

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

En las soluciones para una movilidad de personas y mercancías más sostenibles es preciso contemplar de forma unitaria todo el sistema territorio-actividades-movilidad que se produce en el conjunto del Área Metropolitana. Exige una coordinación intensa entre las diferentes administraciones implicadas. La normativa de ordenación territorial y de urbanismo existente en la actualidad es bastante completa en los niveles más altos de la planificación territorial (Planes de Ordenación del Territorio – POT) y en la planificación urbana (Planes Generales Municipales – PGM - y normas que los sustituyen en los municipios menores), pero falta un nivel intermedio que los articule. En este orden de articulación intermedia del área metropolitana la existencia de un Pacto por la Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona garantiza una vinculación de todas las partes intervinientes en su ámbito de competencias: Administración de la Comunidad Foral, Mancomunidad de la Comarca de Pamplona y los Ayuntamientos firmantes.

Objetivos generales 5, 23



PROPUESTA DE ACTUACIONES

- **Actualización y/o modificación del POT 3 correspondiente ámbito del PMUSCP.**

Se tramitaría una “Actualización del POT 3” si el PMUSCP aportara contenidos que complementen o concreten más sus determinaciones o criterios.

Se tramitaría una “Modificación del POT 3” si los contenidos del PMUSCP modificaran el contenido del POT3, pero no se cree necesaria la tramitación de su Revisión.

Si la estructura básica estructurante del transporte público, la malla de recorridos para bicicletas o los “ejes de actividad cívica” como recorridos peatonales fuera más detallada por el PMUSCP, convendría actualizar el POT 3 en este aspecto; sólo en el supuesto de que hubiera contradicciones entre las determinaciones del PMUSCP y las del POT 3 sería necesario tramitar su modificación, para que el PMUSCP sea congruente con el POT 3.

● Pacto por la Movilidad.

En un nivel más ejecutivo y pragmático deberá ser suficiente el Pacto por Movilidad y los compromisos y obligaciones aprobados por unanimidad entre las Administraciones y Organismos intervinientes. Ello no obsta para anticipar que habrá que analizar en su momento, una vez aprobado el PMUSCP, la conveniencia de elaborar instrumentos específicos para llevar a cabo sus determinaciones de acuerdo con el alcance de las actuaciones que se pretendan realizar tales como, según los casos, Proyectos de Obra de Urbanización, e incluso los Planes o Proyectos de Incidencia Supramunicipal (PROSIS o PSIS).

● **PRESUPUESTO ESTIMADO**
Coste de redacción 100.000 €

● **TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO**
4 años una vez adoptada la figura de planificación correspondiente.

Relacionada con las siguientes estrategias del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona:

- **Estrategia 1.2:** Articulación territorial en células urbanas.
- **Estrategia 2.2:** Red metropolitana de itinerarios peatonales.
- **Estrategia 3.4:** Plan Director Metropolitano de la Bicicleta.
- **Estrategia 4.1:** Red de Altas Prestaciones del TUC.
- **Estrategia 4.3:** Red de aparcamientos disuasorios.



Movilidad Peatonal

- 01 Dar prioridad a peatones frente a todos los demás modos de desplazamiento en distancias cortas.
- 02 Crear una red peatonal de conexión de todos los barrios y áreas urbanizadas.
- 03 Proporcionar acceso al transporte colectivo.



Movilidad Ciclista

- 04 Superar problemas de accesibilidad puntuales actuales.
- 05 Mejorar la accesibilidad de todos los barrios y núcleos urbanos**
- 06 Dar prioridad a la bicicleta frente a los modos de desplazamiento mecanizados en distancias medias.
- 07 Apoyar el creciente uso de la bicicleta, sin perjudicar a peatones.
- 08 Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta



Transporte Colectivo

- 09 Mejorar los recorridos para favorecer la accesibilidad de todos los barrios y áreas urbanizadas.
- 10 Dar prioridad al autobús frente al vehículo privado.
- 11 Promover la intermodalidad.
- 12 Mejorar la accesibilidad a los servicios de interés general.
- 13 Mejorar los tiempos de viaje en distancias medias y largas.



Vehículo Privado

- 14 Reducir el uso del vehículo privado para relaciones radiales.
- 15 Reducir la velocidad del vehículo en el espacio urbano
- 16 Reducir la intrusión del vehículo en el espacio urbano.
- 17 Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos



Programa de Seguridad Vial

- 18 Mejorar la seguridad vial de peatones y ciclistas.
- 19 Mejorar la seguridad vial en general.



Espacio Público

- 20 Mejorar la calidad del espacio público.
- 21 Recuperar parte del espacio utilizado hoy por el vehículo privado, especialmente en las áreas urbanas centrales y en las residenciales.
- 22 Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia.
- 23 Prever en los nuevos desarrollos urbanos una buena conectividad con el sistema de transporte público.**