

RESUMEN

DIAGNÓSTICO

Plan de Movilidad urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona

La movilidad en
tus manos



Mugikortasuna
zure esku



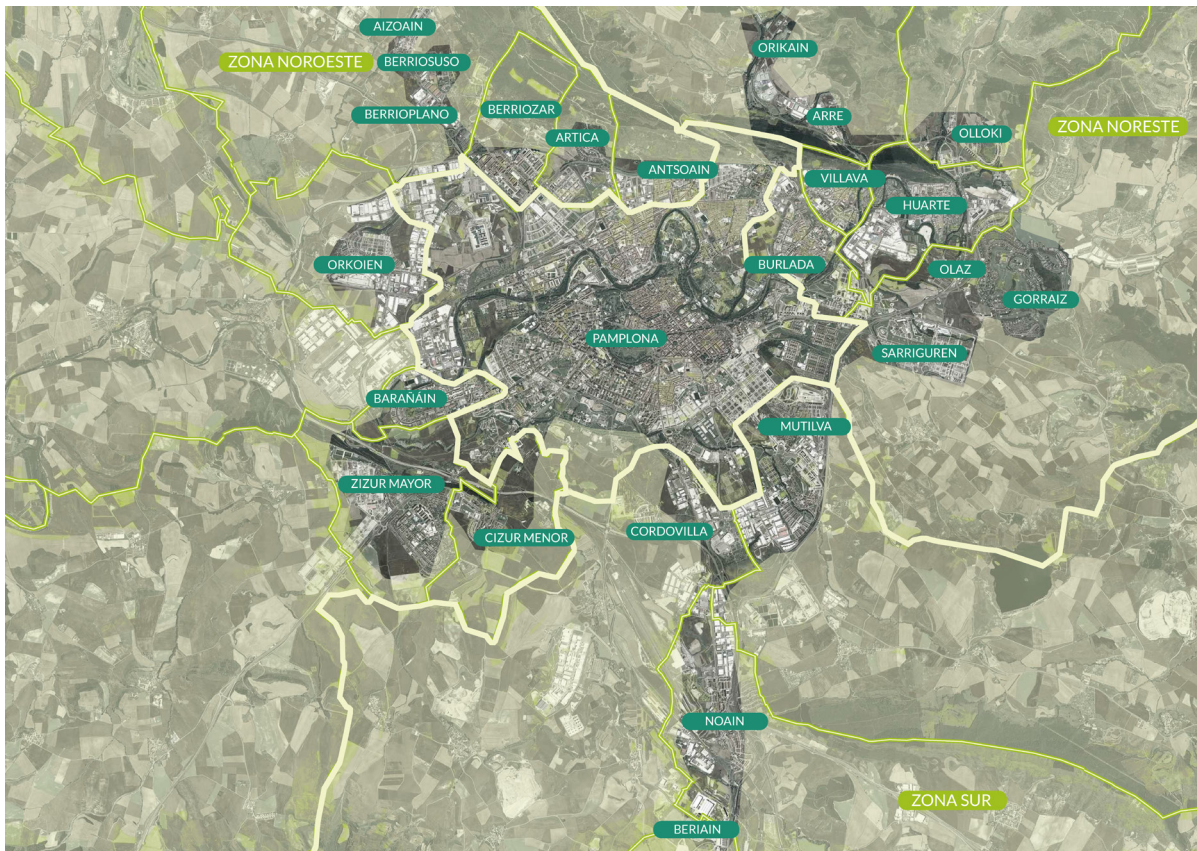
Mancomunidad
Comarca de Pamplona
Iruñerriko
Mankomunitatea



