hora punta del estado actual. El total de 1.151 vehículos/hora, es una intensidad de tráfico perfectamente asumible por la Avenida Bayona, que tiene una capacidad de 1.314 vehículos/hora/sentido, es decir 2.628 vehículos/hora en ambos sentidos.

Para el resto de modos de transporte, gracias a las buenas condiciones de las infraestructuras existentes, anchura de las aceras, carril bici y paradas de transporte público, no es necesario el refuerzo de las mismas.

Se recomienda que el acceso al garaje que se ejecutará en la nueva edificación no se disponga desde la Avenida Bayona, realizándose este desde la Calle Travesía de Belate o alternativamente desde la Calle Martín Azpilicueta.

10. DOCUMENTOS QUE COMPONEN EL PRESENTE ESTUDIO

Memoria

Anexo nº1: red de Transporte Urbano Comarcal

Planos

1. Situación
2. Planta ámbito de actuación
3. Sección tipo Avenida de Bayona

Pamplona, mayo 2026



Joaquín Salanueva Herrero

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos