

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

La ciudad del siglo XX precisa un rediseño que proporcione más espacio, y de mejor calidad, a los peatones, permitiendo la implantación de nuevas formas de movilidad (como la bicicleta). La casuística es muy amplia y las soluciones posibles son muchas, todas con sus ventajas e inconvenientes. Sin que sea ni posible ni deseable una uniformización absoluta, conviene una armonización de soluciones, buscando la coherencia funcional y estética de todo el territorio del Área Metropolitana.

Objetivos generales: 1, 4, 8, 11, 14, 16, 17, 18, 19 y 20



PROPUESTA DE ACTUACIONES

Las propuestas para el catálogo de buenas prácticas deben articular todos los elementos en torno al peatón desde la óptica de la accesibilidad universal. Deben incluir consideraciones funcionales, criterios generales de diseño y los acabados, cumpliendo la normativa vigente y superándola cuando sea posible.

-Criterios generales:

- Criterios generales de aplicación de las normas vinculantes y de estándares superiores.
- Identificación y diseño de itinerarios peatonales, zonas con velocidades de circulación 20 o 30 km/h, áreas de prioridad residencial y zonas peatonales.
- Articulación de lo existente (itinerarios parciales adecuados y zonas estanciales).
- Identificación de puntos singulares en materia de seguridad vial y personal.

-Calzada y estacionamiento.

- Jerarquización viaria y velocidades objetivo (50/30/20 km/h).
- Delimitación de zonas (puertas verdes).
- Medidas de templado de tráfico (cojín berlinés, rotondas y glorietas, coordinación semafórica, badenes o resaltos, etc.).
- Criterios de reasignación de espacio (favorecer transporte público y movilidad peatonal y ciclista). En caso de falta de espacio, recomendaciones sobre peatonalización o espacio compartido mediante la instalación de la plataforma única.
- Tipología de estacionamiento (limitaciones en las proximidades de pasos de peatones,

estacionamiento en batería no intrusivo en las aceras, etc.).

- Diseños recomendados por tipología de viario y ancho disponible. Secciones típicas.
- Acabados con materiales de bajo impacto (pavimento de absorción acústica, por ejemplo).

- Pasos de peatones.

- Permeabilización de viales de alta jerarquía.
- Trazado. Acercamiento de trayectorias peatonales a líneas de deseo. Reducción de la distancia de cruce (“orejas”, refugios).
- Sección transversal: Rebaje de bordillos frente a elevación de pasos peatonales: casuística y recomendaciones.
- Mejora de la visibilidad: transformación de plazas de estacionamiento de automóviles en estacionamiento de motos y/o bicis, iluminación específica.

- Intersecciones.

- Criterios para la introducción de semáforos. Diseño de ciclos y fases verdes con prioridad para peatones, ciclistas y transporte público. Coordinación semafórica para una velocidad del tráfico no superior a 50 km/h en vías urbanas principales.
- Criterios generales para la introducción de rotondas y glorietas. Criterios para minimizar rodeos para el paso de peatones. Criterios para mejorar la seguridad ciclista (bordillos u otro tipo de barreras físicas).

- **Movilidad vertical.** Criterios para la introducción de elementos de movilidad vertical asistida y principios de diseño (rampas, ascensores y escaleras mecánicas).

● **PRESUPUESTO ESTIMADO**
50.000 €

● **TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO**
6 meses para la redacción del documento final.

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 3.2:** Red metropolitana de aparcabicis
- **Estrategia 3.3:** Sistema metropolitano de bicicleta pública
- **Estrategia 3.4:** Plan director metropolitano de la bicicleta
- **Estrategia 4.3:** Red de aparcamientos disuasorios
- **Estrategia 5.2:** Gestión integral de velocidad y seguridad vial.
- **Estrategia 7.1:** Oficina metropolitana del plan de movilidad



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.