SISTEMA METROPOLITANO DE BICICLETA PÚBLICA

LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

Los sistemas de bicicletas públicas, ponen a disposición de la ciudadanía una serie de bicicletas para ser utilizadas temporalmente, siendo recogidas y devueltas en estaciones predeterminadas. La bicicleta pública se puede utilizar para ir desde una parada a cualquier otra de la ciudad, sin necesidad de volver al punto original. Es el equivalente en bicicleta al Transporte Urbano Comarcal (tiene un precio, unas paradas determinadas, un ente gestor, etc.). Para que sea útil debe adaptarse a las necesidades de desplazamiento de las personas usuarias, por lo que en el Área Metropolitana de Pamplona precisan de una cobertura de estaciones que trasciende las fronteras municipales.

Objetivos generales: 5, 6, 7, 8 y 11

PROPUESTA DE ACTUACIONES

Persona usuarias:
- Uso abierto a todo el público
- Limitado a residentes
- Personas con tarjeta transporte colectivo
- Buscar universalidad de uso

Red de estaciones:
- Garantizar cobertura en territorio objetivo
- Cada 200-400 metros (como sistema de transporte público autobús)

Estaciones:
- Módulos de estacionamiento entre 8 y 10 bicicletas (en puntos de atracción mayor capacidad)
- Sistema de identificación y control “tótems”
- Logística de reposición: Verificación de ocupación de estaciones: Logística de reposición retirada de bicicletas. Crítico el funcionamiento cuando una estación tiene ocupación de bicicletas del 20 al 30% (se puede quedar sin bicis) y, por el otro extremo, del 70 al 80% (se puede quedar sin espacios).

o

Bicicletas:

- Robustas y resistentes
- Sistemas sencillos de regulación de manillar y sillín
- Piezas poco convencionales (para evitar robos)
- Elementos identificativos únicos
- Posibilidad de sistema de pedaleo asistido

Ubicación:
- Proximidad a puntos de atracción de viajes
- Proximidad a terminales de transporte colectivo
- Inmediatez de uso
  - Inmediaciones de carriles bici o rutas ciclables
  - Toma y anclaje de bicicletas cómoda, fácil y rápida
- Disponibilidad y calidad de espacio público
  - Ubicadas en espacio público accesible a todo el mundo
  - Condiciones de visibilidad optima
  - Coherentes con el paisaje urbano
- Seguridad
  - Ubicadas en zonas no peligrosas
  - Sistemas antirrobo + la posibilidad de videovigilancia

Financiación y tarificación:
- Ingresos operacionales (cobros por uso, abono, multas y sanciones)
  - Estructura tarifaria: competitiva, referencia el TUC
- Ingresos publicitarios (dependerá del modelo de explotación que se decida)
- Subvenciones públicas (indispensables para la puesta en marcha)

Promoción:
- Campaña inicial de información
- Servicio atención personas usuarias
  - Página web, app, línea telefónica

PRESUPUESTO ESTIMADO
- 3000 euros por bicicleta al año.
- 90 estaciones, 750 bicicletas, 2,2 M euros.
(3 M euros con pedaleo asistido)
* Por fases: 1ª fase Pamplona y núcleos urbanos inmediatos.

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 3.1:** Red metropolitana itinerarios ciclistas
- **Estrategia 3.4:** Plan Director Metropolitano de la Bicicleta.

Objetivos PMUSCP

La movilidad en tus manos
Mugikortasuna zure esku

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.