

**UNIVERSIDAD PUBLICA DE
NAVARRA /UC3M
CONCEJALIA DE LA MUJER
del AYUNTAMIENTO DE PAMPLONA**

**Aportaciones desde la Perspectiva Específica de las
Mujeres al Plan de Transporte de la
Comarca de Pamplona**

Mercedes Pardo. Profesora de Sociología

Natalia López-Gascó. Licenciada en Sociología

Ana Etxalecu. Licenciada en Sociología

Pamplona, Diciembre 1998

mpardo@unavarra.es

mercedes.pardo@uc3m.es

INDICE

1. Marco Institucional
2. Objeto de la Investigación
3. Marco Teórico de la Investigación
4. Conclusiones relevantes con relación a la Movilidad de las Mujeres en la Ciudad
5. Metodología de la Investigación
6. Propuestas
 - 6.1. Propuestas respecto a barrios concretos
 - 6.2. Propuestas globales para todas las zonas
 - 6.2.1. Líneas y Recorridos de Líneas
 - 6.2.2. Frecuencia
 - 6.2.3. Diseño del autobús
 - 6.2.4. Diseño con relación a las paradas
 - 6.2.5. Sistemas de pago
 - 6.2.6. Cultura Organizativa del servicio
 - 6.2.7. Otros
7. Conclusiones

1. Marco Institucional

La colaboración entre ambas instituciones se ha llevado a cabo en el marco de una línea de investigación sociológica sobre "**Evaluación del impacto del género en la planificación**", siendo este un primer proyecto objeto de un **CONVENIO DE INVESTIGACIÓN entre la CONCEJALIA DE LA MUJER DEL AYUNTAMIENTO DE PAMPLONA y la UNIVERSIDAD PÚBLICA DE NAVARRA.**

2. Objeto de la Investigación

- Recoger, analizar y articular las propuestas de las mujeres de la Comarca de Pamplona en relación a sus necesidades de transporte público, con el fin de elaborar unas propuestas concretas para el Plan de Transportes de la Comarca de Pamplona.
- Seguimiento del nivel de consecución de las propuestas.

3. Marco Teórico de la Investigación

La movilidad de los individuos constituye un importante tema de investigación en el contexto de la creciente preocupación por la planificación y gestión de la ciudad. Ello es debido a diversas razones entre las que se encuentra el ofrecer un mejor servicio a la ciudadanía por parte de las y los gestores públicos.

La parte más importante de la movilidad tiene como base las actividades de la vida cotidiana, las cuales están sujetas a limitaciones temporales y físicas. Por lo general, las actividades se producen en localizaciones específicas y dentro de un límite temporal. La necesidad de ser puntual (característica de la organización de la vida de las sociedades modernas) así como la multiplicidad de roles sociales y su necesaria sincronía (relacionar actividades y objetivos) requiere moverse de un lugar a otro, en una palabra viajar.

El viajar -también en el contexto cotidiano- es un prerequisite para la participación en la vida urbana moderna. Las diferentes tareas y actividades que realizamos, muchas de las cuales son repetitivas o rutinarias, están diseminadas en áreas relativamente amplias. Tenemos que hacer las mismas cosas cada día o a intervalos regulares, y a menudo también a horas concretas del día, todo lo cual requiere puntualidad, cierto grado de rapidez y, sobre todo, coordinación.

Así pues, el tiempo, el espacio y los medios de transporte, aunque no son los únicos factores incidentes en el hecho del viaje y en cómo hacerlo, sí son tres dimensiones importantes de los desplazamientos. El tiempo empleado en un viaje, es decir la duración, depende a su vez de tres factores:

- 1) del tiempo disponible de cada viajero,
- 2) de su accesibilidad a los medios de transporte colectivo, y
- 3) del número de servicios que tiene que utilizar para llegar a su destino.

El tener en propiedad o disponer de coche particular, o estar cerca de los medios de transporte colectivo, pueden aumentar las opciones de desplazamientos o reducir el tiempo empleado. Muchos viajes conllevan el uso de los medios de transporte. Somos dependientes de esos instrumentos mecánicos y de la gestión que de estos hacen las instituciones correspondientes. Las investigaciones sociológicas al respecto, también apuntan la importancia de potenciar no tanto la dependencia de esos medios de transporte, como el que sean facilitadores de la vida social.

El momento en que un desplazamiento comienza depende de cómo la sociedad organiza su tiempo de trabajo, de ocio, de servicios, etc., y de cómo los miembros de una familia concreta u hogar dividen su horario y responsabilidades. La dimensión espacial de un viaje puede definirse como una distancia, que varía en función del tiempo y la viabilidad de los medios de transporte. Pero hay también otro aspecto a tener en cuenta: el momento de salida y de llegada; dónde comienza un trayecto y dónde acaba nos puede revelar algo de sus objetivos, su motivación y las necesidades sociales.

Estas tres dimensiones principales: tiempo, espacio y medios de transporte (disponibilidad y coordinación), contribuyen a estructurar la organización de nuestra vida diaria. **La cantidad de tiempo no comprometido o compartido que tenemos, y nuestro acceso**

a los medios de transporte, condicionan nuestras oportunidades de movernos en el espacio, de "controlar" el espacio: estos aspectos gobiernan nuestra movilidad, nuestra capacidad de movernos en el espacio.

El tiempo y los medios de transporte son recursos para ser utilizados en el ámbito espacial, y conforman la capacidad de viajar que tiene un individuo. Sin embargo, el espacio también reviste una dimensión temporal; tiene un presente pero también un pasado (así como un futuro). El presente del espacio está fuertemente marcado por su historia, por cómo fueron en su momento organizadas las estructuras materiales como son las estructuras urbanísticas y del transporte (edificios, infraestructuras,...). Se construyeron y se han ido organizando en periodos definidos, bajo la influencia de determinadas estructuras de poder y de determinados ideales políticos, e introducir modificaciones puede requerir un periodo de tiempo largo. En definitiva, **los puntos de partida y llegada de un viaje tienen una dimensión histórica, incrustada en la organización de la estructura urbana heredada.** Las bases sociales de ayer (soporte de la estructura material) afectan sin embargo al alcance que tiene hoy la organización social del destino de los viajes de una población urbana.

Pero además de estas variables fundamentales de la movilidad, en la actualidad ha tomado carta de naturaleza importante su análisis en función de los **nuevos problemas medioambientales asociados al transporte.** El transporte es una de las fuentes principales de impacto socioambiental en forma de contaminación del aire, agua, suelo, ruidos y otros, con alcance global (gases calentamiento atmosférico) y local (contaminación, ruidos, molestias, ocupación de suelo, impacto sobre la percepción del paisaje urbano). En ese contexto, la potenciación del transporte colectivo es una prioridad en la gestión de muchas ciudades del mundo, y en particular de Europa donde se están desarrollando políticas muy activas al respecto.

A partir de ese marco general, se constata que un gran número de las investigaciones realizadas sobre movilidad presenta un **sesgo metodológico** muy grave: han tenido un carácter agregado (sin distinción), lo que ha conducido en muchos casos a asumir unos patrones comunes para toda la población, como si ésta fuera homogénea.

Pero además, estos patrones han resultado establecer una identidad entre los comportamientos del varón-adulto-productivo y los restantes miembros de la sociedad. Sin embargo, **la sociología y otras ciencias sociales nos instan al abandono de una concepción uniformizada de los individuos,** haciendo ver que características como el sexo, la edad o el nivel socioeconómico de las personas pueden condicionar sus experiencias, problemas o comportamiento espacial. Se demuestra que no todos los grupos de población tienen las mismas pautas de movilidad, en razón de posibles limitaciones temporales, físicas, económicas, funcionales. A este respecto, las diferencias en los patrones de movilidad derivadas del género han resultado ser especialmente significativas.

En lo que esas diferencias de movilidad afectarían a la planificación del transporte, y en particular del transporte público, se constata que esa planificación, en su mayoría, responde a un concepto pendular de la movilidad: **de casa al trabajo, del trabajo a casa,** conllevando por ello horas punta y horas valle, entre otros asuntos. Este modelo está basado sobre todo en la movilidad de un sector de la población que correspondería con el indicado de *varón-adulto-productivo*. La movilidad de la mujer, bien sea adulta, madre y productiva, joven estudiante o en la tercera edad, es diferente. Así, la movilidad cotidiana de muchas *mujeres -adultas -productivas*, sería de un orden similar al siguiente: **salir de casa - dejar al niño en el colegio o guardería - ir al trabajo - salir del trabajo - hacer la compra - ir a recoger al niño al colegio o guardería,** también incluiría en otros casos la visita o cuidado de los padres ancianos. No se corresponde en absoluto con el **modelo pendular** sobre el que se planifica el transporte, siendo por el contrario un **modelo más circular,** basado en el ciclo de vida, y en las tres funciones que tradicionalmente realizan mayoritariamente las mujeres en nuestro sistema socioeconómico (función productiva hacia el mercado; función reproductiva; función asistencial hacia la familia). Al analizar la movilidad de la mujer de la 'tercera edad', también se constatan diferencias importantes respecto al varón en la misma condición social y de edad.

4. Conclusiones relevantes en relación a la Movilidad de las Mujeres en la Ciudad

Comenzamos aclarando que la movilidad de las mujeres de la Comarca de Pamplona no es el objetivo de esta investigación, sino el consultar a las mujeres (en concreto a las Asociaciones de Mujeres) por su diagnóstico y propuestas respecto al transporte público de la Comarca, y en articularlos y analizarlos. Sin embargo, hemos recopilado y analizado las conclusiones de estudios de movilidad realizados en otras partes del estado, y en particular del trabajo realizado por M^a Angeles Díaz Muñoz (1989) de los que aquí presentamos algunas conclusiones.

