

### LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

La búsqueda de aparcamiento favorece la aparición de congestión en espacios urbanos, aumentando la emisión de gases y el ruido. Así mismo, el problema detectado en el PMUSCP para este caso es la baja rotación de los aparcamientos lo que genera la búsqueda continua de aparcamiento para el resto de las personas usuarias.

En un área metropolitana diseñada para la lógica del coche la medida efectiva para reducir el uso del vehículo privado es la gestión de demanda en destino, mediante la regulación del estacionamiento.

**Objetivos generales:** 14, 20, 21 y 22

### PROPUESTA DE ACTUACIONES

#### 1. Reducción gradual del estacionamiento

Imposibilidad o gran dificultad para estacionar (disappearing traffic), disminuye la demanda. El objetivo es reducir el uso del coche a favor de alternativas más sostenibles.

- Siempre que se promuevan medidas de mejora de la oferta sustitutiva: Transporte Urbano Comarcal (incluyendo aparcamientos disuasorios), infraestructuras peatonales y ciclistas, así como sistema público de bicicleta.
- Deben aplicarse progresivamente criterios de reasignación de espacio a favor de las aceras (incluso en polígonos industriales o en zonas comerciales): sustitución de aparcamiento en batería por línea, limitación del estacionamiento a un solo lado, etc.
- Haber un criterio de sustitución progresiva de plazas de estacionamiento de automóviles por plazas para motos y/o bicis. Medida prioritaria en las plazas de estacionamiento junto a cruces peatonales

#### 2. Política tarifaria de estacionamiento

Se reduce el número de plazas mientras se aplica una tarifa de estacionamiento de rotación en superficie que permita gestionar la demanda.

- Los precios del estacionamiento deben internalizar los costes externos de la circulación y el coste de oportunidad del espacio de estacionamiento. En los casos en los que el estacionamiento ya está tarifado, esto implica un aumento progresivo. En los casos en que no está sometido a precio, debe tender progresivamente a estarlo.
- Política de tarifas segmentada según tiempos de estancia, promoviendo la rotación y reduciendo las largas estancias. La política tarifaria debe contemplar de manera integral todo el estacionamiento (en viario, fuera de viario, disuasión).

#### 3. Gestión de carga y descarga

- La dotación de plazas de carga y descarga debe basarse en proximidad al destino y zonas de peque-

ña capacidad. En áreas sensibles debe evitarse la proximidad, realizándose el desplazamiento final mediante carretillas manuales o eléctricas.

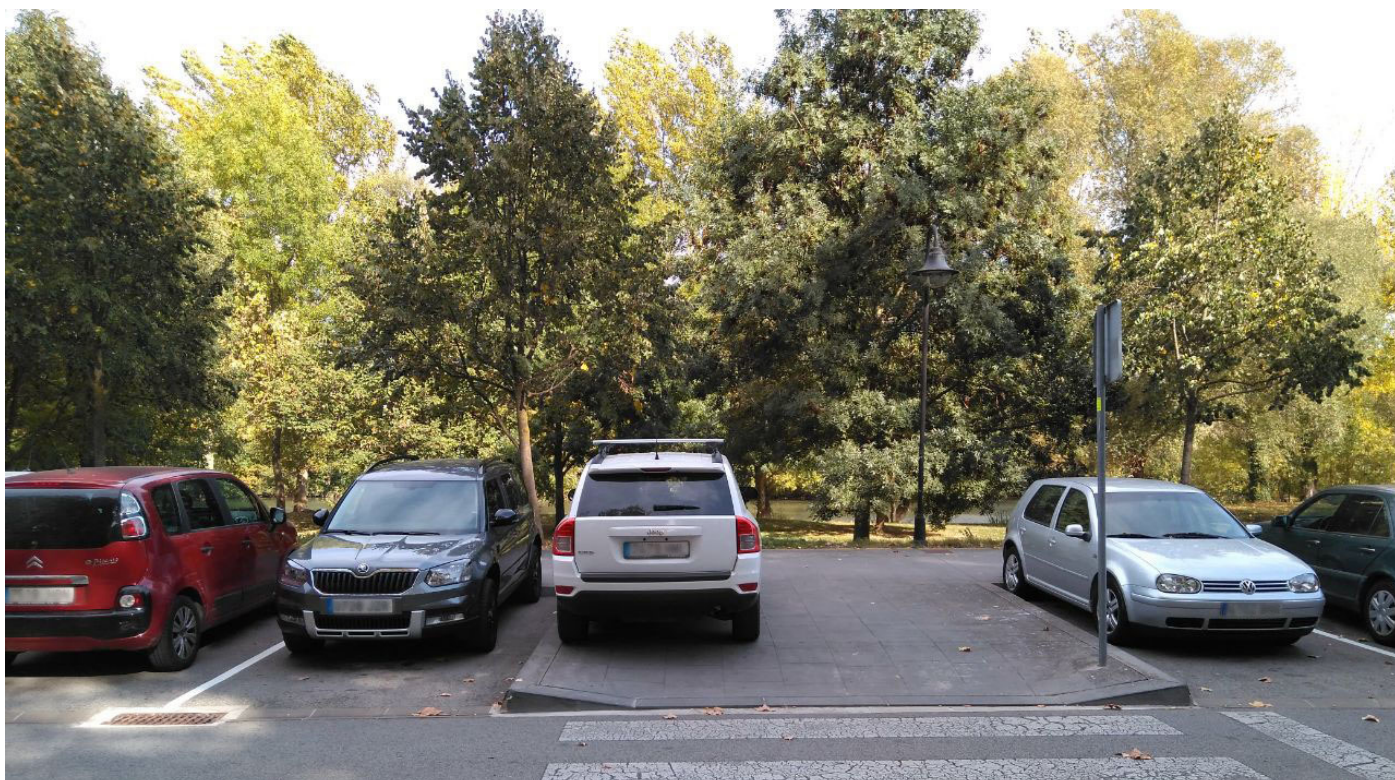
- Aunque no se han detectado incumplimientos excesivos de la regulación, debe controlarse tanto el tipo de vehículos que usan las plazas delimitadas como el tiempo de estancia. En esto puede ser de utilidad el uso de nuevas tecnologías.

#### 4. Política de represión de malas prácticas

Inflexibilidad absoluta frente a los incumplimientos de la normativa, esto se puede hacer con cámaras estáticas o en vehículos.

Transición desde la situación actual, puede empezarse con la comunicación a los infractores de que su conducta es punible y será reprimida en el futuro.

Especial atención en (centro urbano, ensanche Pamplona, polígonos industriales, entorno universitario, hospitales y centros de salud)



#### ● PRESUPUESTO ESTIMADO

Completa implantación 6 millones de euros.

#### ● TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO

Algunas medidas pueden implantarse de inmediato.

Implantación total 2-4-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 2.1:** Buenas prácticas de diseño urbano.
- **Estrategia 2.2:** Red metropolitana de itinerarios peatonales.
- **Estrategia 3.1:** Red metropolitana itinerarios ciclistas
- **Estrategia 3.2:** Red metropolitana de aparcabici
- **Estrategia 3.3:** Sistema metropolitano de bicicleta pública
- **Estrategia 7.2:** Estrategia de información y formación



## 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.