www.participartepmus.es
participartepmus@mcp.es

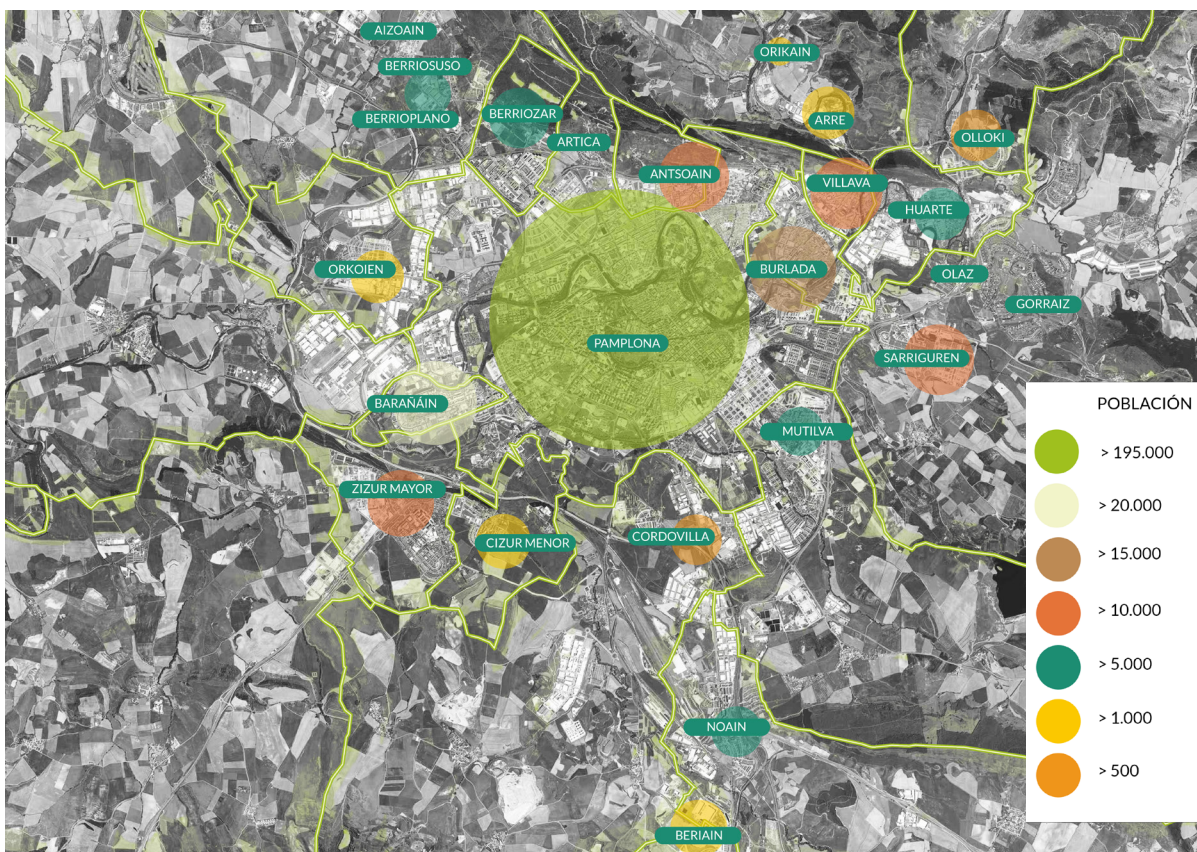
CONTEXTUALIZACIÓN DEL TERRITORIO SEGÚN EL DIAGNÓSTICO

1.1 NÚCLEOS DE POBLACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA Y ÁMBITO DEL PMUS

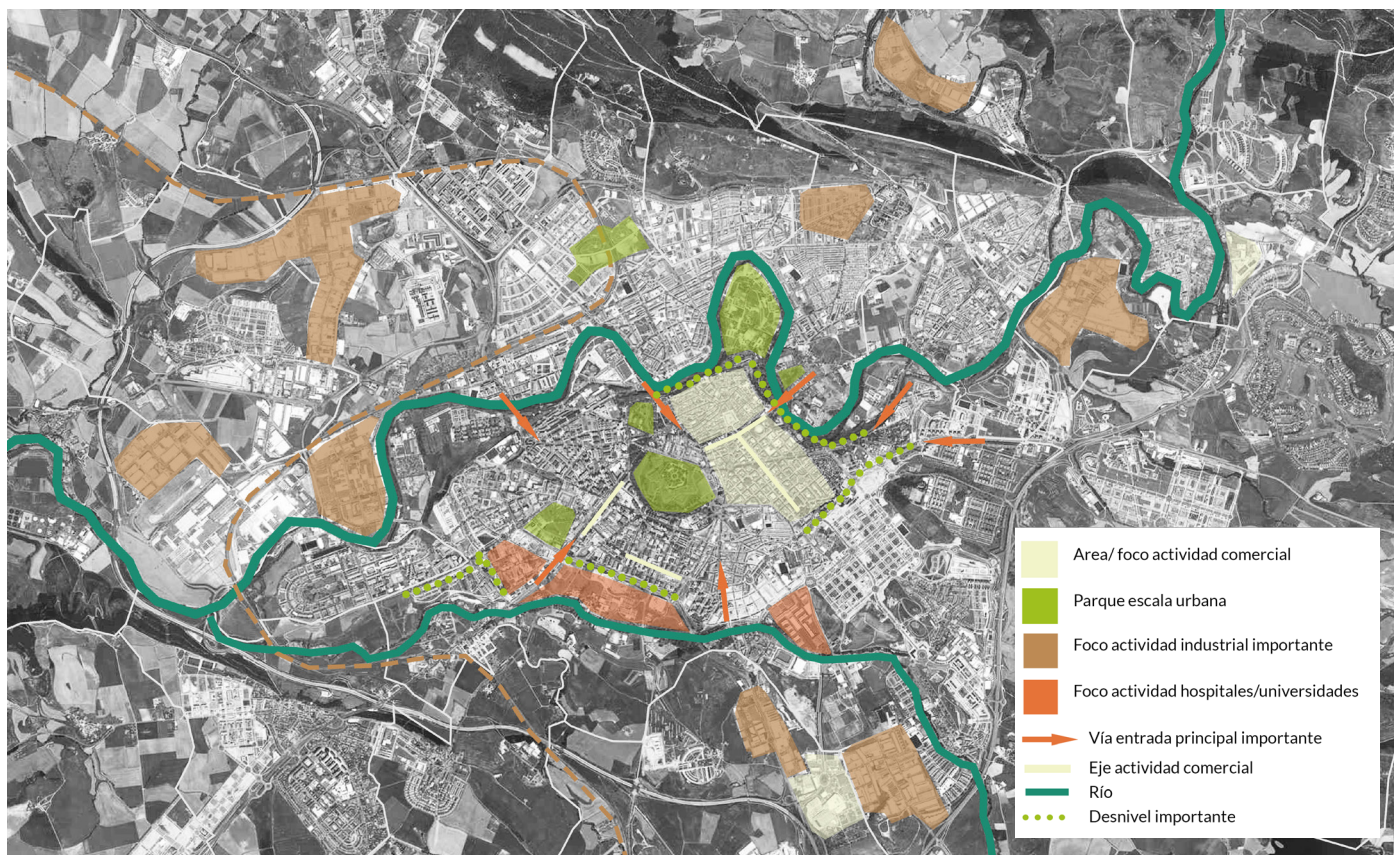


1.2 DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL AREA METROPOLITANA DE PAMPLONA

