

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

La bicicleta, cómo cualquier otro tipo de vehículo, precisa un lugar para ser estacionada después de su uso. La disponibilidad de un aparcabicis cómodo y seguro en origen y en destino es condición imprescindible para la promoción de la bicicleta como modo de transporte.

Objetivos generales: 5, 7 y 8

PROPUESTA DE ACTUACIONES

Establecer **una tipología lo más uniforme posible** de aparcabicis en toda el Área Metropolitana, tanto por consideraciones funcionales como estéticas.

- Se establecen unas **condiciones óptimas** en cuanto a su ubicación, seguridad, polivalencia, comodidad, estética y capacidad.
- Existe una **gran variedad de modelos y soluciones según el tipo de aparcamiento:** de corta o larga duración, dentro o fuera de edificios y/o parkings subterráneos.

Los aparcabicis deben **cubrir todo el territorio de manera densa y adaptada a cada entorno**, siempre entre el itinerario ciclista y el destino, para minimizar el aparcamiento espontáneo en el mobiliario urbano. Debe haber varios tipos complementarios:

- **Red en origen** (locales vacíos, aparcamientos de residentes, consignas, etc.) donde existan carencias en los edificios residenciales.
- **Red capilar de baja capacidad en destino** distribuida por todo el territorio.
- **Grandes aparcamientos** (que pueden ser vigilados) en puntos singulares de atracción.
- **Aparcabicis privados** en los recintos de las empresas, el interior de los centros educativos, etc.

La instalación progresiva debe apoyarse en la iniciativa ciudadana y se debe facilitar que los propios personas usuarias hagan llegar sus peticiones de aparcabicis.

Señalizar los aparcamientos en una primera fase de implantación, para dar a conocer esta nueva infraestructura.

- En aquellos lugares en los que ya hay muchos aparcabicis, la señalización debe ser selectiva, reduciendo el impacto visual de las señales.
- La señalización puede tener un efecto didáctico, indicando, por ejemplo cómo amarrar correctamente.



te la bicicleta.

- Un sistema de información on-line puede informar de la ubicación de los diferentes tipos de aparcabicis y sus características.

Los aparcabicis de mayor tamaño, vigilados y/o en recintos cerrados pueden ofrecer sistemas de recarga de baterías a las bicicletas con pedaleo asistido.



PRESUPUESTO ESTIMADO

- 2M euros *100.000 euros anuales de mantenimiento

TIEMPO REALIZACIÓN ESTIMADO

Inferior a 4 años condicionado a disponibilidad presupuestaria y desarrollo estrategias relacionadas.

Relacionada con las siguientes estrategias del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona:

- **Estrategia 2.2:** Red metropolitana de itinerarios peatonales
- **Estrategia 3.1:** Red metropolitana itinerarios ciclistas
- **Estrategia 3.3:** Sistema metropolitano de bicicleta pública
- **Estrategia 3.4:** Plan director metropolitano de la bicicleta



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.