

Plan para la Amabilización del
centro de la ciudad

Hirigunea Atsegin egiteko plana



Primeras valoraciones del Proyecto de Amabilización del Centro de Pamplona



INDICE

1.

PAMPLONA EN EL TERRITORIO: HACIA UN MODELO ABIERTO,
INTEGRADO Y SOSTENIBLE

5

2.

PERCEPCIÓN Y VALORACIÓN DE LA CIUDADANÍA

9

2.1.- POSICIONAMIENTO CIUDADANO: FAVORABLE ACOGIDA DE UN PROYECTO COMPLEJO	10
2.2.- GRADO DE CONOCIMIENTO y VALORACIÓN CIUDADANA: UNA RESPUESTA LIMITADA y AUN EN CONSTRUCCIÓN	17
2.3.- EL PLAN DE AMABILIZACIÓN Y LOS PROCESOS DE COMPRA	29

3.

PRIMERAS CIFRAS DE MOVILIDAD TRAS LA IMPLANTACIÓN
DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN

31

3.1.- AL INICIO DE UN PROCESO DE TRANSFORMACIÓN	31
---	----

ANEXO 1: ANÁLISIS DEL COLECTIVO "AUTOMOVILISTA" Y COLECTIVO "NO AUTOMOVILISTA"

ANEXO 2: ANÁLISIS POR BARRIOS

ANEXO 3: SUGERENCIAS CIUDADANAS

ANEXO 4: FICHA TÉCNICA ENCUESTA HOGARES PAMPLONA

ANEXO 5: CUESTIONARIO ENCUESTA A HOGARES DE PAMPLONA

Informe de Primeras valoraciones del Proyecto de Amabilización del Centro de Pamplona

El presente documento recoge el análisis desarrollado por la empresa IKERTALDE Grupo Consultor sobre el Plan de Amabilización implementado en el pasado mes de septiembre de 2017, a partir de las siguientes informaciones facilitadas por el Ayuntamiento de Pamplona:

- Encuesta a 662 hogares desarrollada por la empresa Navcomtel SL.
- Cifras de movilidad vinculadas al número de viajeros del Transporte público (TCC) y datos de ocupación de parkings

El Informe aborda sucesivamente:

- La contextualización del Plan de Amabilización en el municipio y su entorno territorial de la Comarca de Pamplona
- La percepción que la ciudadanía tiene del Plan y las valoraciones que realizan del mismo y de las distintas medidas que lo integran
- La cuantificación de las primeras cifras de movilidad asociadas al transporte público de la ciudad y la utilización de parkings en su área central respecto a la situación previa al Plan de Amabilización.

1.- PAMPLONA EN EL TERRITORIO: HACIA UN MODELO ABIERTO, INTEGRADO Y SOSTENIBLE

- 1.A.- La lógica funcional de Pamplona como espacio cívico-residencial, polo de servicios y corazón de economía urbana no puede entenderse de manera aislada sino integrada en un contexto demográfico-territorial abierto.
- 1.B.- Con un volumen poblacional de entorno a 200.000 habitantes estabilizado durante los últimos 10 años, ha visto como su Cuenca, en la que se integran 22 municipios, ha crecido poblacionalmente de manera espectacular, elevando su población desde el año 2000 a la actualidad en un 63% (pasando de 95.200 habitantes a más 155.000). (*Ver Ficha 1.- POBLACIÓN Y TERRITORIO*).
- 1.C.- Este proceso, unido a la terciarización creciente, que “urbaniza” gran parte de la actividad económica (servicios sanitarios, educativos, institucionales, culturales y lúdicos, comerciales...) hace de Pamplona y, en particular, de su Área Central...
- Punto de encuentro de los y las vecinas del conjunto de barrios de la ciudad
 - Espacio de acogida de los y las vecinas del conjunto de la Cuenca para los que Pamplona actúa como polo terciario
- 1.D.- Ese contexto, unido a los valores medioambientales, de cohesión social y calidad de vida que se imponen de forma consensuada en las sociedades modernas, hacen de la sostenibilidad del entorno urbano de Pamplona como espacio de vida, de disfrute y de actividad económica, una necesidad. El Plan de Amabilización se inscribe, por tanto en la necesidad de articular de manera moderna y sostenible Pamplona como corazón urbano y núcleo terciario de un entorno demográfico de más de 356.000 personas.
- 1.E.- Un Plan cuyo objetivo principal se vincula de hecho a “MEJORAR LA CALIDAD DEL ESPACIO URBANO COMO BASE PARA CONSTRUIR LA IRUÑA DEL FUTURO, UNA CIUDAD DINÁMICA, SEGURA, SOSTENIBLE, VIVA, VERDE, RACIONAL, FUNCIONAL Y RESPETUOSA, EN LA QUE SUS PROTAGONISTAS SEAN LAS PERSONAS QUE EN ELLA HABITAN Y TAMBIÉN QUIENES LA VISITAN”
- 1.F.- En este sentido, el Proyecto –que contempla diversas intervenciones y varias fases de desarrollo–, pretende transformar la ciudad en clave de ciudad moderna, sostenible y amable, equiparando Pamplona a los centros urbanos de otros municipios próximos (Vitoria – Gasteiz, Bilbao o Donostia – San Sebastián) y a modelos de ciudades europeas.

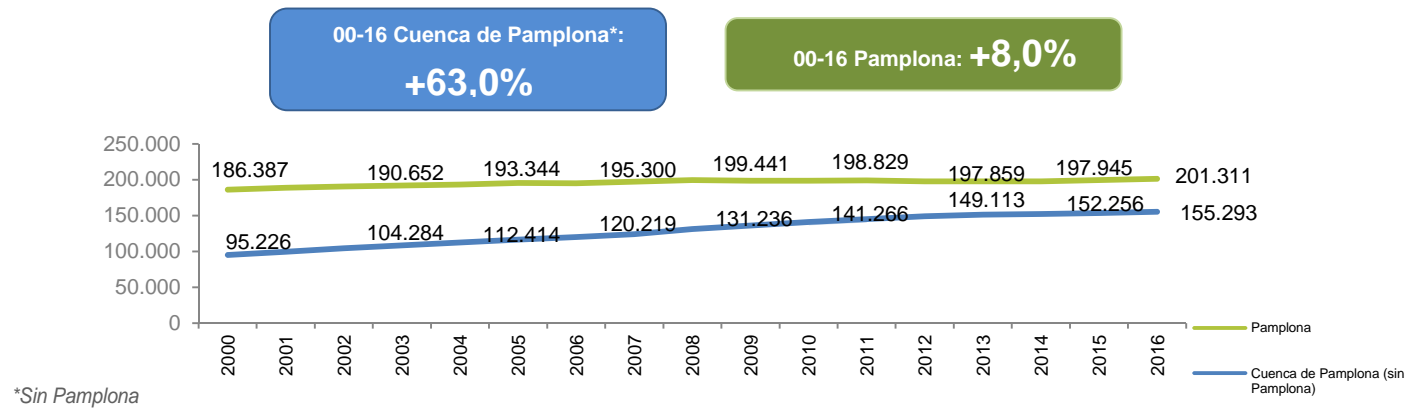
1.- PAMPLONA EN EL TERRITORIO: HACIA UN MODELO ABIERTO, INTEGRADO Y SOSTENIBLE

- 1.G.- El Plan de Amabilización, puesto en marcha en el mes de septiembre de 2017, se concreta en 7 ámbitos de actuación¹ + la implantación del nuevo sistema de control de accesos del Casco Antigo. (*Ver* Ficha 2.- SÍNTESIS DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN).
- 1.H.- Un Plan que comienza su andadura sobre el espacio urbano del Área Central y que se entiende como proyecto transformador de largo aliento que comprende varias fases y que afecta al conjunto de la ciudadanía (residentes del Casco Antigo + Ensanche, residentes de los barrios y residentes de la Cuenca de Pamplona), así como al conjunto de los actores que conforman la economía urbana del Área Central Comercial de la ciudad (comercio, servicios y hostelería).
- 1.I.- En este proceso de amplio alcance, desde el Ayuntamiento de Pamplona, se abre una línea evaluativa y de ajuste que busca la mejora y perfeccionamiento en el diseño e implementación del Plan.
- 1.J.- En esta línea se plantea abrir un proceso de análisis compartido y de participación con el fin de integrar la mirada del tejido social y económico del conjunto de la ciudad.

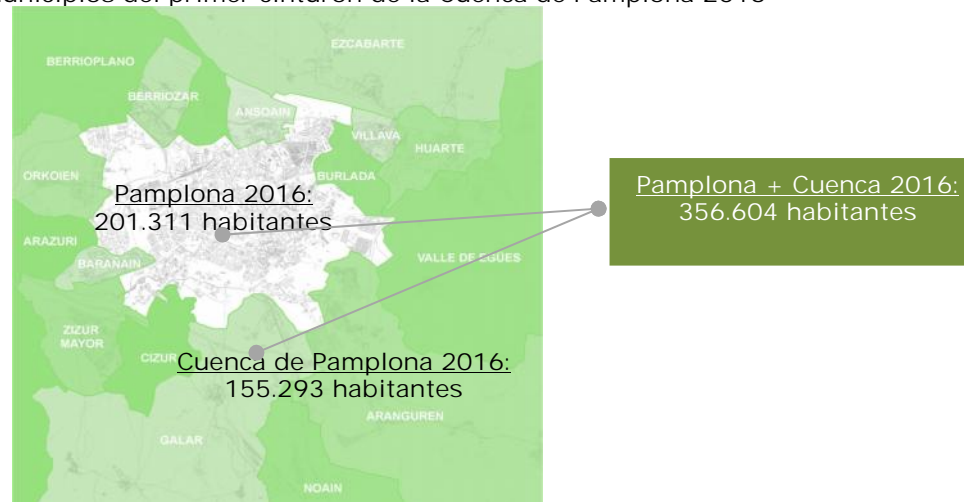
¹ 1.- Nuevas zonas peatonales, 2.- Zonas de circulación exclusiva de transporte público y bicicletas, 3.- Acercamiento de líneas de transporte público, 5.- Ampliación de aceras, 6.- Carril bici nuevo y 7.- Zona verde

FICHA 1.- POBLACIÓN Y TERRITORIO

Evolución de la población de Pamplona, municipios de la Cuenca de Pamplona
 (sin Pamplona) 2000 - 2016 (c.a. y %)



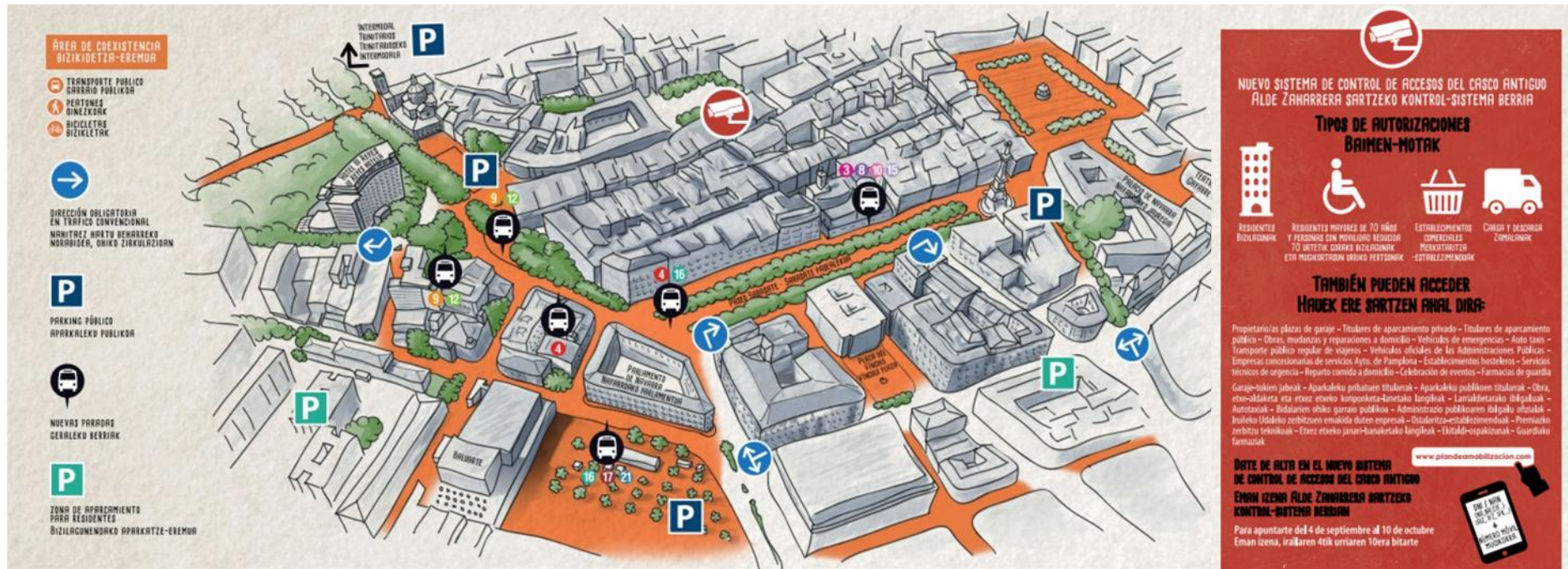
Pamplona y los municipios del primer cinturón de la Cuenca de Pamplona 2016



Fuente: Instituto de Estadística de Navarra- IEN y Padrón municipal del Ayuntamiento de Pamplona

FICHA 2.- SÍNTESIS DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN

- 1.- Nuevas zonas peatonales (c/ Bosquecillo, c/ Chinchilla, c/ Alhóndiga, c/Vínculo)
- 2.- Zonas de circulación exclusiva de transporte público y bicicletas (c/ Navas de Tolosa en doble sentido, c/ José Alonso, c/ Padre Moret y Paseo de Sarasate (lado Norte)
- 3.- Acercamiento de líneas de transporte público (Líneas 4, 9 y 12; Cuatro nuevas paradas en calle de Navas de Tolosa; Circulación de autobuses por calle Navas de Tolosa en doble sentido; Prioridad bus semafórica en la plaza de la Paz)
- 4.- Nuevo parking intermodal Trinitarios (Puente de Oblatas, Parking gratuito)
- 5.- Ampliación de aceras (c/Navas de Tolosa, c/ Padre Moret, c/ Yanguas y Miranda, Paseo de Sarasate, Rotonda de Tres Reyes, c/ Taconera, c/ Nueva, Intersección de calles Mayor y Taconera)
- 6.- Carril bici nuevo (Enlace del carril bici de Avda. Guipúzcoa con el parque de la Ciudadela, a través de la calle Chinchilla)
- 7.- Zona verde (Zona de parking para residentes y Nuevos accesos primer Ensanche - acceso a c/ Sandoval desde Avda. Ejército en doble sentido sobre acera, Acceso a parking Baluarte desde Avda. Ejército, atravesando la mediana-)



2.- PERCEPCIÓN Y VALORACIÓN DE LA CIUDADANÍA

2.A.- Los procesos de transformación de la movilidad y usos del espacio urbano resultan habitualmente complejos y en buena parte de los casos no exentos de conflicto.

- Por un lado son dinámicas que asocian valores cívicos y personales ante la forma de entender la ciudad, el medio ambiente, la movilidad etc. que arrastran, en consecuencia, posicionamientos generales de la ciudadanía previos, ante las mismas. (Ver epígrafe 2.1)
- Por otro, afectan a la forma de vida concreta de la ciudadanía e introducen quiebros en las inercias consolidadas de comportamiento...que es necesario reconstruir, aceptar e interiorizar por parte de los diferentes actores urbanos. Todo ello se traduce en valoraciones de las distintas medidas que se van ajustando conforme se van asumiendo. (Ver epígrafe 2.2)
- Y finalmente, se trata de procesos que buscan la ganancia del colectivo ciudadano general pero que en su implantación, como cualquier "tratamiento médico", pueden presentar ciertos efectos no deseados, que afectan negativamente a focos zonales o "colectivos perdedores o inicialmente más perjudicados"; que requieren atención específica y ciertos gestos hacia los mismos, para que el foco de conflicto no perturbe la posibilidad de ganancia cívica generalizada (ver epígrafe 2.3).

En todo caso se trata normalmente de proyectos temporalmente largos, que incorporan diferentes fases y requieren de dinámicas de ajuste y perfeccionamiento progresivo; por lo que es bueno entenderlos como un proceso con líneas rojas o ejes troncales... pero sujetos a ajustes; a dinámicas de prueba-error-perfeccionamiento; más que como un proyecto en sí mismo.

2.1.- POSICIONAMIENTO CIUDADANO: FAVORABLE ACOGIDA DE UN PROYECTO COMPLEJO

2.1.A.- Las primeras valoraciones recogidas... a los 4 meses, es decir, en el momento de "reacción naturalmente más intenso"...Nos hablan de un posicionamiento ciudadano respecto al Plan "razonablemente favorable". Con un 52% de la población que lo percibe como una herramienta positiva en términos urbanos frente a un 35% que lo percibe negativamente.

Esta favorable proporción se consolida (53%-38%); entre los/las vecinas del Área Central, la más directamente implicada; y apunta claramente al alza (55%-28%) entre los colectivos más jóvenes del municipio. (*Ver Ficha 3.- POSICIONAMIENTO GENERAL DE LA CIUDADANÍA ANTE EL PLAN DE AMABILIZACIÓN*).

2.1.B.- Espacialmente, esa percepción ciudadana razonablemente favorable se confirma con más o menos intensidad en la práctica totalidad de los barrios; sólo el Ensanche escapa con claridad a esa tendencia, con mayoría del colectivo que no percibe el proyecto como un elemento de modernidad y equiparación con otras ciudades; junto con la Txantrea que equilibra posiciones en un sentido y otro. En el resto de barrios el posicionamiento favorable resulta mayoritario. En este sentido, aunque las limitaciones muestrales obligan a ser prudentes con los valores obtenidos en cada barrio, la tendencia recogida sí resulta clarificadora.

El posicionamiento de cada barrio es, sin duda, síntesis de numerosos factores que tiene que ver no sólo con el Plan en sí y el grado de afección del mismo a esa zona, sino con otros muchos como, su ubicación e integración en el continuo urbano de Pamplona, con su composición sociológica, la mayor o menor juventud/envejecimiento de su población respectiva... etc. y los valores que asocia todo ello. Así, resulta significativo que, aunque el Área Central -tomada como el conjunto de Ensanches + Casco Antiguo- consolida la posición general obtenida a nivel ciudad, es la resultante de dos miradas claramente opuestas: La del Casco Antiguo en la que los posicionamientos favorables alcanzan el máximo de todos los barrios (80,6% vs.19,4%); y la del Ensanche que se sitúa en el extremo opuesto con la valoración más baja de las obtenidas (39,5% vs. 47,4%), es decir con el porcentaje de la ciudadanía que no percibe el proyecto como un elemento de modernidad y mejora, más numerosa de la ciudad.

2.1.C.- Como se señalaba anteriormente, resulta claro que la percepción inicial o posicionamiento ante el Plan es claramente más favorable entre la población más joven y, en consecuencia, no es casual que los tres barrios (Ensanches; Iturrama y Txantrea) que presentan las proporciones más elevadas de población que no identifica el Plan con un elemento de modernidad y acercamiento a otros municipios del entorno y la UE, se encuentren entre los cuatro barrios con mayor índice de envejecimiento de Pamplona².

² Sólo el barrio de San Juan escapa a esa lógica entre los cuatro barrios más envejecidos del municipio

2.1.1. EL APOYO A LA SOSTENIBILIDAD COMO TENDENCIA DE FONDO: UN DEBATE DE VALORES Y NUEVOS HABITOS

2.1.1.A.- El posicionamiento ante un plan de estas características refleja, en primer lugar, un retrato de valores, y, en este sentido, los resultados presentados en el epígrafe previo, resultan coherentes con la tendencia de fondo que presentan los valores y los hábitos de movilidad de los y las vecinas del municipio; con progresivo protagonismo de los modos de transporte sostenibles y/o colectivos. (*Ver Ficha 4.- HÁBITOS DE MOVILIDAD DE LA CIUDADANÍA*).

2.1.1.B.- La ciudadanía de Pamplona hace del desplazamiento a pie y el uso del transporte público su modo de movilidad predominante. El colectivo que se desplaza predominantemente de forma sostenible -declara como primera forma de desplazamiento a pie (39,7%), en Villavesa (26,4%) y en bicicleta (6,45) representa globalmente el 72% de la población; frente al 28% que representa el que se desplaza predominantemente en coche y/o moto.

Este retrato es, además, un retrato que se ha reforzado de forma importante en los últimos años, puesto que en un encuesta similar de 2013, la proporción de población que declaraba desplazarse predominantemente de forma sostenible era 15 puntos menor (57%) que la que resulta en la actualidad (72%).

2.1.1.C.- Este proceso de transformación tiene que ver tanto con el creciente envejecimiento poblacional que hace del desplazamiento de proximidad el más habitual (los y las mayores de 55 años representan el colectivo de Pamplona que más se desplaza de forma sostenible); como con la evolución de los valores de la sociedad; aspecto este, que en buena medida, se socializa desde los comportamientos que van introduciendo los colectivos más jóvenes, los más innovadores, que incorporan una nueva filosofía de movilidad.

En este sentido y en lo que hace a nuevas tendencias de los colectivos más jóvenes en relación al coche, cabe señalar que, en Alemania -estado europeo de referencia de la producción automovilística- y en la mayor parte de los estados más desarrollados de Europa, en Japón y en Estados Unidos, los y las jóvenes perciben la satisfacción de sus necesidades de movilidad de una forma cada vez menos ligada al coche propio. Estudios de distinto tipo³ lo vienen mostrando durante los últimos años.

³Instituto tecnológico del Karlsruhe, KPMG, etc.

Esta pérdida de protagonismo del automóvil, en un marco de creciente conciencia medioambiental, se asociaría a la mejora en el transporte público, al “carsharing”, al uso y alquiler de bicicletas y al aumento de las transacciones on line, que obliga a los y las jóvenes a desplazarse menos para realizar sus compras; pero igualmente, a la pérdida por parte del coche de los valores simbólicos de individualismo y libertad que encarnaba para las generaciones precedentes, en favor de otros bienes de carácter más tecnológico, de moda o de otro tipo. El sociólogo alemán Andreas Knie señala, por ejemplo, que la relación de los y las alemanas con sus automóviles lleva ya dos décadas enfriándose y que los motivos son generacionales. Las calles están saturadas de coches y el acceso a uno es generalizado por lo que su valor como símbolo de estatus o como logro personal tiende, así, progresivamente a hacerse muy pequeño. Los datos en la evolución de obtención de permisos de conducción por franjas de edad en el ámbito estatal también avalan este hecho.

2.1.1.D.- Al respecto, el colectivo de automovilistas y motoristas de Pamplona (entendido como el que utiliza el coche o la moto como uno de los dos modos de movilidad más comunes en sus desplazamientos) asciende al 42% de la población. Y los posicionamientos de este colectivo de movilidad altamente motorizada ante el Plan de Amabilización, resultan notoriamente menos favorables que los colectivos de movilidad predominantemente sostenible (58% de la población).

Así, mientras los primeros –“automovilistas”- no creen en su mayor parte que el Plan vaya a equiparar a Pamplona con otras ciudades de su tamaño en el entorno estatal y de la UE (41,0% Sí vs 44,2% No); entre los “No automovilistas”, el posicionamiento ante el Plan es optimista y favorable de forma rotunda, casi en un 60% de los casos (59,4% Sí frente a 27,6% No)

2.1.1.E.- Y por edades resulta el colectivo menor de 30 años el segmento poblacional con un posicionamiento más favorable (55,4% Sí, frente al 49% Sí del colectivo entre 30 y 55 años y al 51,4% Sí del colectivo de mayores de 55 años).

