

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

El PMUSCP recoge muchas propuestas que precisan diversos grados de coordinación entre los diferentes actores (Ayuntamientos, Gobierno de Navarra, Mancomunidad, particulares), coordinación entre las diferentes actuaciones previstas, etc. Todo ello exige la existencia de un ente coordinador, específicamente dedicado a estas tareas. La existencia de la Mancomunidad con competencias en materia de “Transporte urbano comarcal” y de Taxi hace que ya exista una experiencia acumulada que debe aprovecharse por hacer el mejor uso posible de los recursos disponibles.

Objetivos generales: 2, 3, 4, 7, 10, 18, 19 y 21

PROPUESTA DE ACTUACIONES

Alternativas de ente coordinador:

- **Alternativa 0: Estructura descentralizada**

Los diferentes municipios coordinan entre sí las diferentes actuaciones previstas. Esta alternativa permite una independencia de decisiones y actuaciones de cada Municipio. Sin embargo, no permite aprovechar sinergias, dificulta la coordinación entre los mismos y encarece la estrategia al perder economías de escala.

- **Alternativa 1: Estructura centralizada con ente jurídico nuevo**

Contempla la creación de una nueva entidad, temporal o permanente, que coordine las actuaciones previstas de los municipios al margen de la Mancomunidad Comarca de Pamplona. Esta alternativa permitirá coordinar las diferentes actuaciones desde una misma organización, sin embargo, el crear una entidad jurídica nueva, desde cero, implica un mayor coste económico y una mayor complejidad, al ser necesario desarrollar nuevas normas y procedimientos.

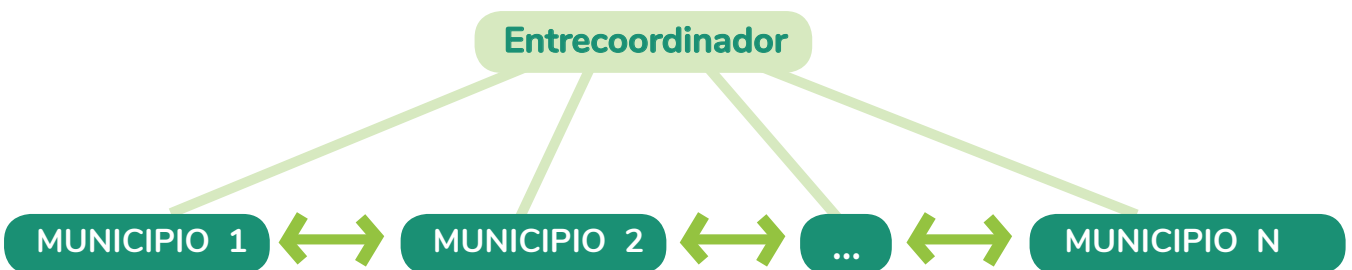
- **Alternativa 2: Estructura centralizada mediante un departamento existente dentro de la MCP**

Aprovechar a la MCP que ha demostrado ser eficaz en la aportación de soluciones técnicas, particularmente en el ámbito del transporte, ámbito que puede extenderse a aspectos relacionados de la planificación y ordenación de la movilidad.

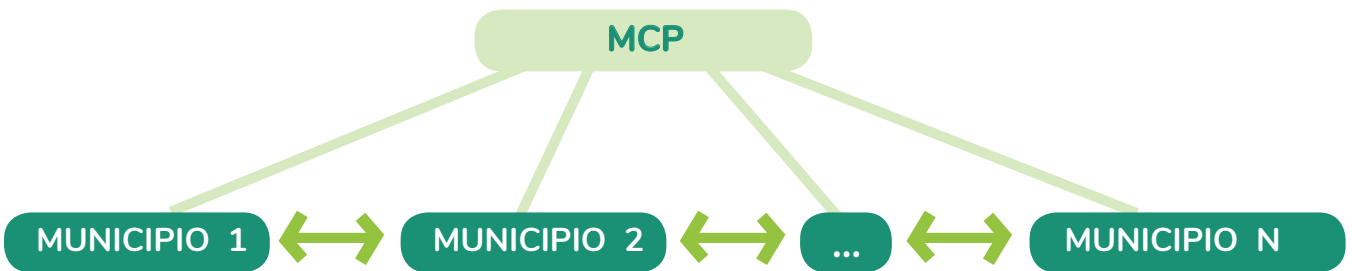
• Alternativa 0: Estructura descentralizada



• Alternativa 1: Estructura centralizada con ente jurídico nuevo



• Alternativa 2: Estructura centralizada mediante un departamento existente dentro de la MCP



● **PRESUPUESTO ESTIMADO**
Menos de 0,5 M de euros para todas las alternativas.

● **TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO**
Corto dependiendo de la disponibilidad presupuestaria.

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 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 aparcabicis.
- **Estrategia 3.3:** Sistema metropolitano de bicicleta pública
- **Estrategia 3.4:** Plan Director Metropolitano de la Bicicleta.
- **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.