

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

La elevada velocidad de los vehículos en los centros urbanos tiene varios efectos negativos. El más obvio es el deterioro de la seguridad vial, con un aumento del número y gravedad de los accidentes. Por otra parte, la elevada velocidad reduce los tiempos de recorrido, haciéndolos más atractivos que el resto de modalidades de desplazamiento, en una competencia desleal. También la evitación de recorridos rectos aumenta los tiempos de viaje, a la vez que psicológicamente actúa de barrera disuasoria a los recorridos por los centros urbanos, haciendo preferible la búsqueda de itinerarios alternativos por las grandes infraestructuras periféricas.

Objetivos generales: 14, 15, 16, 17 y 18



PROPUESTA DE ACTUACIONES

Ajuste velocidades:

- Dentro de células urbanas 20-30km/h
- Medidas de templado de tráfico
- Vías intersticiales (entre células urbanas) 50km/h
- Medidas gestión de prioridades al bus
- Gestión semafórica

Semáforos:

- Reducción del ciclo total
- Aumento fase verde peatonal para cruzar de forma segura y dar prioridad a esta movilidad
- Continuidad a los itinerarios peatonales (mediante semáforos)
- Flujos de peatones y ciclistas de pequeña intensidad: semaforización con pulsador a demanda

Ordenación de circulación: -Dentro de las células urbanas: Sólo acceso a vecinos

- Vías intersticiales:
 - Canalización de tráfico transversal mediante prioridades semafóricas y cambios sentido circulación
 - Creación de vías colectoras (infraestructuras periféricas) que faciliten acceso a la Ronda.

Información y formación sobre seguridad vial:

- Medidas que ayuden a crear marco cultural favorable a la movilidad sostenible
- Análisis sistemático en todo el Área Metropolitana de la siniestralidad
- Política de sensibilización sobre educación vial, segmentados los públicos objetivos
- Creación Mesa Metropolitana Movilidad Segura

Política represión malas prácticas:

- Inflexibilidad frente incumplimiento normativa
- Campañas control velocidad: radares móviles
- Control respeto semáforos: Tecnología “foto rojo”

● PRESUPUESTO ESTIMADO

- Coste Inversión inicial: 13,62 M euros
- Coste Operación: 0,05 M euros/ año
- Coste mantenimiento: 0,2 M euros/ año

● TIEMPO

REALIZACIÓN ESTIMADO

Largo plazo : más de 8 años

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 2.1:** Buenas prácticas de diseño urbano.
- **Estrategia 7.1:** Oficina metropolitana del plan de movilidad
- **Estrategia 7.2:** Estrategia de información y formación



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.