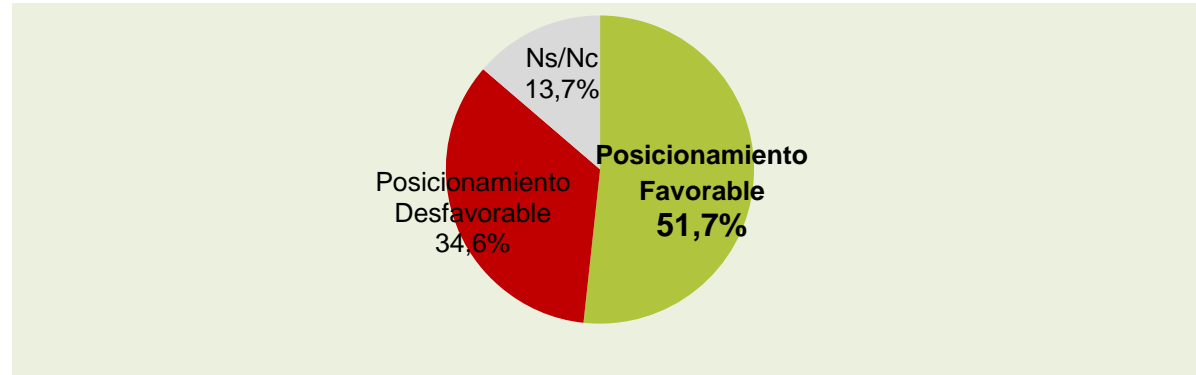
2.1.1.F.- Así pues y, a modo de conclusión, parece claro que el posicionamiento ante el Plan y la percepción inicial del mismo por la ciudadanía es razonablemente favorable; en cuanto que conecta con los valores y tendencias al alza en nuestras sociedades y con los hábitos y comportamientos de la mayor parte de la población de Pamplona.

Esta favorable acogida inicial se matiza, lógicamente, por colectivos (más o menos jóvenes; usuarios y usuarias de mayor o menor intensidad del automóvil...) y por zonas (barrios) en función de situación, composición sociológica, mayor o menor afección del plan, etc.; dentro de un contexto de positiva percepción que lo asocia a elementos de modernidad y valores de futuro.

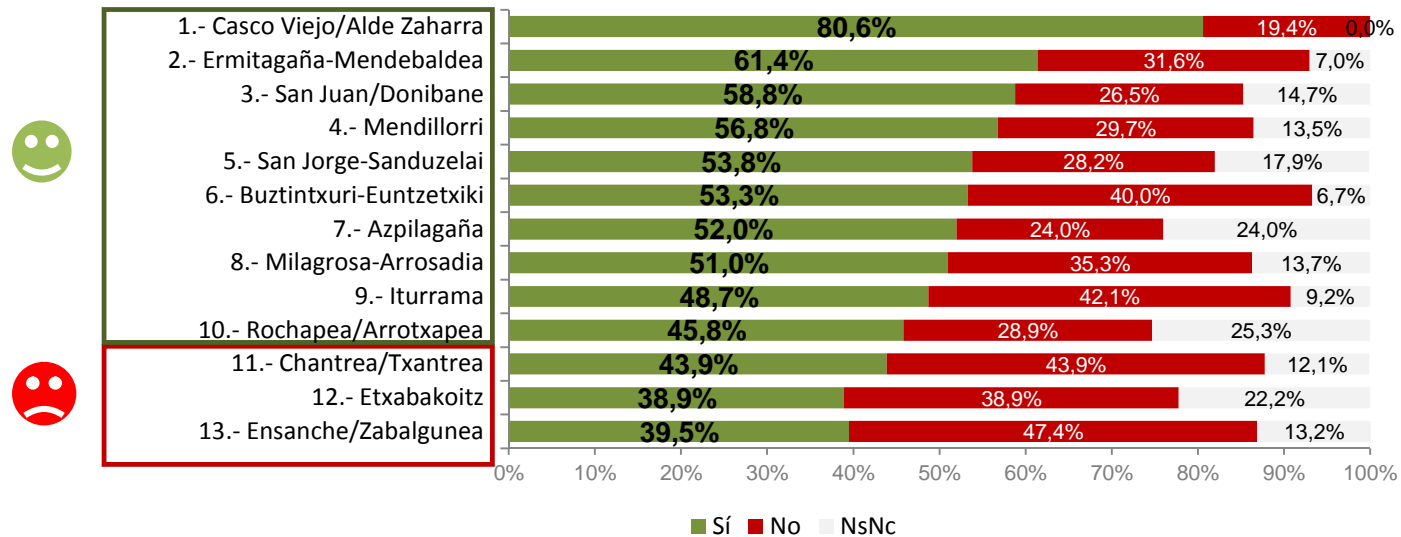
FICHA 3.- POSICIONAMIENTO GENERAL DE LA CIUDADANÍA ANTE EL PLAN DE AMABILIZACIÓN (1/2)

EL PLAN DE AMABILIZACIÓN APROXIMA A PAMPLONA A LOS CENTROS URBANOS DE MUNICIPIOS DEL ENTORNO Y EUROPEOS (%)

POSICIONAMIENTO GLOBAL DE LA CIUDADANÍA

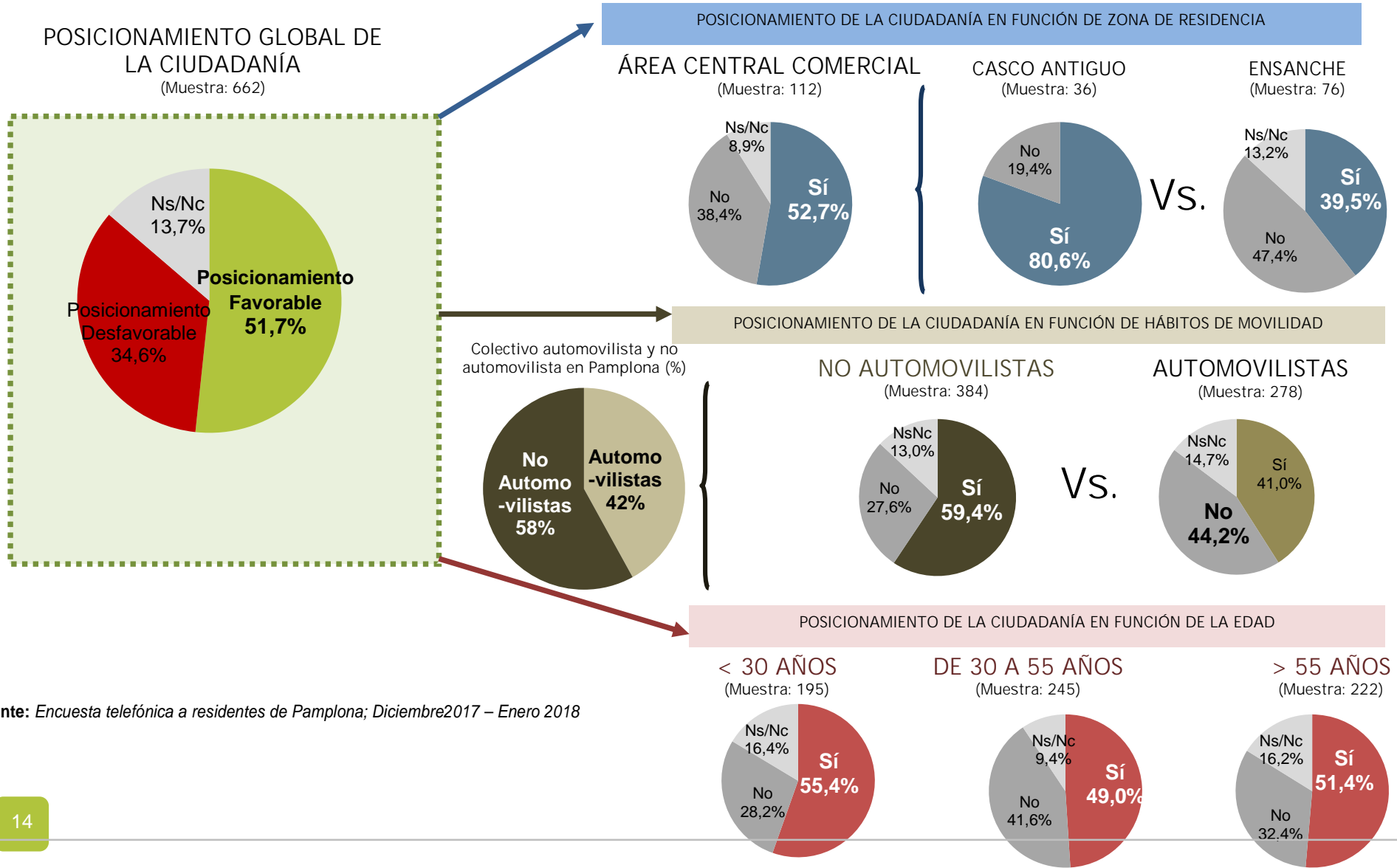


POSICIONAMIENTO DE LA CIUDADANÍA EN FUNCIÓN DEL BARRIO DE RESIDENCIA (Ordenado de posicionamiento más favorable a posicionamiento menos favorable)



FICHA 3.- POSICIONAMIENTO GENERAL DE LA CIUDADANÍA ANTE EL PLAN DE AMABILIZACIÓN (2/2)

EL PLAN DE AMABILIZACIÓN APROXIMA A PAMPLONA A LOS CENTROS URBANOS DE MUNICIPIOS DEL ENTORNO Y EUROPEOS (%)



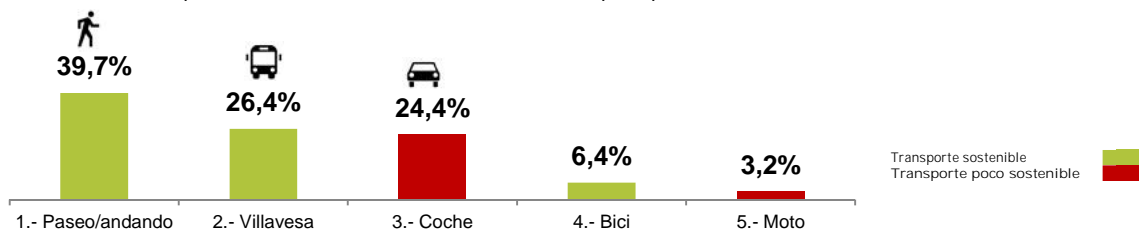
Fuente: Encuesta telefónica a residentes de Pamplona; Diciembre 2017 – Enero 2018

FICHA 4.- HÁBITOS DE MOVILIDAD DE LA CIUDADANÍA (1/2)

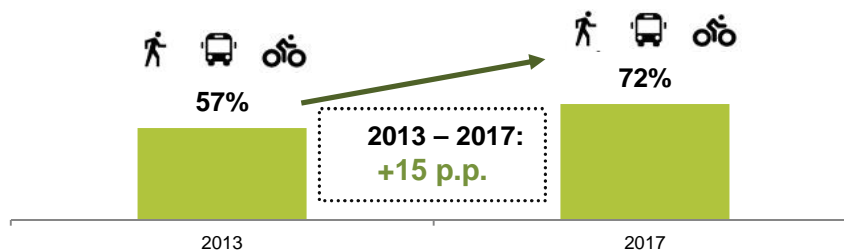
Los/as pamploneses/as se desplazan actualmente predominantemente a pie: cerca del 40% de la población lo menciona como primera forma de desplazamiento en la ciudad

- **Por edades...** esta proporción se eleva hasta el 54% entre los/as mayores de 55 años
- **Por barrios...** Ensanche (61%), San Juan (50%), Casco Antiguo (47%) e Iturrrama, Azpilagaña, Milagrosa y Rochapea (41%-46%).

Primer medio de transporte utilizado en la ciudad 2017 por parte de la ciudadanía (%)

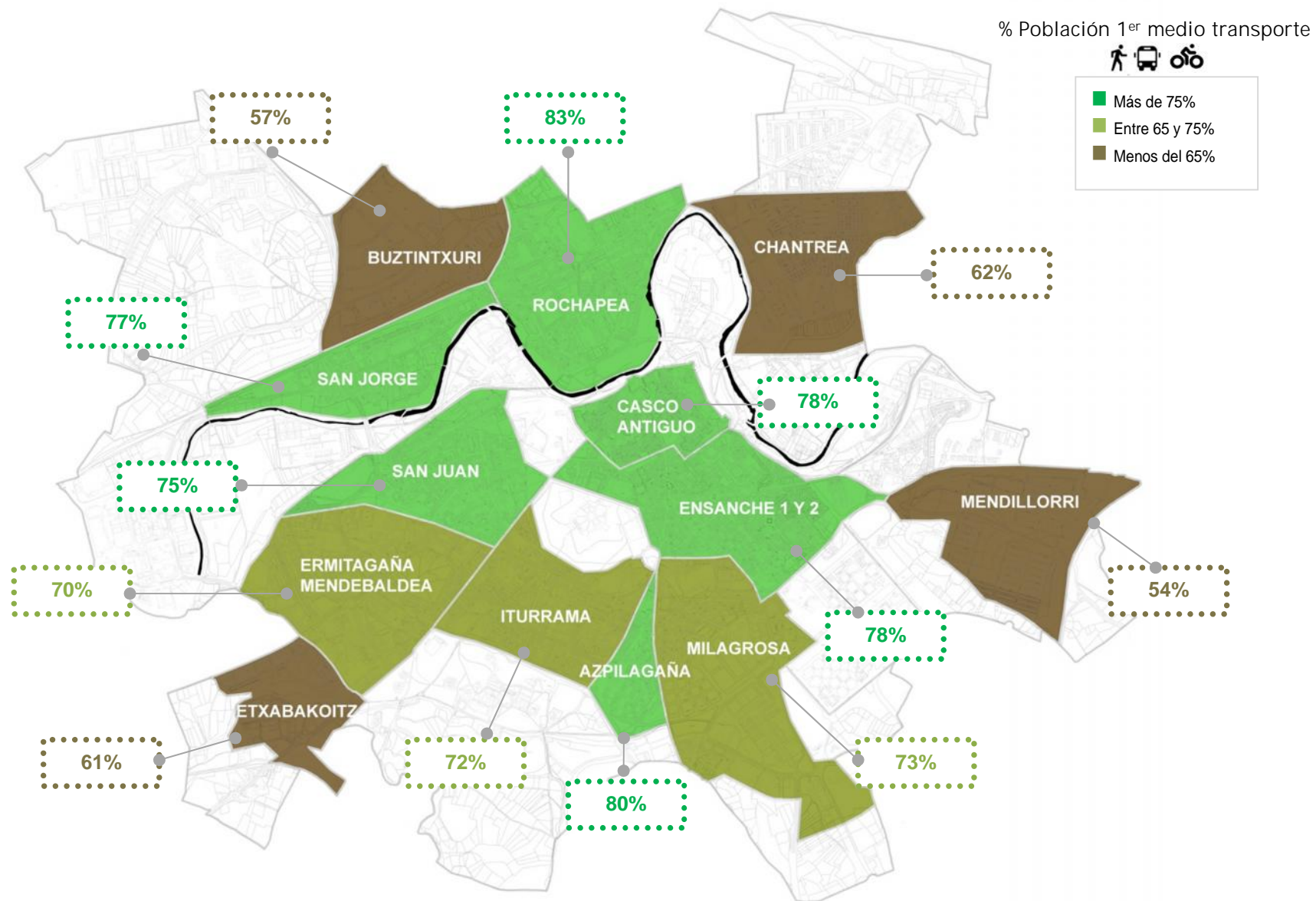


El colectivo de población que se desplaza a través de medios "sostenibles/colectivos" –a pie + villavesa + bicicleta– representa actualmente un colectivo del 72% (82% entre los/as mayores de 55 años); una proporción que resulta notablemente superior a la del año 2013 (57%).



Fuente: Encuesta telefónica a residentes de Pamplona; Diciembre 2017 – Enero 2018; Ayuntamiento de Pamplona/Iruña

FICHA 4.- HÁBITOS DE MOVILIDAD DE LA CIUDADANÍA (2/2)



2.2- GRADO DE CONOCIMIENTO y VALORACIÓN CIUDADANA: UNA RESPUESTA LIMITADA y AUN EN CONSTRUCCIÓN

2.2.A.- Desde el positivo posicionamiento ciudadano ante el Plan antes expuesto, puede afirmarse que el conocimiento efectivo del mismo es aún limitado, y las valoraciones que se realizan de las iniciativas y cambios que introduce resultan muy moderadas; de modo que invitan a pensar en un proceso de mejora de la información y de perfeccionamiento de algunos aspectos del Plan.

2.2.1.- VISIBILIDAD Y CONOCIMIENTO DEL PLAN: COMUNICACIÓN + VIVENCIA DIRECTA

2.2.1.A.- Sin minusvalorar el esfuerzo comunicativo desarrollado, el conocimiento de las diversas iniciativas del Plan se va logrando en buena medida desde la práctica, desde la vivencia personal y la afección del Plan a la experiencia propia de ciudad de cada uno. Así, el grueso de la ciudadanía (82,2%) percibe/visibiliza los cambios cuando va al centro; "los descubre". Pero la comunicación del Plan en si misma se constituye en el elemento más criticado del Plan -el que peor valoración recibe (ver Ficha 6.- VALORACIÓN Y SUGERENCIAS EN RELACIÓN AL PLAN DE AMABILIZACIÓN) -. Los indicadores al respecto son claros (Ver Ficha 5.- **VISIBILIDAD Y CONOCIMIENTO DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN**)

- Sólo el 38,5% de la ciudadanía conoce que el Plan tiene varias fases. En todos los barrios el nivel de conocimiento de este hecho es inferior al 50%; e incluso entre los y las vecinas de los Ensanches y el Casco Antiguo que han vivido los cambios de manera más directa -en primera persona- no supera el 46%.
- En términos de conocimiento del contenido o los elementos que configuran el Plan, la cita "espontánea" más frecuente de la ciudadanía al preguntarle por el Plan se refiere al conocimiento de la Nueva Zona de Circulación Exclusiva (citada por el 56,3% de los y las vecinas del Área Central y por el 44,7% de los del resto de barrios). Desde esos niveles de conocimiento explícito se inicia un progresiva descenso que alcanza su expresión más dura en el caso del Parking de Trinitarios; a penas citado por el 3,5% de la población.
- En términos de conocimiento más difuso o "sugerido", es decir, en repuesta favorable de la ciudadanía ante la cita por el encuestador, la Aproximación de las Villavesas al Centro marca el mayor nivel de conocimiento (77,6%) seguido de la Zona de Circulación Exclusiva (69,5%) y las Nuevas Zonas Peatonalizadas (68,3%). El resto de elementos del Plan son reconocidos de forma sugerida en menos del 50% de los casos hasta alcanzar de nuevo el mínimo en el Parking de Trinitarios (19,2%).

2.2.1.B.-.Reforzando la vinculación del conocimiento del Plan a la vivencia del mismo, resulta relevante y natural que en 4 de las 7 medidas que configuran el Plan el conocimiento -tanto espontáneo como sugerido- es claramente superior entre el colectivo automovilista respecto al que no lo es. Es el caso de la Nueva Zona de Circulación Exclusiva (81,7% de conocimiento sugerido entre el colectivo "automorista" vs. 60,7% de conocimiento sugerido entre el colectivo "No automovilista"), Nuevo Parking Publico (25,5% vs. 14,6%), Zona de Aparcamiento para residentes (50% vs. 27,9%) y Nuevas Zonas Peatonales (72,7% vs. 65,1%). Y viceversa, el conocimiento de la Aproximación de Villavesas al Centro es claramente mayor entre el colectivo "No automovilista" (84,6% vs. 67,6% entre el colectivo "automovilista"). El Carril Bici marca un nivel de conocimiento muy próximo entre ambos colectivos (46% aprox.)

Del mismo modo, espacialmente, la afección directa en función de la zona de residencia marca igualmente el nivel de conocimiento del Plan. Así el conocimiento del nuevo sistema de acceso al Casco Antiguo y la nueva zona de circulación exclusiva, alcanza valores más notorios entre los y las vecinas del Área Central a gran distancia del resto de los barrios.

2.2.2. LAS VALORACIONES OBTENIDAS: DIFERENCIAS DESDE LOS VALORES PROPIOS Y LA VIVENCIA DIRECTA

2.2.2.A.- Como se avanzaba líneas atrás, a pesar del posicionamiento general favorable en relación al Plan, las medidas específicas que lo componen obtienen valoraciones moderadas, si bien, 5 de las 7 medidas (Acercamiento de las Villavesas al centro, nuevas zonas peatonales, nuevo carril bici, nuevo parking público y zona de circulación exclusiva) aprueban.

2.2.2.B.- Al respecto, se confirma de nuevo que la edad y el hecho de ser automovilista o no, resultan factores diferenciadores de valoración del Plan.

- Así, por edades, aunque siempre con puntuaciones valorativas moderadas en la mayor parte de los casos, resulta claro que las medidas del Plan alcanzan de forma generalizada (6 de las 7 medidas) la mayor valoración entre el colectivo más joven; en el extremo opuesto alcanzan la valoración más baja, también de forma generalizada (6 de las 7 medidas) entre las y los vecinos de más edad; en tanto que las valoraciones del colectivo "adulto" se sitúa entre ambas.
- Los colectivos "automovilistas" y "No automovilistas", como en el caso del conocimiento, se perfilan también de forma diferenciada: el colectivo "No automovilista" valora mejor, de forma generalizada, el conjunto de medidas; con especial intensidad en el caso del Acercamiento de Villavesas (3,45 vs 3,0), las nuevas zonas peatonales (3,21 vs. 2,84) y el nuevo carril bici (3,1 vs. 2,63). Así, los valores de partida (sensibilidad medioambiental, modelo de ciudad, etc.) y afección directa del Plan de Amabilización al Automovilista, constituyen de hecho factores que estarían pautando estas valoraciones.

2.2.2.C.- En ese contexto, es llamativo el alto nivel de sugerencias recogidas. El 72% del colectivo encuestado se identifica con alguna/s de las 5 sugerencias propuestas desde el ayuntamiento en la encuesta; y un 10% adicional ofrece otras sugerencias de forma particular o personal.

- Los posicionamientos ante el abanico de cinco sugerencias que se proponían al colectivo entrevistado, sitúan en primer lugar "Volver a los recorridos que había antes en las calles de circulación exclusiva" (24,5% de la población entrevistada); seguido de "Mayor Información sobre el proceso de Amabilización" (18,6% de la población entrevistada) y "Mejorar el carril bici" (15,6%); quedando ya en el entorno del 9-10% "Cambiar la zona de aparcamiento para residentes en el entorno de Sandoval" y "Ampliar el aparcamiento para personas del Casco Antiguo".
- El repertorio de sugerencias abiertas de la ciudadanía, por su parte, es muy heterogéneo y de difícil categorización (Ver anexo 3 SUGERENCIAS CIUDADANAS).