- Los estudios agregados sobre movilidad han enmascarado las diferencias en el comportamiento de los individuos en función de características como la edad, sexo y condición socioeconómica.

- Los estudios desagregados según sexo han demostrado ser los que más influencia tienen en las diferencias en las pautas de movilidad en el espacio urbano. La razón de estas diferencias se debe principalmente a la tradicional división de roles en la unidad familiar y más concretamente a la adscripción social del hombre a las actividades productivas remuneradas y de la mujer a las ocupaciones reproductoras domésticas, no remuneradas.

- Las diferencias se sitúan sobre todo en la frecuencia, motivo y medio de transporte.

- En general, la movilidad intraurbana femenina está más restringida que la masculina. Así, respecto a la regularidad de los desplazamientos fuera del barrio, los patrones masculino y femenino difieren. La menor frecuencia de los desplazamientos diarios de la mujer demuestra que una gran parte de las actividades cotidianas más características de su rol reproductivo - compras diarias, acompañar a los hijos al colegio- se realizan en un espacio relativamente reducido. En qué cantidad, difiere según edad y condición socioeconómica principalmente.

- La distribución de viajes según motivo revela en esos estudios la pervivencia general de la división de roles según el género, propia de nuestro contexto social. Globalmente considerado, el desplazamiento mayoritario de las mujeres se debe a actividades relacionadas con el mantenimiento del hogar y sus miembros (compras, prestaciones sanitarias), a diferencia del desplazamiento mayoritario de los hombres distribuido entre el trabajo y el ocio fuera de casa.

- La distribución de viajes según medio de transporte revela igualmente en esos estudios diferencias importantes. Las mayores divergencias aparecen en la utilización de los transportes público y privado, en el primero a favor de la mujer, en el segundo a favor del hombre. Es la distribución modal de los desplazamientos urbanos uno de los aspectos relativos al comportamiento espacial de la mujer más tratados. Esto tiene consecuencias importantes que afectan a la limitación de la movilidad de las mujeres (basada principalmente en el transporte colectivo y el desplazamiento a pie) sobre todo si se quiere combinar el trabajo doméstico con actividades exteriores al hogar, bien sean de trabajo remunerado, de ocio, de formación u otros.

- El tiempo de las mujeres - que está a menudo rigurosamente estructurado por la necesidad de atender a otros miembros de la familia- se resiente especialmente de la escasa funcionalidad de sus modos de desplazarse. Los estudios sobre el tiempo cotidiano de la mujer (diferente en muchos casos del tiempo cotidiano del hombre) también están aportando elementos clave para la planificación y gestión de la ciudad, y en particular, para el transporte colectivo.

- Esas pautas generales presentan algunas diferencias en la movilidad femenina, según características sociodemográficas de las mujeres.

- En primer lugar, son los grupos situados en los extremos de las escalas de clasificación según características sociodemográficas, los que mayores contrastes presentan en su comportamiento espacial.

- La edad resulta una variable muy influyente en la frecuencia de los desplazamientos, que disminuyen progresivamente para la "tercera" edad.

- En cuanto a las diferencias de movilidad según características socioeconómicas, parece que son importantes en los estudios realizados. Las mujeres de más bajo estatus económico acceden a otras áreas de la ciudad con una frecuencia mucho menor en los desplazamientos diarios que las mujeres situadas en los niveles más altos de la escala social económica.

- Las diferencias generacionales en los patrones de actividad femenina se constatan al comparar los motivos mayoritarios de desplazamiento, entre las jóvenes y las mujeres de más de 65 años.

- La movilidad derivada de las actividades relacionadas con el mantenimiento familiar se corresponde principalmente con los grupos de edades medias y avanzadas, mientras que las actividades recreativas disminuyen progresivamente su importancia con la edad, a excepción de las visitas a familiares y amigos.
- Los desplazamientos por razones laborales tienen una fuerte relación con una mayor incorporación de mujeres de clases medias y altas al mercado laboral.
- Los desplazamientos por compras tienen también una fuerte correlación con la clase social, siendo los patrones muy distintos, hecho que pudiera estar relacionado con la liberación de ciertas tareas que el servicio doméstico supone para el grupo de clase social más alta, aunque existen dudas al respecto por algunos de los estudios contrastados.
- En general, se da entre las mujeres una alta proporción de los viajes totales a pie, y en transporte público, como veremos más adelante.
- La edad influye de forma especial en el uso del automóvil privado, que resulta ser más alto en los grupos de edad entre 25 y 40 años.
- La relación entre el uso del transporte público y el privado (automóvil) presenta una alta presencia de mujeres de categorías sociales más bajas que usan los autobuses urbanos. Comparando con los resultados para la categoría varón -misma clase social-, se sigue mostrando que la discriminación sexual en el uso del automóvil se acentúa según se desciende en la escala social.
- Se identifican grupos especialmente desfavorecidos, como las ancianas o las mujeres de más bajo estatus, que se ven doblemente discriminadas por su condición de mujer y su pertenencia a grupos que, en ambos sexos, presentan una movilidad reducida.
- Una conclusión general sobre la inadecuación del transporte colectivo (rutas, conexiones, frecuencias, horarios...) a las necesidades específicas de las mujeres es que las mujeres gastan más recursos económicos (el doble en algunos casos), y más tiempo (el triple en algunos casos) que el hombre.
- Finalmente, una conclusión general específica de esta investigación es que, a diferencia de los estudios agregados, que apenas presentan propuestas sobre la problemática de las mujeres, cuando las mujeres son preguntadas directamente, aportan propuestas no solamente para el grupo social que representan, sino también para la mejora del servicio del conjunto de la población. Esto queda puesto de manifiesto tanto en las propuestas generales (pe. nuevos recorridos), como en aquellas propuestas que afectarían más a las mujeres (pe. cuestiones de seguridad en la ciudad; cuestiones de accesibilidad para acarrear niños pequeños), que, finalmente redundan en un mejor servicio y una mayor calidad de vida para todos los ciudadanos.

5. Metodología de la Investigación

La investigación se ha desarrollado según la siguiente metodología:

Para la 1ª Fase de Propuestas:

- Búsqueda de bibliografía y de estudios o antecedentes.
- Elaboración del marco teórico de los elementos significativos de la movilidad de las mujeres en la ciudad.
- Entrevistas en grupo a las Asociaciones de Mujeres, según la técnica "tormenta de ideas" en un primer momento, pasando después a entrevistas semiestructuradas según cuestionario.
- Análisis y Propuestas.

Para la 2ª Fase de Seguimiento:

- Análisis del Primer Plan de Transporte de la Comarca de Pamplona, comparando con el estudio detallado de las aportaciones de las mujeres realizado en el año 1998.
- Entrevistas semiestructuradas con los responsables implicados directamente en el Transporte Público Comarcal. Responsables y técnicos de Mancomunidad, Gobierno de Navarra y las empresas concesionarias, Cotup y Montañesa.
- Recogida de información y documentación sobre estudios realizados en cuanto a la satisfacción de los usuarios del transporte público, información del transporte público al usuario y otros estudios de necesidades, con el fin de tener una visión global de la satisfacción del usuario y los ciudadanos del Plan.

6. Propuestas de las mujeres al Plan de Transporte de la Comarca de Pamplona

En este apartado se presentan las aportaciones realizadas por las mujeres participantes en el proceso de investigación-acción al Plan de Transporte de la Comarca de Pamplona. Con el fin de organizar mejor las aportaciones, han sido numeradas correlativamente, ya que en varias ocasiones se hacen alusiones a algunas de ellas o a sus respuestas.

Las propuestas se dividen en dos bloques principales: propuestas relativas a barrios o pueblos concretos y propuestas globales.

En barrios concretos, los apartados que se especifican son: Iturrama, Rotxapea, Burlada y Milagrosa¹ aunque también se hacen alusiones a otros barrios.

En el bloque de propuestas globales para todas las líneas, se especifican según líneas y recorridos de las líneas, frecuencia, diseño del autobús, diseño con relación a las paradas, sistemas de pago, cultura organizativa del servicio y otras.

Propuestas respecto a barrios concretos

Barrio de la Rotxapea

Nº 1	Comunicar con Villava
Nº 2	Comunicar con Iturrama
Nº3	Comunicar Ansoain con las Universidades
Nº4	Comunicar Ansoain con Burlada.
Nº 5	Comunicar con la zona de las clínicas: San Juan de Dios, Clínica San Miguel. Actualmente la línea 10 comunica con las clínicas desde San Jorge. De Rotxapea a San Jorge hay que coger la línea 7.
Nº 6	Continuación de la línea 7 hasta Burlada, que termine en la Txantrea.
Nº7	Comunicar San Jorge-Rotxapea con Milagrosa.
Nº8	Comunicar San Jorge-Rotxapea con Azpilagaña
Nº9	Necesidad de mayor frecuencia en la línea 7. Propuestas: frecuencia de 7 minutos en vez de 10 minutos como está actualmente.
Nº10	Poner más marquesinas en la Rotxapea porque hay pocas. En concreto: colocar marquesinas en Joaquín Beunza, Errotazar, Bernardino Tirapu, Barcario,...
Nº11	Algunas marquesinas están poco iluminadas: Fábrica de seda; Caja de Ahorros de Navarra (el Porrón).

