

### LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

El área metropolitana se caracteriza por la deslocalización progresiva de empresas de los centros urbanos hacia polígonos industriales o centros terciarios en la corona metropolitana, donde la amplia oferta de estacionamiento ha sido y es entendida como esencial para su funcionamiento. Sin embargo, dicha oferta resulta insuficiente para cubrir las necesidades de estacionamiento de los trabajadores, que usan de manera abrumadoramente mayoritaria el vehículo privado para los desplazamientos al trabajo.

**Objetivos generales:** 1-9,18- 21,



### PROPUESTA DE ACTUACIONES

- Promover la redacción y aplicación de Planes de Transporte al Trabajo para todas las grandes empresas del Área Metropolitana.
- Redactar Planes Agrupados de Movilidad al Trabajo para las concentraciones de empleo.
- De manera ejemplarizante, redactar Planes de Transporte al Trabajo de los Ayuntamientos del Área Metropolitana, de la Mancomunidad y del Gobierno de Navarra.
- Desarrollo de proyectos piloto.

- Reasignación de plazas a los vehículos de alta ocupación mediante la implantación de programas de coche compartido al trabajo (car pooling). Ejemplos: Clínica Ubarmin, hospitales, la Ciudad de la Innovación...
- Asignación de plazas existente a coche compartido (car sharing) en centros de trabajo para los desplazamientos en misión. Ideal para parques empresariales como la Ciudad de la Innovación.
- Aparcamiento gratuito y puntos de recarga a todos los vehículos eléctricos e híbridos enchufables en los centros de trabajo.
- Aparcamientos seguros para bicicletas en las instalaciones de todos los centros de trabajo.
- Carril bici a todos los polígonos industriales, comenzando con los municipios de Noáin, Barañáin, Berriozar, Berrioplano y Orkoien.
- Instalación de duchas y vestuarios en los centros de trabajo o en los polígonos con mayor afluencia de ciclistas.
- Ayudas fiscales para la adquisición de bicicletas para ir al trabajo.
- Coordinación de autobuses de empresa para diferentes destinos (empresas o polígonos industriales). Retomar los intentos realizados en Polígono Landaben y otros similares durante la década de los años 90.
- Incorporación de rutas lanzadera desde la futura red de aparcamientos disuasorios y otros puntos de interés al centro de trabajo.

### ● PRESUPUESTO ESTIMADO

- Planes de transporte al trabajo: 350.000
- Sistema de car sharing y car pooling: 150.000
- Aparcabicis, taquillas, duchas y vestuarios: 700.000

**TOTAL : 1.200.000**

### ● 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 3.1:** Red metropolitana itinerarios ciclistas
- **Estrategia 4.1:** Red de Altas Prestaciones del TUC.
- **Estrategia 4.2:** Mejoras en la competitividad del TUC.
- **Estrategia 5.1:** Gestión integral de estacionamiento en los centros de atracción.
- **Estrategia 5.2:** Gestión integral de itinerarios velocidad y seguridad vial .



## 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.**