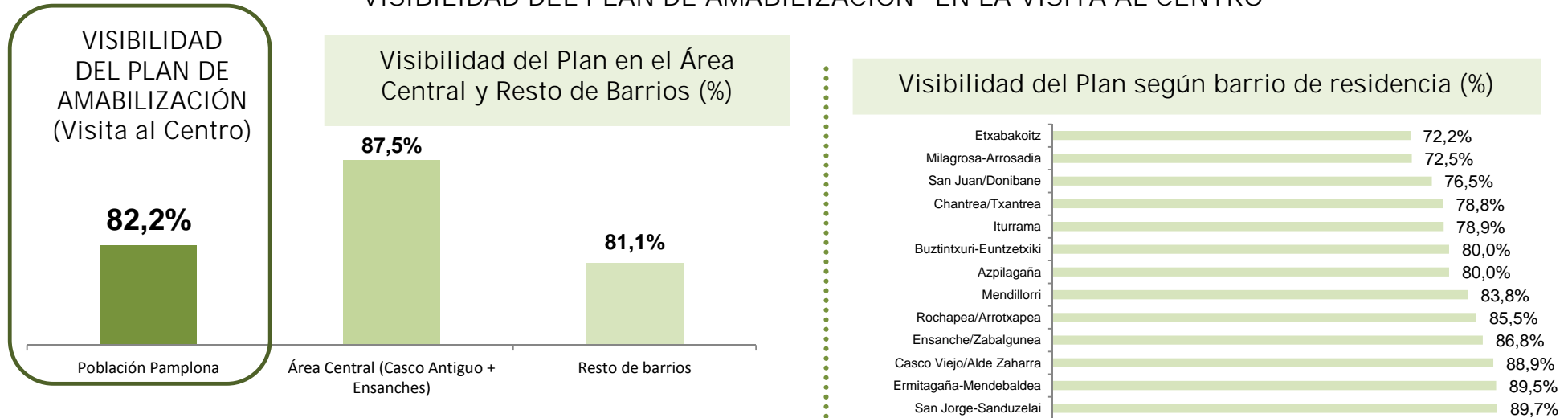
2.2.2.D.- En cualquier caso, las cifras de sugerencias explícitas en torno a la reversión de algunas iniciativas, en particular la de "Volver a los recorridos que había antes en las calles de circulación exclusiva"... es de una magnitud considerable (una cuarta parte de la población encuestada), realidad que viene a dimensionar y caracterizar al colectivo más refractario al Plan.

El perfil de este colectivo refractario a la medida más importante del Plan (24,5% de la población) es marcadamente automovilista, sesgadamente orientado a los segmentos más jóvenes, y por barrios, especialmente relevante en Ensanche, Milagrosa, San Juan y Ermitagaña-Mendebaldea...:

- Entre el colectivo "automovilista" de Pamplona, los y las que sugieren la reversión son el 34,5%; en tanto que sobre el colectivo "No automovilista" la incidencia resulta la mitad, el 17,2%.
- Por edades, los que plantean la reversión son más acusados entre el colectivo más joven...: representan el 29,2% del colectivo de menos de 30 años; el 25,3% del colectivo de entre 30 y 54 años; y el 19% del segmento de 55 y más años.
- Por barrios, siempre desde la prudencia a la que obliga la muestra y a título indicativo... la incidencia de los que plantean esta medida supone en torno a un tercio de la población de Ensanche; San Juan; Ermitagaña -Mendebaldea y Milagrosa; se sitúan entre el 20% y el 25% de los vecinos del Casco Antiguo, Chantrea y Buztintxuri; y representa menos del 20% de los y las vecinas en el resto de zonas.

FICHA 5.- VISIBILIDAD Y CONOCIMIENTO DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN (1/5)

VISIBILIDAD DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN "EN LA VISITA AL CENTRO"



Visibilidad del Plan en función de hábitos de movilidad (%)

AUTOMOVILISTAS

87,4%



NO AUTOMOVILISTAS

78,4%



Visibilidad del Plan en función de la edad (%)

< 30 años

89,7%



De 30 a 55 años

80,4%



>55 años

77,5%

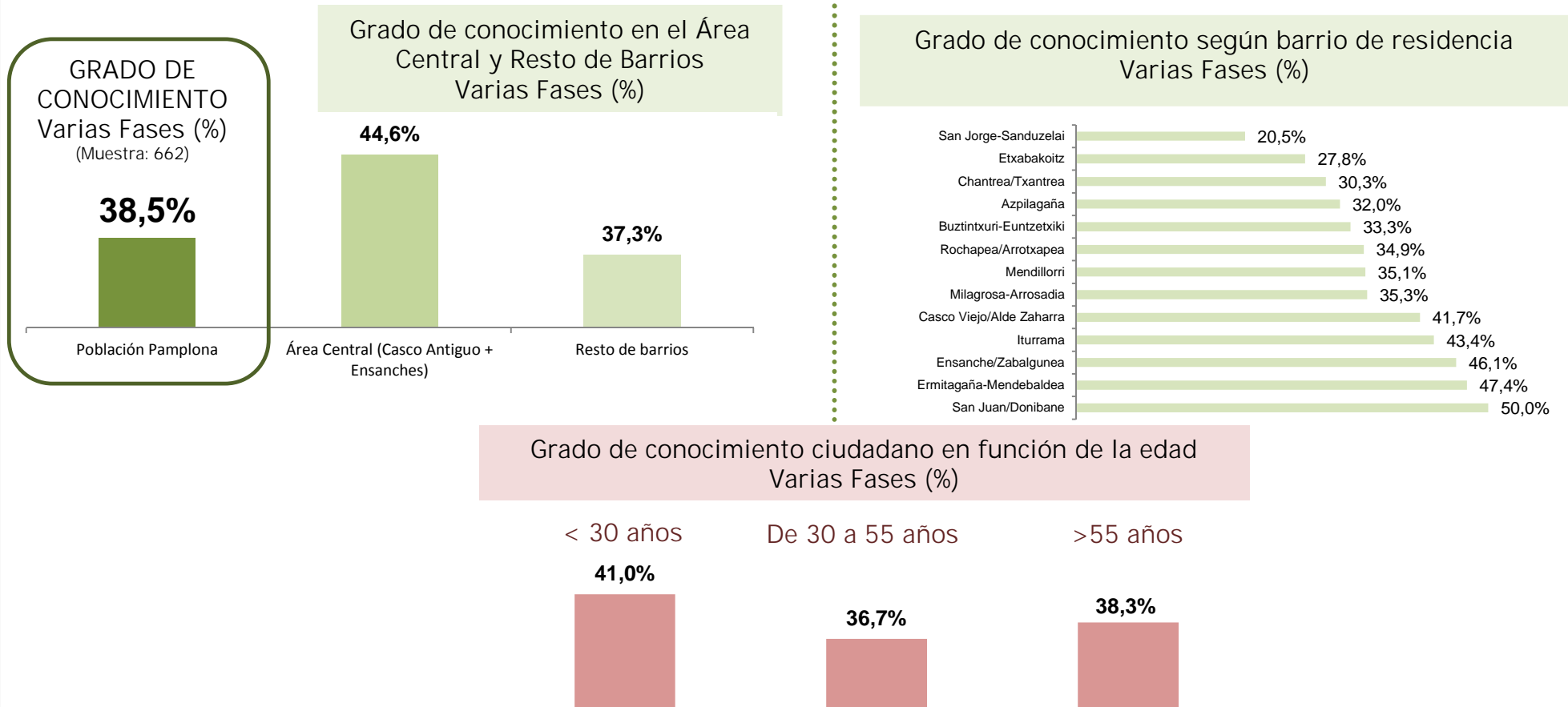


Fuente: Encuesta telefónica a residentes de Pamplona; Diciembre 2017 – Enero 2018

FICHA 5.- VISIBILIDAD Y CONOCIMIENTO DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN (2/5)

GRADO DE CONOCIMIENTO CIUDADANO

CONOCIMIENTO DE LA EXISTENCIA DE DIFERENTES FASES EN EL DESARROLLO DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN



Fuente: Encuesta telefónica a residentes de Pamplona; Diciembre 2017 – Enero 2018

FICHA 5.- VISIBILIDAD Y CONOCIMIENTO DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN (3/5)

GRADO DE CONOCIMIENTO -Espontáneo- DE LAS ACTUACIONES ENTRE LA CIUDADANÍA
Nivel de Conocimiento espontáneo de las actuaciones del Plan de Amabilización y del ZAC (Zona de acceso restringido) (%)

Nivel de Conocimiento espontáneo entre el conjunto de la ciudadanía (%)

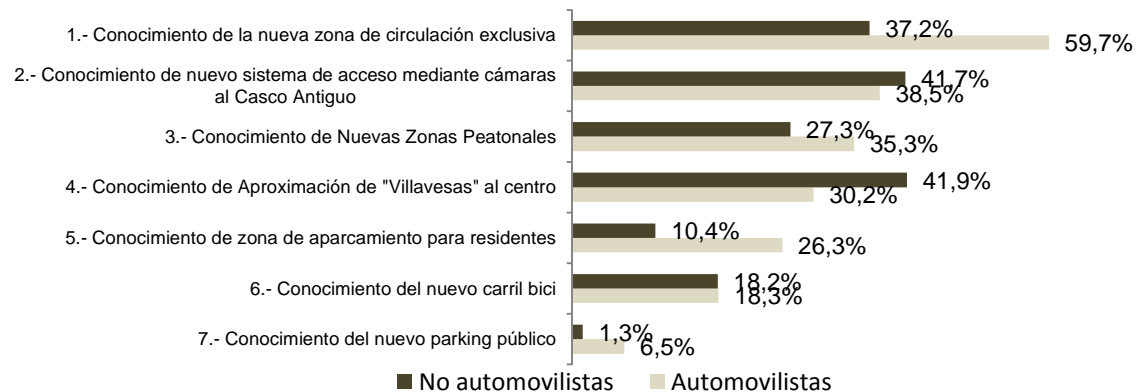


Nivel de Conocimiento espontáneo entre residentes del Área Central y Resto de Barrios (%)



Nivel de Conocimiento espontáneo de la ciudadanía en función de hábitos de movilidad (%)

AUTOMOVILISTAS VS. NO AUTOMOVILISTAS



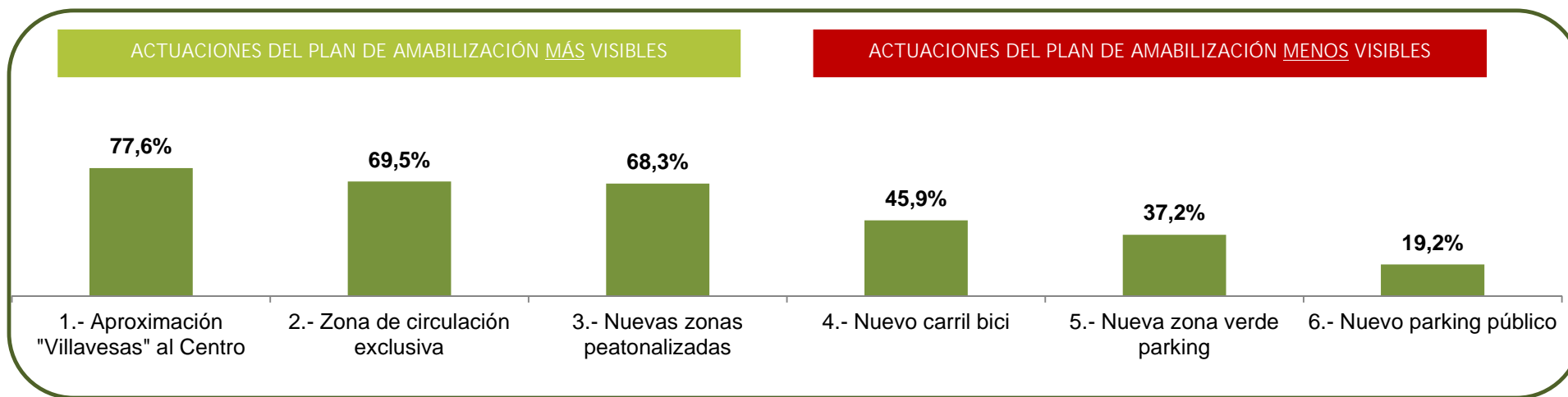
FICHA 5.- VISIBILIDAD Y CONOCIMIENTO DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN (4/5)

GRADO DE CONOCIMIENTO -Sugerido- DE LAS ACTUACIONES ENTRE LA CIUDADANÍA

Nivel de Conocimiento sugerido entre el conjunto de la ciudadanía (%)

ACTUACIONES DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN MÁS VISIBLES

ACTUACIONES DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN MENOS VISIBLES



Nivel de conocimiento del detalle de las actuaciones que conforman el Plan de Amabilización⁴ (%)

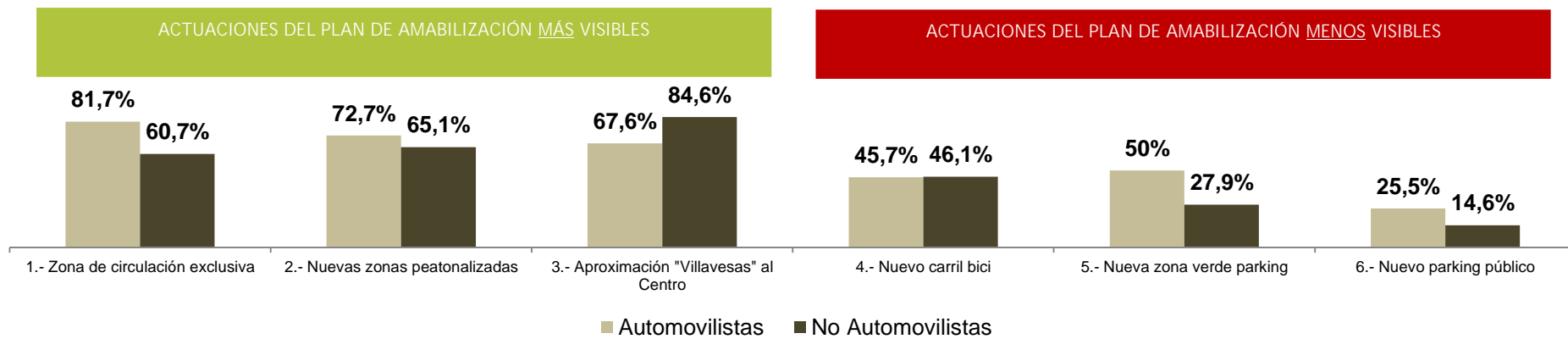


⁴ Respuesta espontánea

FICHA 5.- VISIBILIDAD Y CONOCIMIENTO DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN (5/5)

Nivel de Conocimiento sugerido de la ciudadanía en función de hábitos de movilidad (%)

AUTOMOVILISTAS VS. NO AUTOMOVILISTAS



Fuente: Encuesta telefónica a residentes de Pamplona; Diciembre 2017 – Enero 2018; Ayuntamiento de Pamplona/Iruña

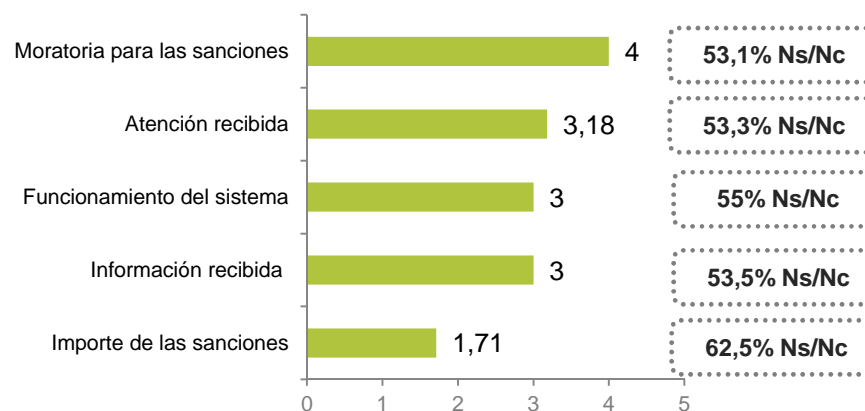
FICHA 6.- VALORACIÓN Y SUGERENCIAS EN RELACIÓN AL PLAN DE AMABILIZACIÓN (1/3)

VALORACIÓN CIUDADANA DE LAS ACTUACIONES DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN

Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del PLAN DE AMABILIZACIÓN
(de 0 muy mala a 5 muy bien) (Muestra: 662 residentes en Pamplona)



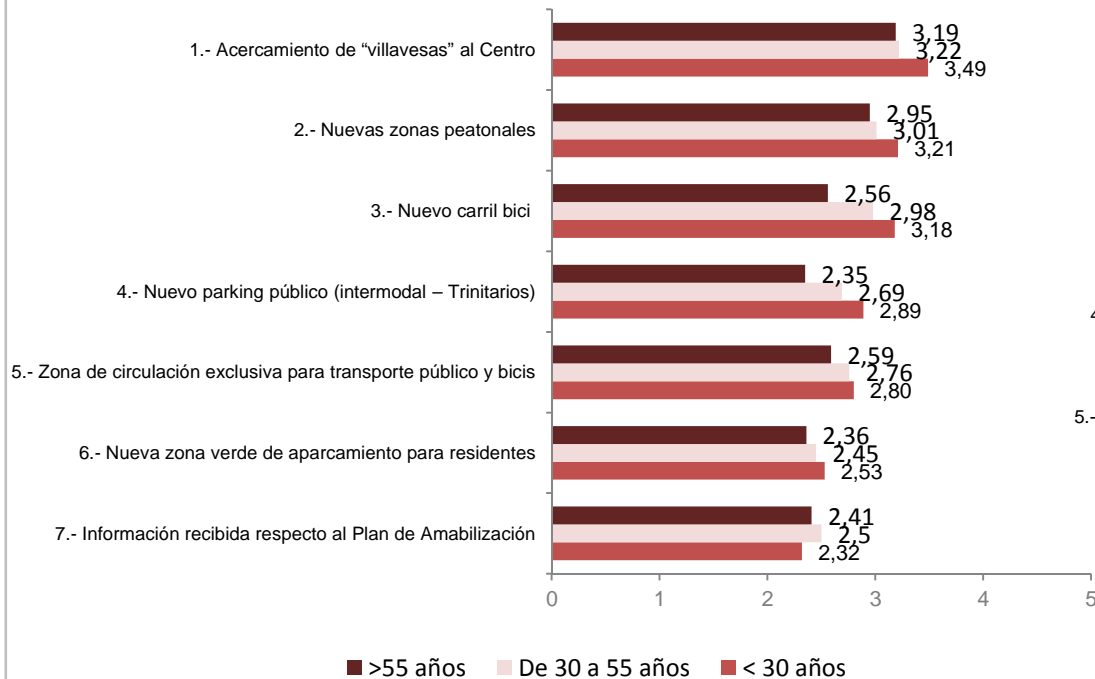
Valoraciones medias del ZAC -Zona de Acceso restringido-
(de 0 muy mala a 5 muy bien) (Muestra: 662 residentes en Pamplona)



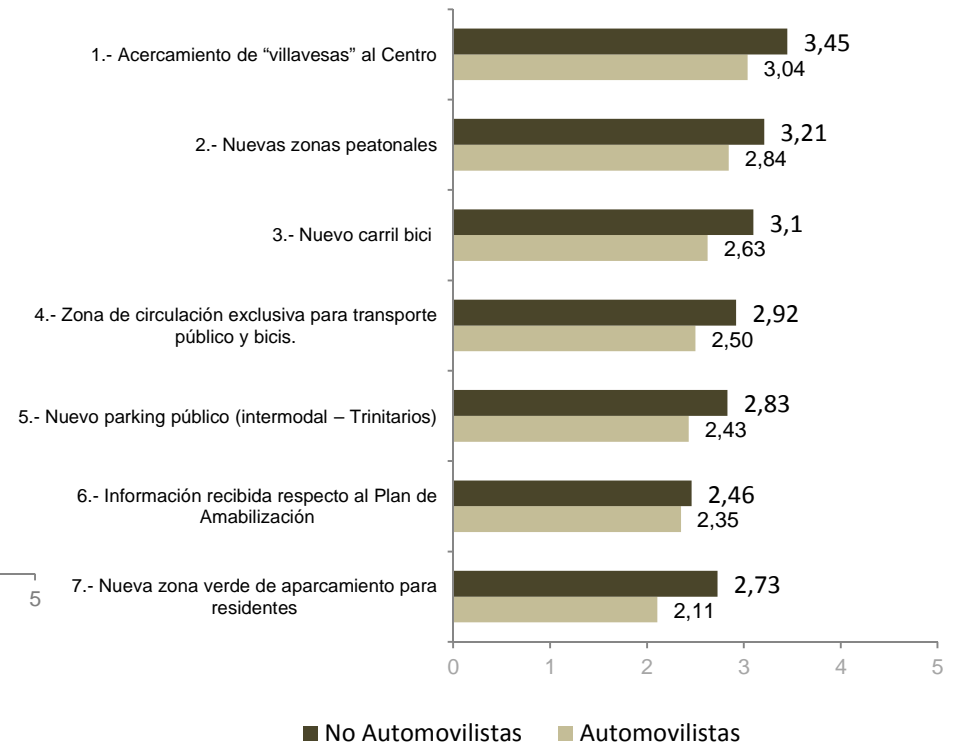
Fuente: Encuesta telefónica a residentes de Pamplona; Diciembre 2017 – Enero 2018; Ayuntamiento de Pamplona/Iruña

FICHA 6.- VALORACIÓN Y SUGERENCIAS EN RELACIÓN AL PLAN DE AMABILIZACIÓN (2/3)

VALORACIÓN CIUDADANA DE LAS ACTUACIONES DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN EN FUNCIÓN DE LA EDAD



VALORACIÓN CIUDADANA DE LAS ACTUACIONES DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN EN FUNCIÓN HÁBITOS MOVILIDAD



FICHA 6.- VALORACIÓN Y SUGERENCIAS EN RELACIÓN AL PLAN DE AMABILIZACIÓN (3/3)

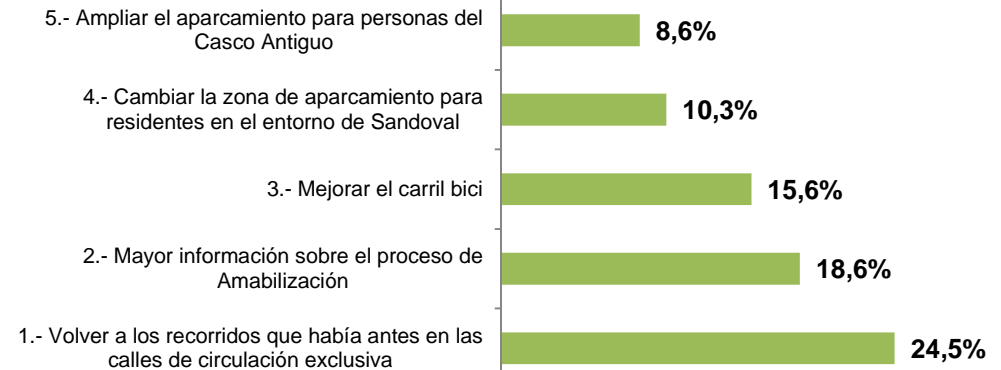
COLECTIVO CIUDADANO QUE HACE SUGERENCIAS EN RELACIÓN AL PLAN DE AMABILIZACIÓN (%)

COLECTIVO CIUDADANO QUE SE IDENTIFICA ALGUNA/S DE LA/S 5 SUGERENCIAS PROPUESTAS
72,1%



COLECTIVO CIUDADANO QUE SE IDENTIFICA CON CADA UNA DE LAS SUGERENCIAS PROPUESTAS

(Muestra: 662)



COLECTIVO CIUDADANO QUE REVERTIRÍA LA CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (%)

En función de hábitos de movilidad (%)

AUTOMOVILISTAS NO AUTOMOVILISTAS

34,5%



17,2%



En función de la edad (%)

< 30 años De 30 a 55 años >55 años

29,2%



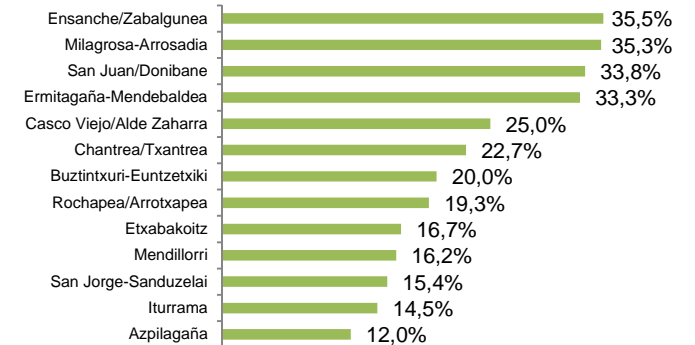
25,3%



19%



En función de barrio de residencia (%)



2.3- EL PLAN DE AMABILIZACIÓN Y LOS PROCESOS DE COMPRA

2.3.A.- Finalmente, los Planes de transformación de la movilidad y usos del espacio urbano, en su búsqueda del óptimo general, pueden generar “efectos colaterales”; especialmente visibles durante el periodo de adaptación ciudadana al nuevo escenario. En este sentido, el Plan está siendo fuente de protestas por parte de un colectivo de comerciantes del Casco Antiguo y el Ensanche, que entienden que la materialización de algunas de las medidas, está conllevando un impacto negativo relevante en sus ventas.