Un área metropolitana densamente poblada, con un 58% de su población en la ciudad central.



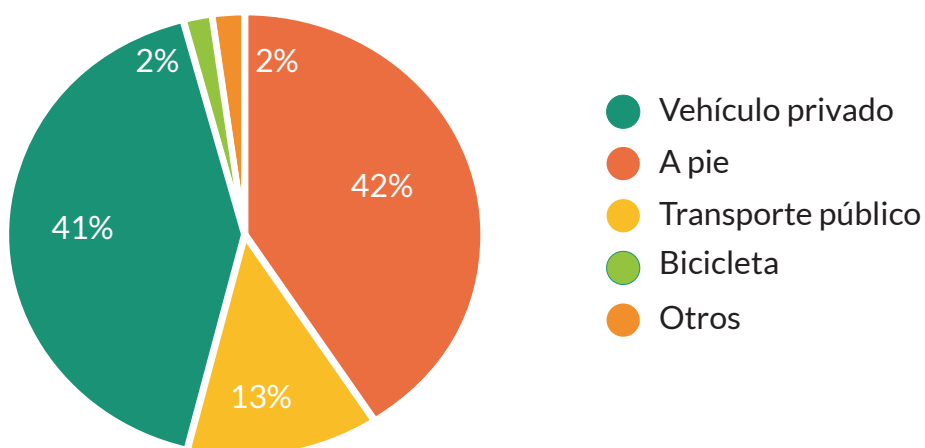
1.3 CENTRALIDADES: COMERCIALES, HOSPITALARIAS, INDUSTRIALES



2. LA MOVILIDAD EN EL AREA METROPOLITANA DE PAMPLONA

Un millón de desplazamientos diarios.