¹ Barrios que respondieron a la participación

Barrio de Iturrama

Nº12	La línea 2 está comunicada con la Clínica Universitaria pero hay que andar un tramo hasta los hospitales y esto es un problema para las mujeres con dificultades de movilidad por edad u otras limitaciones.
------	--

Nº13	No hay buena comunicación con los Tanatorios, y esto es importante para las mujeres de la 3º edad que los atienden con relativa frecuencia.
------	---

Nº14	No hay comunicación desde Iturrama con la Txantrea.
------	---

Nº15	No hay comunicación con Renfe.
------	--------------------------------

Nº16	Las líneas de Iturrama están bastante congestionadas de pasajeros, sobre todo a las horas punta.
------	--

Barrio de Milagrosa

Nº17	Más comunicación con otros puntos de la ciudad, y en particular con San Jorge y Burlada.
------	--

Nº18	Ampliación de los horarios nocturnos a todos los puntos de la ciudad.
------	---

Barrio de Burlada

Nº19	Comunicar directamente Burlada con las universidades y otros barrios: San Jorge, San Pedro, Rotxapea. En el caso concreto de los hospitales, el autobús llega hasta la Clínica Universitaria y queda distante de Virgen del Camino, lo cual es un problema para las personas con problemas de movilidad y para las mujeres mayores.
------	---

Nº20	Se hace necesaria una línea que una Burlada con barrios como la Txantrea, ya que, aunque no está distante, exige llegar hasta el centro para coger otro autobús.
------	--

Nº21	Se necesitan más paradas en distintas partes de Burlada, puesto que en los últimos tiempos el pueblo ha crecido mucho y el transporte no se ha adaptado a ese crecimiento, en particular por los interiores del municipio (pe. cercanía de la variante,...).
------	--

Nº22	En la línea 4 el recorrido que hay desde el Iruñaberri hasta la Ciudadela es excesivo. Propuesta: prever una parada intermedia.
------	---

Propuestas globales para todas las zonas

Líneas y Recorridos de Líneas

Nº23	Se hace necesaria una comunicación no sólo lineal, sino también radial y periférica, en la comarca de Pamplona. Propuesta: estudiar la viabilidad de ampliar líneas periféricas.
Nº24	Se propone una línea nueva desde Huarte, pasando por Villava, Burlada, Txantrea, San Juan, Iturrama y Noain. Propuesta: estudiar su interés, justificación y viabilidad.
Nº25	Mala comunicación con Zizur. Propuesta: estudiar viabilidad de mejor comunicación y en concreto San Jorge-Zizur.
Nº26	Los Hipers no están comunicados, a excepción de La Montañesa que llega hasta E'Leclerc. Propuesta: se hace necesario un servicio, aunque esté reducido a un número de horas concretas al día.
Nº27	Los mercadillos (pe. Landaben) no están bien comunicados. Propuesta: estudiar la viabilidad de mejor comunicación en días festivos.
Nº28	Para las mujeres mayores, una distancia de 15 minutos andando sería el límite a considerar entre las conexiones de líneas de autobuses. Propuesta: estudiar las conexiones actuales existentes y las nuevas que se propongan entre líneas considerando ese criterio.
Nº29	En algunos recorridos sería interesante ofrecer una línea de autobús alternativa rápida, con menos paradas en el mismo recorrido. Propuesta: estudiar en ese sentido su viabilidad para los recorridos más congestionados.
Nº30	Debido a la división en dos compañías, a lo largo de Pío XII en La Montañesa los viajeros no pueden bajar en todas las paradas (actualmente hay un número determinado de paradas en las que se puede subir pero no bajar).
Nº31	Las líneas 7, 8, 9, 21, 13 pasan por el cementerio pero sólo tiene parada el Día de Todos los Santos. Las mujeres de la 3ª edad van con frecuencia al cementerio, parando el autobús antes o después, a pesar que los autobuses pasan muy cerca del cementerio. Propuesta: que tenga parada opcional diaria a solicitud del usuario.
Nº32	Más servicios en las líneas 1 y 5 (cuando son vacaciones escolares, la frecuencia es menor).

Frecuencia

Nº33	Que los autobuses finalicen media hora más tarde en determinadas zonas de cines, teatro o similar (a las 11,00 horas, en vez de a las 10,30 horas). Ello permitiría acceder al transporte colectivo después de la salida del cine o teatro.
Nº34	Nocturno: Mayor duración del nocturno los fines de semana, y, a ser posible, toda la noche (actualmente circula hasta las 4 de la madrugada, con frecuencia de media hora) con una frecuencia de 1 hora hasta conectar con el servicio diurno.
Nº35	Que el barrio de Iturrama tenga un servicio de autobús nocturno, ya que vive en este barrio mucha gente joven y estudiantes.
Nº36	Mayor servicio en las horas puntas como es la salida de los comercios en viernes y sábados.
Nº37	La menor frecuencia de los días festivos perjudica a los que trabajan en fines de semana.

Diseño del autobús

Nº38	Los nuevos autobuses tienen mayor dificultad de accesibilidad para personas con problemas de movilidad y en particular para las mujeres de la 3ª edad, ya que han localizado los asientos encima de un escalón que es una barrera física importante.
Nº39	Las barras del autobús son muy altas para muchas mujeres. La propuesta consiste en poner unas correas que cuelguen de las barras y que se sitúen las barras a una altura menor en los nuevos diseños de autobuses.
Nº40	No se permite entrar al autobús con carritos. Propuesta: Permitir entrar al autobús con carritos, y dejar algún tipo de espacio o sujeción para carritos de la compra y para carritos de niños, con algún tipo de correa para sujetarlos.
Nº41	Los autobuses que tienen algunos asientos en sentido contrario al movimiento son fuente de mareos.
Nº42	Señalizar mejor para distinguir las líneas unas de otras y en particular los números de las "villavesas" (autobuses), con colores distintos según la línea o con números más grandes, o ambos, puesto que se presta a confusión.

Diseño de las paradas

Nº43	Dentro del autobús se debería anunciar verbalmente o en cassette (que se entienda con claridad) el nombre de la parada siguiente.
Nº44	Dentro del autobús debería estar indicado el recorrido de la línea.
Nº45	En las paradas debería existir un mapa general con todas las líneas de autobuses de la Comarca de Pamplona y sus conexiones. Ese mapa que esté bien visible, con letra suficientemente grande y que sea comprensible.
Nº46	El diseño de las marquesinas es muy frío para el invierno, ya que al sentarse entra mucho frío por debajo y por los lados. Otros modelos (pe. Madrid capital) evitan ese problema.
Nº47	En algunas paradas no hay marquesinas. Si no se puede instalar por falta de espacio, se debería buscar alguna forma alternativa como un banco o similar.
Nº48	Cuidar de reparar los baches que se produzcan en el pavimento a la altura de la parada, pues es una fuente de acumulación de lluvia y barro produciendo las consiguientes molestias a los usuarios al llegar el autobús.
Nº49	La información de las paradas tiene la letra muy pequeña para las mujeres de la 3ª edad y para personas en general con problemas de visión. Propuesta: utilización de un tipo de letra mayor.
Nº50	Al parar el autobús, acercarlo al bordillo significaría una gran ayuda para las mujeres de la 3ª edad y con problemas de movilidad, ya que facilitaría el acceso al primer escalón del autobús.
Nº51	A veces no se respeta la cola del autobús, lo que perjudica y da inseguridad a las mujeres mayores. Propuesta: Dibujar una línea de parada de manera que los usuarios se vayan colocando según lleguen, y que el conductor pare el autobús en frente de esa línea.
Nº52	A veces el tiempo de parada del autobús no es suficiente para que las personas mayores y los niños puedan bajar tranquilamente.
Nº53	Cuando cambian las paradas de sitio, apenas hay comunicación, o los carteles informativos son pequeños.

Sistemas de Pago

Nº54	La nueva tarjeta presenta algunos inconvenientes: hay que comprarla en determinados lugares, no se sabe cuanto importe queda hasta que no se está dentro del autobús y se inserta la tarjeta en la máquina, lo cual puede acarrear algunos problemas.
Nº55	Las mujeres mayores con precio reducido no pueden picar de nuevo otro viaje para pe. una amiga también mayor, como posibilitaba el bonobús, (palabras textuales que están expresando un hecho de sociabilidad importante), ya que en este caso el segundo billete tiene un precio normal.
Nº56	Que el billete rebajado sea también extensible a los parados y a personas con situación socioeconómica baja
Nº57	Que sea un billete único como en el metro en otras ciudades, que con un mismo billete se pueda hacer varias paradas o cambios. También podría ser un billete adicional más barato como se hace en otros países: un billete de transferencia, que ya existe en el transporte urbano de Pamplona, pero que tiene un intervalo de menos de media hora. Propuesta: alargar ese intervalo a 45 minutos.

Cultura Organizativa del Servicio

Nº58	Queja generalizada sobre la poca amabilidad de algunos conductores y en particular de los conductores mayores. Propuesta: que se les facilite formación (pe. un curso) en cultura del servicio público, de manera que sean más amables con las personas con movimientos limitados. Esta propuesta redundaría en una calidad mayor del servicio, y está en concordancia con los actuales enfoques organizativos de Calidad Total en las empresas
Nº59	Que los conductores presten mucha más atención y respeto para asegurarse de la subida y bajada con seguridad de personas mayores, con problemas de movilidad, o niños. Propuesta: remite al punto anterior sobre formación en cultura del servicio público.

Otros

Nº60	Se hace necesaria información en caso de producirse un accidente relacionado con el autobús (pe. una brecha motivada por un frenazo,...): qué hacer, dónde acudir, que derechos asisten al afectado, etc. Propuesta: Esta información debería estar visible dentro del autobús.
------	---

7. Nivel de consecución de las propuestas

Aportaciones íntegramente incorporadas en el nuevo Plan de Transporte

En este apartado se indican aquellas aportaciones que hicieron las mujeres y que han sido íntegramente incorporadas al Primer Plan de Transporte de la Comarca de Pamplona.

