

## LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

La movilidad por motivo compras ha ido evolucionando con el paso de los años, especialmente en las dos últimas décadas, con la aparición de centros comerciales y grandes superficies en la Corona metropolitana. Esto ha tenido un doble impacto, por una parte, en la pérdida del comercio de proximidad tradicional y por otra, en la mayor dependencia del coche para acceder a estos nuevos centros, cuyo principal atractivo es la concentración de oferta comercial (y de ocio), acompañada de una gran oferta de aparcamiento. Asimismo, el centro de Pamplona cuenta con una amplia dotación de aparcamientos subterráneos en régimen de concesión que inducen al acceso al centro en coche. Por lo tanto, el objetivo de esta estrategia será, por un lado, el de facilitar el comercio de proximidad y por otro, el de promover una movilidad más sostenible en aquellos centros existentes, desvinculándola del automóvil privado en favor del transporte público, el caminar o ir en bicicleta.

**Objetivos generales:** 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 18, 19, 20 y 21



## PROPUESTA DE ACTUACIONES

Potenciación del comercio de proximidad para revitalizar los centros urbanos de los municipios y los barrios mediante itinerarios peatonales y ciclistas.

Introducir un **programa de descuentos** entre comercios de los centros urbanos a la clientela que demuestre haber **utilizado el Transporte Público** para hacer sus compras.

- Tarifas especiales en franjas horarias típicas de compras (fin de semana, horas valle, etc.).
- Dentro de convenios especiales, medidas como el pago íntegro del billete a quien acceda al comercio en bus con billete sencillo, descuento de una cantidad inferior al billete sencillo a las personas usuarias de los diferentes títulos de transporte, etc.

Respecto a la movilidad en transporte público a los centros comerciales:

- Paradas lo más próximas posible a las entradas a los centros, accesibles, con marquesinas y asientos para el descanso y protección frente a la meteorología, en particular a los centros de Itaroa y La Morea.

- Aumento de las frecuencias de servicio en los momentos de concentración de entradas y salidas, principalmente los fines de semana.

### Accesibilidad en bicicleta

- Conexión rápida y cómoda a la futura red ciclista.
- Aparcabicis seguros dentro de las instalaciones del propio centro o en sus inmediaciones.

En los futuros grandes centros y superficies comerciales integrar las políticas de movilidad sostenible.

● **PRESUPUESTO ESTIMADO**  
Coste Inversión 1.200.000 €

● **TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO**  
4-8 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 3.1:** Red metropolitana itinerarios ciclistas



## 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.