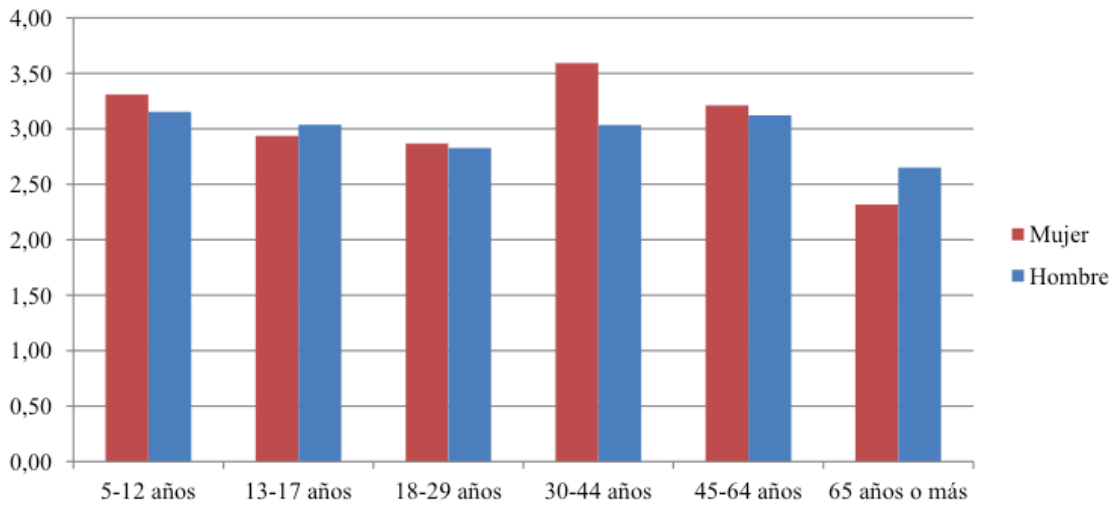
2.1 REPARTO MODAL



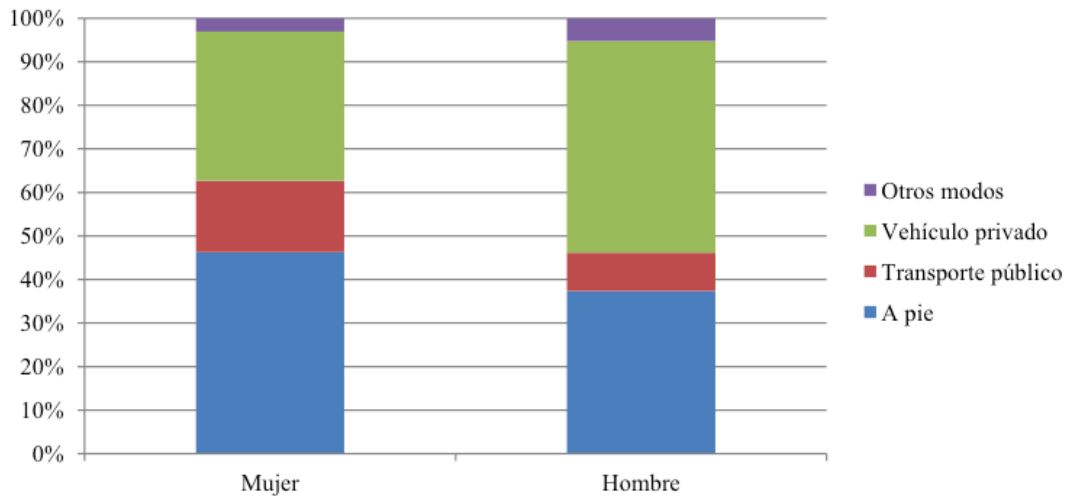
AÑO	A PIE (-)	TRANSPORTE PÚBLICO (-)	VEHÍCULO PRIVADO (+)	OTROS (-)
1996	43,7%	14,4%	36,8%	5,1%
2013	42,1%	12,7%	41,1%	4,1%