Nº 1	Comunicar el barrio de la Rotxapea con Villava
------	--

Actualmente en el Plan de Transporte, la Rotxapea comunica con Villava a través de la Línea 7.

Nº4	Comunicar Ansoain con Burlada.
-----	--------------------------------

Con Burlada conecta Ansoain directamente con la línea 7, que de la Txantrea va a Burlada.

Nº6	Alarga la línea 7 hasta Burlada, que no termine en la Txantrea.
-----	---

La Línea 7 se ha alargado actualmente hasta Burlada, no como ocurría antes, que terminaba el recorrido en el barrio de la Txantrea.

Nº7	Comunicar San Jorge-Rotxapea con la Milagrosa.
-----	--

La línea 6 se ha alargado actualmente y comunica Rotxapea con Milagrosa.

Nº14	No hay comunicación desde Iturrama con la Txantrea.
------	---

En el nuevo Plan de Transporte, el trazado de la línea 11 comunica el barrio de Iturrama con el de la Txantrea.

Nº16	Las líneas de Iturrama están bastante congestionadas de pasajeros, sobre todo a las horas punta.
------	--

Actualmente la línea 2 no es la que más problema de congestión sufre. A esto ha contribuido la incorporación de dos líneas nuevas en ese barrio, la línea 11 (que conecta con la Txantrea) y la línea 19 (que conecta Barañain con Iturrama, Milagrosa y el II Ensanche).

Nº18	Ampliación de los horarios nocturnos a todos los puntos de la ciudad.
------	---

Los horarios nocturnos se han ampliado respecto al plan anterior, ya que anteriormente duraban hasta las 2:30 los fines de semana y hasta las 12 a diario. En la actualidad los autobuses nocturnos finalizan el recorrido a las 4 horas de la madrugada y en cambio el diurno mantiene el horario hasta las 12.

La red nocturna no sólo ha ampliado sus horarios, sino también sus recorridos. Continúa existiendo la red anterior, que unía los distintos barrios Txantrea, Rotxapea y San Jorge San Juan con el centro, pero se ha hecho extensible a más zonas de la ciudad y su comarca como Barañain, Zizur Mayor, Noain, Berriozar, Mutilva Alta y Mutilva Baja, Mendillorri, Villava, Burlada, Huarte, etc.

La ampliación de los horarios nocturnos a partir de las 4 de la madrugada es una propuesta que la Mancomunidad se plantea estudiar a corto plazo, principalmente por la demanda que está teniendo. En su momento tuvieron dudas ya que las líneas nocturnas están diseñadas para hacer su recorrido del centro a la periferia. A partir de las 4 de la madrugada, los jóvenes (que es el colectivo para los que principalmente se ha diseñado esta red) se mueven por otras zonas, ya que el Casco Viejo cierra sus bares. La viabilidad de esta propuesta es alta, ya que los medios lo podrían permitir, aunque ello requiere un estudio detallado, entre otras razones por el alto coste económico que el servicio nocturno supone.

Nº20	Se hace necesaria una línea que una Burlada con barrios como la Txantrea, ya que, aunque no está distante, exige llegar hasta el centro para coger otro autobús.
------	--

Se conecta Burlada con la Txantrea a través de línea 7.

Nº30	Debido a la división en dos compañías, a lo largo de Pío XII en La Montañesa los viajeros no pueden bajar en todas las paradas (actualmente hay un número determinado de paradas en las que se puede subir pero no bajar).
------	--

La creación del transporte comarcal unificado permite bajarse en todas las paradas del recorrido de las líneas en este caso 4.1 y 4.2.

Nº33	Finalización de los autobuses media hora más tarde en determinadas zonas de cines, teatro o similar (a las 11,00 horas, en vez de a las 10,30 horas). Ello permitiría acceder al transporte colectivo después de la salida del cine o teatro.
------	---

Teóricamente, la planificación de los dos servicios implica que se solapen el diurno y el nocturno. La mayoría de los autobuses hacen su último recorrido a las 22:30, alguno a las 22:20 ó 22:15 e incluso 22:00. Con la ampliación de la flota de autobuses nocturnos, hay un tiempo de espera igual al del servicio diurno, aunque no todas las líneas realizan el mismo recorrido en el servicio nocturno. Esto último requiere una adecuada información para que los usuarios estén correctamente informados.

Nº35	Que el barrio de Iturrama tenga un servicio de autobús nocturno, ya que el porcentaje de residentes jóvenes y estudiantes es alto.
------	--

Iturrama actualmente dispone de un servicio nocturno a través de la línea N1.

Nº57	Que sea un billete único para el transbordo. También podría ser un billete adicional más barato como se hace en otros países: un billete de transferencia, que ya existe en el transporte urbano de Pamplona, pero que tiene un intervalo de menos de media hora. Propuesta: alargar ese intervalo a 45 minutos.
------	--

El billete único existe en cierto modo, aunque a precio reducido el transbordo. El tiempo de transbordo de precio reducido es de 45 minutos, desde julio de 1999.

APORTACIONES PARCIALMENTE INCORPORADAS EN EL NUEVO PLAN DE TRANSPORTE

A continuación se señalan las aportaciones que han sido parcialmente incorporadas, pero que requieren una contestación y explicación al respecto que seguidamente se indica.

Nº10	Poner más marquesinas en la Rotxapea dado el escaso número existente. En concreto: colocar marquesinas en Joaquín Beunza, Errotazar, Bernardino Tirapu, Barcario,...
------	--

En las calles arriba señaladas, se han incorporado marquesinas en la C/: Bernardino Tirapu, en el resto no, por falta de espacio, a pesar de ser una prioridad actual de la Mancomunidad. Se responde más extensamente a esto en la aportación número 47.

Nº13	No hay buena comunicación en el barrio de Iturrama con los Tanatorios, y esto es importante para las mujeres de la 3º edad que los atienden con relativa frecuencia.
------	--

Con la incorporación de la línea 19, la proximidad al Tanatorio San Alberto (próximo a los cines Golem) desde el barrio de Iturrama queda solucionado, no tanto para el tanatorio Iratxe, que no hay acceso directo desde este barrio.

Nº19	Comunicar directamente Burlada con las universidades y otros barrios: San Jorge, San Pedro, Rotxapea. En el caso concreto de los hospitales, el autobús llega hasta la Clínica Universitaria y queda distante de Virgen del Camino, lo cual es problemático para las personas con problemas de movilidad y para las mujeres mayores.
------	--

Con la línea 7 se conecta Burlada con la Rotxapea y San Jorge. Queda pendiente conectar directamente Burlada con las Universidades. Los usuarios para llegar a las universidades, tienen que hacer un transbordo en la Plaza de Merindades.

A las aportaciones relativas a la ampliación de la red y conectar diversos puntos de la ciudad, se contesta más adelante en el apartado de "Respuesta a las aportaciones no incorporadas".

Nº39	Las barras del autobús son muy altas para muchas mujeres. La propuesta consiste en poner unas correas que cuelguen de las barras y que se sitúen las barras a una altura menor en los nuevos diseños de autobuses.
------	--

En los nuevos autobuses que se están incorporando a la flota, se ha requerido que dispongan de correas. Algunos de los autobuses, principalmente de la compañía Montañesa, tienen incorporado ya este sistema de agarre.

La solución de poner barras a la altura de algunas mujeres, desde la Mancomunidad se considera que puede resultar un obstáculo para personas de mayor altura, por lo que consideran más viable la propuesta de unas correas más bajas.

Nº40	No se permite entrar al autobús con carritos. Propuesta: Permitir entrar al autobús con carritos, y dejar algún tipo de espacio o sujeción para carritos de la compra y para carritos de niños, con algún tipo de correa para sujetarlos.
------	---

La ordenanza sí permite el acceso al autobús con cochecitos de niños o carros de compra, pero no especifica de qué manera y en qué lugar deben colocarse. No especifica tampoco si deben estar -para el caso de los cochecitos de niños- abiertos o cerrados. Las compañías al respecto tienen especificado que se permite el acceso abierto siempre que el autobús no esté saturado.

Por otra parte, el conductor no ha recibido consigna alguna de ayudar o no en el acceso. En el caso de usuarios con problemas de discapacidad, el conductor es el que acciona la rampa y el que ayuda a colocarse las correas o lo que la persona necesite, si ésta se lo pide. Para el caso de los carritos, no es necesario accionar la rampa, ya que pueden acceder directamente, o se sube por la puerta del medio y se coloca en el espacio que hay para discapacitados si está libre.

El mayor problema que se detecta respecto a esto, es la colocación de las silleas, ya que no hay espacio suficiente. Desde la Mancomunidad se prevé una solución para las silleas de niños conjuntamente con las sillas de ruedas, en el sentido de ampliar el espacio previsto para su colocación dentro del autobús.

Respecto a un espacio en el que dejar bultos o bolsas, en los autobuses que son de plataforma baja, la zona que ocupa la rueda, al principio del autobús, da lugar a un espacio en el que la gente suele apoyar bultos y bolsas y se sientan algunos niños. Este espacio no es intencionado, es consecuencia de la posición de la rueda. El colocar algún sistema de sujeción de bolsas no está pensado, ni de momento planteado, desde la Mancomunidad.

Nº50	Al parar el autobús, acercarlo al bordillo significaría una gran ayuda para las mujeres de la 3ª edad y con problemas de movilidad, ya que facilitaría el acceso al primer escalón del autobús.
------	---

Con la incorporación progresiva de autobuses de piso bajo se pretende facilitar el acceso y bajada del autobús. Los conductores tienen indicación expresa de acercarse al bordillo.

