

Anexo 1

Ficha de Presentación de Actuaciones
VIII PREMIO A LAS BUENAS PRACTICAS LOCALES POR EL CLIMA
CATEGORÍA: GESTIÓN DE LA MOVILIDAD PAMPLONA

SITUACIÓN PREVIA A LA ACTUACIÓN

La conectividad de la infraestructura ciclista previa de la ciudad que adolecía de una falta de conexión segregada del tráfico motorizado, y tenía que erradicar la circulación en bicicleta por las aceras establecida en la Ordenanza de Movilidad que entró en vigor en 2019/09.

Con anterioridad en la ciudad se han acometido actuaciones relevantes para la movilidad ciclista, entre las que cabe destacar:

- Elaboración de un Plan de Ciclabilidad para la ciudad en 2017-2022 <http://www.movilidadpamplona.es/plan-de-ciclabilidad/>.
- Puesta en marcha del carril bici en el eje Norte-Sur de la Avenida de Guipúzcoa y de la intervención en el eje Este-Oeste de la Avenida Pío XII, generando no solo un carril bici de 1 km unidireccional en cada sentido de la vía, sino mejorando el tránsito y velocidad comercial del Transporte Público, y mejorando el tránsito peatonal con intervenciones para el aumento de aceras y reducción del espacio necesario para atravesar las glorietas e intersecciones. <http://www.movilidadpamplona.es/observatorio-movilidad/proyecto-avenida-pio-xii-video-simulacion-2/>
- Limitación de acceso motorizado al Casco Antiguo de la ciudad con el Plan de Amabilización. <http://www.movilidadpamplona.es/movilidad/plan-de-amabilizacion-del-centro-de-la-ciudad/>
- Habilitados 4 locales para aparcamientos vecinales de bicicletas en barrios con problemas de accesibilidad en viviendas, falta de espacio o de ascensores. <http://www.movilidadpamplona.es/httpwww-movilidadpamplona-esnbici/parking-bici-residentes/>

Asimismo, Pamplona tiene una Estrategia Pamplona-Iruña 2030, con proyectos estratégicos de Movilidad, para caminar hacia la movilidad segura, ecológica y comprometida con el clima.

1-Limitación general de la velocidad a 30 km/h en 2/3 de las calles de la ciudad, "Pamplona Ciudad 30".

2-Entornos Escolares Saludables y con Tráfico Calmado, con intervenciones específicas de mayor seguridad en pasos peatonales.

3-Estrategia Pamplona Caminable, para mejora de la red peatonal y generar espacios públicos no motorizados de calidad.

4-Impulso del Transporte Público Urbano Comarcal con el apoyo y priorización general en cada intervención que se realice en la ciudad.

5-Mejora y desarrollo de la Red Ciclable de la ciudad.

6-Red de Aparcamientos Públicos para Bicicletas (rotatorios y vecinales).

7-Desarrollar un Plan de Accesibilidad Universal para hacer Pamplona accesible de manera integral.

8-Promoción del Reparto de Mercancías Limpio y Responsable.

9-Impulso de la Movilidad Eléctrica con la instalación de puntos de recarga, fotolineras de recarga en techumbres y la electrificación de líneas del transporte público.

10-Gestión del Aparcamiento de vehículos a motor con el desarrollo de Red de Aparcamientos Periféricos e Intermodales.

OBJETIVOS

El fomento de la movilidad ciclista de Pamplona, no solo para incrementar el porcentaje del 4,1% de personas que se desplazan en bicicleta, sino para normalizar socialmente su uso y así reducir la proporción de desplazamientos que se efectúan en el vehículo privado, como elemento clave de reducción de emisiones contaminantes que aumentan el cambio climático.

DESCRIPCIÓN

El fomento de la movilidad ciclista se ha tratado desde varios enfoques complementarios:

- Generación de nueva infraestructura ciclista, y que conecta con 2 importantes ejes ciclistas previos.
- Implantación de 6 nuevos aparcamientos protegidos y seguros para bicicletas, que se adicionan a los 4 existentes para vecinos residentes.
- Refuerzo legal de la Ordenanza de Movilidad, la reducción general de velocidad máxima permitida a 30 km/h.
- Desde el programa formativo educativo Biciescuela, tanto para escolares como para personas adultas.
- Con campañas comunicativas y divulgativas específicas de respeto a la bicicleta.

RESULTADOS OBTENIDOS

Se ha producido tanto la visión normalizada de la bicicleta como el aumento de bicicletas en la ciudad, con mayor aumento en los perfiles no habituales de usuario típico (Varón de 25-50 años), integrando a más mujeres y menores de edad en el uso de la bicicleta.

