

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

Además de generar una oferta adecuada de infraestructura y servicios de autobús, una red de transporte público moderna debe contar con las mejores prestaciones en seguridad, comodidad y confort, tanto de su flota como de las infraestructuras que utiliza. En este sentido, se propone una serie de mejoras que hagan al Transporte Urbano Comarcal (TUC) ser más competitivo frente al automóvil. Se trata de fomentar el transporte público ofreciendo el mejor servicio al persona usuaria sin atender exclusivamente a criterios de rentabilidad económica. En este sentido, dar prioridad al autobús en itinerarios segregados, contribuye a disminuir los tiempos de viaje del transporte público, haciéndolo más atractivo y competitivo.

Objetivos generales: 3, 5 10, 11, 12, 13, 14 y 16



PROPUESTA DE ACTUACIONES

Propuesta de actuaciones

Tarifas y medios de pago. Renovación tecnológica del medio de pago del TUC

- Creación de una “tarjeta única” que permita el uso de distintos modos de transporte urbano e interurbano con un mismo medio de pago, autobús interurbano, taxi, sistema de bici pública, etc..
- Facilitará la implantación de políticas tarifarias integradas que fomenten la movilidad: tarificación y zonificación común, transbordos en condiciones ventajosas, descuentos o beneficios según el uso realizado del servicio, beneficios para colectivos sociales, etc.
- Permitiría la introducción de nuevas modalidades de pago y de recarga de la tarjeta actual como el “Sistema Post-pago”, facturar mensualmente a las personas usuarias de acuerdo a tarifas que se reduzcan marginalmente con el número de viajes
- Contemplar el bono-taxi para el ámbito del PMUSCP.

Paradas y estaciones: aumentar al número de paradas con marquesina y paneles de información.

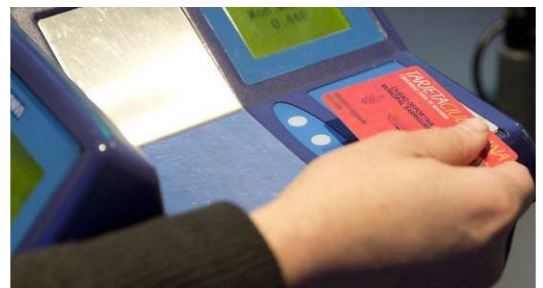
- Accesibilidad Universal. Garantizar el espacio mínimo y pendientes adecuadas para el paso de personas con movilidad reducida (PMR) tanto en la parada como en los accesos.
- Para las personas con discapacidades visuales recorridos con pavimento podotáctil, diferenciados del resto de pavimento

- Señalética de acceso a las paradas y la información sobre el servicio para personas con déficit cognitivo.

Sistemas de propulsión alternativos de la flota. Dar continuidad al proyecto de “Biobús” (utilización de gas biometano generado de los fangos residuales de plantas depuradoras) y realización de una prueba piloto de utilización de autobuses eléctricos.

Medidas de priorización del transporte público:

- Carriles bus, en aquellos tramos susceptibles de sufrir congestión.
- Carriles bus cortos en las aproximaciones a cruces con priorización semafórica
- Paradas en carril de circulación sin apartadero, para facilitar la reincorporación de los vehículos



PRESUPUESTO ESTIMADO

- Mejoras en la interoperabilidad: Coste de inversión inicial 2 M €
- Mejoras de accesibilidad: Coste de inversión inicial 7 M €
- Incentivos tarifarios: Coste de operación 0,25 M€/año
- Bonotaxi: Coste de operación 0,36 M€/año
- Coste de Mantenimiento: 1,30 M€/año

TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO

Medidas en el corto plazo (2 años)

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

- Estrategia 3.3: Sistema metropolitano de bicicleta pública
- Estrategia 4.1: Red de Altas Prestaciones del TUC.
- Estrategia 4.3: Red de aparcamientos disuasorios.
- Estrategia 6.1: Movilidad por estudios
- Estrategia 6.2: Movilidad por trabajo
- Estrategia 6.3: movilidad por compras



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.