2.2 GRÁFICOS: MOVILIDAD SEGÚN MODO Y GENERO (%)

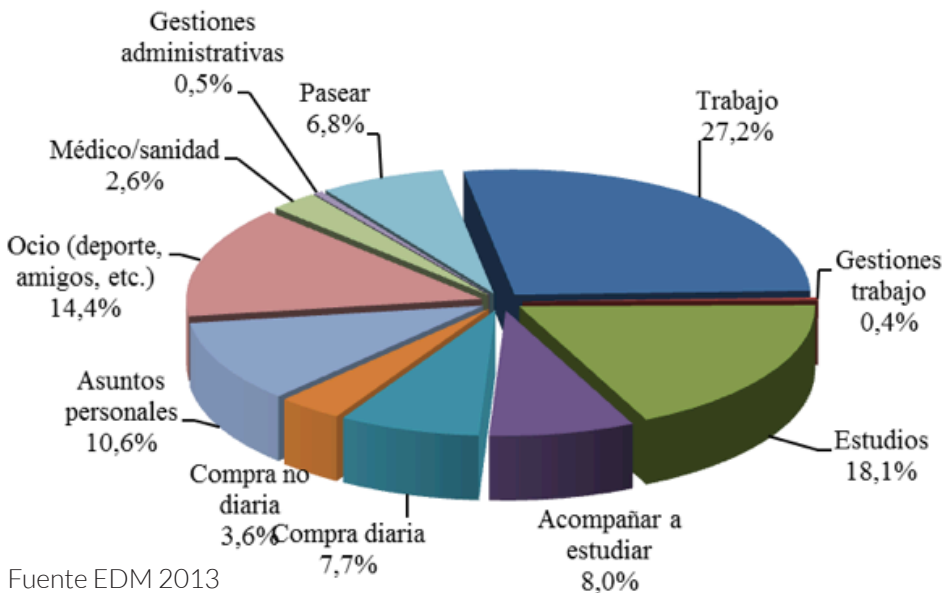
Número de viajes por persona



Distribución de viajes según modo básico

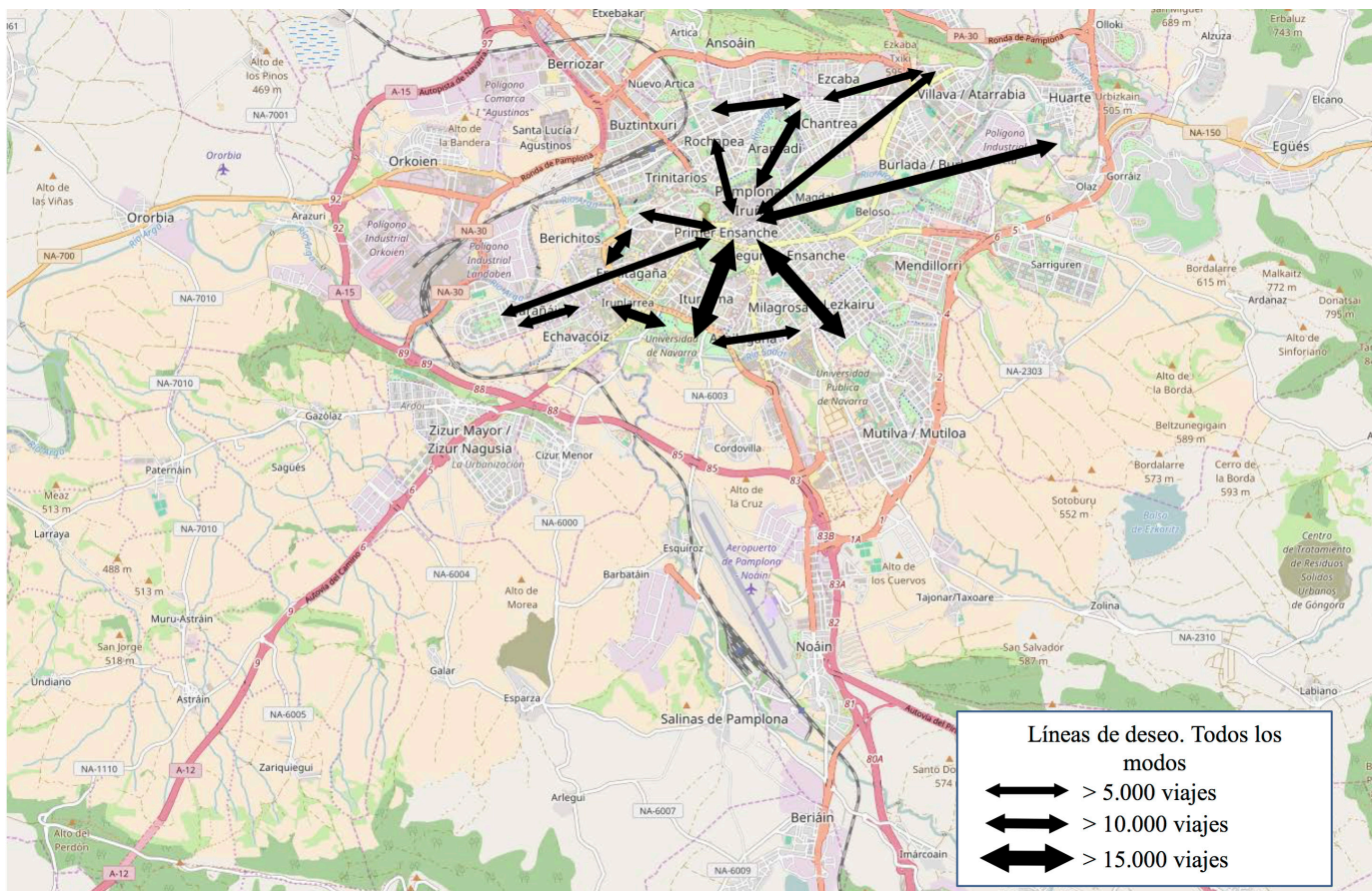


Distribución de viajes según motivo de viaje



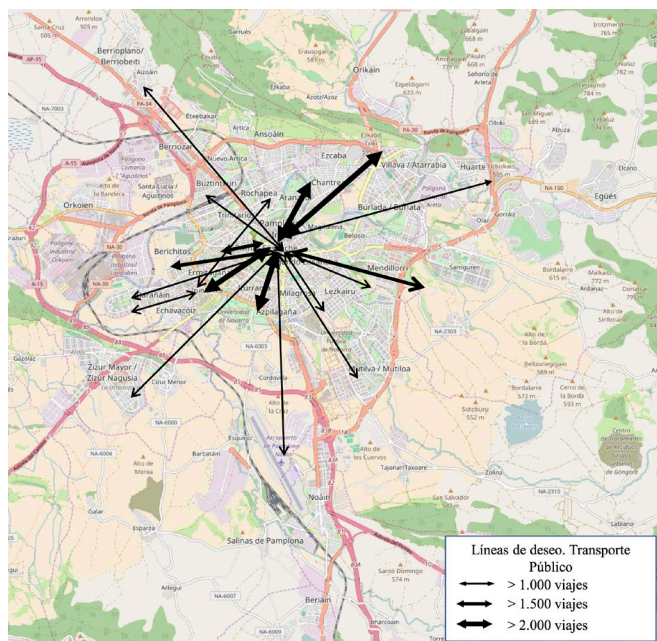
2.3 MOVILIDAD Y TERRITORIO

Principales desplazamientos entre macrozonas en todos los modos



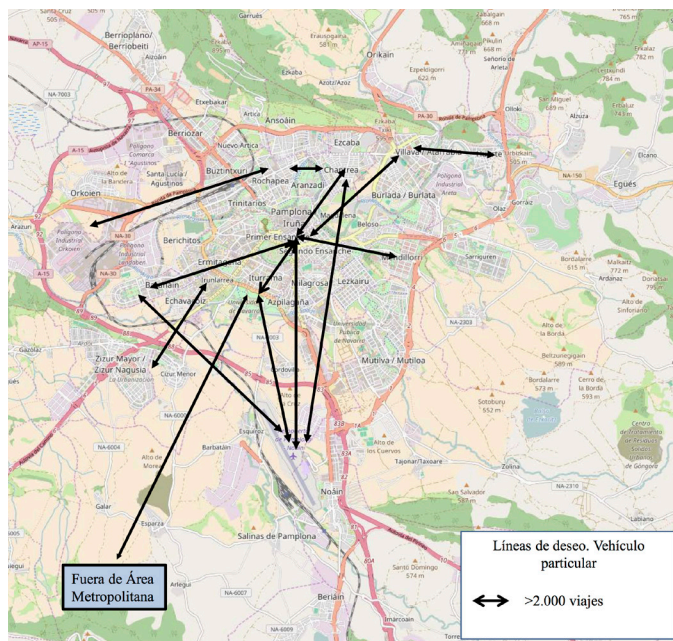
DESPLAZAMIENTOS RADIALES

Transporte público



DESPLAZAMIENTOS TRANSVERSALES

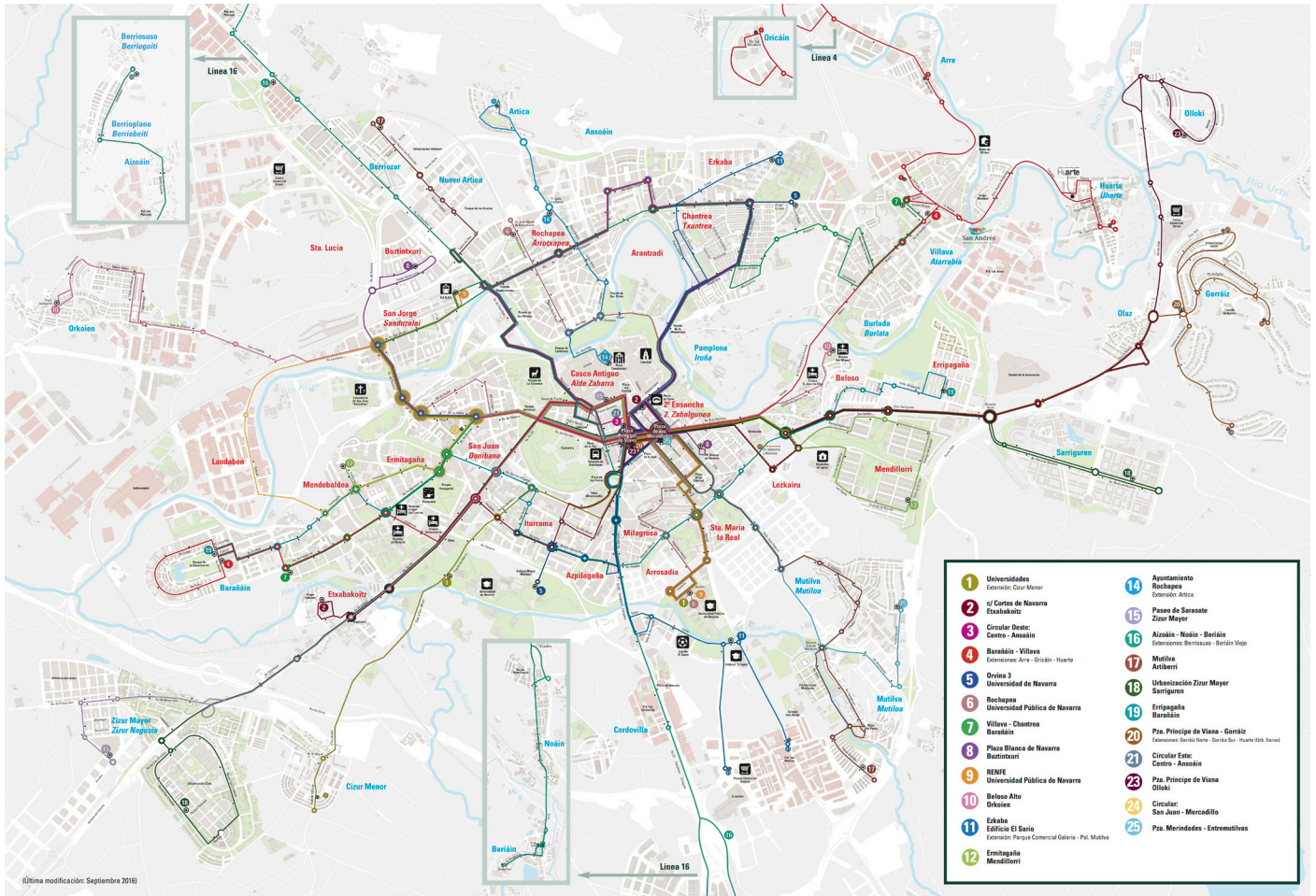
Vehículo particular



DIAGNÓSTICO 1

CONTEXTUALIZACIÓN DEL TERRITORIO SEGÚN EL DIAGNÓSTICO

2.3. LINEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO



DIAGNÓSTICO, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE ACCIÓN