Sin embargo, a menudo no es posible realizarlo. La ciudad en demasiados casos no está acondicionada para ello, ya que se produce lo que se llama "invasor de calzada", y significa que la acera sobresa un poco más para que el autobús pare a ras de la misma y poder así acercarlo. Ocurre, sin embargo, que suelen ser puntos de concentración de coches aparcados, lo cual no permite maniobrar ni arrimar el autobús lo necesario. Esto requeriría una mayor coordinación con los ayuntamientos correspondientes, pero no hay actualmente un plan en marcha respecto a esto en la Mancomunidad.

Nº52	A veces el tiempo de parada del autobús no es suficiente para que las personas mayores y los niños puedan bajar tranquilamente.
------	---

Este es un tema relativo al conductor, que tiene la orden de esperar el "tiempo necesario" hasta que suban y bajen todas las personas.

La ordenanza reguladora del servicio público de transporte urbano, no permite, salvo casos de fuerza mayor, que los usuarios suban o bajen en el recorrido fuera de la parada. No obstante, si alguna persona se dirige corriendo a la parada, normalmente se espera, pero esto es decisión del conductor.

Para evitar problemas de accidentes relativos a este tema, la Compañía Montañesa, desde hace 4 años, ha equipado las puertas de descenso de los autobuses con un dispositivo de

control de vídeo que permite visualizar el espacio de cierre. El conductor dispone de monitores de imagen que garantizan el cierre de las puertas en las salidas de los viajeros.

Reconocen que, a veces, sin la referencia de las cámaras, no es fácil que el chófer vea con seguridad a todas las personas que se apean, ya que, si es una persona muy baja y el autobús está muy lleno, no hay plena visibilidad sólo con los espejos.

Montañesa reconoce que desde que se ha incorporado este sistema no han tenido ningún accidente relativo a atrapar a alguien con la puerta.

Mancomunidad, en la próxima compra de autobuses prevista, va a obligar que tengan cámaras de seguridad incorporadas, al menos los autobuses articulados que son de doble tamaño.

Nº54	La nueva tarjeta de pago presenta algunos inconvenientes: hay que comprarla en determinados lugares; no se sabe cuanto importe queda hasta que no se está dentro del autobús y se inserta la tarjeta en la máquina, lo cual puede acarrear algunos problemas.
------	---

El sistema de pago por tarjeta chip permite al usuario realizar el pago del billete del autobús con cargo al dinero contratado en su tarjeta. Esta tarjeta se suministra de forma gratuita a todos los usuarios del transporte previa petición, en las entidades financieras Caja Navarra, Caja Rural y Caja Laboral o bien en las propias compañías Montañesa y Cotup.

Este sistema permite que todas las tarjetas puedan ser recargadas en las entidades financieras arriba señaladas y en los más de 100 puntos de distribución de recargas de tarjetas existentes en el ámbito de la Comarca y que están autorizados por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona: estancos, librerías, bazares, panaderías etc.

La manera de comprobar el importe restante de la tarjeta es a través del cajero del banco, en los establecimientos autorizados, en la Mancomunidad y en el propio autobús.

Además, la Caja Navarra ha facilitado unos llaveros con una abertura que tiene un lector que permite leer el importe de la tarjeta. Este llavero se reparte entre los clientes, aunque la Mancomunidad no tiene ninguna implicación. La propuesta que se deriva de esto es que la Mancomunidad estudie esta alternativa y se haga extensible a más usuarios, ya que de esta manera en todo caso sólo podrían disponer de este sistema los clientes de la Caja Navarra, quedando excluidos los de la Caja Rural, Caja Laboral, etc.

La posibilidad en el transporte Comarcal de recargar la tarjeta-monedero en los estancos y demás establecimientos autorizados y además en las Cajas, es en cierto modo un buen servicio para Pamplona porque en la mayoría de las ciudades sólo se ha mantenido el sistema de recargo en los estancos.

APORTACIONES EN PROYECTO DE INCORPORAR AL PLAN DE TRANSPORTE DE LA COMARCA DE PAMPLONA

Por proyecto de incorporación se entienden todas aquellas aportaciones que están siendo estudiadas o van a serlo en breve plazo por la Mancomunidad.

Nº9	Necesidad de mayor frecuencia en la línea 7. Propuestas: frecuencia de 7 minutos en vez de 10 minutos como está actualmente.
-----	--

La línea 7 continua teniendo una frecuencia de 10 minutos en vez de 7 tal y como se propuso.

La frecuencia máxima es de 6 minutos, en el combinado entre las dos líneas 4, la 4-1 y la 4-2. La mínima es de una hora, en las líneas de menos usuarios.

Para el cálculo de las frecuencias, se tiene en cuenta la demanda de viajes que hay en una línea determinada. La línea 7 tiene problemas de hora punta en ocupación. En este caso son viajes muy largos, de manera que una persona que sube en su comienzo puede que llegue casi hasta el final, lo cual implica que enseguida se saturan los autobuses y existan problemas en horas punta.

Lo que se plantea desde Mancomunidad es aumentar la capacidad de la línea. En primer lugar con vehículos más grandes, con más capacidad, como los articulados de líneas como la 4. En segundo lugar estableciendo mejor los refuerzos, que es materia de preocupación para la Mancomunidad, sobre todo después de comprobar que los resultados de la encuesta de satisfacción realizados este año, en la que los temas de las aglomeraciones y los refuerzos han tenido una baja valoración, dándosele a estos temas mucha importancia entre los usuarios.

Para establecer las frecuencias de las líneas, se calcula el uso de las mismas y se valora en función de los costes. Se podría aumentar la frecuencia en el caso de las zonas o pueblos como Gorraiz, en donde la población está aumentando. El número de habitantes determina en gran parte el uso del transporte público, por lo que al aumentar la población, se plantea disminuir el tiempo de espera.

Nº25	Mala comunicación con Zizur. Se propone estudiar viabilidad de mejor comunicación y en concreto San Jorge-Zizur.
------	--

Actualmente el pueblo de Zizur Mayor cuenta con una línea, la 15, cuya frecuencia es de 15 minutos, cuando hasta el año pasado era de 12. Además, el autobús nocturno también llega hasta Zizur en su línea N1.

La Mancomunidad comenta al respecto de esa situación que con esta línea se comenzó con una frecuencia de 12 minutos porque había un número de autobuses asignados para esa línea y una previsión de que pudiesen a hacerlo a tal velocidad que permitiese hacer 5 expediciones en 1 hora, lo cual equivale a 12 minutos.

La realidad, tal y como indica la compañía que lleva esta línea (Montañesa) es que no podía hacerse el recorrido en ese tiempo, ya que los conductores tenían que conducir a gran velocidad para llegar a tiempo, lo cual había llevado a reclamaciones, por lo que de nuevo se volvió a la frecuencia de 15 minutos. El Ayuntamiento de Zizur por su parte ha reclamado al respecto a la Mancomunidad, proponiendo poner los 12 minutos de servicio durante las horas punta, que es cuando realmente hay demanda de la población. El Ayuntamiento ha aceptado esta alternativa. En conclusión, con los medios que estaban previstos realizar este recorrido, no era posible dar ese servicio.

Hasta Zizur Menor llega la Línea 1, pero la frecuencia es superior a 60 minutos, por lo que hay 8 autobuses en todo el día. La Mancomunidad entiende que existe poca frecuencia en Zizur Menor y se proponen estudiarlo, aunque siempre teniendo en cuenta el nivel de uso, que una vez más la encuesta de movilidad que se va a realizar dará la respuesta.

A la propuesta de conectar San Jorge con Zizur, se contesta que no es posible llegar a todos los puntos de la ciudad desde todos los puntos, con lo que para ver la necesidad de esta propuesta, se requiere un estudio detallado.

Nº29	En algunos recorridos sería interesante ofrecer una línea de autobús alternativa rápida, con menos paradas en el mismo recorrido. Propuesta: estudiar en ese sentido su viabilidad para los recorridos más congestionados.
------	--

Esto se quiere estudiar y se está planteando para el caso de Barañain. La Mancomunidad valora esta aportación como interesante, pero señalan que la creación de líneas rápidas requiere una explicación bien clara de cara a los usuarios, dado que tendrán menos paradas que las acostumbradas.

Para que lo anterior no suponga una pérdida para los usuarios, la opción sería añadir una línea rápida por encima de las que ya existen (haciendo su recorrido tradicional y con la misma frecuencia). Entienden desde la Mancomunidad y el Gobierno de Navarra que esta solución requeriría añadir más autobuses para cada línea en la que se plantee línea rápida, lo que implica un incremento de la flota.

De cualquier modo, las opciones que se podrían llevar a cabo para esta aportación son varias: Modificar las líneas que ya existen en momentos determinados, saltándose el autobús alguna parada; Añadir ciertos tramos de líneas en el recorrido tradicional, que sean tramos rápidos. Puede haber diversas posibilidades de llevarlo a cabo.

La Mancomunidad insiste en que hay que justificar muy bien de cara al usuario que se van a poner líneas rápidas en determinadas líneas y que ello va aportar un mejor servicio.

Este es un ejemplo más de la necesidad de hacer un estudio de movilidad y basarse en sus resultados. Si se decide hacer la línea rápida es porque está justificado para el uso.

Nº36	Mayor servicio en las horas puntas como es la salida de los comercios en viernes y sábados.
------	---

En la encuesta de satisfacción elaborada desde la Mancomunidad, se detecta que lo que peor se percibe por los ciudadanos son las aglomeraciones en las horas punta. Para paliar este problema, desde la Mancomunidad se ha planteado la incorporación de autobuses dobles que aumentan la capacidad de la línea. Este asunto es uno de los que se quiere responder en breve plazo, a lo largo de este año 2001.

En estos momentos, para el caso de la línea 42, que es muy utilizada y va desde Burlada hasta los hospitales, el problema de saturación que sufre (no sólo las horas punta de los fines de semana) se va a intentar solucionar con autobuses articulados que se han comprado y en breve plazo se incorporarán a la red.

