

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

El cambio de pautas de comportamiento de la ciudadanía que es necesario para lograr los objetivos del PMUSCP no puede basarse solamente en la planificación de actuaciones públicas, en la redacción de normas y en la aplicación de medidas punitivas a los infractores. Este cambio de pautas de comportamiento precisa de un convencimiento de los individuos de la bondad de los fines perseguidos y de la idoneidad de los medios empleados. Por tanto, es necesario desarrollar intensas y extensas campañas de información y formación en las materias objeto del Plan, preferiblemente superando las barreras administrativas municipales, para fomentar una imagen armónica de Área Metropolitana. Muchas de las demás estrategias ya tienen incorporadas medidas de este tipo: en esta estrategia se trata de completarlas.

Objetivos generales: 6, 7, 10 y 14

PROPUESTA DE ACTUACIONES

Campañas de promoción de la movilidad sostenible de carácter genérico y transversal. En este sentido, es recomendable la celebración de la Semana de la Movilidad de manera coordinada en toda el Área Metropolitana. También pueden desarrollarse campañas de concienciación sobre los efectos globales de las emisiones, como campañas populares de reforestación para compensar las emisiones de CO₂.

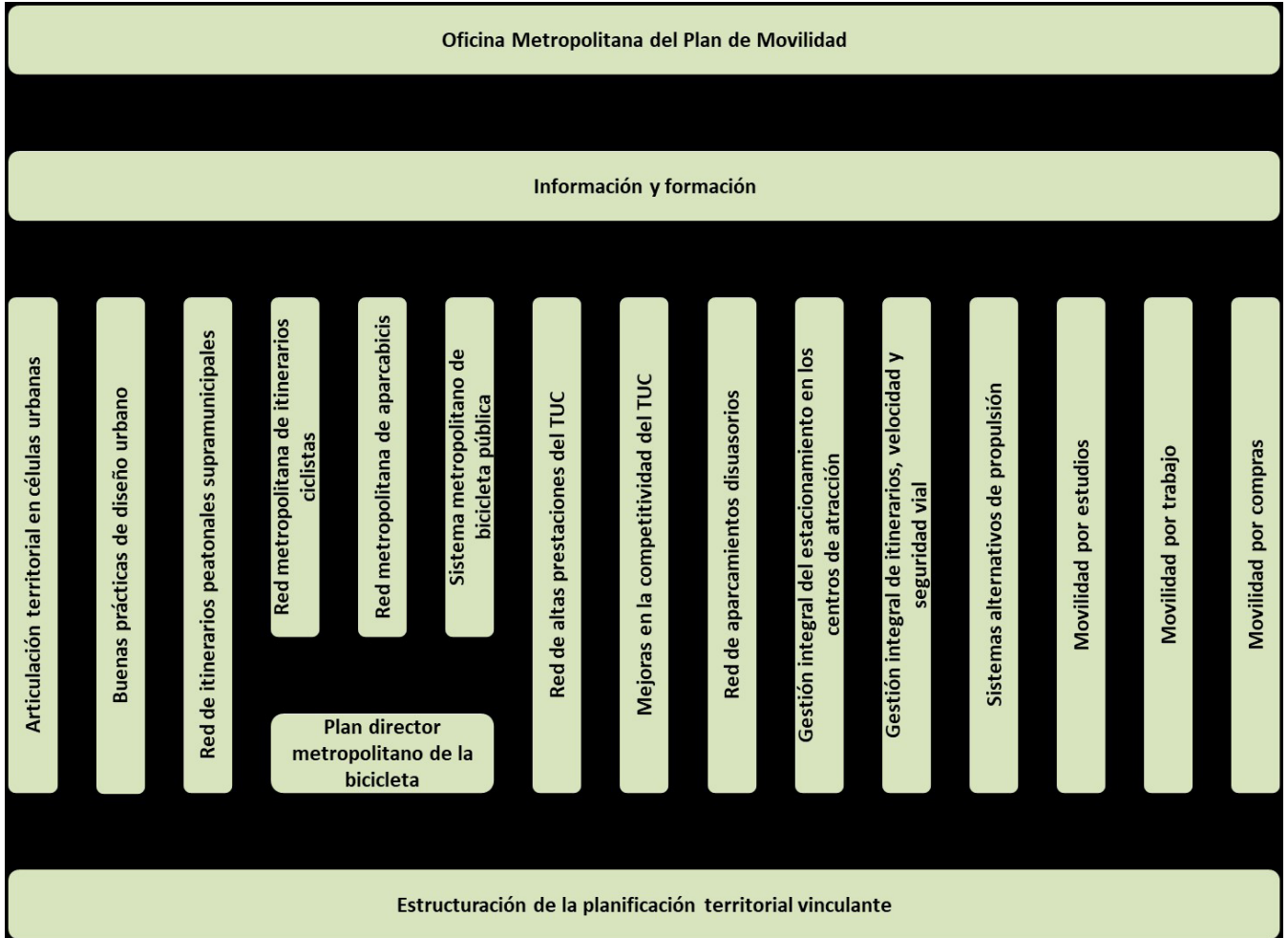
Aprovechar todo el potencial de Internet y de la telefonía móvil inteligente, para promocionar la movilidad sostenible en el Área Metropolitana.

- Difundir las APPs existentes que ofrecen información que indirectamente puede promocionar la movilidad no motorizada.
- Desarrollo de aplicaciones propias que, en muchos casos apoyándose en desarrollos previos (como Google Maps), permitan seleccionar las rutas más adecuadas para desplazamientos ciclistas o peatonales, seleccionar automáticamente la tarifa más adecuada para el Transporte Urbano Comarcal (TUC), etc.
- Desarrollar una aplicación web accesible por móvil que ofrezca toda la información de naturaleza geográfica, como ubicación de los puntos de recarga de las tarjetas de transporte, de los puntos de recarga de vehículos eléctricos, estaciones de servicio que dispongan de biodiesel, etc.

Plantear **nuevos desarrollos que potencien la actual tarjeta de transporte público,** como la recarga de las tarjetas de transporte vía Internet, la integración de diversos servicios en la misma tarjeta con compensación de saldos (aparcamientos disuasorios, TUC, bicicleta pública, etc.), etc.

Participación en **proyectos de I+D+i relacionados como la movilidad sostenible,** en el que se involucren las Administraciones partícipes del PMUSCP. El ejemplo del proyecto Life Respira es significativo de la capacidad investigadora local.

Más allá de la finalización de la redacción del PMUSCP, deben **mantenerse abiertos permanentemente canales de comunicación con la ciudadanía,** para que puedan aportar sugerencias.



PRESUPUESTO ESTIMADO
50.000 € anuales mientras dure la estrategia.

TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO
4-8 años desde el inicio de la estrategia.

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 3.3: Sistema metropolitano de bicicleta pública.
- Estrategia 4.1: Red de altas prestaciones del TUC.
- Estrategia 7.1: Oficina Metropolitana del Plan de Movilidad.



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.