

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

La movilidad motorizada es imprescindible en una ciudad de tamaño medio o grande. Pero el proceso de combustión de los motores genera emisiones contaminantes nocivas, tanto para la salud como para el medio ambiente local y para el calentamiento global. La alternativa para mantener el uso de la movilidad motorizada individual allí donde sea la mejor opción, reduciendo sus impactos ambientales negativos, es el uso de tecnologías alternativas al motor de combustión interna alimentado por gasolina o gasóleo.

Objetivo general: 18



PROPUESTA DE ACTUACIONES

Energías alternativas existentes viables para el PMUSCP: gas licuado de petróleo (GLP), la electricidad, el biometano, el gas natural comprimido, los biocombustibles. También deben considerarse los motores híbridos, particularmente los enchufables.

Acciones para vencer las cuatro barreras a las que se enfrenta la demanda: el diferencial de coste de adquisición, la falta de información fiable, la reducida autonomía de determinados vehículos y el insuficiente desarrollo de la infraestructura de suministro (salvo para la tecnología híbrida).

Movilidad privada:

- En general, se deben promocionar los vehículos híbridos (sobre todo, enchufables) y el vehículo eléctrico, ofreciendo postes de recarga gratuita (en viario o fuera de él), con reducción o gratuidad del precio de estacionamiento cuando no recarguen. También se debe fomentar el Préstamo o uso temporal de vehículos (Car Sharing) cuando use estas tecnologías.
- En cuanto a vehículos, se deben priorizar las flotas de Administraciones Públicas y grandes empre-

sas, que pueden entender mejor sus ventajas en cuanto a imagen y en cuanto a coste total de utilización. Para los particulares, se deben difundir las ayudas existentes para la compra de vehículos y para las instalaciones de recarga en domicilios.

- En cuanto a infraestructuras de recarga, las Administraciones deben promoverlas directa y activamente, dadas las limitaciones que existen para la rentabilización por parte de la iniciativa privada, por lo restrictivo de la legislación vigente en materia de reventa de electricidad.

En el **transporte urbano colectivo** debe planificarse la sustitución progresiva y total del gasóleo por biometano, electricidad o GNC.



Dentro de la **movilidad en taxi**, se debe acometer una política, consensuada con el sector, para pasar a utilizar taxis eléctricos, GNC, GLP o híbridos enchufables.

Transporte de carga:

- Carga pesada (recogida de residuos sólidos urbanos, flotas de servicios de mantenimiento, etc.) en su contexto urbano debe priorizarse la electricidad, el biometano, GNC y GLP.
- Distribución urbana de cargas ligeras, se puede plantear la movilidad eléctrica, de manera similar a los particulares, así como el uso de bicis (tricycles).

● PRESUPUESTO ESTIMADO

- Coste Inversión inicial: 12,10 M euros
- Coste Operación: 0,17 M euros/ año
- Coste mantenimiento: 0,25 M euros/ año

● TIEMPO

REALIZACIÓN ESTIMADO

Entre 4 y 8 años una vez adoptada la decisión 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.