El pacto por la movilidad firmado en febrero de 2017 identifica la necesidad de un cambio en las prioridades actuales de movilidad, facilitando el uso inteligente de todos los modos, cada uno en su escala óptima para alcanzar una movilidad más sostenible en el Área Metropolitana de Pamplona.

Se indican 6 ámbitos de actuación:

Movilidad peatonal

El peatón como el eje de toda la movilidad creando una red peatonal que garantice el acceso en las mejores condiciones posibles a todos los barrios y municipios y que permita el fácil acceso al transporte colectivo.

Movilidad Ciclista

La bicicleta puede ser muy eficiente para recorridos cortos y medios, favoreciendo la accesibilidad de todos los barrios y municipios, con adecuadas infraestructuras lineales y aparcamientos en destino. Potenciar este modo no deber ir en menoscabo de los peatones.

Transporte Publico Colectivo

Mejorar tiempos de viaje y los recorridos para atender tanto a necesidades de la población como a servicios de interés general, así como facilitar la intermodalidad con el resto de modos del sistema. El transporte público es el más eficiente en los desplazamientos recurrentes y radiales.

Vehículo Privado

Se debe racionalizar el uso del vehículo privado evitando su empleo en desplazamientos en los que es un modo de transporte mucho más ineficiente que otros. Para desplazamientos transversales y si su ocupación es alta puede ser el medio de transporte más eficaz y eficiente.

Programa de Seguridad Vial

Se debe garantizar seguridad vial en todos los desplazamientos, con especial atención a los colectivos más vulnerables, particularmente peatones y ciclistas.