2.3.B.- La encuesta realizada por parte del Ayuntamiento de Pamplona desarrollada en este sentido apunta a que el Plan de amabilización sería neutro en este sentido para el 88-90% de la población del municipio; y que la afección en este sentido se situaría en torno a un 10% - 12% de la población que dice...: haber dejado de ir al centro en alguna ocasión por ese motivo (10,7%) y haber dejado de comprar en alguna ocasión por la misma razón (11,9%).

- Por edades, se aprecia cierta incidencia diferencial entre el colectivo de 30 a 55 años; el que se sentiría más afectado (11,8% habría dejado de ir alguna vez al centro; y 16,3% habría dejado de hacer compras en el centro por ese motivo).
- Por barrios San Juan, San Jorge y Buztintxuri desde una vertiente de la ciudad; y el Ensanche y Mendillori desde la otra, constituirían los barrios en los que la población encuestada que señala haber dejado de ir a comprar en alguna ocasión al área central comercial supera el 15%.

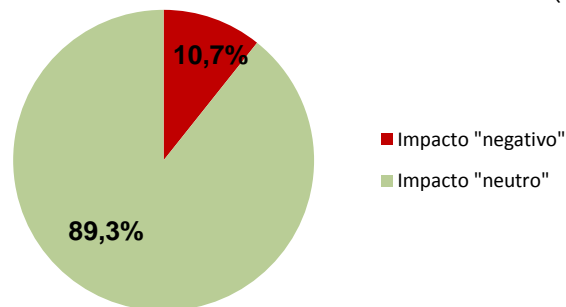
2.3.C.- Pero el factor discriminante de este hecho es especialmente el uso del automóvil. Las cifras en este sentido son claras: En torno al 18% del colectivo “automovilista” de Pamplona declara haber dejado de ir en alguna ocasión al Área Central Comercial por este motivo (17,6%) y haber dejado de hacer alguna compra por la misma razón (18,7%).

Entre los “No automovilistas” las cifras no son en absoluto comparables; afectarían al 5,7% de la población (en términos de dejar de visitar la zona) y al 7% en términos de afección a la compra.

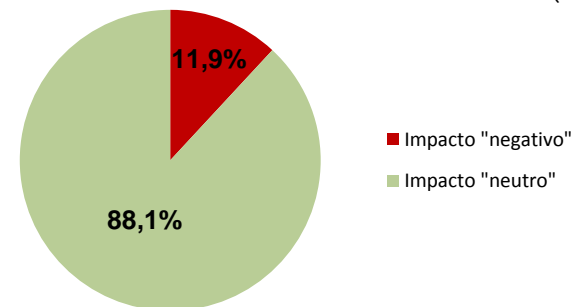
2.3.D.- Aunque los indicadores disponibles son “vagos” (ha dejado de ir/comprar “alguna vez”...) y responden al momento de asunción del plan por parte de la población, la incidencia que alcanza en el colectivo “automovilista” no es, por tanto, desdeñable. En este sentido y, en el marco natural del proceso de perfeccionamiento y ajuste de este tipo de planes, requeriría de un seguimiento específico para confirmar la consolidación en el tiempo de ese nivel de incidencia o su reajuste conforme el nuevo escenario de movilidad es progresivamente asumido por la población; y para, en su caso, medir objetivamente y de forma equilibrada el impacto que pudiera generar económicamente en el área y, si fuera necesario, buscar alternativas a esos efectos no deseados.

FICHA 7.- IMPACTO DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN SOBRE LA CIUDADANÍA

Población que **DEJABA DE IR AL CENTRO** de la ciudad durante las 2 últimas semanas a causa del Plan de Amabilización (%)

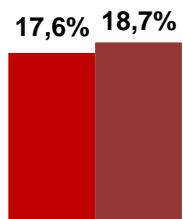


Población que **DEJABA DE HACER ALGUNA COMPRA EN EL CENTRO** en las 2 últimas semanas a causa del Plan de Amabilización (%)

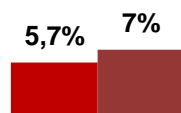


En función de hábitos de movilidad (%)

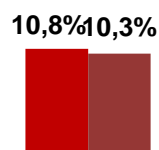
AUTOMOVILISTAS



NO AUTOMOVILISTAS

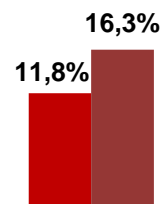


< 30 años

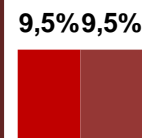


En función de la edad (%)

De 30 a 55 años

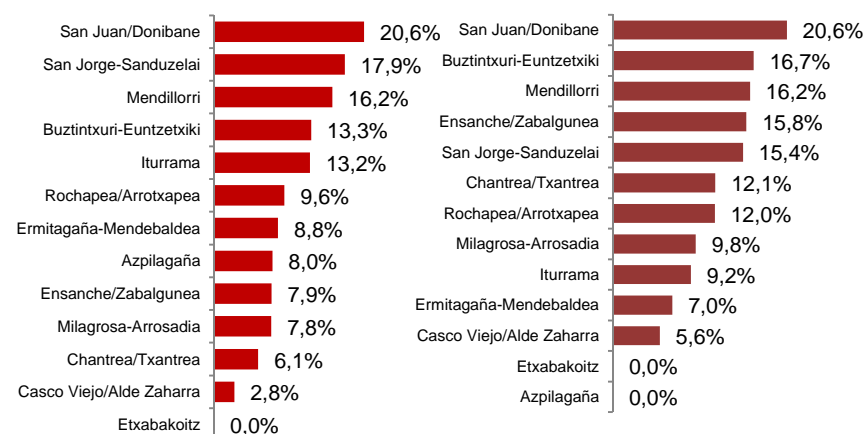


>55 años



■ Deja de ir al centro ■ Deja de hacer compras

En función de barrio de residencia (%)



■ Deja de ir al centro ■ Deja de hacer compras

3.- PRIMERAS CIFRAS DE MOVILIDAD TRAS LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN

3.1.- AL INICIO DE UN PROCESO DE TRANSFORMACIÓN

3.1.A- La implantación del Plan de Amabilización supone el replanteamiento de algunos hábitos de movilidad consolidados entre la ciudadanía -en particular entre los automovilistas-; y la apertura de un proceso de transformación progresivo. Un proceso en el que los ciudadanos se ven obligados a “desaprender” algunas formas de acceso a las áreas centrales; a sustituir recorridos históricos por otros nuevos itinerarios y/o nuevos usos de movilidad; a incorporar nuevos hábitos de aparcamiento y en su caso interiorizar sus costes asociados como un exigencia del escenario de movilidad en el área central...

En última instancia se trata de desaprender hábitos y reflejos consolidados y a interiorizar progresivamente unas nuevas reglas de juego que impulsen y consoliden el uso del transporte público y las formas de desplazamiento sostenible; que sitúen la utilización de los aparcamientos públicos en rotación como un elemento progresivamente natural a pesar del coste que introducen etc....

3.1.B.-Cuatro meses, sin embargo, no parecen sino un plazo sino de “puesta en marcha de ese proceso”; un periodo para el conocimiento y reconocimiento de esos cambios... La estabilización de alternativas a las viejas costumbres y, más aún, la interiorización de las mismas para que se constituyan primero en hábitos y posteriormente en valores conscientes de sostenibilidad urbana, constituye

- un reto de largo aliento; una labor sostenida en el tiempo y sujeta a una lógica de sensibilización y aprendizaje ciudadano
- y una labor municipal no exenta de ajustes y perfeccionamiento de las diferentes medidas del propio plan.

3.1.1-UN CONTEXTO PROGRESIVAMENTE FAVORABLE EN EL TRANSPORTE POR VILLAVESA

3.1.1.A.- Tal como se avanzaba anteriormente, las formas de desplazamiento “más sostenibles” vinculadas al transporte colectivo – Villavesas- han ido cogiendo fuerza entre la ciudadanía de Pamplona en los últimos años. Así, el ritmo de crecimiento anual en los dos últimos años se sitúa por encima del 4% (+4,3% entre 2015 y 2016; y 4,1% entre 2016 y 2017) alcanzando una cifra global próxima a los 37 millones de viajes a lo largo del año 2017. (*Ver Ficha 7. EVOLUCIÓN EN EL N° DE VIAJEROS/AS EN VILLAVESAS*).

3.1.1.B.- De hecho, si se pone el foco sobre las cifras más recientes, a partir de la introducción del Plan de Amabilización – septiembre 2017, esta tendencia al alza de en torno al 4% no solo se consolida, si no que apunta mayores ratios de crecimiento; así el crecimiento interanual reflejado en el último cuatrimestre de 2017 alcanza en una cifra próxima al 5% y llega a rebasar el 6% interanual en el quinto mes de vida del Plan (enero de 2018 respecto a enero 2017).

El impulso creciente del mes de enero cabe probablemente situarlo, además, en el marco de medidas de estímulo (ayudas) al uso del transporte en autobús puestas en marcha; que viene a mostrar un camino de trabajo que no ha hecho sino iniciarse.

3.1.1.C.- En estos últimos cinco meses⁵ el conjunto de Villavesas ha movilizó más de 16 millones de viajeros y viajeras en los días laborables dejando cifras de uso diario superiores a los 128.000 viajes- día en el mes de enero de 2018 y llegando a alcanzar los 135.000 viajes – día en el pasado mes de febrero de 2018.

3.1.1.D.-Ahondando en esa lógica en el periodo de septiembre 2017 a enero 2018 el uso de transporte público en fin de semana, vinculado en gran parte a motivaciones de ocio –compras, restauración y hostelería, actividades lúdicas, etc.- experimenta un crecimiento respecto al mismo periodo 12 meses atrás (9,6% los sábados y 8,4% los domingos⁶), más significativo que el registrado entre semana (+5,6%); tendencia que apunta hacia una lógica de movilidad sostenible integral “la ciudadanía además de utilizar las Villavesas por motivos laborales u otras ocupaciones de entre semana, extiende su uso al fin de semana”.

⁵ Periodo comprendido entre los meses de septiembre de 2017 –entrada en vigor del Plan de Amabilización- y enero 2018

⁶ Comparación del periodo septiembre 2016 – enero 2017 y septiembre 2017 – enero 2018

3.1.1.E.-De forma que si bien tradicionalmente las cifras de viajeros/as en fin de semana resultan más modestas –en torno a una media 88.000 viajes registrados en sábado y algo más de 38.500 tickets en domingo- que la media registrada en días laborables - 130.000 viajes-día aprox.-, la tendencia sitúa un margen de crecimiento que puede ser optimizado a través de fórmulas o herramientas de bonificación comercial del transporte en ciudad y comarca; tal y como se señalaba anteriormente.

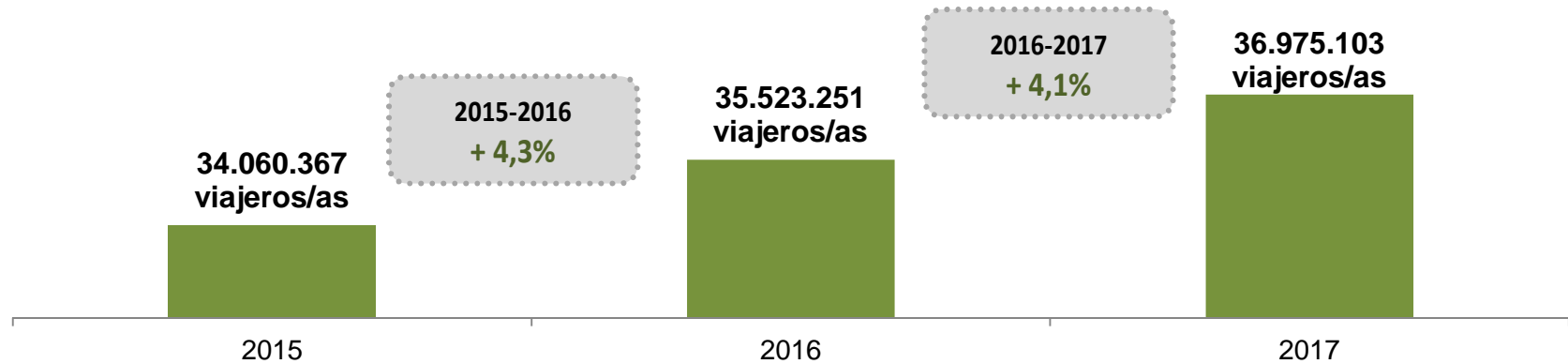
3.1.1.F.-En lo que hace a las líneas más afectadas y trabajadas desde el Plan de Amabilización⁷, 6 líneas entre las cuales aglutinan cerca del 43% de viajeros/as de la ciudad, la tendencias de incrementos superiores en sábados y festivos se consolidan igualmente (5,5% de crecimiento en los días laborables, 9% de incremento en sábados y algo más del 10% en domingo).

Por líneas, destaca el crecimiento experimentado en la Línea 21 Circular Este: Centro – Ansoain que incrementa su volumen de pasajeros/as entre semana en un 13%, un 15% los sábados y hasta un 17% los domingos.

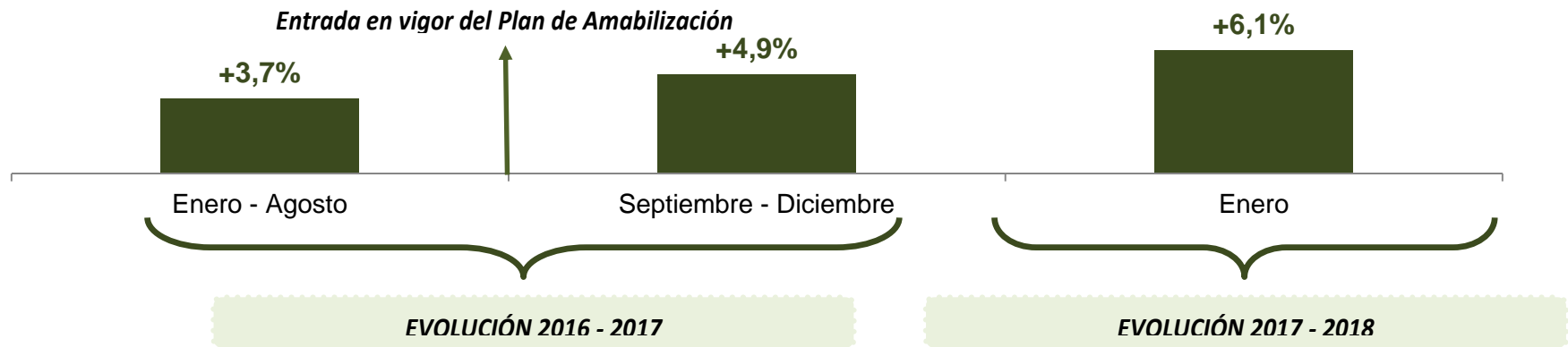
⁷ Línea 21 CIRCULAR ESTE: CENTRO – ANSOÁIN; Línea 4 BARAÑÁIN – VILLAVA; Línea 6 ROCHAPEA – UNIVERSIDAD PÚBLICA DE NAVARRA; Línea 3 CIRCULAR OESTE: CENTRO – ANSOAIN; Línea12 ERMITAGAÑA-MENDILLORRI; Línea 9 RENFE – UNIVERSIDAD PÚBLICA DE NAVARRA

FICHA 7.- EVOLUCIÓN EN EL N° DE VIAJEROS/AS EN VILLAVESAS (1/3)

EVOLUCIÓN GLOBAL DEL N° DE VIAJEROS/AS EN LAS VILLAVESAS (2015, 2016 y 2017)



COMPARATIVO EVOLUCIÓN INTERANUAL POR PERIODOS Año 2017 respecto año 2016; Enero 2018 respecto 2017 (%)



FICHA 7.- EVOLUCIÓN EN EL N° DE VIAJEROS/AS EN VILLAVESAS (2/3)

TOTAL VILLAVESAS

Evolución del nº de viajeros y viajeras en Villavesas Septiembre - Enero



EVOLUCIÓN INTERANUAL del periodo Septiembre 2016 -Enero 2017

VILLAVESAS AFECTADAS POR EL DE PLAN AMABILIZACIÓN

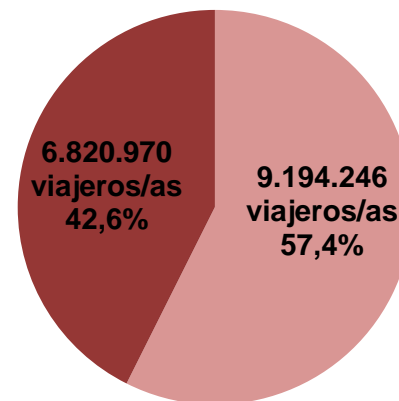


EVOLUCIÓN INTERANUAL del periodo Septiembre 2016 -Enero 2017

DISTRIBUCIÓN DEL USO DE VILLAVESAS DESDE LA INTRODUCCIÓN DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN

Total de viajeros y viajeras en Villavesas Periodo Septiembre 2017 - Enero 2018

Líneas que conectan con el ACC⁸ vs. Resto de líneas Días laborables (%)



Total: 16.015.216 viajeros/as

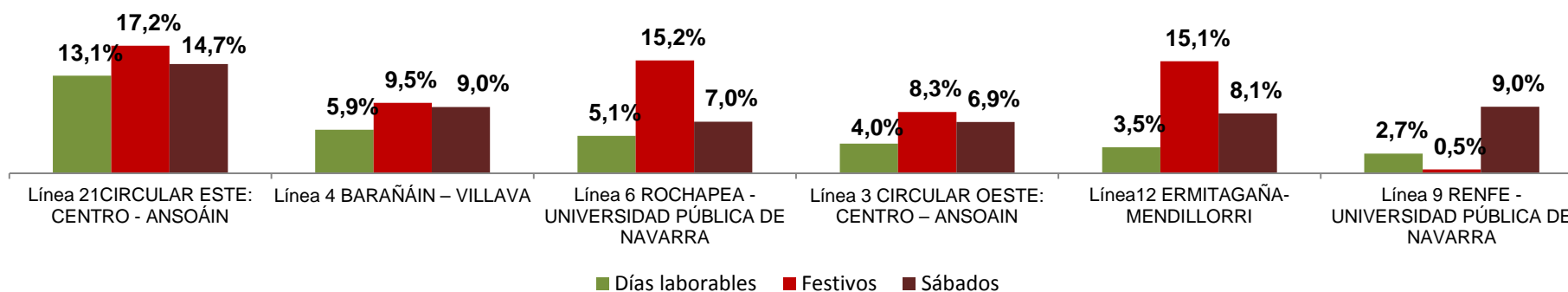
- Resto de líneas
- Líneas ACC

⁸ Línea 21 CIRCULAR ESTE: CENTRO – ANSOAIN; Línea 4 BARAÑÁIN – VILLAVA; Línea 6 ROCHAPEA – UNIVERSIDAD PÚBLICA DE NAVARRA; Línea 3 CIRCULAR OESTE: CENTRO – ANSOAIN; Línea 12 ERMITAGAÑA-MENDILLORRI; Línea 9 RENFE – UNIVERSIDAD PÚBLICA DE NAVARRA

FICHA 7.- EVOLUCIÓN EN EL N° DE VIAJEROS/AS EN VILLAVESAS (3/3)

EVOLUCIÓN DE VILLAVESAS AFECTADAS POR EL DE PLAN AMABILIZACIÓN

Evolución en el nº de viajeros y viajeras en Villavesas Periodo Septiembre 2016 - Enero 2017 y Periodo Septiembre 2017 - Enero 2018
 Líneas Villavesas que conectan con el Área Central de Pamplona - Días laborables, Sábados y Festivos (%)



3.1.2.-EL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR Y LOS HÁBITOS DE APARCAMIENTO: EL CORAZÓN DEL PROCESO DE SENSIBILIZACIÓN CÍVICA Y DEL PERFECCIONAMIENTO PROGRESIVO DEL PLAN

3.1.2.A.- Actualmente el área de influencia central de la ciudad cuenta con 9 parkings⁹ al que se suma el Aparcamiento Intermodal de Trinitarios (operativo desde el mes de septiembre de 2017 y que conecta con las líneas de Villavesa 3, 16, 21 y 17); y a futuro, los dos parkings proyectados en el corto-medio plazo (Aparcamiento de las Huertas de Santo Domingo y el Aparcamiento de Salesianos) (*Ver Ficha 8.- MAPA DE PARKINGS ÁREA DE INFLUENCIA DEL ÁREA CENTRAL*).

Así en cifras, esta área contaría actualmente con un total de 3.540 plazas en rotación (de éstas, 430 plazas se vinculan al aparcamiento de El Corte Inglés) + 180 plazas de Trinitarios; una oferta que se situaría en línea con la de los centros urbanos de ciudades del entorno próximo (Donostia – San Sebastián 3.763 plazas de aparcamiento en rotación disponibles¹⁰ en su área central y Vitoria – Gasteiz 3.572 plazas¹¹)

3.1.2.B.- Las cifras de ocupación que registra el conjunto de parkings del Área Central de la ciudad, apuntan una evolución tímidamente positiva. Así...

- Tomando como referencia información disponible de 5 de los parkings centrales¹² se obtiene un ligero repunte en el nivel de ocupación global diurno¹³: de una ocupación media diurna del 49% registrada en el mes de diciembre de 2016 se pasa a una ocupación media diurna del 51,4%¹⁴ en diciembre de 2017; un crecimiento que puede visibilizarse como la ocupación permanente diurna adicional de 75 plazas de aparcamiento.
- Sitúan un nivel de ocupación diurna notable, superior al 70%, en los Parkings que limitan con Casco Antiguo: Plaza del Castillo con una ocupación media del 76,5% y Rincón de la Aduana con una ocupación media del 71,2% en el mes de diciembre de 2017.

