

### LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

Si bien el tamaño del Área metropolitana no permite plantear que los desplazamientos a pie sean la solución a todos los desplazamientos, la movilidad peatonal es una excelente opción para distancias cortas, que en muchos casos no son fáciles entre municipios y/o barrios colindantes. El problema radica en que las condiciones de las infraestructuras o su ausencia no permiten estos desplazamientos en la actualidad, o los permite pero de una forma poco eficiente o insegura.

**Objetivos generales:** 2 y 4



### PROPUESTA DE ACTUACIONES

**Planteamiento general:** Disponer de una red de itinerarios peatonales que comunique cada municipio con los municipios colindantes, con unas adecuadas condiciones de comodidad, seguridad y accesibilidad.

**- Criterios generales:**

- Los trazados, dimensiones, dotaciones y acabados deben permitir el acceso y el uso de forma autónoma y en condiciones de seguridad a las personas con discapacidad.
- Garantizar unas condiciones de continuidad del trazado.
- Buscar la integración paisajística.

**- Sección transversal:**

- Ancho mínimo libre óptimo: 3 m.
- Ancho deseable: 6 m.
- Pendiente transversal máxima 2%.

**- Perfil longitudinal:**

- Rampa máxima: deseable, 6%; 8% hasta 6m; 10% hasta 3m.
- Ayudas a la movilidad vertical, en su caso.

**- Puntos singulares:**

- Intersecciones con vías de tráfico motorizado (pasos de peatones, semáforos, etc).

- Puentes sobre cursos fluviales.
  - Pasos inferiores y superiores sobre carreteras y ferrocarriles.
- **Materiales y acabados:**
- Recomendaciones técnicas y estéticas.
  - Pavimentación antideslizante,
- **Equipamientos:**
- Rejillas y drenajes. Cunetas.
  - Mobiliario (bancos, papeleras, etc.).
  - Pasamanos, barandillas y barreras.
  - Otros elementos de seguridad como bordillos, bolardos o elementos luminiscentes de delimitación del itinerario.
  - Señalización.
  - Vegetación.
  - Refugios ante inclemencias meteorológicas. Áreas de descanso.
  - Posibilidad de instalación de aseos públicos en puntos de atracción.
- **Seguridad física:**
- Criterios de coexistencia con tráfico ciclista en caso necesario.
  - Visibilidad e iluminación adecuadas en los itinerarios.
  - Las intersecciones de los itinerarios peatonales con calzadas deben hacerse a rasante de acera.

### ● PRESUPUESTO ESTIMADO

- Pequeñas intervenciones: 100 €/m<sup>2</sup>.
- Intervenciones medias: 300 €/m<sup>2</sup>.
- Grandes intervenciones: 2.000 €/m<sup>2</sup>.

### ● TIEMPO

#### REALIZACIÓN ESTIMADO

Optar por el criterio de avanzar lo más rápido posible.

- **Primera fase:** "itinerarios con necesidad de pequeña intervención".
- **Segunda fase:** "itinerarios con necesidad de intervenciones medias".
- **Tercera fase:** Grandes intervenciones.

\* La implantación de la estrategia completa requerirá de un plazo superior a ocho 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 3.1:** Red metropolitana de 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.