Cotidianamente, en las horas punta de mayor aglomeración de viajeros, las compañías lo solucionan poniendo "refuerzos". Existen varias maneras de detectar la saturación de una línea: A menudo los propios viajeros son los que reclaman a la Mancomunidad o a las compañías directamente, Cotup o Montañesa, diciendo que se han quedado "en tierra", o bien a través del servicio de inspección que la propia Mancomunidad tiene. Los inspectores se sitúan en los puntos más conflictivos, y detectan el estado de las líneas. En el momento que detectan la necesidad, piden un refuerzo.

Nº42	Señalar mejor para distinguir las líneas unas de otras y en particular los números de las "villavesas" (autobuses), con colores distintos según la línea o con números más grandes, o ambos, puesto que se presta a confusión.
------	--

Señalar las líneas con diferentes colores no se considera una solución muy acertada, ya que el ojo humano es capaz de distinguir con claridad un número limitado de colores, aproximadamente 6 ó 7. La información que ofrece la Mancomunidad tiene cerca de 20 colores y algunos de ellos por su parecido se confunden. El color sí que podría ayudar a distinguir grupos de servicios como nocturno, diurno o servicios especiales o servicios a cosas extraordinarias, pero una red con muchas líneas nunca se va a poder distinguir por el color.

Lo que se está intentando es que los rótulos del cartel electrónico que llevan los autobuses sean cada vez sean más grandes. De hecho los nuevos que se han incorporado tienen un tamaño comparativamente con lo que existía antes bastante grande, aunque no hay referencias de cómo se han recibido entre los usuarios.

Nº43	Dentro del autobús se debería anunciar verbalmente o en cassette (que se entienda con claridad) el nombre de la parada siguiente.
------	---

El sistema de ir anunciando las paradas siguientes ya existe en algunas ciudades, y se está planteando implantar en Pamplona.

La idea de futuro consiste en que, a través de un sistema de posicionamiento global (GPS) por satélites, se podría saber desde una centralita en cada momento donde está cada autobús. Supondría mejorar la información, ya que ésta sería en tiempo real, lo que ocurre en cada momento, permitiría anunciar desde el interior del autobús la parada siguiente e incluso cuanto tiempo queda para ella. Hay ciudades como Valladolid que tienen este sistema.

Este sistema también podría señalar en las paradas de los autobuses el tiempo que falta para la llegada del siguiente autobús. Existen estudios que muestran que el tiempo de percepción de espera de un viajero parece mayor de lo que es en realidad y, con esta modalidad la seguridad y tranquilidad del usuario sería mayor.

En cuanto a indicar el recorrido en el interior con un panel, se podría estudiar, aunque por ahora no hay un planteamiento serio al respecto.

Nº47	En algunas paradas no hay marquesinas. Si no se puede instalar por falta de espacio, se debería buscar alguna forma alternativa como un banco o similar.
------	--

La prioridad de la Mancomunidad en estos momentos es instalar marquesinas en la mayor cantidad de paradas posible. En algunos lugares se colocan algunas marquesinas más estrechas por el espacio disponible. Sin embargo hay casos en los que no hay espacio ni siquiera para esas marquesinas más estrechas, ya que no habría apenas espacio para el tránsito. Hay aceras que sólo tienen metro y medio de anchura.

La alternativa de un banco, con una persona sentada, ocupa entre 60 y 80 centímetros, y aunque puede ser una solución, las personas seguirían al descubierto en un día de lluvia, aunque mejoraría la situación respecto a estar de pie esperando.

Todas las paradas de autobús se señalizan con un poste, aun cuando no haya espacio para marquesina.

Nº49	La información de las paradas tiene la letra muy pequeña para las mujeres de la 3ª edad y para personas en general con problemas de visión. Propuesta: utilización de un tipo de letra mayor.
------	---

Existe un proyecto para modificar la información en las marquesinas, ya que, actualmente, la información de toda red, está en un mismo cajetín colocado en todas las marquesinas. El tamaño de esta información queda muy reducido y efectivamente es un problema para personas con visión reducida. Por ello, desde la Mancomunidad han diseñado un proyecto para personalizar la información que lleva cada marquesina y adecuarla a las líneas que pasan por allí. Ello permite tener una información mucho más útil, llegar a más detalle y tener un mayor tamaño en la información. El proyecto está en fase de implementación.

En concreto consiste en colocar un plano personalizado con información relativa a las 2 ó 3 líneas que pasen por esa parada. En esta información se indicaría el recorrido de la línea con las paradas, así como información en cuanto a la frecuencia, horarios de salida y llegada etc.

Se pretende introducir una nomenclatura específica para cada parada. Actualmente, la información relativa a las paradas que hace la línea, se especifica en el poste señalizador con una letra muy pequeña. Además se especifican a modo de listado de las paradas, cuando lo habitual es que no se conozcan necesariamente los nombres de todas las calles. Por ello, el especificar las paradas con un sistema de numeración fijo, permite más facilidad de búsqueda en el mapa y, por tanto, situarse en el recorrido con más facilidad. Incluso sirve como referencia para indicar en qué punto se encuentra, o incluso reclamar sobre un incidente ocurrido en esa parada y poder referenciarla.

Por la parte de atrás de la marquesina, del lado de la calle, se prevé informar sobre la red nocturna.

En el tema de la información, la Mancomunidad está trabajando, ya que lo que existe actualmente de carácter informativo es bastante parecido a lo anterior, adaptado a la nueva red.

Nº5 3	Cuando cambian las paradas de sitio, apenas hay comunicación, o los carteles informativos son pequeños.
----------	---

En el proyecto de mejora de la información ofrecida al usuario, se está planteando dedicar un panel añadido en la marquesina, en el que se señalen las incidencias, como un cambio de parada, o de recorrido por obras, parada anulada, nuevos horarios,... Actualmente no están bien resueltas, ya que por lo general se coloca un papel pegado, que no garantiza que los usuarios estén informados de la incidencia, por falta de visibilidad. La solución a esto, es que esté estandarizado y que sea un único sitio en el que se pongan, para que se vean y los usuarios del transporte lo aprendan con facilidad. Un modelo de aviso estándar que se rellene y se coloque en un sitio específico y fijo.

RESPUESTA A LAS APORTACIONES NO INCORPORADAS

Las aportaciones no incorporadas, requieren también una justificación que señalamos a continuación.

Nº 2	Comunicar el Barrio de la Rotxapea con Iturrama
Nº3	Comunicar Ansoain con las Universidades.
Nº5	Comunicar la Rotxapea con la zona de las clínicas: San Juan de Dios, Clínica San Miguel. Actualmente la línea 10 comunica con las clínicas desde San Jorge.
Nº7	Comunicar San Jorge-Rotxapea con Azpilagaña
Nº15	No hay comunicación directa desde el barrio de Iturrama con Renfe.
Nº17	Más comunicación del Barrio de la Milagrosa con otros puntos de la ciudad, y en particular con San Jorge y Burlada.

Desde la Mancomunidad, la respuesta a estas aportaciones relacionadas directamente con el recorrido de las líneas y el enlace de distintos puntos de la ciudad es la siguiente. No es viable conectar todos los puntos de la ciudad con las universidades, por ejemplo para el caso de la aportación número 3. En la modificación de las redes, no se puede atender todas las demandas. Hay demandas que son de taxi y con las universidades existen una serie de redes que conectan directamente con la mayor parte posible de la ciudad, pero para el resto están pensados los transbordos, ya que no es posible conectar toda la ciudad con las Universidades, siguiendo el mismo ejemplo.

La contestación al respecto desde la Mancomunidad es que hay varias demandas para desplazar líneas, pero que hay que tener en cuenta que al planificar se precisa sopesar los beneficios y los perjuicios. Una línea de transporte es un compromiso entre transportar a los usuarios lo más rápido posible y recoger al mayor número de viajeros. Llevar al mayor número de personas significaría que habría que hacer una línea serpenteante pasando por todos los sitios posibles de demanda o de destino, pero esto es contradictorio, ya que no es posible una línea que tarde 30 minutos en hacer un recorrido en el que en coche se tarda 10 minutos. Es un equilibrio entre dos necesidades, y en el diseño de las líneas se intenta que se produzca la menor distancia posible recogiendo el mayor grueso de la demanda. Desde la Mancomunidad (que es la entidad encargada del diseño de las líneas) lo que se hace es valorar y sopesar cuanta población necesita una propuesta específica y a cuanta penaliza.

En 1996 se realizó una encuesta domiciliaria de movilidad, y este año 2001, en el mes de mayo, está previsto realizar una encuesta de movilidad a la población de la Comarca de Pamplona, con el fin de hacer un estudio de movilidad real de la población. De dónde a dónde

van los ciudadanos, cuantas personas van a los distintos sitios y el tipo de población por edad, sexo, motivo del viaje etc.

Nº11	Algunas marquesinas están poco iluminadas: Fábrica de seda; Caja de Ahorros de Navarra (el Porrón).
------	---

Actualmente, en las paradas, a no ser que exista una farola cercana, sólo ilumina el panel de las marquesinas, una luz muy tenue que apenas sirve para iluminar. No hay nada previsto respecto a mejorar este punto. La política a seguir es la de que tengan marquesinas la mayor cantidad de paradas posible, este es el nivel básico y luego mejorarlo. La prioridad por tanto es proteger ante la lluvia, respecto a que esté iluminada. La coordinación con el Ayuntamiento de Pamplona, de forma que todas las paradas de autobús dispongan de una farola cercana, solucionaría en parte este asunto. Sin embargo, dicha coordinación no siempre funciona adecuadamente.

