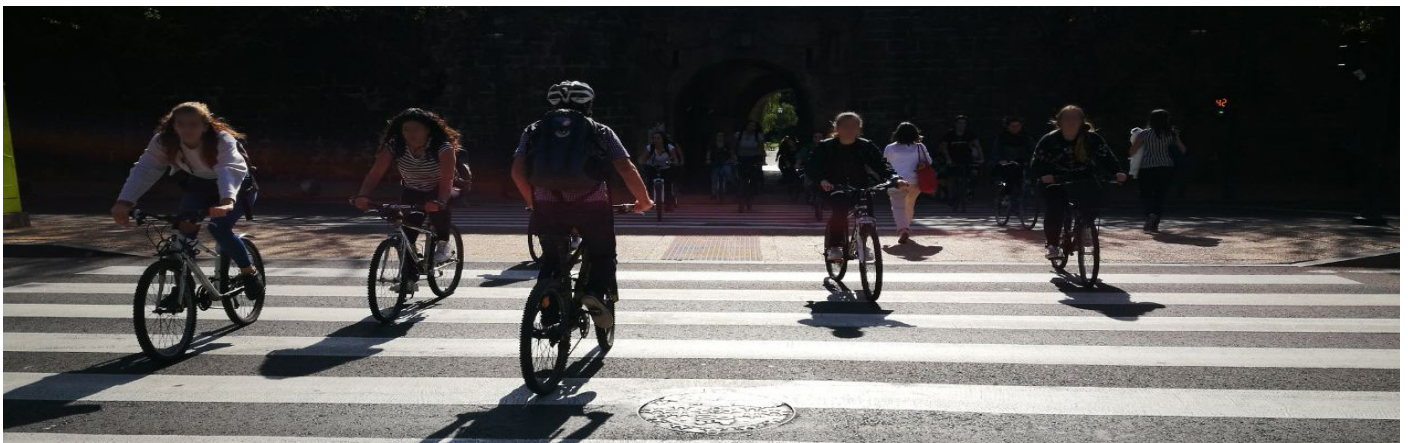


LÓGICA DE LA ESTRATEGIA

La necesaria promoción y ordenación del uso de la bicicleta hace conveniente la estructuración de todas las medidas referidas a esta forma de desplazamiento, de forma que se configure un paquete equilibrado y compacto en el que no predominen de manera desproporcionada unos u otros componentes (infraestructuras, sistema público, etc.). Las demás estrategias relacionadas con la bicicleta se deben entender como componentes singulares de esta, subordinados a una visión conjunta que permitirá obtener todas las sinergias.

Objetivos generales: 5, 6 y 7



PROPUESTA DE ACTUACIONES

Campañas fomento uso cotidiano y seguro de la bicicleta

- Información sistemática de vías ciclistas seguras, de la red de aparcabicis y sistema metropolitano de bicicleta pública
 - Impresa en papel (folletos, carteles)
 - On line
- Campañas beneficios personales, sociales y ambientales del uso de la bicicleta
- Campañas sobre potencial bicicleta eléctrica
- Campaña para conductores de automóviles y vehículos de transporte público: percepción ciclista
- Campaña de fomento de la intermodalidad entre la bicicleta y el autobús
- Campaña de uso seguro de la bicicleta (casco, condiciones visibilidad...)
- Campaña control y concienciación respecto al consumo de alcohol y drogas a ciclistas

Formación para el uso seguro de la bicicleta

- Campañas de educación vial
- Cursos de conducción bicicleta para el alumnado escolar
- Curso conducción de bicicleta diferenciados para personas adultas y mayores

Apoys directos e indirectos al uso metropolitano de la bicicleta

- Convenios de la Oficina Metropolitana de la Movilidad (OMM) con empresas para el fomento de la bicicleta entre sus empleados.
- Convenios de la OMM con comercios del entorno para incentivar acudir en bicicleta

- Convenios de la OMM con comercios del entorno para la instalación de aparcabicis de iniciativa privada en los propios comercios.
- Ayudas fiscales a las empresas para el fomento de la bicicleta por parte de sus trabajadores.

Organización del apoyo al uso de la bicicleta

- Extensión sistema de registro y marcaje de bicicletas a todo el Área Metropolitana.
- Creación de Mesa Metropolitana de la bicicleta o Foro Metropolitano de la movilidad ciclista
- Creación de un centro integral de la bicicleta

PRESUPUESTO ESTIMADO

Redacción del Plan Director: 200.000 euros

TIEMPO

REALIZACIÓN ESTIMADO

4 años condicionada a 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 2.2:** 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 4.1:** Red de Altas Prestaciones del TUC.



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.