(*Ver Ficha 9.- EVOLUCIÓN EN LA OCUPACIÓN MEDIA DE LOS PARKINGS 2016 – 2017*)

⁹Se incluye Parking de El Corte Inglés

¹⁰ Easo: 266; Buen Pastor: 384; Boulevard: 381; Okendo: 748; Kontxa: 655; San Martín: 300; Estación Autobuses: 384; Kursaal: 189 y Plaza Cataluña: 456

¹¹ Catedral: 489; Edificio Deba: 325; Dendaraba: 150; Francia IV: 120; Juan de Ayala: 219; América: 224; Artium: 215; Iradier Arena: 792; Santa Bárbara: 609; Policlínica San José: 272 y San Martín: 157

¹² Quedan fuera Baluarte por no disponerse de información comparable; y Parkings de Blanca de Navarra y Autobuses por presentar valores extremos en positivo el primero y en negativo en segundo que obligan a tomar con prudencia la información disponible y/o a reflexionar de manera específica sobre las razones que motivan esos comportamientos.

¹³ De 8:00 a 20:00

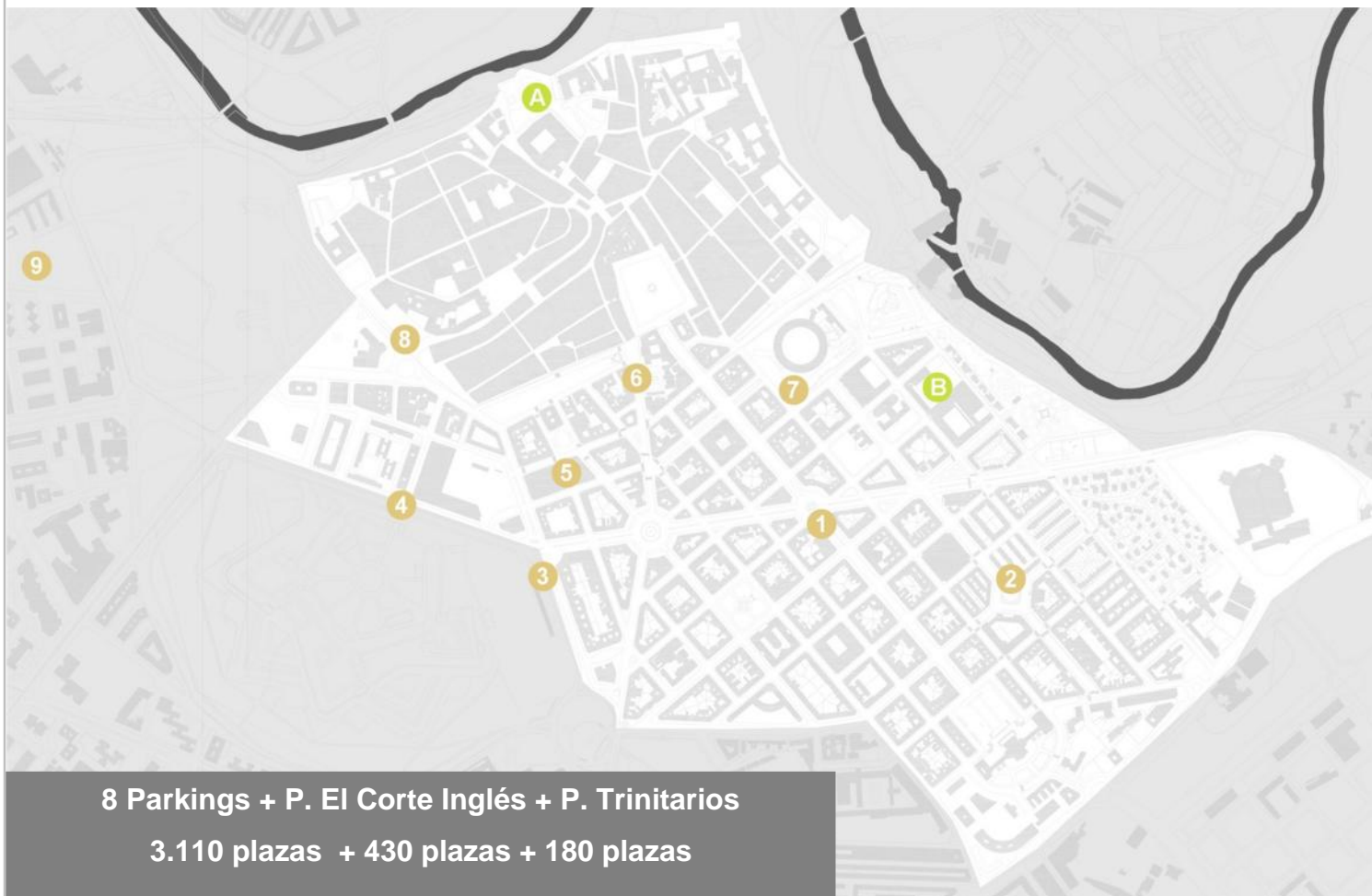
¹⁴ No se contabiliza la ocupación media del Parking del Baluarte

3.1.2.D.- El nivel de utilización de los Parkings, en cualquier caso, ha de ser “leído” con prudencia en un marco de interpretación compleja y necesitada de seguimiento temporal. Con una dotación de aparcamiento comparable en cifras absolutas al de las capitales del entorno, resulta muy prematuro predecir cuál va ser el nivel de utilización que se establezca a futuro. Éste nivel va a depender de la configuración del nuevo escenario de movilidad, del arrastre que incorpore progresivamente el transporte público, de la más o menos rápida y/o flexible adaptación del colectivo automovilista al nuevo escenario y, en última instancia, del éxito de los procesos de comunicación, sensibilización, etc. de los nuevos valores de movilidad y sostenibilidad urbana; aspecto en el que la comunicación y forma de gestión del plan de amabilización (su ajuste y perfeccionamiento colaborativo) no es neutra.

3.1.2.E.- En esta misma línea, tras la implantación del ZAC, la circulación de vehículos en el Casco Antiguo se ha visto reducida en un 45%; -5.287 vehículos/día en cifras absolutas. Se trata de una cifra que, indudablemente, genera positivos impactos medioambientales y para la calidad de vida en esa zona; pero que no puede considerarse neutra desde una lectura económica para el área asociada; y que requerirá de una lectura y seguimiento para evitar otros efectos no deseados.

3.1.2.F.- En definitiva, una evolución de cifras de interpretación aún prematura; que anticipa en todo caso la generación progresiva de un escenario de comportamientos más sostenibles; pero que, en el corto plazo, sitúa al colectivo “automovilista” en el foco de trabajo...: tanto en términos de sensibilización ciudadana como de ajuste y perfeccionamiento progresivo del propio plan.

FICHA 8.- MAPA DE PARKINGS ÁREA DE INFLUENCIA DEL ÁREA CENTRAL



APARCAMIENTOS:

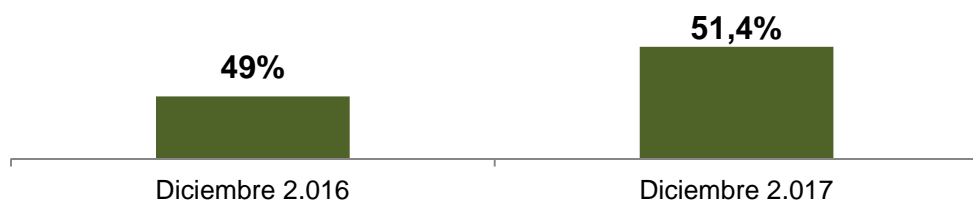
- 1** APARCAMIENTO CARLOS III
291 plazas en rotación
- 2** APARCAMIENTO Plz. BLANCA DE NAVARRA
273 plazas en rotación
- 3** APARCAMIENTO ESTACIÓN DE AUTOBUSES
385 plazas en rotación
- 4** APARCAMIENTO BALUARTE
900 plazas
- 5** APARCAMIENTO EL CORTE INGLÉS
430 plazas
- 6** APARCAMIENTO Plz. DEL CASTILLO
452 plazas en rotación
- 7** APARCAMIENTO PLAZA DE TOROS
447 plazas en rotación
- 8** APARCAMIENTO RINCÓN DE LA ADUANA
118 plazas en rotación
- 9** APARCAMIENTO DE LA AUDIENCIA
244 plazas en rotación
- 10** APARCAMIENTO INTERMODAL DE TRINITARIOS
180 plazas
- A** APARCAMIENTO HUERTAS DE SANTO DOMINGO
Estimación de futuras plazas en rotación
- B** APARCAMIENTO DE SALESIANOS
Estimación de futuras plazas en rotación

8 Parkings + P. El Corte Inglés + P. Trinitarios
3.110 plazas + 430 plazas + 180 plazas

FICHA 9.- EVOLUCIÓN EN LA OCUPACIÓN MEDIA DE LOS PARKINGS 2016 - 2017 (1/2)

EVOLUCIÓN EN EL NIVEL DE OCUPACIÓN DIURNA 2016 - 2017

Evolución del nivel medio de ocupación diario parkings del Área Central de Pamplona (%)
diciembre 2016 vs. diciembre 2017



Evolución 2016-2017:
+ 2,4 p.p. = 75 plazas ocupadas diariamente (1)
(1) Estimación s/total de plazas parking en rotación disponibles

OCUPACIÓN MEDIA¹⁵ Y NIVEL DE OCUPACIÓN MEDIO¹⁶ DIURNO POR PARKING 2016 Y 2017

Parkings del ACC (Nº plazas y %)
Diciembre 2016 vs. Diciembre 2017

Relación de parkings	Nº plazas en rotación disponibles	Diciembre 2016		Diciembre 2017		Diferencia en el Nivel de ocupación 2016 - 2017
		Ocupación media (nº plazas)	Nivel ocupación (%)	Ocupación media (nº plazas)	Nivel ocupación (%)	
1. Parking Baluarte	900	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i> ¹⁷
2. Parking Plaza del Castillo	452	329	72,8%	346	76,5%	+3,7 p.p.
3. Parking Plaza de Toros	447	171	38,3%	183	40,9%	+ 2,6 p.p.
4. Parking Autobuses	385	222	57,7%	160	41,6%	-16,1 p.p.*
5. Parking Carlos III	291	155	53,2%	161	55,3%	+ 2,1 p.p.
6. Parking Blanca de Navarra	273	79	28,9%	150	54,9%	+26 p.p.*
7. Parking Audiencia	244	23	9,4%	24	9,8%	+0,4 p.p.
8. Parking Rincón de la Aduana	118	82	69,5%	84	71,2%	+1,7 p.p.
Total ¹⁸	3.110	760	49,0% ¹⁹	798	51,4% ²⁰	<i>n.d.</i>

* Valores extremos

¹⁵ Media del número de plazas ocupadas en franjas horarias de mañana y tarde –se excluye noche– de lunes a domingo

¹⁶ Ocupación media / Nº total de plazas en rotación disponibles

¹⁷ Incremento en el número de operaciones en rotación entre diciembre 2016 y diciembre 2017 +5,5%

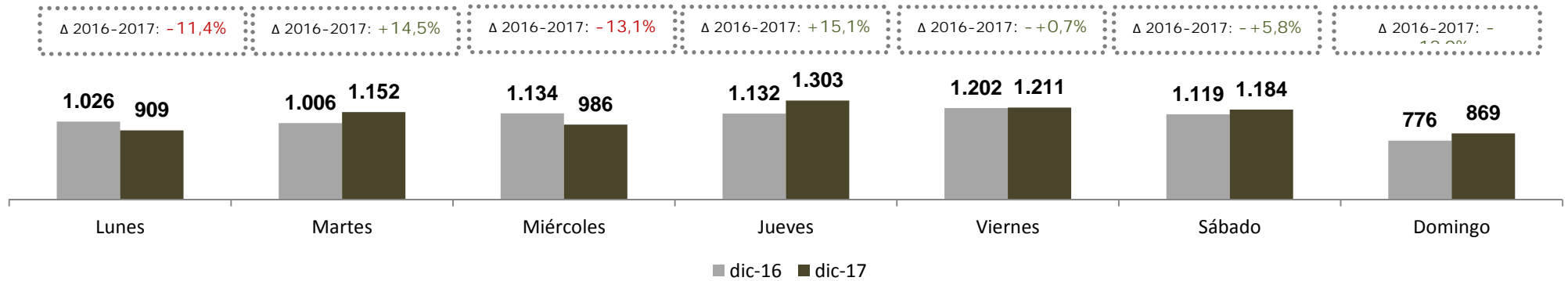
¹⁸ S excluye del cálculo total el Parking Baluarte –no se disponen de cifras de ocupación media–, Parking Autobuses y Parking Blanca de Navarra –arrojan valores extremos–

¹⁹ 760 ocupación media 2016/ 1.552 plazas en rotación disponibles

²⁰ 798 ocupación media 2017 / 1.552 plazas en rotación disponibles

FICHA 9.- EVOLUCIÓN EN LA OCUPACIÓN MEDIA DE LOS PARKINGS 2016 - 2017 (2/2)

Evolución de la ocupación media (Nº de plazas) durante el día de los parkings del ACC diciembre 2016 y diciembre 2017) (%)²¹



²¹ No se incluye Parking de Plaza del Castillo

ANEXO 1

ANÁLISIS DEL COLECTIVO "AUTOMOVILISTA" Y COLECTIVO "NO AUTOMOVILISTA"

AUTOMOVILISTAS VS NO AUTOMOVILISTAS (1/3)

42%

AUTOMOVILISTAS

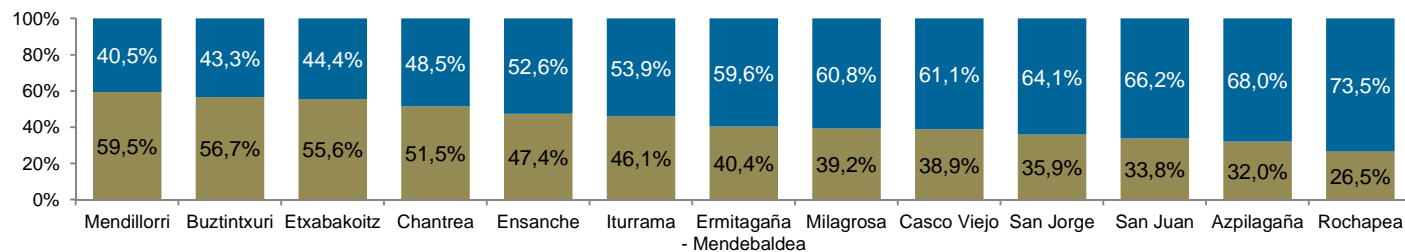
El 42% de los indica que utiliza el coche o la moto es su medio de transporte más habitual para desplazarse por la ciudad –en primer o segundo lugar-. (278 encuestados).

NO AUTOMOVILISTAS

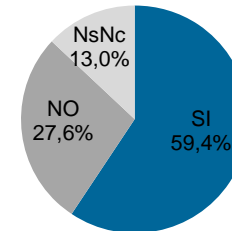
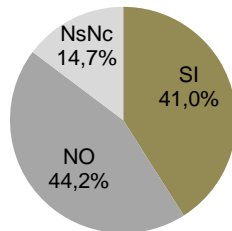
58%

El 58% no señala ningún vehículo motorizado –ni coche ni moto- como el medio de transporte elegido con más asiduidad a la hora de desplazarse por la ciudad (384 encuestados).

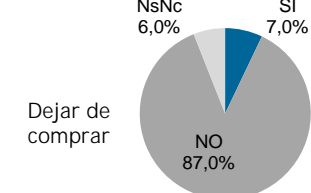
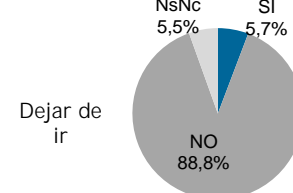
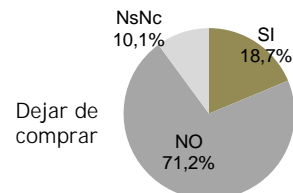
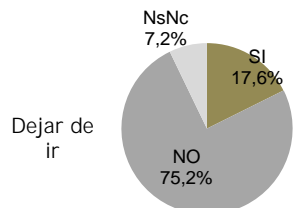
Representación de Automovilistas VS No Automovilistas por barrios (%)



Percepción sobre si los cambios introducidos van equiparando Pamplona a otros centros urbanos del entorno y europeas (%)



Personas que han dejado de ir y de comprar en el Centro de la ciudad a causa del Plan de Amabilización (%)



AUTOMOVILISTAS VS NO AUTOMOVILISTAS (2/3)

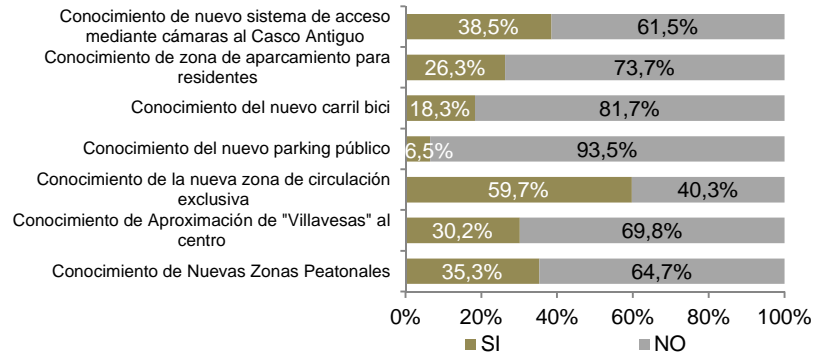
Fuente: Encuesta telefónica a residentes de Pamplona; Diciembre2017 – Enero 2018; Ayuntamiento de Pamplona/Iruña

AUTOMOVILISTAS

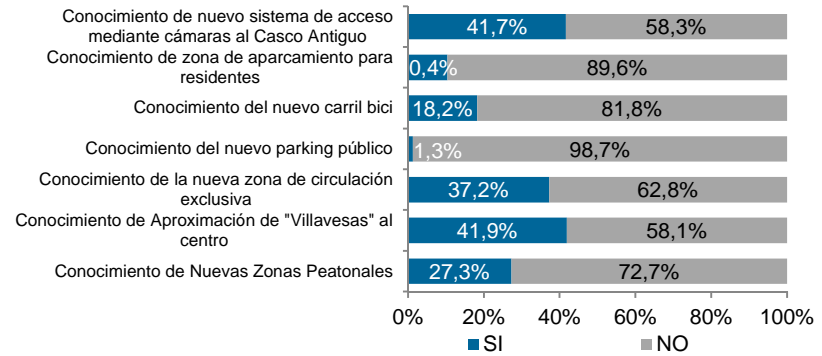
NO AUTOMOVILISTAS

Conocimiento sobre las medidas puestas en marcha en el Centro de la Ciudad

Respuesta espontánea



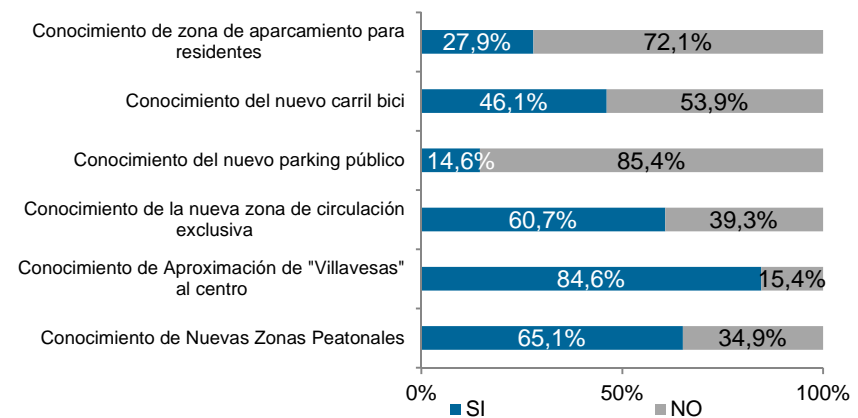
Respuesta espontánea



Respuesta sugerida

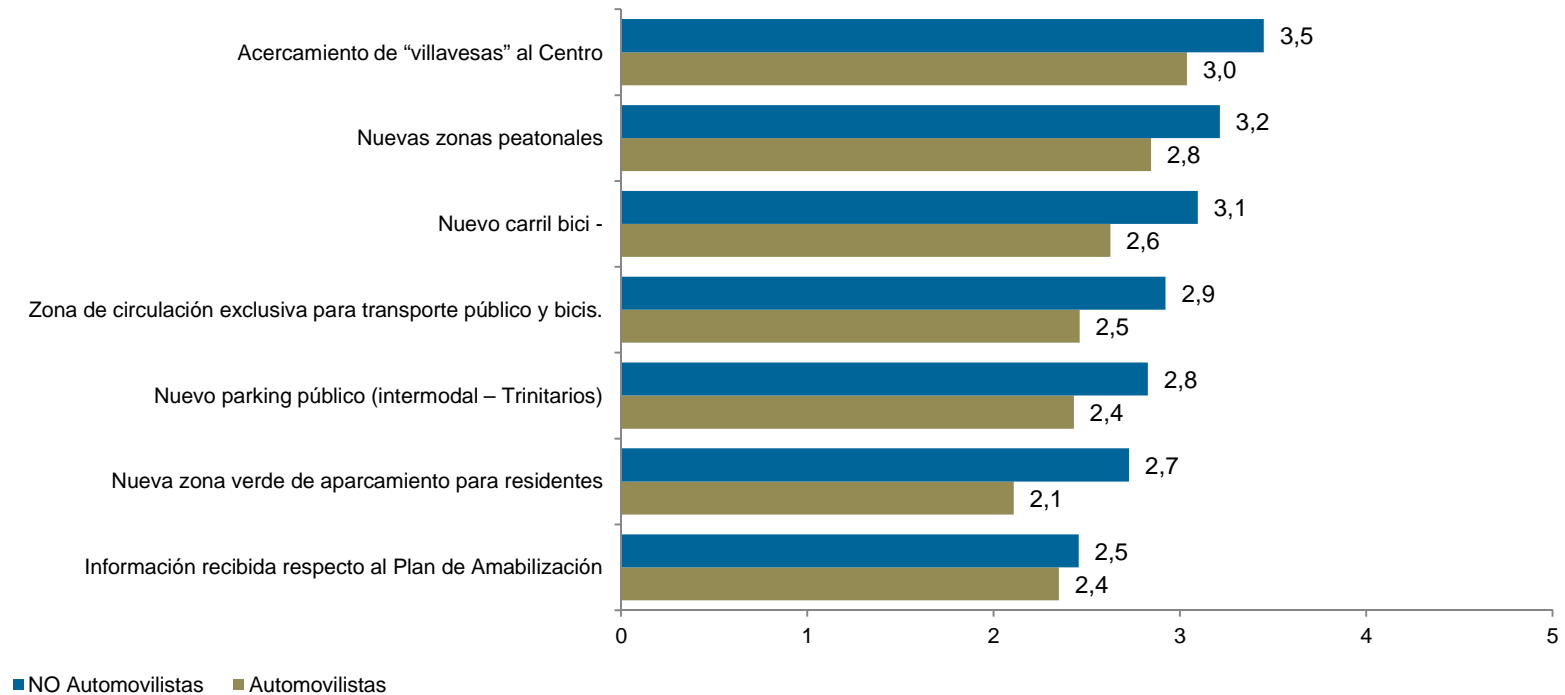


Respuesta sugerida



AUTOMOVILISTAS VS NO AUTOMOVILISTAS (3/3)

