

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

Un aparcamiento disuasorio consiste en una oferta de estacionamiento público en la zona periférica del área metropolitana, con bajo coste al persona usuaria, próximo a las principales vías de acceso y conectado con sistemas de transporte público potentes hacia el centro. En definitiva, con los aparcamientos disuasorios se pretende, principalmente, limitar la entrada de automóviles procedentes de la corona metropolitana y de fuera de ésta con destino al centro metropolitano, mediante una alternativa lo suficientemente atractiva o disuasoria para los conductores.

PRINCIPAL BENEFICIO: combinar flexibilidad automóvil y eficacia transporte público en comarca

Objetivos generales: 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16

PROPUESTA DE ACTUACIONES

Política tarifaria común con el servicio de autobús (urbano e interurbano) y con el estacionamiento en el centro:

- La reducción del coste del billete de autobús al usuario del aparcamiento disuasorio y/o la reducción del coste de estacionamiento al usuario del aparcamiento disuasorio
- El incremento del coste de aparcamiento de larga duración en el centro

Diversas Tipologías en función de la superficie disponible:

- En superficie
- En altura desmontable (sin cambio de uso del suelo)
- En altura edificable
- Subterráneo

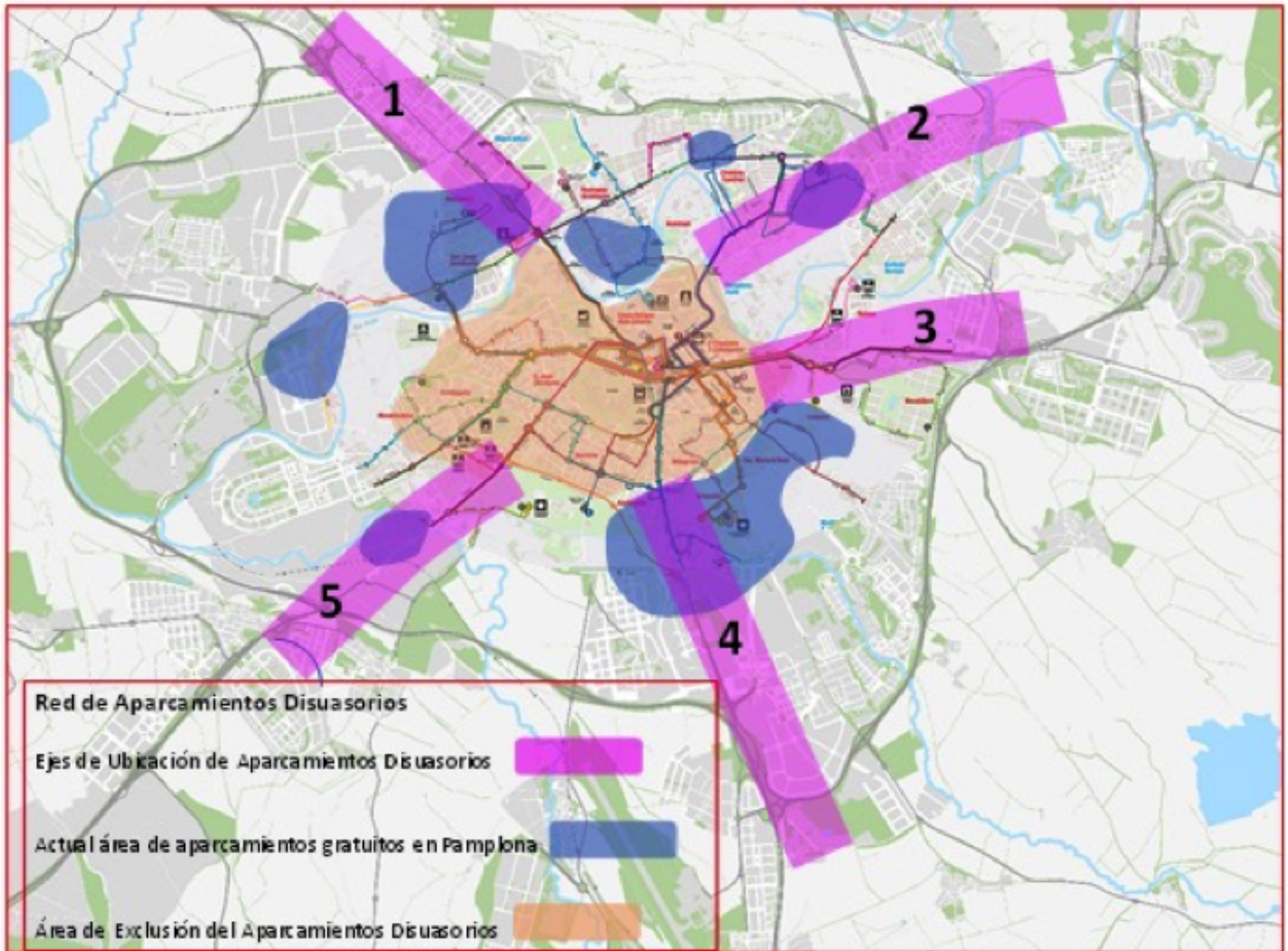
Incorporación de avances tecnológicos a la gestión de los aparcamientos y en la información a los conductores en los accesos principales:

- Paneles de mensajería variable en los viarios principales de aproximación al centro para indicar disponibilidad de plazas y el tiempo de viaje al centro
- Aplicación móvil App que indique la disponibilidad y reserva de plazas en el aparcamiento disuasorio y la salida de los siguientes servicios autobús al centro.

Diseño físico y la gestión:

- El acceso a los aparcamientos disuasorios será restringido exclusivamente a los usuarios del servicio.
- Se debe asegurar la seguridad del vehículo y su protección frente a inclemencias.
- Deberán estar vigilados presencialmente o videovigilados permanentemente.
- Las plazas deberán estar correctamente iluminadas, teniendo en cuenta criterios de igualdad de género para la asignación de plazas a personas con movilidad reducida y mujeres junto a las salidas más cercanas.
- Se debe estudiar la conveniencia de aparcamientos en estructura para reducir la ocupación de suelo.

Ubicaciones en los principales corredores de acceso



PRESUPUESTO ESTIMADO

* En total el coste total estimado para la Red de Aparcamientos Disuasorios es de **80,6 M de euros**

TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO

Algunas medidas pueden implantarse en cuestión de meses. Implantación total 2-6 años.

Relacionada con las siguientes estrategias del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona:

- Estrategia 1.1: Estructuración de la planificación territorial vinculante
- Estrategia 1.2: Articulación territorial en células urbanas.
- Estrategia 3.1: Red metropolitana itinerarios ciclistas
- Estrategia 3.2: Red metropolitana de aparcabicis
- Estrategia 4.1: Red de Altas Prestaciones del TUC.
- Estrategia 5.1: Gestión integral de estacionamiento en centros de atracción.



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.