LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

El cambio en la estructura social y familiar en las últimas décadas y la mayor dependencia del coche para los desplazamientos cotidianos también ha influido en la forma en la que los niños se desplazan al colegio. En este sentido, el acompañamiento al menor es realizado por el padre o la madre, principalmente en coche, en muchas ocasiones antes de ir al trabajo. Esto resulta en congestión ocasionada por vehículos aparcando en lugares prohibidos, muchas veces en doble fila y otros problemas. La movilidad por estudios universitarios es también significativa en la Comarca. En este sentido, una parte importante, tanto del personal docente como del alumnado, utiliza el coche para acceder a los centros docentes.

Objetivos generales: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 20, 21, 22 y 23

PROPUESTA DE ACTUACIONES

• Camino escolar seguro a todos los centros de educación primaria y secundaria del Área Metropolitana.

• Facilitación del acceso peatonal a los centros.

• Integración de la bicicleta en las rutas preferentes de acceso a los centros.

• Reducción del espacio asignado al automóvil en las inmediaciones de los centros educativos, habilitan-

do caminos seguros desde los espacios de aparcamiento.

• Información y formación. Educar a familias y alumnado sobre la conveniencia de no acceder con el coche a puntos de afluencia peatonal y ciclista.

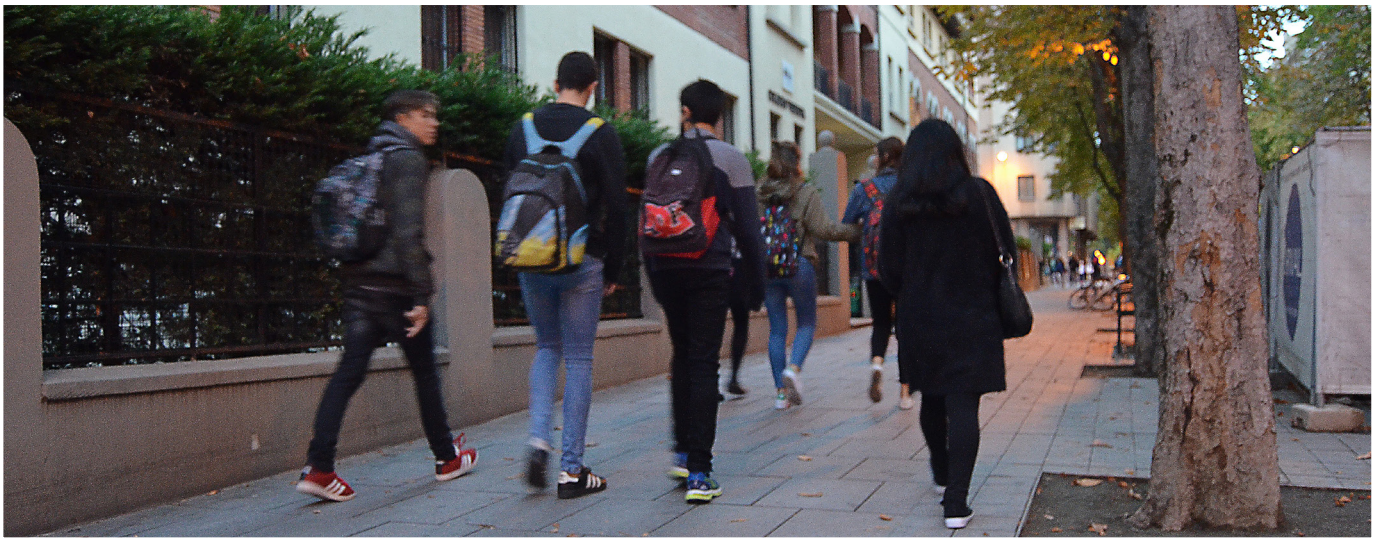
• Promoción del sistema de vehículo compartido, donde los progenitores se turnarían en transportar a varios escolares al centro de estudio.

• Política de integración de los servicios de rutas escolares con la futura red de aparcamientos disuasorios, para fomentar la intermodalidad.

• La reducción cauta y progresiva de la oferta de estacionamiento para estudiantes, personal docente y trabajadores a la vez que se aumenta el atractivo relativo del resto de modos y como el transporte colectivo y la bicicleta.

• La introducción de políticas de precios reducidos por estacionar (por ejemplo, 2€/día) podrían ser socialmente aceptables si se garantizase que los recursos generados se destinasen a favorecer la inversión en movilidad sostenible.

• Incremento de la oferta de aparcabicis, aprovechando el espacio asignado actualmente para los coches.



PRESUPUESTO ESTIMADO
- Costes de inversión 0,25 M €
- Mantenimiento 0,15 M €

TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO
De 4 a 8 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 3.1:** Red metropolitana itinerarios ciclistas

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 sistema de transporte público.