Valoración de las siguientes medidas adoptadas en el Plan de Amabilización
 (siendo 0 nada positivo y 5 muy positivo)

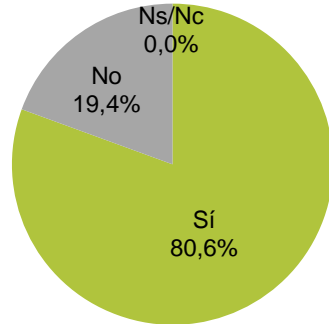


Fuente: Encuesta telefónica a residentes de Pamplona; Diciembre 2017 – Enero 2018; Ayuntamiento de Pamplona/Iruña

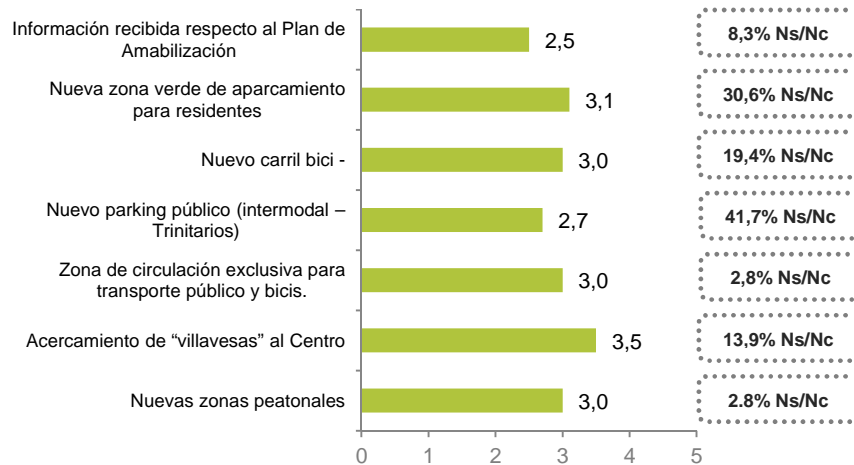
ANEXO 2
ANÁLISIS POR BARRIOS

1.- CASCO ANTIGUO/ ALDE ZAHARRA

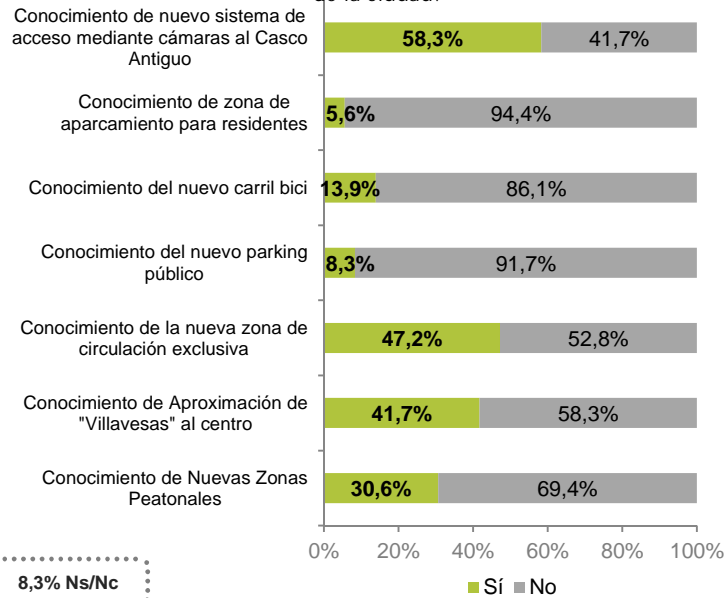
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



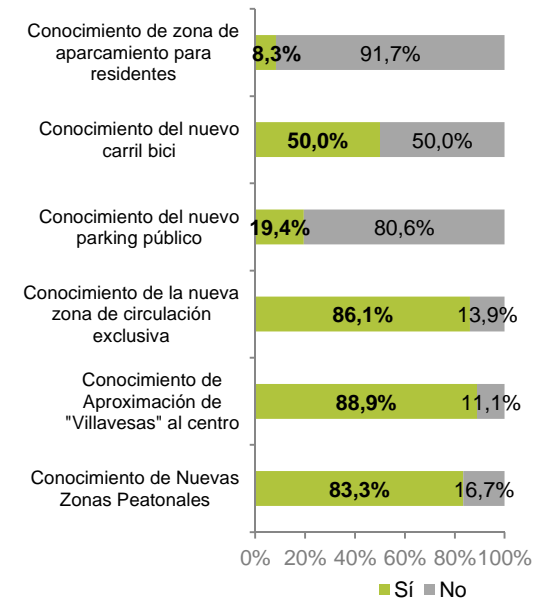
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



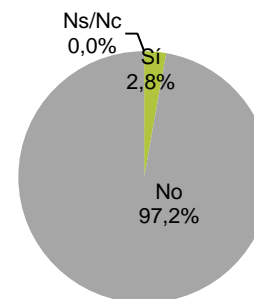
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



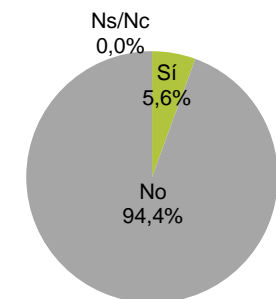
¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?



¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

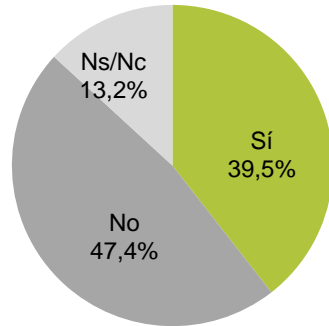


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?



2.- ENSANCHE/ZABALGUNEA

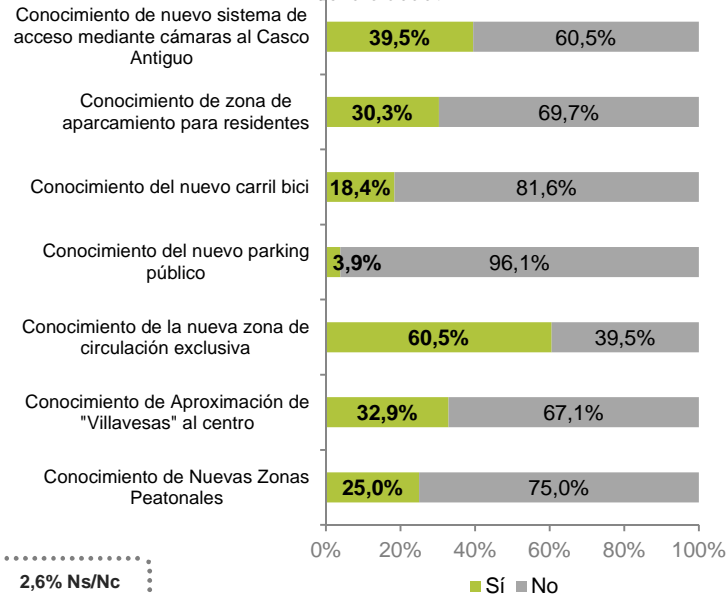
¿Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



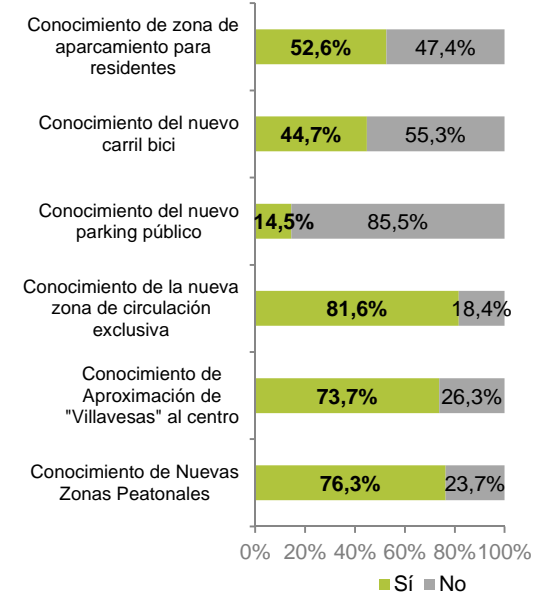
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



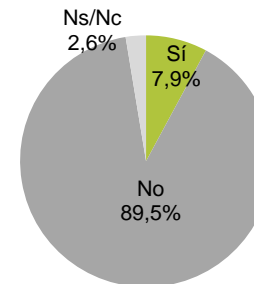
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



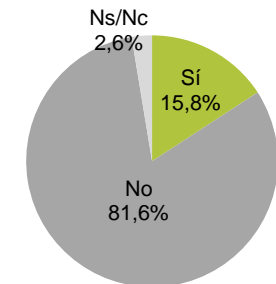
¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?



¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

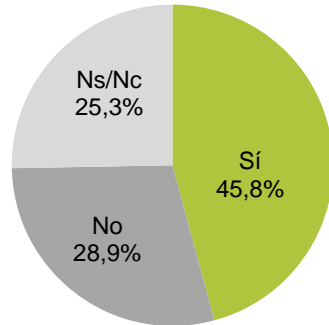


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

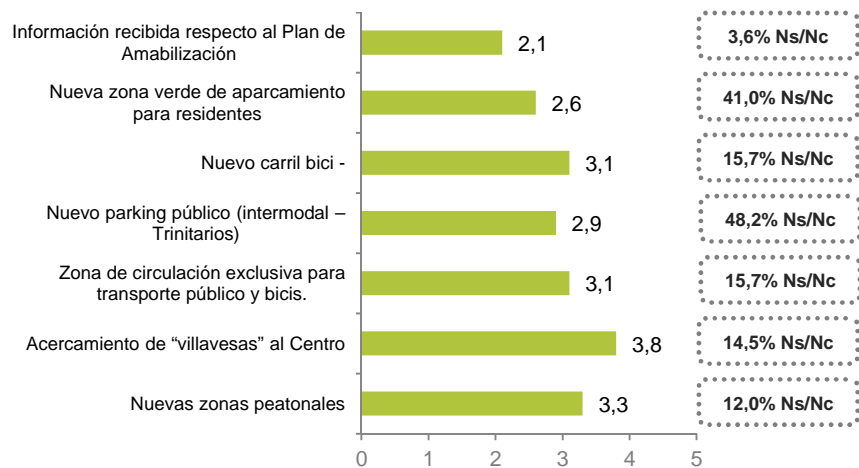


3.- ROCHAPEA/ARROTXAPEA

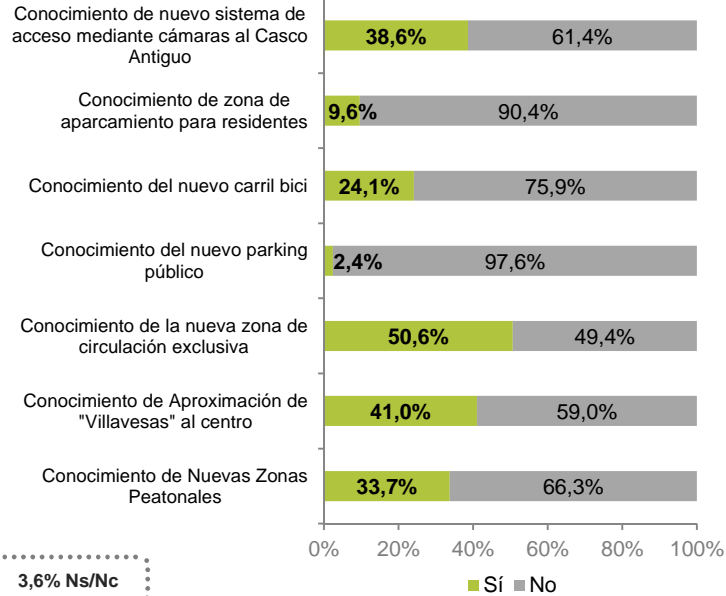
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



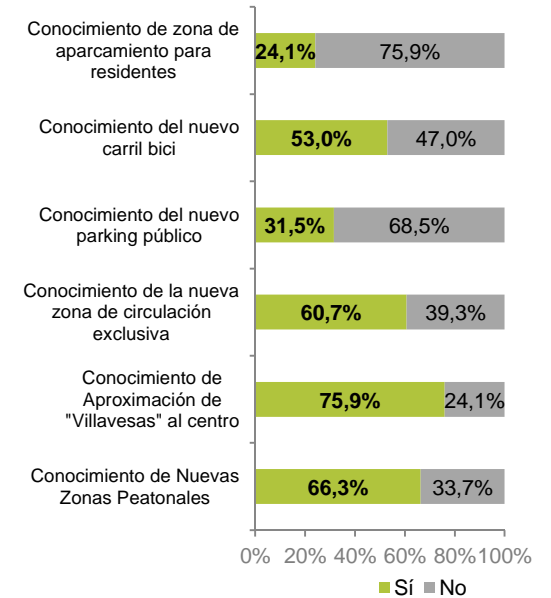
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



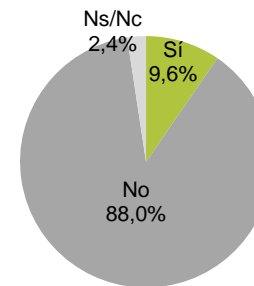
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



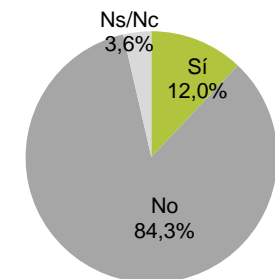
¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?



¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

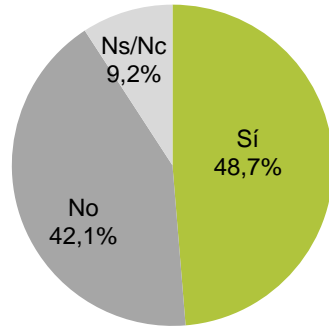


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

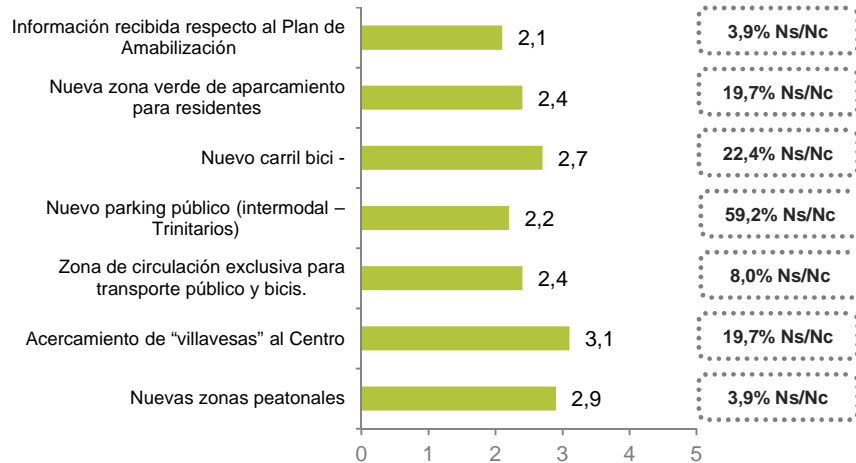


4.- ITURRAMA

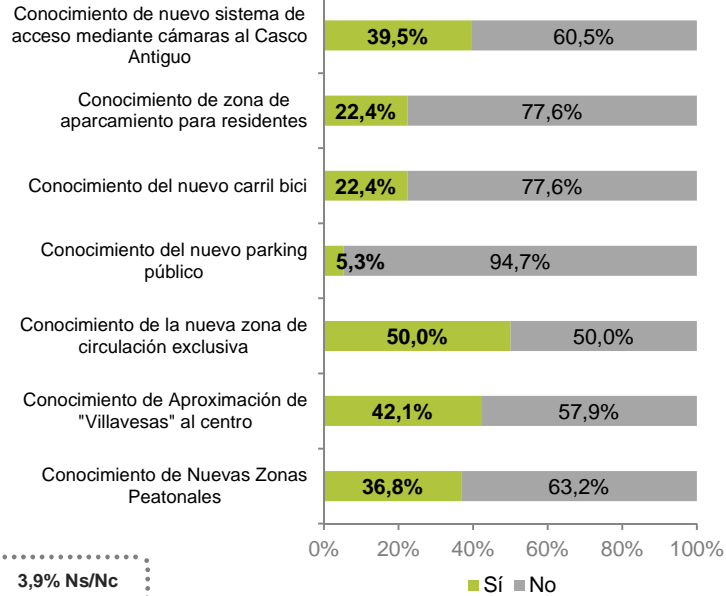
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



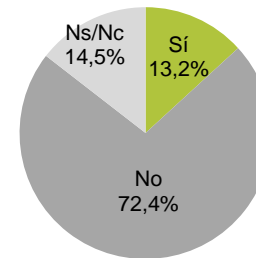
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



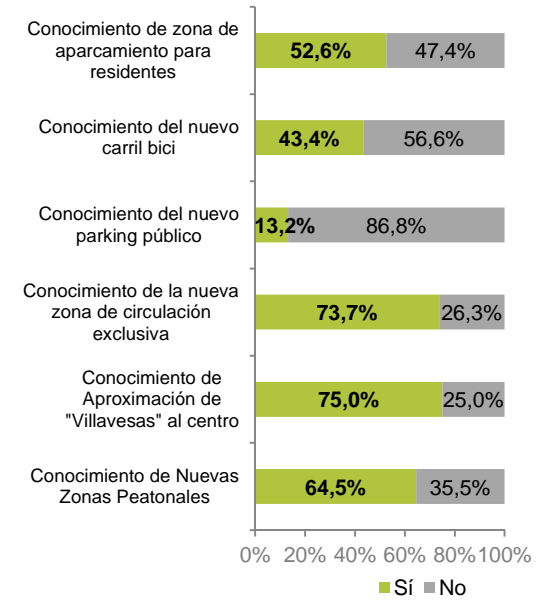
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



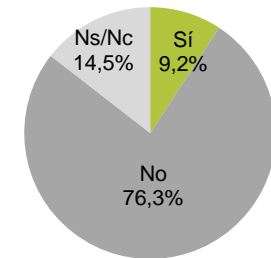
¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?



¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?

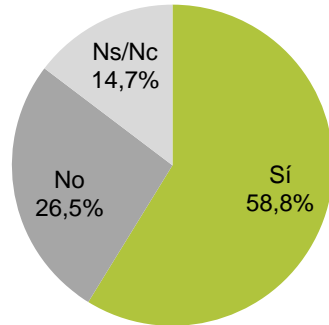


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?



5.- SAN JUAN/DONIBANE

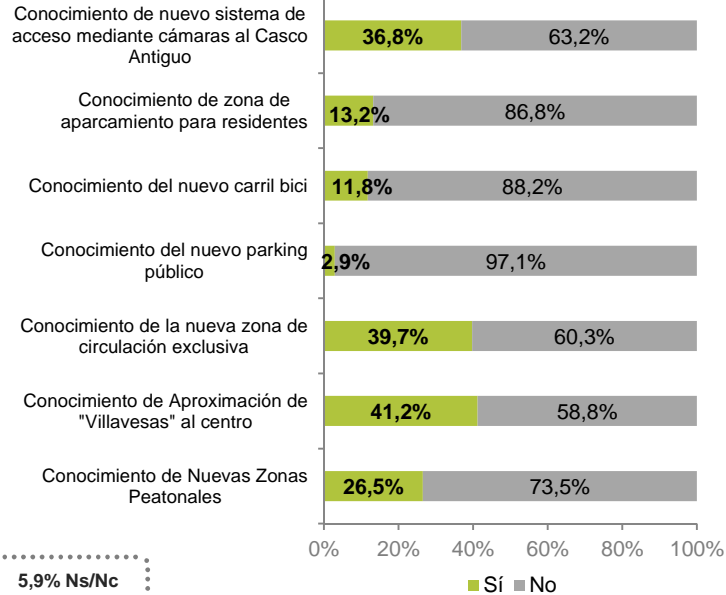
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



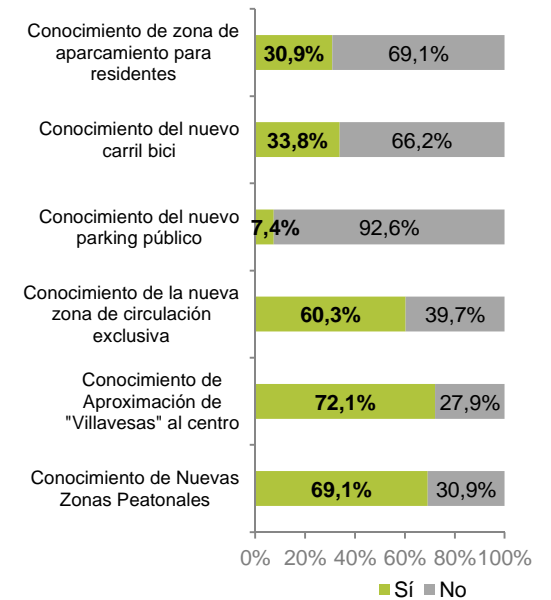
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



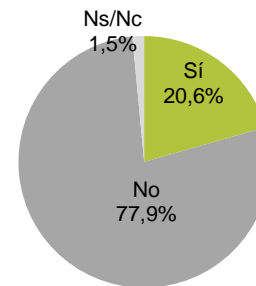
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



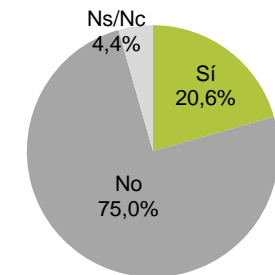
¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?



¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

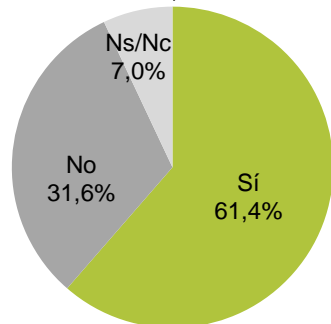


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?