Nº12	La línea 2, que recorre gran parte del barrio de Iturrama, está comunicada con la Clínica Universitaria, pero hay que andar un tramo hasta los hospitales y esto es un problema para las mujeres con dificultades de movilidad por edad u otras limitaciones.
------	---

Continúa siendo así, y esto se podría solucionar si esta línea 2 diese una breve vuelta hasta la rotonda que une la Avda. Barañain con la Av. Navarra, volviendo por los hospitales para continuar hasta Etxabakoiz.

Desde la Mancomunidad la respuesta a esta aportación es que la conexión de Iturrama se hace a través de la línea 19, ya que siempre ha sido una demanda importante el conectar este barrio con los hospitales.

Nº21	Se necesitan más paradas en distintas partes de Burlada, dado el aumento de población que ha tenido, sin adecuación del transporte a ese crecimiento, en particular por los interiores del municipio (pe. cercanía de la variante,...)
------	--

Continúan las mismas paradas, con la incorporación de la línea 7 que recorre el interior de Burlada por la parte nueva. La deficiencia es que esta línea no llega al centro.

Esta línea viene desde Huarte y Villaba. Las líneas 4-1 y 4-2 suponen casi la cuarta parte de los usuarios. Si se ampliase el recorrido por el interior de Burlada, tendrían que dar más vuelta. Esta vuelta supondría que los usuarios de Villaba, que son los que vienen de más lejos y tienen un tiempo de unos 24 minutos hasta llegar al centro, verían ampliado el tiempo de recorrido.

Además, disminuir la frecuencia, es decir que pasen más autobuses en menos tiempo, no es una solución, porque el recorrido sería el mismo y se tardaría más o menos igual. El tiempo de espera en la parada es menor, pero se tarda lo mismo en llegar al destino. Este punto se puede enlazar con la aportación de una línea rápida (aportación número 29)

Nº23	Se hace necesaria una comunicación no sólo lineal, sino también radial y periférica, en la comarca de Pamplona. Propuesta: estudiar la viabilidad de ampliar líneas periféricas.
------	--

La red actual es radial por el centro, y sólo existen 2 líneas que vayan por la circunferencia, que son la línea 7 que sale de Villava y llega hasta Barañain pasando por la Rotxapea, y la línea 19 que va por el sur y que comunica el colegio de Ursulinas en la C/ Aoiz llegando hasta Barañain.

Por el momento no se ha considerado este tema. La estimación que hacen desde la Mancomunidad es que la mayor parte de movimientos son por el centro, ya que es el mayor punto de atracción. Puede haber más desplazamientos en determinados equipamientos como hospitales,... El problema de estos movimientos periféricos es que baja mucho la demanda, es decir que si la oferta no es demasiado fuerte, tampoco hay demasiada demanda y son líneas poco utilizadas, aunque convendría estudiarlo más detenidamente.

La Mancomunidad reconoce que actualmente la comunicación sin pasar por el centro, salvo en los dos casos excepcionales anteriormente señalados, no está suficientemente bien desarrollada, pero apuntan que con el estudio de movilidad previsto, detectarán las necesidades de comunicación para en un futuro a medio plazo modificar la red en lo que se vea apropiado.

Nº22	Se propone una línea nueva desde Huarte, pasando por Villava, Burlada, Txantrea, San Juan, Iturrama y Noain. Propuesta: estudiar su interés, justificación y viabilidad.
------	--

Esta propuesta sería objeto de una línea nueva específica que no ha sido creada en el nuevo plan. Propone que desde Huarte, pasando por Villava, Burlada, Txantrea, San Juan, Iturrama y Noain, de modo que comienza con la línea 7, conectaría con alguna otra que estaría por diseñar.

Esta aportación sería en parte la línea periférica que se comenta, pero es una aportación bastante seria que está por estudiar.

Nº26	Los Hipers no están comunicados, a excepción de La Montañesa que llega hasta E´leclerc. Propuesta: se hace necesario un servicio, aunque esté reducido a un número de horas al día.
------	---

La línea que actualmente pasa por los dos hipermercados es la Línea 16.

La línea 16 tenía una parada en el Hipermercado E´leclerc que se eliminó por problemas de peligrosidad. Es una vía rápida que obligaba a los usuarios a cruzar por el medio de la autovía. Ha habido una demanda de que se vuelva a poner. Se está planteando si puede haber otras opciones a la vista de que la opción anterior conlleva mucho riesgo.

Desde la Mancomunidad entienden que los hipermercados están pensados para un tipo de clientes. En otros países, en cuanto a movilidad, se marca urbanísticamente las zonas según qué tipo de accesibilidad se le va a dar: Tipo A, B, o C. La accesibilidad tipo C significa que son zonas que no tienen accesibilidad más que por coche y es implantable que tengan transporte público; la A puede ser que tengan acceso por transporte público; y la B puede ser algo intermedio. En general, las zonas comerciales por el tipo de servicio que dan, salvo lo que puede ser para los trabajadores que es una demanda muy concreta y muy puntual, significan que se accede en coche.

Con el proyecto de ampliar la zona del Hipermercado E´leclerc con cines y otro tipo de comercios, puede ser un caso diferente, puesto que va a ser una zona comercial más amplia de lo que es un hipermercado, al que se va a realizar compras de gran tamaño. Lo que se busca con estas zonas es que estén bien conectadas con la red viaria, y que dispongan de grandes zonas de aparcamiento para hacer compras masivas.

Por tanto, en el caso de E´leclerc, si cambia esta zona, se hará un planteamiento de otro tipo. Se considera alguna posibilidad como la línea 17 por ejemplo.

Nº28	<p>Para las mujeres mayores, una distancia de 15 minutos andando sería el límite a considerar entre las conexiones de líneas de autobuses. Propuestas: estudiar las conexiones actuales existentes y las nuevas que se propongan entre líneas considerando ese criterio.</p>
------	--

Es muy difícil calcular las distancias máximas a recorrer para hacer una conexión de línea, puesto que las variantes de conexiones son muchas.

En el caso de Pamplona, las distancias de transbordo no son muy elevadas. En algunas ciudades como en Madrid existen intercambiadores, que son algo parecido a un parking o parada de grandes dimensiones en la que confluyen varias líneas a la vez; vendría a ser algo parecido a lo que se da en Pamplona con la Plaza de Merindades, con la diferencia de que es exclusivamente de entrada y salida de autobuses, sin más tráfico rodado.

Las compañías de autobuses lo han propuesto en alguna ocasión, con el fin de facilitar los transbordos, no sólo económicamente y en tiempo, sino también físicamente, a los que alude esta propuesta número 28.

Nº31	<p>Las líneas 7, 8, 9, 21, 13 pasan por el cementerio pero sólo tiene parada el Día de Todos los Santos. Las mujeres mayores acuden con frecuencia al cementerio, parando el autobús antes o después, a pesar que los autobuses pasan muy cerca del cementerio. Propuesta: que tenga parada opcional diaria a solicitud del usuario.</p>
------	--

Actualmente las líneas 7, 8, 9, 10 y 13 continúan pasando por el Cementerio, pero no hacen ninguna parada.

Esta aportación está para valorar y parece interesante. Se valora el uso que se le da, si las empresas pueden incorporar una parada en el tiempo de expedición que tienen estipulado y el coste en tiempo que significaría, además de si hay sitio para la parada. Igualmente se plantean si hay que acondicionar la parada, si hay que hacer obra. Con todo esto se valora si se puede o no hacer la petición.

Nº34	<p>Nocturno: Mayor duración del nocturno los fines de semana, y, a ser posible, toda la noche (actualmente circula hasta las 4 de la madrugada, con frecuencia de media hora) con una frecuencia de 1 hora hasta conectar con el servicio diurno. Que el barrio de Iturrama tenga un servicio de autobús nocturno, ya que en este barrio vive mucha gente joven y estudiantes.</p>
------	--

No se ha satisfecho en este plan la ampliación del horario nocturno a partir de las 4:00 de la madrugada. La posibilidad de que a partir de las 4 hubiese servicio nocturno hasta que comenzase el servicio diurno, está por estudiar. Si fuera necesario que se de una amplitud de horarios, se hará para todas las líneas, para que no haya trato discrecional ni discriminatorio.

Nº38	<p>Los nuevos autobuses tienen mayor dificultad de accesibilidad para personas con problemas de movilidad y en particular para las personas mayores, ya que han localizado los asientos encima de un escalón que es una barrera física importante.</p>
------	--

Los nuevos autobuses que se están incorporando a la flota tienen la obligación de ser todos de piso bajo integral, es decir, que la altura de acceso de 320 mm es reducible hasta los

230 mm, mediante el sistema de arrodillamiento que permite inclinar el lado de acceso para enrasarlo con las aceras de las paradas. Esto facilita en cualquier caso el acceso al autobús. Sin embargo, hasta que no se renueve toda la flota, no estará esta aportación incorporada, ya que todavía hay autobuses que no son de piso bajo.

Lo que no está suficientemente bien resuelto son las 4 plazas reservadas a personas de movilidad reducida (no discapacitados que tienen su plaza) entendiéndose que deben estar colocadas estas plazas cerca de las puertas y deben estar bien señalizadas.

En cuanto a la renovación de flota, el Plan se propuso una renovación de flota de 10 autobuses al año, sin embargo no se han podido cumplir estas expectativas; en el año 1999 se compró alguno, en el 2000 sólo un autobús y este año 2001, 10. El tiempo de vida de un autobús va a intentar establecerse en 10 años, aunque actualmente están en operación autobuses de 13 y 14 años.