1-DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA CICLABLE:

El espacio para el carril bici se obtiene detrayéndolo del espacio para la circulación y estacionamiento de vehículos a motor: Se reducen de 3 a 2 los carriles de circulación, se elimina la banda de aparcamiento, para generar ahí el espacio para un carril bici El desarrollo de la red ciclable en la zona central de la ciudad mejorando la conectividad se hizo con 5 intervenciones:

1. Consolidación de la transformación de la calle Navas de Tolosa-Avenida Pio XII: Se ha consolidado la actuación con obra civil y se ha incorporado un carril bici segregado por una banda verde, en la zona más próximo al centro histórico de la ciudad, restringiendo el tráfico de vehículos privados y centralizando numerosas líneas de autobús urbano.

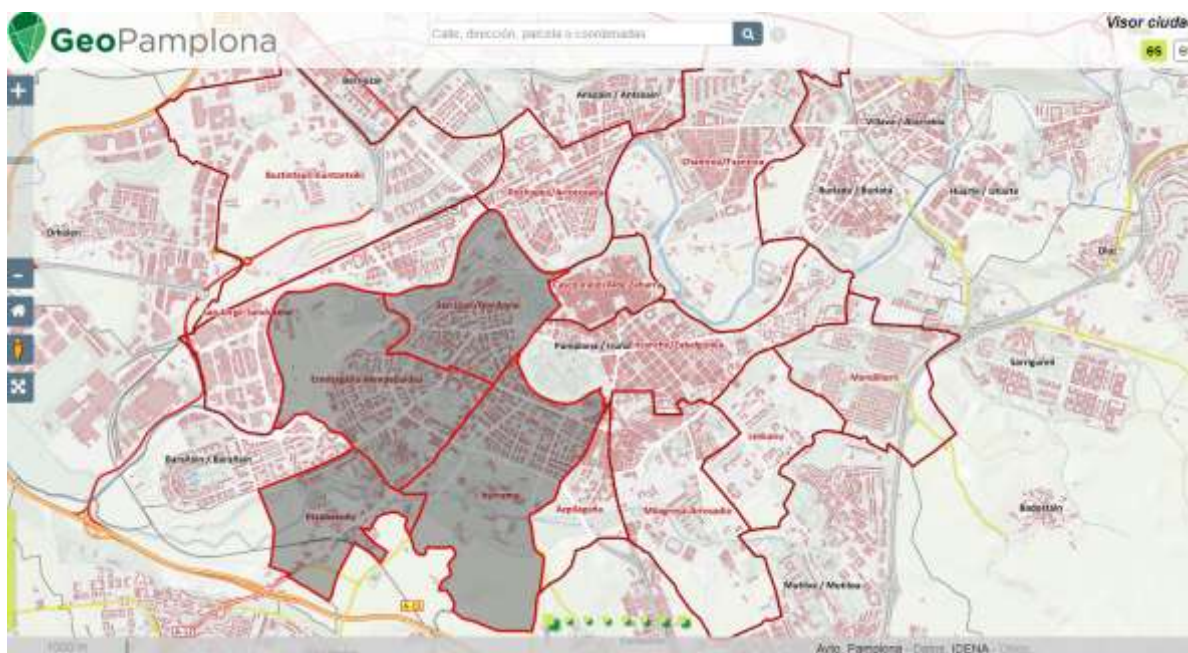
2. Carril Bici Bidireccional conexión en Navas de Tolosa – Avenida Pio XII: Permite la conectividad del eje ciclista de EsteÓeste y el del Norte-Sur con el Casco Antiguo de la ciudad

3. Carril Bici Bidireccional en Calle Yanguas y Miranda: Carril bici en calzada, segregado y protegido, de de 220 metros ,que resuelve la conectividad de la red ciclista previa. Incluye parada del autobús en calzada sin maniobra de alineado con acera para facilitar la subida y bajada de pasajeros

4. Carril Bici Bidireccional en Avenida del Ejército: Carril bici bidireccional de 720 metros por una de las arterias de circulación más importantes de la ciudad.

