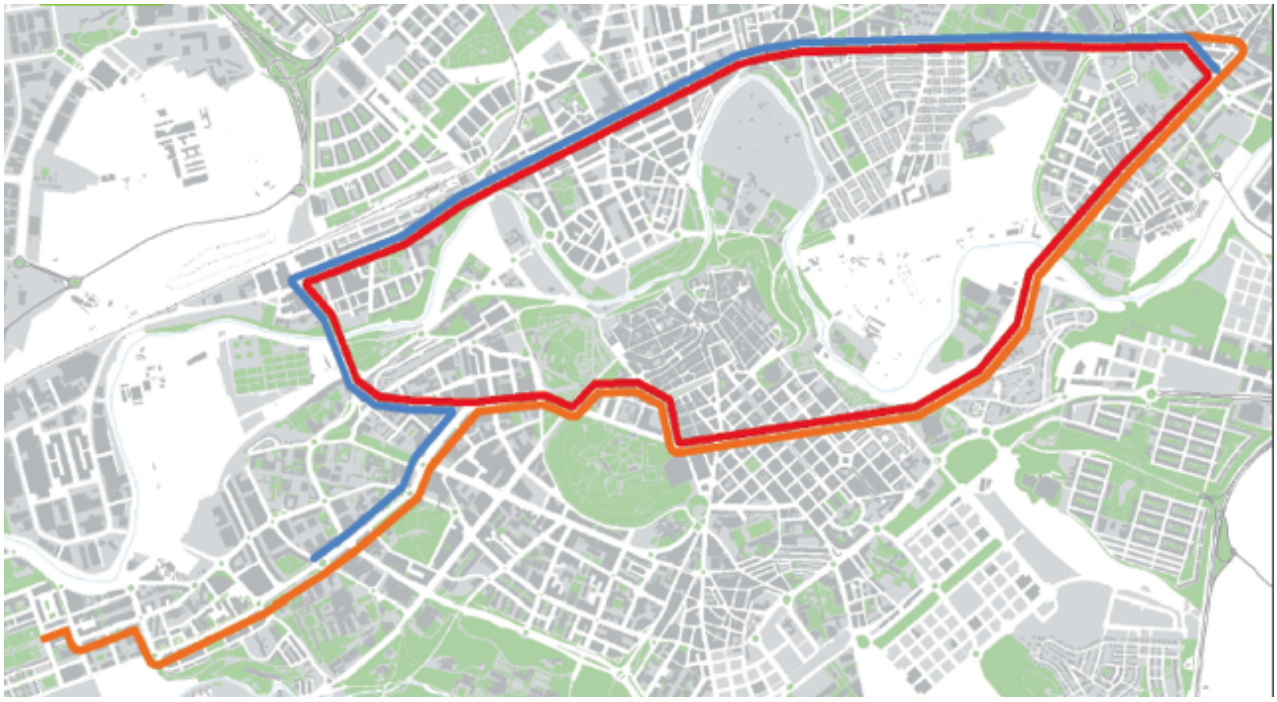
RED DE ALTAS PRESTACIONES DEL TUC

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

Una de las principales barreras al uso del transporte público en el área metropolitana, tes su inferior competitividad en tiempo de viaje frente al automóvil para trayectos similares Para los desplazamientos radiales el Transporte Urbano Comarcal (TUC) puede ser una opción altamente competitiva y capaz de movilizar grandes cantidades de personas si se le dota de atributos adecuados. El trasvase del vehículo privado al TUC será atractivo si los tiempos de viaje y de espera son reducidos, lo que exige segregación de plataforma, de manera que el autobús no se vea afectado por el resto del tráfico. Además, pueden plantearse actuaciones complementarias que faciliten el proceso de embarque, de manera similar a un sistema tranviario, pero con una fracción de su coste.

Objetivos generales: 3, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16 y 23



PROPUESTA DE ACTUACIONES

La Red de Altas Prestaciones del TUC constará de varios elementos fundamentales:

Plataforma segregada basada en ejes troncales de transporte público, los de las líneas L4 y L7 del TUC y que conforman un anillo en su parte central:

- Plataforma exclusiva, generada a partir de una disminución de carriles para vehículo privado y bandas de estacionamiento.
- Prioridad semafórica en cruces y giros en intersecciones. Onda verde semafórica en los grandes ejes (desfase optimizado para la velocidad comercial del autobús).
- Estudio de Red Troncal en ejecución definirá las características del servicio.

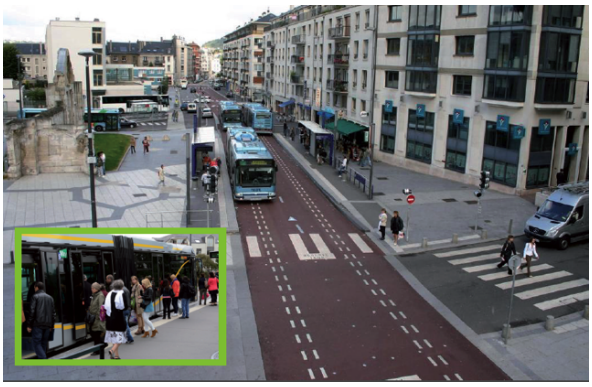
Flota: Comparar diferentes vehículos tipo con rodadura neumática, en el que se tendrá en cuenta sus prestaciones, ventajas e inconvenientes, seleccionando el tipo más adecuado a las necesidades del proyecto

Estaciones de embarque y desembarque.

- Para facilitar el acceso a los vehículos, se pueden plantear sistemas de embarque a nivel, con altura de andén proporcionada a la altura del piso de los vehículos.

Servicios exprés en determinados horarios:

- Las líneas exprés deberán tener en cuenta las relaciones de movilidad entre municipios de la corona y los principales centros de atracción, como hospitales y centros comerciales de la periferia, para evitar trasbordos en el centro de Pamplona.
- Estudio de la potencial ampliación del servicio, con nuevas líneas de servicios exprés en horarios concretos, por ejemplo, para servir los polígonos industriales en las horas de entrada y salida de trabajadores.
- Evaluar la posibilidad de inclusión de algún servicio exprés nocturno entre principales núcleos de demanda, principalmente los fines de semana.



Para **fomento de la intermodalidad** se propone que la futura Red de Altas Prestaciones del TUC tenga

- Conexión con los futuros aparcamientos disuasorios, situados en cabeceras de línea para fomentar la intermodalidad entre automóvil y Transporte Público.
- Conexión con la bicicleta privada y pública (aparcabicis, estación del Sistema de Bicicleta Pública metropolitana, etc.) en paradas principales.
- Permitir que los autobuses interurbanos que vienen desde fuera de la comarca, a modo de lanzaderas desde las localidades de Tafalla, Estella o Elizondo, gocen de la misma prioridad que los autobuses urbanos, en cuanto a la utilización de los corredores prioritarios y paradas, con posibilidad de paradas puntuales en Universidad y Hospitales.

PRESUPUESTO ESTIMADO
Red futura de 15 km de longitud, el coste sería de unos 49,5 M de euros.

TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO
Plazo de implantación total de la red 2 o 4 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 3.2:** Red metropolitana de aparcabicis
- **Estrategia 4.3:** Red de aparcamientos disuasorios
- **Estrategia 6.1:** Movilidad por estudios
- **Estrategia 6.2:** Movilidad por trabajo
- **Estrategia 6.3:** movilidad por compras

Objetivos PMUSCP

La movilidad en tus manos
Mugikortasuna zure esku

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 siste ma de transporte público.