6.- ERMITAGAÑA-MENDEBALDEA

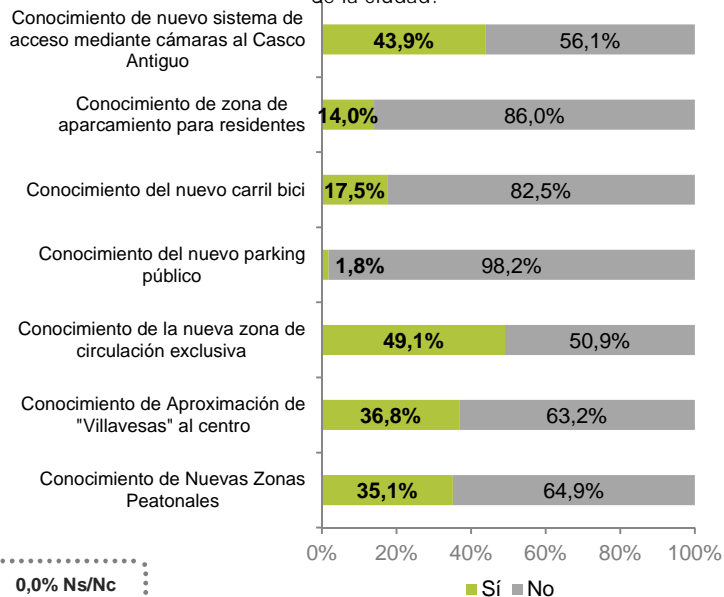
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



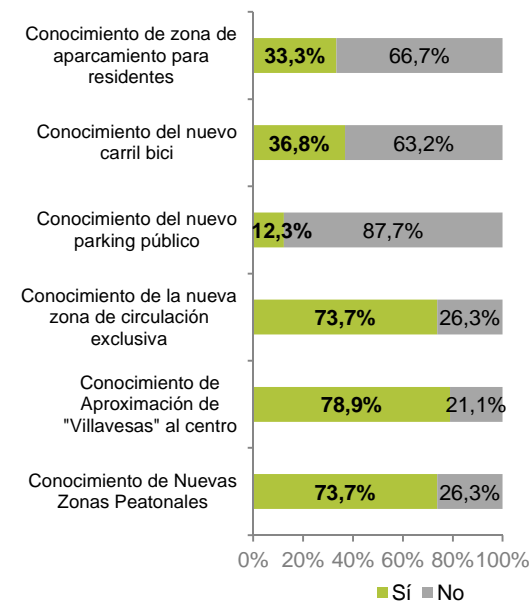
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



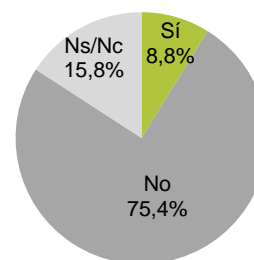
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



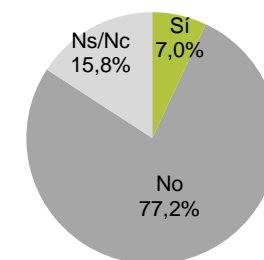
¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?



¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

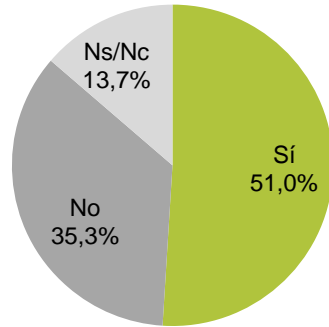


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

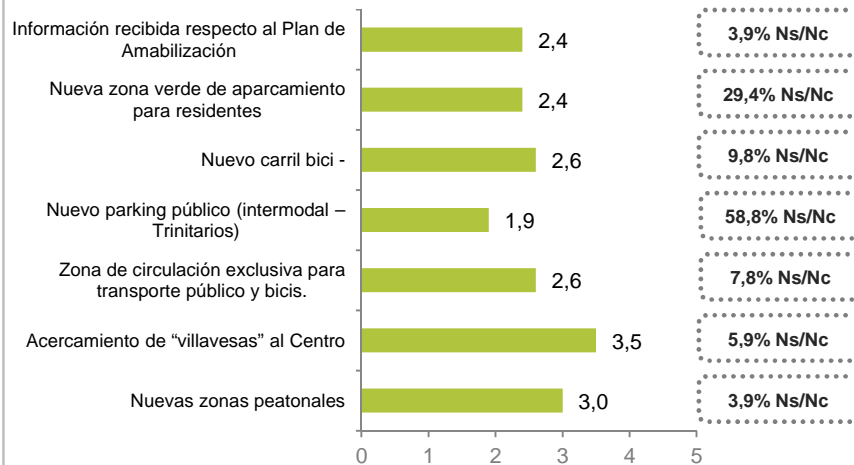


7.- MILAGROSA/ARROSADIA

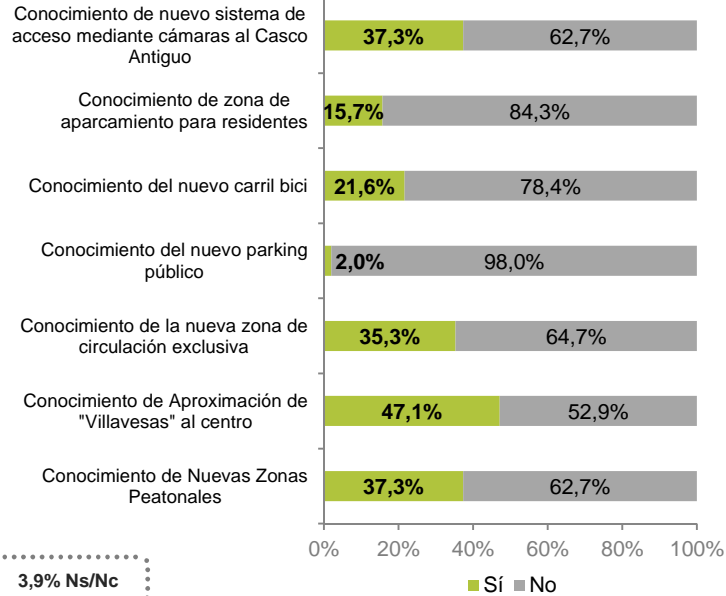
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



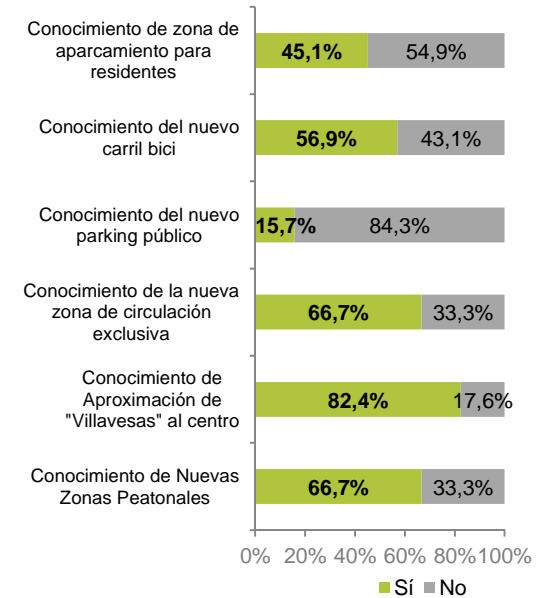
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



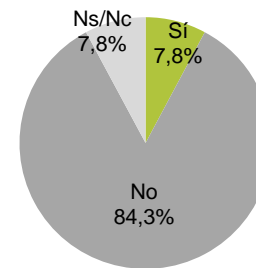
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



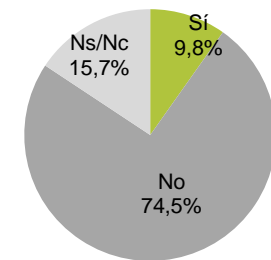
¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?



¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

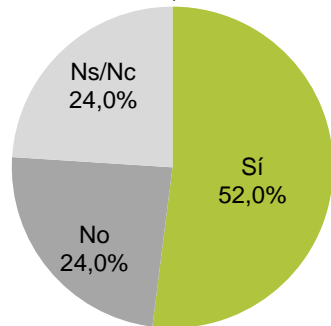


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

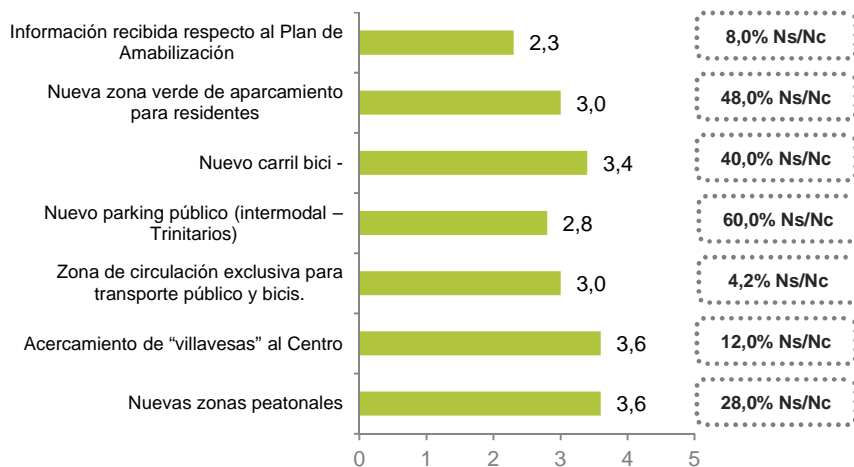


8.- AZPILAGAÑA

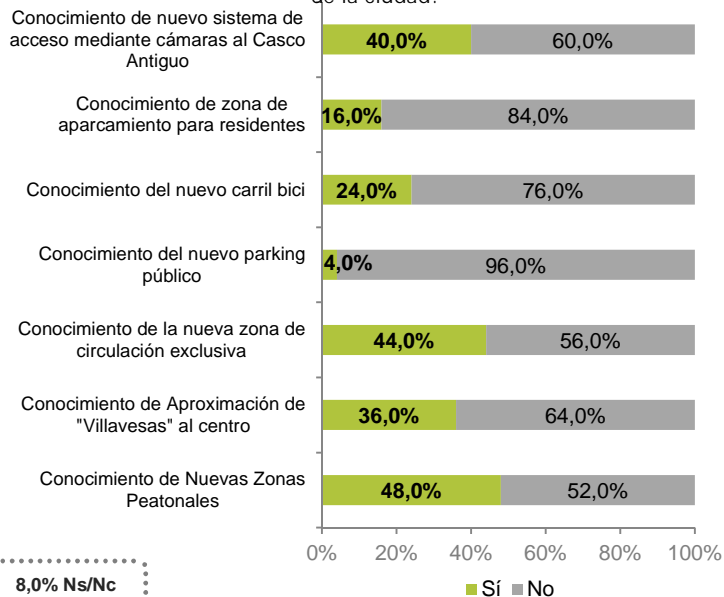
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



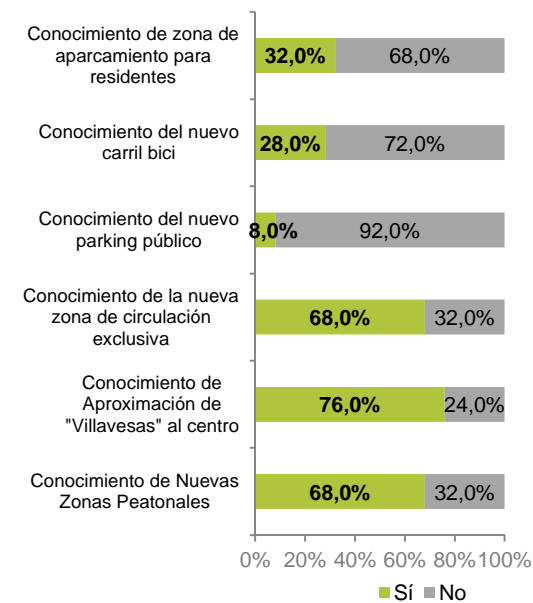
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



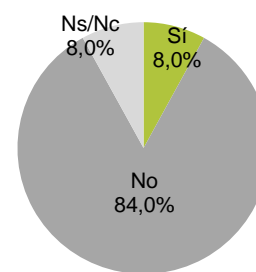
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



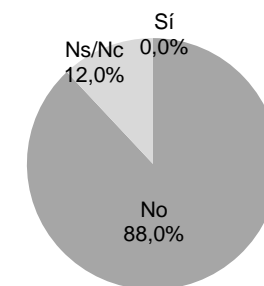
¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?



¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

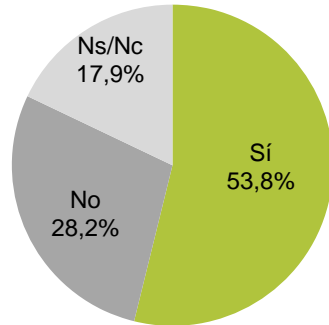


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

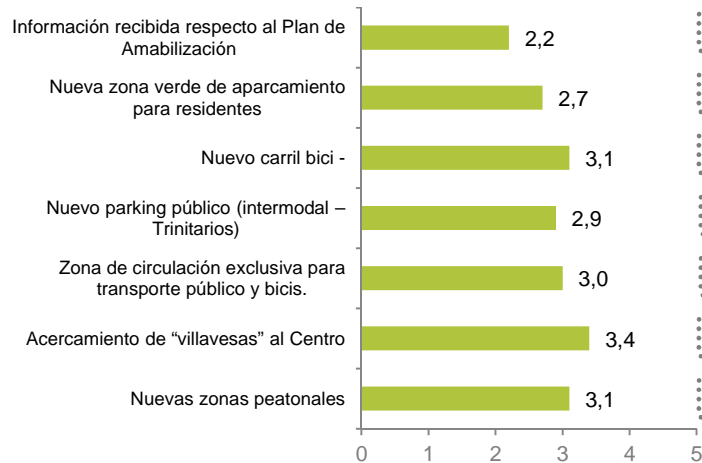


9.- SAN JORGE/SANDUZELAI

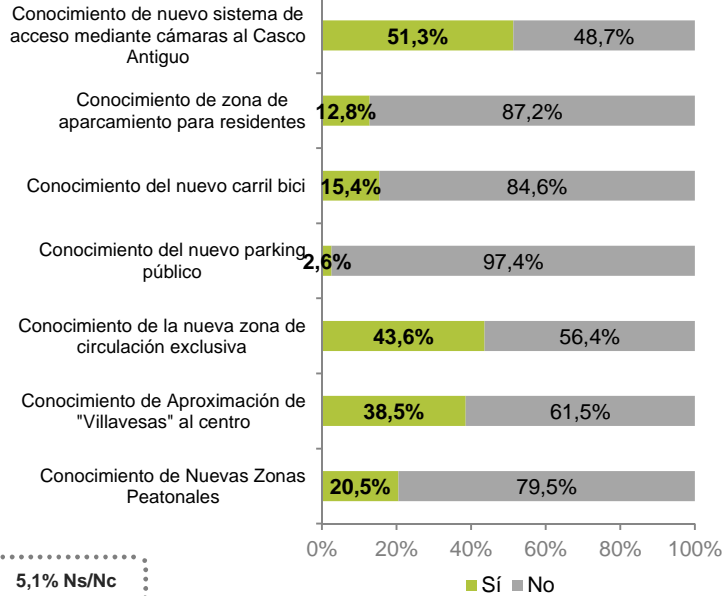
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



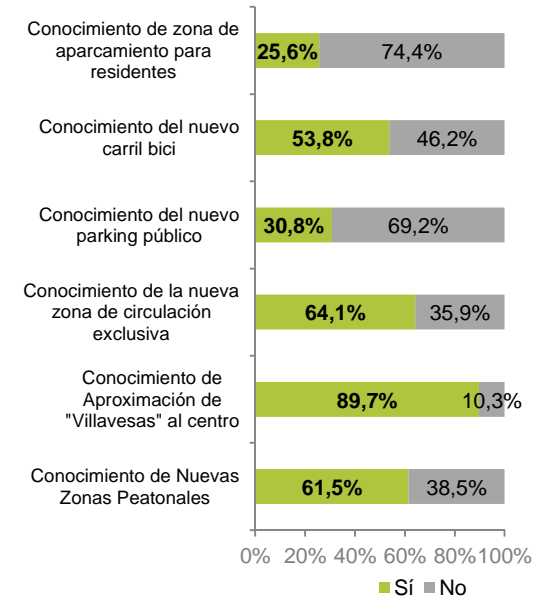
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



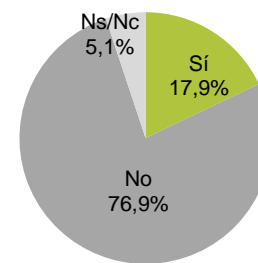
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



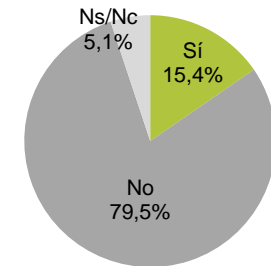
¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?



¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

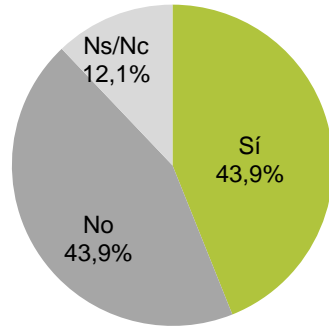


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?



10.- CHANTREA/TXANTREA

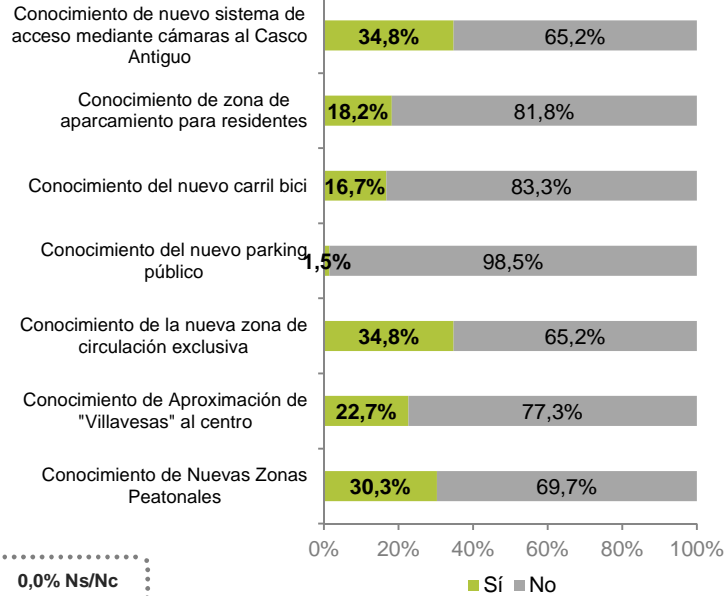
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



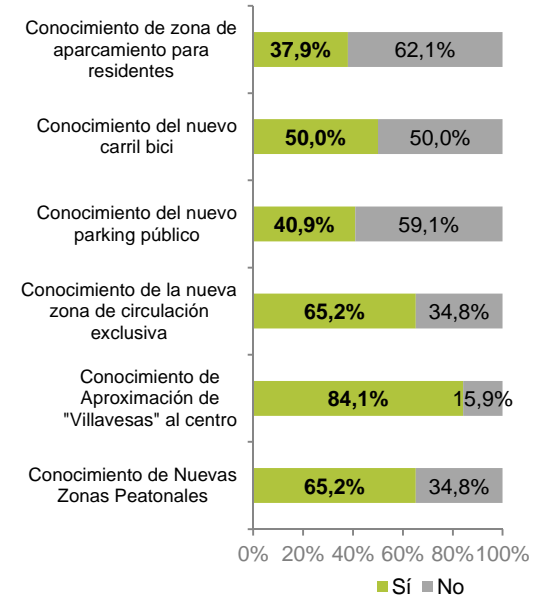
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



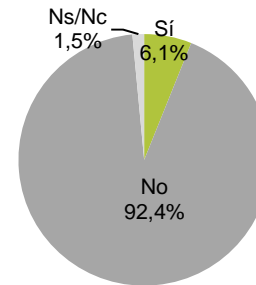
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



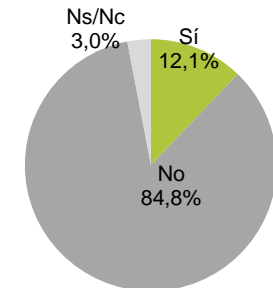
¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?



¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

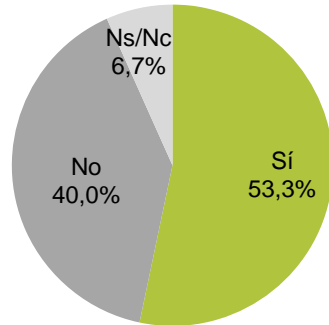


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

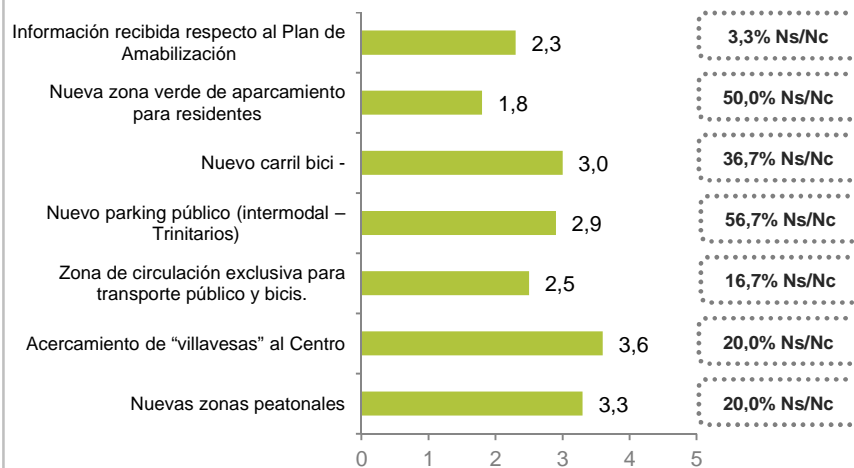


11.- BUZTINTXURI - EUNTZETXIKI

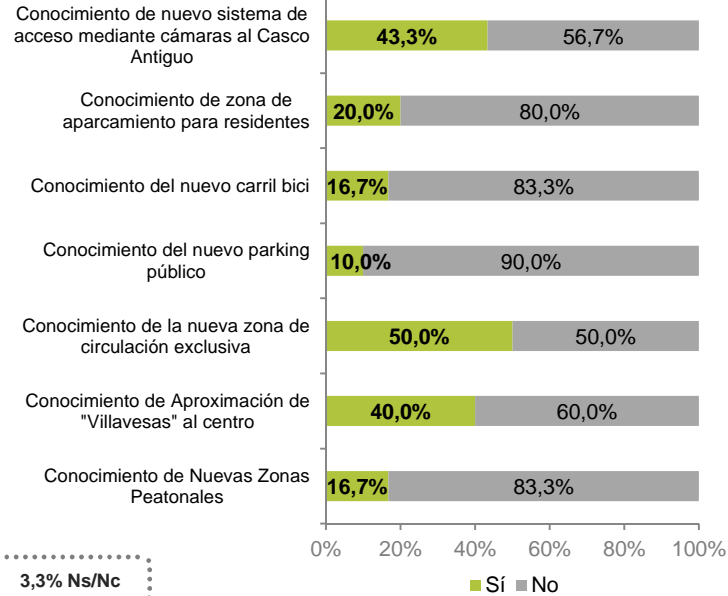
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



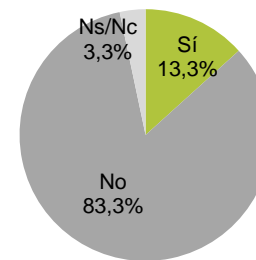
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



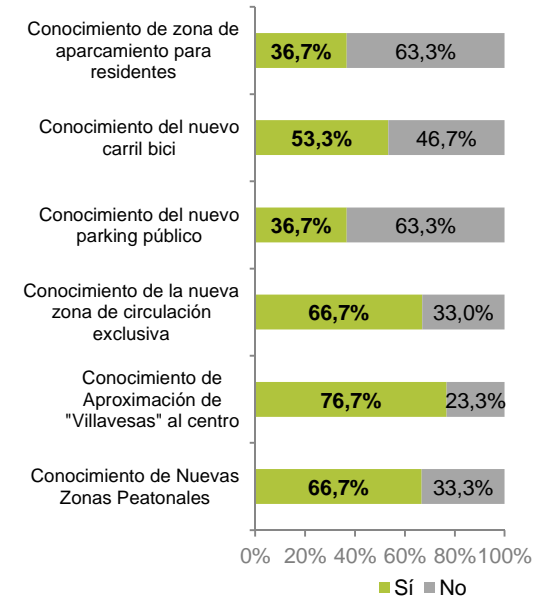
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



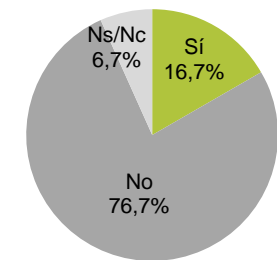
¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?



¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?

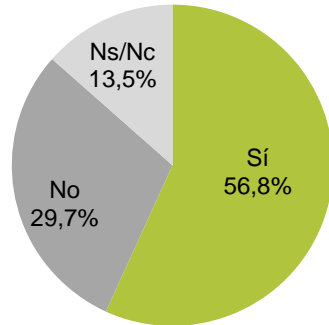


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

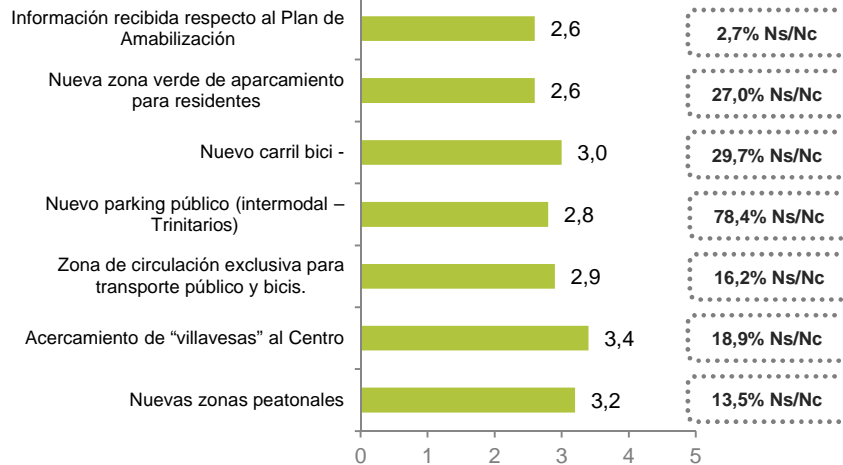


12.- MENDILLORRI

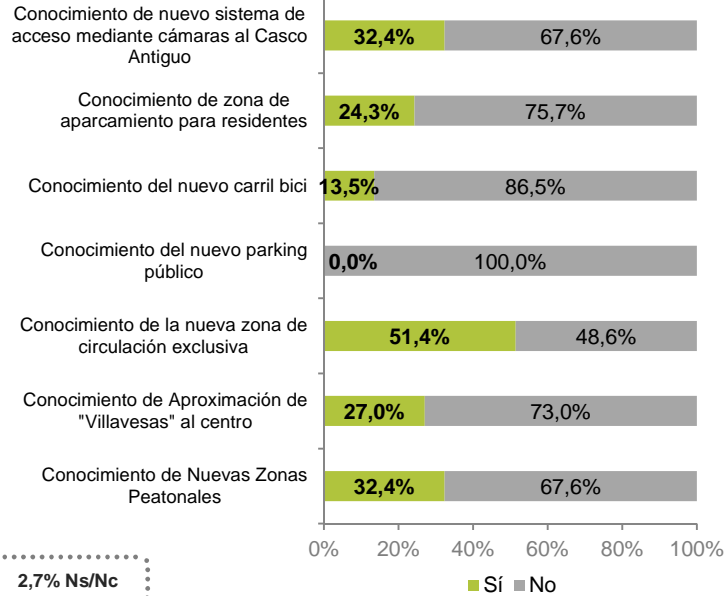
¿ Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



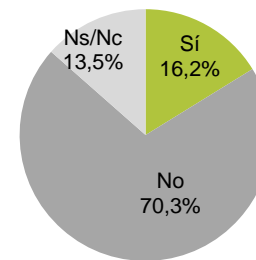
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



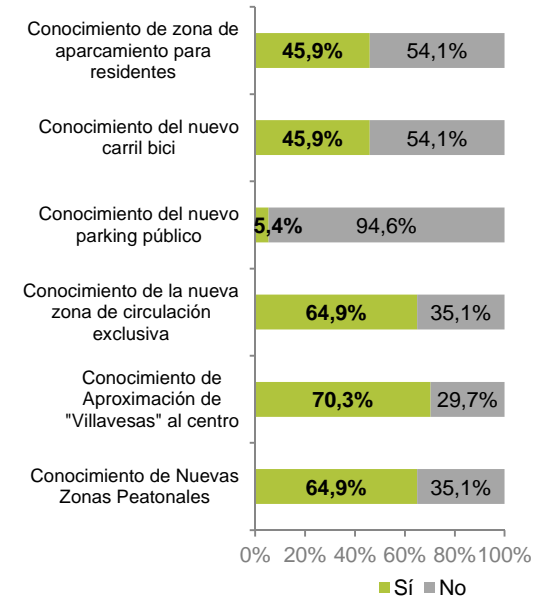
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



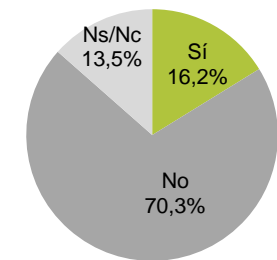
¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?



¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?

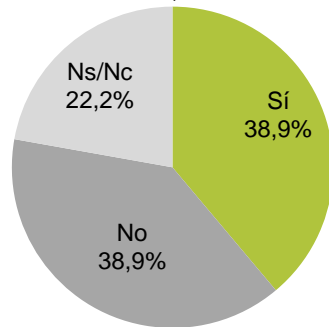


¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

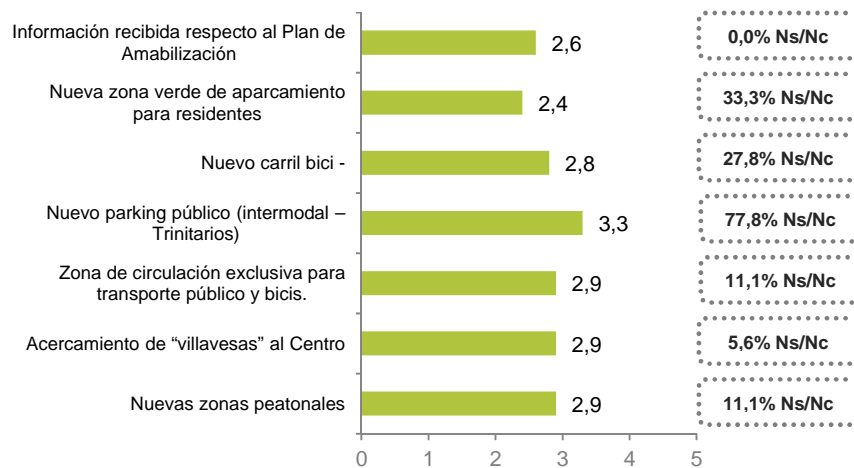


13.- ETXABAKOITZ

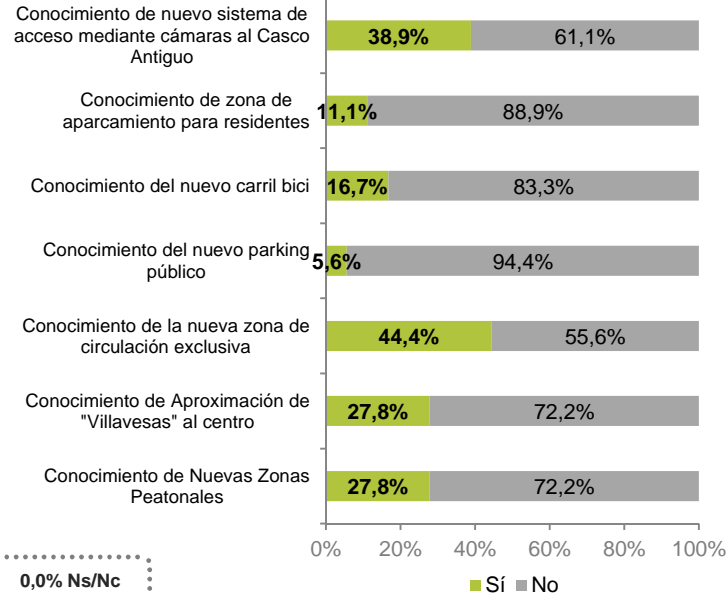
¿Ud. cree que los cambios introducidos nos van a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?



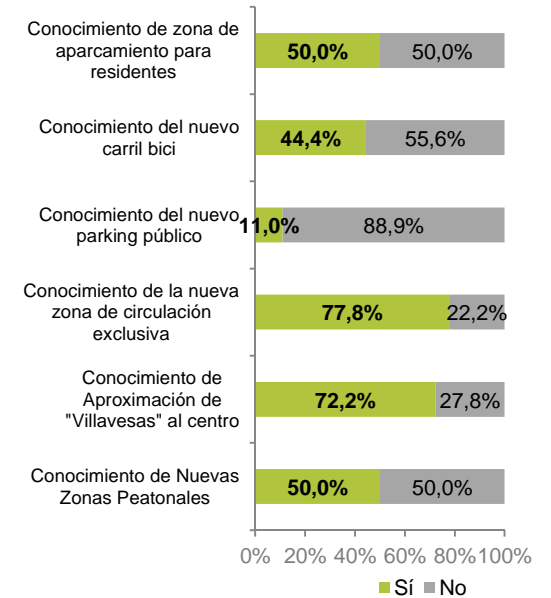
Valoraciones medias vinculadas a las actuaciones del Plan de Amabilización (de 0 muy mala a 5 muy bien)



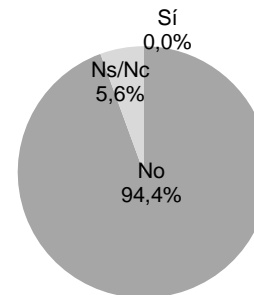
¿Conoce Ud. Alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad?



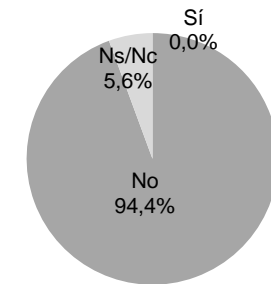
¿Conoce Ud. Alguno de estos cambios en la ciudad?



¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?



¿Ha dejado Ud. De hacer alguna compra en el Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?



ANEXO 3
SUGERENCIAS CIUDADANAS

1. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
3. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
5. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
7. Abrir San Lorenzo al tráfico
9. Peatonalizar más zonas
11. Controlar el uso de bicicletas, no utilizan carriles y van por aceras
13. Permitir que las zonas de aparcamiento para residentes sean zona azul en horario laboral
15. Peatonalizar más zonas
17. Abrir San Lorenzo al tráfico
19. Peatonalizar más zonas
21. Controlar el uso de bicicletas, no utilizan carriles y van por aceras
23. Peatonalizar más zonas
25. Abrir San Lorenzo al tráfico
27. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
29. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
31. Controlar el uso de bicicletas, no utilizan carriles y van por aceras
33. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
35. Dar más información al ciudadano sobre todo a los barrios no céntricos
37. Dar más información al ciudadano sobre todo a los barrios no céntricos
39. Controlar el uso de bicicletas, no utilizan carriles y van por aceras
41. Eliminar carril bici
43. Facilitar entradas puntuales sin necesidad de plataforma
45. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
47. Controlar el uso de bicicletas, no utilizan carriles y van por aceras
49. Ampliar aparcamiento en el centro o que sea rotativo
51. Eliminar carril bici
53. Permitir que las zonas de aparcamiento para residentes sean zona azul en horario laboral
55. Ampliar aparcamiento en el centro o que sea rotativo
57. Dar más información al ciudadano sobre todo a los barrios no céntricos
59. Facilitar entradas puntuales sin necesidad de plataforma
61. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
63. Abaratar el transporte público y los parkings
65. Las "villavesas" tienen recorridos muy largos y son escasas
67. Abaratar el transporte público y los parkings
2. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
4. Permitir que las zonas de aparcamiento para residentes sean zona azul en horario laboral
6. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
8. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
10. Peatonalizar más zonas
12. Abaratar el transporte público y los parkings
14. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
16. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
18. Las "villavesas" tienen recorridos muy largos y son escasas
20. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
22. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
24. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
26. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
28. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
30. Eliminar carril bici
32. Controlar el uso de bicicletas, no utilizan carriles y van por aceras
34. Peatonalizar más zonas
36. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
38. Permitir que las zonas de aparcamiento para residentes sean zona azul en horario laboral
40. Controlar el uso de bicicletas, no utilizan carriles y van por aceras
42. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
44. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
46. Abrir San Lorenzo al tráfico
48. Abrir San Lorenzo al tráfico
50. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
52. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
54. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
56. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
58. Las "villavesas" tienen recorridos muy largos y son escasas
60. Amabilizar zonas periféricas y gestionar allí el aparcamiento
62. Permitir que las zonas de aparcamiento para residentes sean zona azul en horario laboral
64. Las "villavesas" tienen recorridos muy largos y son escasas
66. No le afecta en exceso, se mueve por su barrio
68. Controlar el uso de bicicletas, no utilizan carriles y van por aceras

ANEXO 4
FICHA TÉCNICA ENCUESTA A HOGARES PAMPLONA

FICHA TÉCNICA: “PERCEPCIÓN SOCIAL DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN Y DEL ZAC”:

Universo	<p>Ciudadanos/as residentes en la ciudad de Pamplona con 18 o más años: 161.411 (Datos del Departamento de Sociología del Ayuntamiento de Pamplona-Iruña a 2 de septiembre de 2016):</p> <p>Unidad informante: Ciudadanos/as residentes en la ciudad de Pamplona/Iruña con 18 o más años de edad</p> <p>Unidad de referencia: Hogares de Pamplona cuyo contacto telefónico se encuentra detallado en la base de datos previamente diseñada y segmentada.</p>
Ámbito geográfico de investigación	Pamplona-Iruña.
Tamaño Universo	161.411 personas
Tipo de muestreo	Aleatorio estratificado por afijación proporcional: cuotas según barrio, sexo y edad.
Nivel de Confianza	95 %
Error Muestral	3,8 %
Tamaño de la muestra	662 Encuestas
Tipo de encuesta	Encuesta telefónica (CATI) asistida por ordenador
Duración del cuestionario	Entre 7-9 minutos aproximadamente
Timing	11 diciembre 2017 al 5 de enero 2018
Programa Cati	Origen 77
Empresa encargada del trabajo de campo	Navcomtel SL.

ANEXO 5
CUESTIONARIO ENCUESTA A HOGARES DE PAMPLONA

1. CUESTIONARIO EVALUACIÓN “AMABILIZACIÓN – ZAC”

El Ayuntamiento de Pamplona-Iruña pretende valorar los cambios producidos en la ciudad a raíz de la implantación del “Plan de Amabilización del Centro de la Ciudad” a través de una breve encuesta. Para el Ayuntamiento es muy importante conocer la valoración de los ciudadanos/as a través de esta encuesta, pues a partir de las opiniones recibidas queremos mejorar el proyecto.

Toda la información será tratada bajo la ley de secreto estadístico, como no podía ser de otra manera.

1. Sexo (no preguntado):

Hombre

Mujer

2. Edad:

- Menos de 30 años
- Entre 31 y 64 años
- 65 o más años

3. ¿En qué barrio reside?

- Azpilagaña
- Buztintxuri-Euntzetxiki
- Casco Viejo/Alde Zaharra
- Chantrea/Txantrea
- Ensanche/Zabalgunea
- Ermitagaña-Mendebaldea
- Etxabakoitz
- Iturrama
- Mendillorri

- Milagrosa-Arrosadia
- Rochapea/Arrotxapea
- San Jorge-Sanduzelai
- San Juan/Donibane

Como ya conocerá, el Ayuntamiento ha introducido diferentes cambios en el Centro de la Ciudad a través del denominado Plan de Amabilización...

4. De manera general, ¿conoce Ud. alguna de las medidas puestas en marcha en el centro de la ciudad? RESPUESTA ESPONTÁNEA NO NOMBRAR LAS OPCIONES - SELECCIONAR SEGÚN CONTESTE EL ENTREVISTADO

- Nuevas zonas peatonales.
- Aproximación de “Villavesas” al Centro.
- Zona de Circulación exclusiva para transporte público, bici y vehículos autorizados (C/Padre Moret, José Alonso, Navas de Tolosa, cambios en la circulación conlleva un cierto cambio de hábitos).
- Nuevo parking público en Trinitarios.
- Nuevo carril bici.
- Nueva Zona de Aparcamientos para Residentes (Entorno C/ Sandoval, etcétera...).
- Nuevo sistema de acceso mediante Cámaras al Casco Antiguo.
- Respuesta espontánea: _____

5. Concretamente, ¿Conoce alguno de los cambios que le voy a citar a continuación?

- Nuevas zonas peatonales Filtro – (Respuesta 1) Preguntar si conoce algunas de las calles peatonalizadas.
- Acercamiento de “villavesas” al Centro Filtro – (Respuesta 1) Preguntar si conoce alguna de las “líneas”
- Zona de circulación exclusiva para transporte público y bicis. Filtro – (Respuesta 1) Preguntar si conoce alguna de las calles que han sufrido cambios. (CAMBIOS EN LA DIRECCIÓN DEL TRÁFICO A VECES SE APUNTA COMO UN PROBLEMA PARA LLEGAR A ALGÚN PARKING)
- Nuevo parking público (intermodal) Filtro – (Respuesta 1) Preguntar si conoce cuál es.
- Nuevo carril bici) Filtro – (Respuesta 1) Preguntar si conoce dónde está este nuevo carril bici.
- Nueva zona verde de aparcamiento para residentes Filtro – (Respuesta 1) Preguntar si conoce alguna de estas zonas. (REDUCCIÓN PLAZAS DE PARKING)

6. ¿Ha percibido algunos de estos cambios, cuándo ha acudido al Centro?

- Sí
- No

7. ¿Sabía Ud. que el Plan de Amabilización tiene varias fases?

- Sí
- No

ESTAMOS EN LA 1ª FASE Y LA 2ª FASE SE COMPLETARÁ DURANTE LA PRIMAVERA-VERANO DE 2018. POR ESO ESTAMOS HACIENDO UNA PRIMERA VALORACIÓN CIUDADANA

8. ¿Ud. cree que los cambios introducidos nos va a equiparar, progresivamente, a otras ciudades del entorno como San Sebastián, Vitoria, Logroño y a otras ciudades europeas del tamaño de Pamplona/Iruña?

- Sí
- No
- NS/NC

9. ¿Cómo valoraría de 0 (nada positivo) a 5 (muy positivo) las medidas adoptadas en el Plan de Amabilización que, a continuación, le voy a citar?

- Nuevas zonas peatonales
- Acercamiento de “villavesas” al Centro
- Zona de circulación exclusiva para transporte público y bicis.
- Nuevo parking público (intermodal – Trinitarios)
- Nuevo carril bici
- Nueva zona verde de aparcamiento para residentes
- Información recibida respecto al Plan de Amabilización

10. ¿Ha dejado Ud. de ir al Centro de la Ciudad durante las últimas dos semanas a causa del Plan de Amabilización?

- Sí
- No
- NS/NC

11. ¿Y de hacer alguna compra en el Centro?

- Sí
- No
- NS/NC

12. Como ya hemos comentado, el Plan tiene varias fases y, por ello, nos gustaría recoger posibles sugerencias. ¿Tiene Ud. alguna sugerencia que quiera realizar? **RESPUESTA ESPONTÁNEA NO NOMBRAR LAS OPCIONES**

- VOLVER A LOS RECORRIDOS QUE HABÍA ANTES EN LAS CALLES DE CIRCULACIÓN EXCLUSIVA (C/. Padre Moret, C/.
- José Alonso, Navas de Tolosa...).
- MAYOR INFORMACIÓN SOBRE EL PROCESO DE AMABILIZACIÓN.
- MEJORAR EL CARRIL BICI.
- CAMBIAR LA ZONA DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES EN EL ENTORNO DE SANDOVAL.
- AMPLIAR EL APARCAMIENTO PARA PERSONAS DEL CASCO VIEJO.
- Otro (especifique)

ADEMÁS DEL PLAN DE AMABILIZACIÓN, EL AYUNTAMIENTO HA PUESTO EN MARCHA UN NUEVO SISTEMA DE ACCESO AL CASCO ANTIGUO PARA REGULAR MEJOR EL TRÁFICO

13. ¿Ud. o alguien de su entorno cercano se ha visto afectado por este nuevo sistema?

- Sí
- No
- NS/NC

14. ¿Conoce cuál es la principal novedad de esta un nueva forma de acceso?

- Sistema controlado mediante cámaras
- No
- NS/NC

15. ¿Está Ud. inscrito en la plataforma?

- Sí
- No (Pasar a la 17)
- NS/NC

16. ¿En qué categoría?

- RESIDENTE EN CASCO ANTIGUO
- EMPRESAS DE CARGA Y DESCARGA CON VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES
- EMPRESAS CON VEHÍCULOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES DE MUDANZAS, OBRAS o REPARACIONES A
- DOMICILIO
- Titulares de TARJETA de estacionamiento para PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA
- RESIDENTE EN CASCO ANTIGUO CON NECESIDAD DE ASISTENCIA (mayor de 70 años)
- ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES
- Propietario o arrendatario de una PLAZA DE GARAJE
- SERVICIO TÉCNICO DE URGENCIA
- EMPRESAS CONCESIONARIAS de Servicios Públicos
- REPARTO DE COMIDA A DOMICILIO
- ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE (APARTAMENTOS Y VIVIENDAS TURISTICAS)
- AUTO TAXIS (servicio público de viajeros en vehículo turismo)
- RESERVA DE ESTACIONAMIENTO o APARCAMIENTO de uso PRIVADO
- ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE
- EXTINCIÓN DE INCENDIOS, POLICÍA, PROTECCIÓN CIVIL Y AMBULANCIAS
- VEHÍCULOS OFICIALES DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
- TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS
- FARMACIAS DE GUARDIA
- SITUACIONES ESPECIALES
- SIN grupo asignado
- Respuesta múltiple

17. ¿Cómo valoraría de 0 (nada positivo) a 5 (muy positivo) las medidas adoptadas en el Plan de Amabilización que, a continuación, le voy a citar?

- Información recibida
- Atención recibida (web, presencial, 010)
- Funcionamiento del sistema
- Moratoria para las sanciones
- El importe de las sanciones

18. ¿Qué cuestiones mejoraría de tal sistema?

- FUNCIONAMIENTO DE LA PLATAFORMA.
- CAMBIO DE CIRCUITOS EN EL CASCO VIEJO.
- MEJORAR TRAMITACIÓN ACCESOS PUNTUALES.
- MEJORAR TRAMITACIÓN ACCESOS URGENTES.
- MAYOR AGILIDAD EN LAS RESPUESTAS DESDE SEGURIDAD CIUDADANA.
- RESPUESTA COORDINADA DESDE 010 Y POLICÍA MUNICIPAL.
- Otro (especifique)_____

Y YA PARA TERMINAR

19. Una última pregunta:¿Qué dos medios de transporte utiliza con mayor asiduidad para desplazarse por la ciudad? Apuntar en orden.

- Coche
- Moto
- Bici
- Paseo/andando
- Villavesa
- Otro:_____
- NS/NC

Datos de control:

Nombre: _____

Apellido: _____

Teléfono: _____

MUCHAS GRACIAS /ESKERRIK ASKO POR SU ATENCIÓN. LOS RESULTADOS LOS PUBLICARÁ EL AYUNTAMIENTO DE PAMPLONA/IRUÑA, UNA VEZ ANALIZADO