Espacio Público

Las propuestas del PMUS también deben reflejarse en la calidad del espacio público resultante, especialmente en las áreas urbanas centrales y en las residenciales, gracias a la necesaria recuperación de parte del espacio utilizado hoy por el vehículo privado. Además, se debe prever en los nuevos desarrollos urbanos una buena conectividad con el sistema de transporte público que permita una movilidad sostenible a sus residentes y visitantes.

SÍNTESIS DEL DIAGNOSTICO

El diagnóstico identifica una serie de limitaciones y riesgos que el Plan debe afrontar para alcanzar sus objetivos así como desafíos y potencialidades que debe aprovechar.

	DEBILIDADES	FORTALEZAS
Amenazas	Limitaciones	Riesgos
	<ul style="list-style-type: none"> • Mala articulación supramunicipal para modos no motorizados. • Altas velocidades del vehículo privado en vías principales y en nuevos desarrollos. • Gran oferta de estacionamiento en el interior de Pamplona. • Importantes barreras naturales 	<ul style="list-style-type: none"> • Estructura territorial favorable al vehículo privado. • Deslocalización del comercio y la industria en zonas externas. • Competencia interna entre territorios.
Oportunidades	Desafíos	Potencialidades
	<ul style="list-style-type: none"> • Alta dedicación del espacio urbano al vehículo privado. • Semaforización optimizada para el vehículo privado. • Reglamentación heterogénea. • Sistema de bicicleta pública infrautilizado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Buena calidad del servicio de transporte público. • Baja accidentalidad. • Existencia de un ente supramunicipal.

RELACIÓN DIAGNÓSTICO ÁMBITOS Y OBJETIVOS A CUMPLIR

ÁMBITO	COD	OBJETIVO	RELACIÓN CON DIAGNÓSTICO
Movilidad peatonal	1	Dar prioridad a peatones frente a todos los demás modos de desplazamiento en distancias cortas.	minimizar los riesgos
	2	Crear una red peatonal de conexión de todos los barrios y áreas urbanizadas.	solventar las limitaciones
	3	Proporcionar acceso al transporte colectivo.	desarrollar las potencialidades
	4	Superar problemas de accesibilidad puntuales actuales.	desarrollar las potencialidades
Movilidad ciclista	5	Mejorar la accesibilidad de todos los barrios y núcleos urbanos	solventar las limitaciones
	6	Dar prioridad a la bicicleta frente a los modos de desplazamiento mecanizados en distancias medias.	minimizar los riesgos
	7	Apoyar el creciente uso de la bicicleta, sin perjudicar a peatones.	resolver los desafíos
	8	Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta	resolver los desafíos
Transporte colectivo	9	Mejorar los recorridos para favorecer la accesibilidad de todos los barrios y áreas urbanizadas.	
	10	Dar prioridad al autobús frente al vehículo privado.	minimizar los riesgos
	11	Promover la intermodalidad.	desarrollar las potencialidades
	12	Mejorar la accesibilidad a los servicios de interés general.	desarrollar las potencialidades
	13	Mejorar los tiempos de viaje en distancias medias y largas.	resolver los desafíos
Vehículo privado	14	Reducir el uso del vehículo privado para relaciones radiales.	resolver los desafíos
	15	Reducir la velocidad del vehículo en el espacio urbano	solventar las limitaciones
	16	Reducir la intrusión del vehículo en el espacio urbano.	solventar las limitaciones
	17	Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos	
Programa de seguridad vial	18	Mejorar la seguridad vial de peatones y ciclistas.	desarrollar las potencialidades
	19	Mejorar la seguridad vial en general.	desarrollar las potencialidades
Espacio público	20	Mejorar la calidad del espacio público.	resolver los desafíos
	21	Recuperar parte del espacio utilizado hoy por el vehículo privado, especialmente en las áreas urbanas centrales y en las residenciales.	solventar las limitaciones
	22	Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia.	resolver los desafíos
	23	Prever en los nuevos desarrollos urbanos una buena conectividad con el sistema de transporte público.	resolver los desafíos

ARTICULACIÓN ENTRE EL PACTO DE MOVILIDAD, EL DIAGNÓSTICO Y EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA MCP.

Objetivo final: “Reparto 50/20/30”:

- Que los desplazamientos no motorizados (peatones y ciclistas) lleguen a representar el 50% del total.
- Que el transporte colectivo suba hasta el 20% de los desplazamientos.
- Que el vehículo privado se reduzca desde su cuota actual hasta el 30%.