Nº41	Los autobuses que tienen algunos asientos en sentido contrario al movimiento son causa de mareos.
------	---

Los asientos que están en esa posición responden a un aprovechamiento del espacio, debido a que la colocación de las ruedas y el volumen que estas ocupan obligan a ajustar así los asientos. Es la única manera de usar ese espacio que de otra forma no se utilizarían.

Nº46	El diseño de las marquesinas es muy frío para el invierno, al entrar mucho frío por debajo y por los lados. Otros modelos (pe. Madrid capital) evitan ese problema.
------	---

El caso concreto de Madrid también tiene marquesinas abierta por la parte baja. En el Caso de Zaragoza está más cerrado. En cualquier caso la inversión que supondría cambiar las marquesinas que hay diseñadas para el caso de Pamplona hace que esta aportación sea inviable.

Nº48	Reparar los baches que se produzcan en el pavimento a la altura de la parada, pues es una fuente de acumulación de lluvia y barro, produciendo las consiguientes molestias a los usuarios al llegar el autobús.
------	---

Esto se responde con la coordinación con los Ayuntamientos, pero no está resuelto en todos los casos. Sí que existe una coordinación en el sentido de que la Mancomunidad reclama en casos puntuales determinados asuntos al Ayuntamiento que competa en cada momento, pero no una coordinación real. El transporte comarcal tiene unas interacciones con tráfico, con urbanismo, etc. que necesitaría de una coordinación real.

Nº51	A veces no se respeta la cola del autobús, lo que perjudica y da inseguridad a las mujeres mayores. Propuesta: Dibujar una línea de parada de manera que los usuarios se vayan colocando según lleguen, y que el conductor pare el autobús en frente de esa línea.
------	--

A pesar de que la Mancomunidad ha percibido que el respeto por el turno de llegada en muchos casos no se respeta, consideran sin embargo que dibujar una línea en el suelo en el que los usuarios se vayan colocando, no es un sistema que se conozca en otras ciudades.

Como solución alternativa a esto -que en su día se planteó- podía ser el realizar campañas relativas a respetar el orden de llegada a la parada. No existe un planteamiento real al respecto, pero en todo caso la solución iría por la idea de una campaña de concienciación, más que el dibujar una línea en el suelo, que no le ven la efectividad, más si cabe con la existencia de las marquesinas en las que las personas se van colocando según llegan.

Nº55	Las mujeres mayores con precio reducido no pueden picar de nuevo otro viaje para pe. para una amiga también mayor, como posibilitaba el bonobús, (palabras textuales que están expresando un hecho de sociabilidad importante) ya que en este caso el segundo billete es a precio normal.
------	---

Las tarjetas sociales son unipersonales y no se permite pagar a acompañantes a precio reducido. Se puede pagar con la misma tarjeta pero sujeto al precio normal.

Nº58	Queja generalizada sobre la poca amabilidad de algunos conductores y en particular de los conductores mayores. Propuesta: que se les facilite formación (pe. un curso) en cultura del servicio público, de manera que sean más amables con las personas con movimientos limitados. Esta propuesta redundaría en una calidad mayor del servicio, y está en concordancia con los actuales enfoques organizativos de Calidad Total en las empresas
------	---

La formación de los conductores por el momento hasta la unificación es responsabilidad de las compañías- En el caso de la Montañesa, ha realizado un curso de atención al cliente de 40 horas a todos los conductores. Entre los contenidos está el cómo tratar al usuario, cómo dirigirse a él, cómo atender las reclamaciones etc. Tienen previsto continuar dando cursos en esta línea y también alguno de conducción, como conducción suave,...

El Gobierno de Navarra señala que el tema de formación a los conductores se pretende unificar, pero por el momento no existe un plan definido, ya que se había planteado para la fase no programada. Entienden que hay que dar a todos un nuevo estilo y unas normas de comportamiento.

Nº59	Que los conductores presten mucha más atención y respeto para asegurarse de la subida y bajada con seguridad de personas mayores, con problemas de movilidad, o niños. Propuesta: remite al punto anterior sobre formación en cultura del servicio público.
------	---

Esta aportación, por un lado se refiere al tema de la formación de los conductores, que se responde en la aportación anterior número 58. Por otro lado, con la incorporación del dispositivo de control de vídeo que permite visualizar el espacio de cierre, el conductor ve con mayor facilidad la bajada de los usuarios. Este sistema se va a ir incorporando, de hecho para los nuevos autobuses que se van a comprar se ha señalado este requisito.

Nº60	Se hace necesaria información en caso de producirse un accidente relacionado con el autobús (pe. una brecha motivada por un frenazo): qué hacer, dónde acudir, que derechos asisten al afectado, etc. Propuesta: Esta información debería estar visible dentro del autobús.
------	---

Se está haciendo un estudio desde la Mancomunidad, aunque está menos desarrollado. El teléfono de atención al cliente y la información sobre dónde acudir en caso de accidente,

debería estar en todos los autobuses. La realidad es que las indicaciones no siempre están bien visibles, por el desgaste, caída de la información etc. Por eso se ha pretendido crear un panel único que vaya colocado en la trasera del conductor, en el que se recoja los derechos y deberes, el teléfono de atención y las tarifas. Se pretende homogeneizar la información en el interior del autobús, en cuanto a salidas, entradas, espacios reservados, etc. Respecto a esto, está previsto transformar toda la flota de autobuses, tanto viejos como nuevos.

8. Conclusiones

Del análisis de las propuestas presentadas, se pueden sacar las siguientes conclusiones generales:

1. Es necesario conocer en concreto la movilidad de la población (desagregada) del ámbito que estamos considerando (la ciudad y comarca en este caso), ya que es un factor fundamental de la vida urbana, y tiene repercusiones en muchos de los servicios del funcionamiento de la ciudad. Estos podrían ajustarse más adecuadamente al perfil del usuario concreto.

2. Es preciso conocer en particular la movilidad de las mujeres con relación al transporte público, puesto que son usuarias mayoritarias del mismo, y presentan un modelo de movilidad específico. Esta información redundaría igualmente en una mayor calidad del sistema de transporte colectivo.

3. Cuando se investiga sobre el colectivo 'mujer' (y su desagregación por edad y condición social y económica entre otras), se han aportado propuestas que presentan unas características relevantes como son:

- propuestas sobre el colectivo de mujeres, pero también propuestas generales para el conjunto de la población.
- propuestas que expresan necesidades sociales amplias con relación a la vida cotidiana de las mujeres en la ciudad, pero que se expresan en formulaciones muy concretas en la mayor parte de los casos.
- se presentan problemas y también se presentan soluciones.

4. Se hace preciso establecer consultas y canales de participación de las mujeres con relación a todos los servicios colectivos de la ciudad, ya que, además de responder a una demanda creciente en las sociedades democráticas, redundaría en una mayor calidad del servicio.

Asociaciones de Mujeres

Han participado voluntariamente en las reuniones las siguientes Asociaciones:

- . ALAIZ Iturrama
- . ALAIZ Burlada
- . ALAIZ Ermitagaña
- . ALAIZ Rotxapea
- . ALAIZ Txantrea
- . Asociación MAR
- . Asociación VIUDAS DE ITURRAMA
- . Asociación ASIMA

9. Bibliografía

- Bofill Anna, Dumenjó Rosa María, Segura Isabel. 1998. Las Mujeres y la Ciudad. Manual de Recomendaciones para una concepción del entorno desde el punto de vista del género. Barcelona. Fundació María Aurelia Capmany.
- Díaz Muñoz, M. Angeles. 1989. Movilidad femenina en la ciudad. Notas a partir de un caso. Documents d'anàlisi geogràfica, 14: 219-239.
- Forum de Política Feminista. 1996. Mujeres y Habitat, Madrid.
- Hjorthol, Randi Johanne. 1994. The Gendered City? An analysis of some aspects of every day life for men and women in Oslo. Ponencia presentada al XIII Congreso Mundial de Sociología, Bielefeld, Alemania.
- Institute of Transport Economics. 1993. Norwegian Trial Scheme for Public Transport. Norway.
- Ministerio Federal de Ordenación del Territorio. 1993. Las Mujeres planifican la ciudad. Alemania.
- Moser, Caroline. Sin fecha. Las mujeres en la planificación del desarrollo: necesidades prácticas y estratégicas de género. Puntos de Encuentro. Nicaragua.
- Tobío, Constanza y Concha Denche (1995). El espacio según género ¿Un uso diferencial?. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid.
- United Nations Centre for Human Settlements (Habitat). 1998. Report on the International Workshop on Gender Responsive Environmental Planning and Management (EPM), 28-30 September.
- Indicadores de Mujer y Urbanismo. Colectivo de Mujeres Urbanistas de Madrid.

Documentos recopilados para informe

- Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona. 1999-2003. Gobierno de Navarra y Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.
- Ordenanza Reguladora del Servicio Público de Transporte Urbano en la Comarca de Pamplona. Mancomunidad Comarca de Pamplona.
- Encuesta de satisfacción de los usuarios del Transporte Público Comarcal. Diciembre de 2000. Departamento de Relaciones Externas. Mancomunidad Comarca de Pamplona.
- Estudio Sociológico sobre el Transporte Público en la Comarca de Pamplona: Demandas, opiniones, actitudes y hábitos de utilización. Resumen del informe de Resultados y Conclusiones entregados por ERYBA. Mayo 1999. Mancomunidad Comarca de Pamplona.
- Movilidad en Relación con el Transporte Urbano en la Comarca de Pamplona. Memoria Síntesis. Gobierno de Navarra. Departamento de Obras Públicas y Transportes. Servicio de Transporte. Junio 1997.
- www.lamontanesa.com. La Montañesa S.A. L. Dossier de líneas regulares, mapas, horarios, servicios discrecionales, recorrido de la línea, servicios nocturnos, etc.