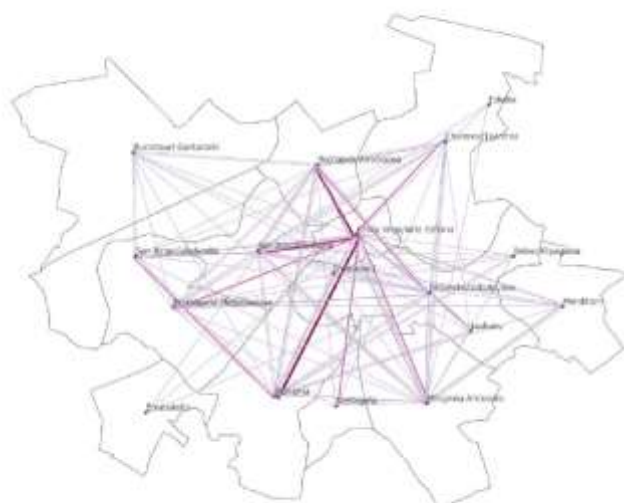
5. Carril Bici Bidireccional en Avenida Bayona: Carril bici de 1.600 metros, bidireccional protegido, que conecta el barrio de San Juan con el centro de la ciudad

Un aspecto destacable de la intervención es la CENTRALIDAD del área en la que se ha actuado, y el hecho de que haya sido en algunas arterias de circulación motorizada más importantes de la ciudad: Los nuevos carriles bici CONECTAN el centro histórico de la ciudad (Casco Antiguo y Ensanche I), con los barrios de la meseta Oeste: Iturrama, San Juan, Ermitagaña-Mendebaldea, Etxabakoitz y el municipio anexo Barañáin. En estos barrios habita un porcentaje importante de la población de Pamplona: Según el censo oficial del Ayuntamiento de Pamplona en septiembre 2020, el sumatorio de habitantes de los barrios mencionados es un tercio de la ciudad, 65.754 personas, un 32% del censo. Si se añade la población de Barañáin a dicho eje Oeste Centro se sitúa en 85.878 personas



Constituyen además dos de los tres mayores flujos ciclistas de la ciudad conforme al estudio elaborado en el Plan de Ciclabilidad del 2017

matriz OD y los aplicamos al mapa de líneas de deseo en forma de grosor. A mayor grosor mayor número de desplazamientos.



Mapa de líneas de deseo con flujos cuantificados según encuesta del Plan de Ciclabilidad 2017 Fuente: elaboración propia.

El estudio de desplazamientos en bicicleta del año 2017, mediante aforo manual en 22 puntos de la Ciudad, confirma al centro de la ciudad como polo atractor/emisor de desplazamientos.

ÁREAS DE DESTINO

El análisis del conteo de bicicletas por puntos de aforo permite señalar que las vías de comunicación con las zonas de acceso del centro de la ciudad (Casco Viejo y Ensanche) son las de mayor zona de paso; lo que confirma que es una herramienta especialmente valorada para el desplazamiento urbano al centro de la ciudad.



2-RED DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS SEGUROS PARA BICICLETAS "NBICI"

El fomento de la bicicleta en Pamplona ha propiciado los aparcamientos seguros, en dos tipologías: Locales habilitados para vecinos residentes con problemas arquitectónicos, y una red de acceso público a 6 aparcamientos para 50 bicicletas cubiertos, video-vigilados y de uso rotatorio, en zonas atractoras de viajes de la ciudad.



3-TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA EN EJES DE 2 BARRIOS, INCLUYENDO INFRAESTRUCTURA CICLABLE ESPECÍFICA

3-1-Intervención en el Eje barrio San Jorge Cl. Doctor Juaristi: Actuaciones de mejora de movilidad, de 1 km Este-Oeste en el barrio para la mejora de la seguridad vial, del espacio público, reducir la presencia de vehículos y revitalizar el barrio.

Incorpora una conexión ciclables más seguras en los 4 sistemas (Educativo, conexión, comunitario y sistema verde)

3-2- Intervención en el Eje barrio Txantrea M^a Auxiliadora: Acciones desarrolladas con el objetivo de crear un eje ciclable que atravesase el barrio de este a oeste, generar zonas peatonales de estancia y convivencia para mejorar el espacio público y revitalizar el barrio y reducir el tráfico de vehículos y las plazas de aparcamiento.

ACCIONES DE COMUNICACIÓN

Todo el proceso y de las acciones acometidas han sido divulgadas por el Servicio de Comunicación del Ayuntamiento, generando para ello notas de prensa para los medios, difusión en prensa radio y televisión, y generando entradas en las Redes Sociales.

Se han desarrollado acciones de comunicación específicas, con paneles publicitarios en MUPIS, difusión a destinatarios finales y presencia física en calle para:

- Campaña divulgativa de puertas abiertas en la Red de aparcamientos protegidos de bicicletas Nbici
- Desarrollo del programa de formación práctica de aprender a montar en bicicletas para adultos y para centros escolares de la ciudad.
- Campaña de respeto a las bicicletas derivada de la Ordenanza de Movilidad.
- Campaña Pamplona 30 de recordatorio de la limitación general de velocidad a un máximo de 30 km/h en el 63 % de las vías de la ciudad.