

PLAN DIRECTOR DE
MOVILIDAD
ACTIVA
DE NAVARRA

QUÉ ES MOVILIDAD ACTIVA



QUÉ ES UN PLAN DIRECTOR

- ESTRATEGIA POLÍTICA
- DEFINE UNA VISIÓN DE FUTURO
- ESTABLECE UN CONJUNTO DE DIRECTRICES E INICIATIVAS PARA SU CONSECUCCIÓN
- FIJA CRITERIOS PARA DESARROLLOS POSTERIORES
- SIRVE DE MARCO DE REFERENCIA PARA LA ACTUACIÓN DESDE OTROS ÁMBITOS ADMINISTRATIVOS

OBJETIVOS DEL PDMA

- MEJORAR LA ACCESIBILIDAD AL TERRITORIO DE NAVARRA
- FOMENTAR EL USO DE LOS MODOS NO MOTORIZADOS
- DESARROLLAR UNA RED DE ITINERARIOS CÓMODOS Y SEGUROS: RED BÁSICA DE VÍAS NO MOTORIZADAS DE NAVARRA
- DESARROLLAR CRITERIOS TÉCNICOS
- FAVORECER LA INTERMODALIDAD
- PROPICIAR LA COORDINACIÓN ENTRE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
- IMPLICAR A LOS AGENTES SOCIALES

ALCANCE DEL PDMA

- **ÁMBITO TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD FORAL**
- **RED BÁSICA DE CARÁCTER INTERURBANO**
- **VOLUNTAD DE ENCAJE CON REDES DE REGIONES VECINAS**
- **CONSIDERACIÓN DE LAS REDES EXISTENTES**
- **MOVILIDAD COTIDIANA, PERO TAMBIÉN USO RECREATIVO Y DEPORTIVO**
- **ESTRATEGIAS COMPLEMENTARIAS PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA**
- **HORIZONTE TEMPORAL: 2030**

CRITERIOS PARA EL DESARROLLO DE LA RED

PRINCIPIOS BÁSICOS

- Funcional: que pueda ser recorrida con facilidad, utilidad y comodidad
- Coherente y homogénea: conexión o relación lógica de unas vías con otras y organizadas según una composición y estructura uniformes
- Completa y continua: que se extienda por el territorio sin interrupción
- Segura: mediante trazados y diseño que minimicen las situaciones de riesgo real y percibido
- Atractiva: aprovechando los recursos naturales, paisajísticos y patrimoniales; niveles de contaminación acústica y atmosférica lo más bajos posible
- Legible: bien señalizada, permitiendo la idónea orientación de sus usuarios, así como una adecuada planificación de los recorridos

CONCEPCIÓN DE LA RED: ALCANCE

- Red básica de carácter autonómico
- Equilibrio entre vertebrar y favorecer la conexión más directa posible entre los principales focos de generación y atracción
- Sus itinerarios se desarrollarán con un carácter troncal, conectados a otras sub-redes de rango inferior (ámbito comarcal o local) que proporcionan capilaridad al territorio navarro
- Primer nivel de desarrollo de la red, de cuya definición última participan los diversos niveles de la Administración navarra

CONCEPCIÓN DE LA RED: ENCAJE SUPRA-REGIONAL

- A nivel nacional, dando continuidad, con estándares de calidad asimilables, a las redes de las comunidades limítrofes.

Algo particularmente relevante en itinerarios de carácter lúdico o recreativo como las Vías Verdes o similares.

- A nivel internacional, desarrollando la parte correspondiente al territorio navarro del trazado de rutas de interés europeo como los itinerarios Eurovelo (EV1 y EV3, en el caso de Navarra) o el propio Camino de Santiago (en sus diferentes variantes).

CONCEPCIÓN DE LA RED: TIPOLOGÍA DE USUARIOS

TIPO DE USUARIO	MOTIVACIÓN PRINCIPAL	LONGITUD DEL RECORRIDO TÍPICO	MODALIDAD DEL DESPLAZAMIENTO	VELOCIDAD MEDIA
Peatón	Trabajo, escuela, compras, relaciones personales, etc.	0-3 km	Desplazamientos en solitario	4 km/h
Paseante	Ejercicio, esparcimiento	2-5 km	Desplazamientos en parejas, familiares o pequeños grupos	3-4 km/h
Senderista	Disfrute de la naturaleza y el patrimonio cultural	5-20 km	Desplazamientos en solitario, parejas, familiares o pequeños grupos	4-5 km/h
Ciclista cotidiano	Trabajo, escuela, compras, relaciones personales, etc.	3-8 km	Desplazamientos en solitario	12-15 km/h
Ciclista recreativo o de paseo	Ejercicio, esparcimiento	Diario: 5-12 km Festivo: 10-40 km	Desplazamientos en parejas, familiares o pequeños grupos	10-15 km/h
Cicloturista	Turismo de "alforjas", disfrute de la naturaleza y el patrimonio cultural	40-80 km	Desplazamientos en solitario, parejas, familiares o pequeños grupos	15-20 km/h
Ciclista deportivo de carretera	Ejercicio intenso, entrenamiento	50-100 km	Desplazamientos en solitario, pequeños grupos o pelotones	20-30 km/h
Ciclista deportivo de montaña	Ejercicio intenso en la naturaleza, entrenamiento	30-50 km	Desplazamientos, sobre todo, en grupo	Muy variable en función de las pendientes

Fuente: Elaboración propia

CONCEPCIÓN DE LA RED: REQUERIMIENTOS

	Peatón		Paseante	Senderista	Ciclista cotidiano		Ciclista recreativo o de paseo	Cicloturista	Ciclista deportivo de carretera	Ciclista deportivo de montaña
	Adulto	Menor/Mayor			Adulto	Menor/Mayor				
Segregación del tráfico motorizado	●●	●●●	●●	●●●	●	●●	●●	●	○	●●●
Segregación del espacio peatonal	-	-	-		●●●	●	○	●	●●●	●●
Seguridad ciudadana	●●	●●●	●●	●●	●●	●●●	●●	●●	●	●
Trayecto directo	●●●	●●	○	○	●●●	●●	○	●	○	○
Pendiente	●	●●	●	●	●●	●●●	●●	●	○	○
Pavimento	●●	●●	●	○	●●	●●	●	●●	●●●	○
Señalización informativa	○	○	○	●●	○	○	●	●●	○	●
Atractivo del entorno	●	●	●●	●●●	●	●	●●●	●●●	○	●●
○ Poca relevancia; ● Cumplimiento ocasional; ●● Cumplimiento deseable; ●●● Cumplimiento necesario										

Fuente: Elaboración propia

CRITERIOS DE TRAZADO: DESTINOS

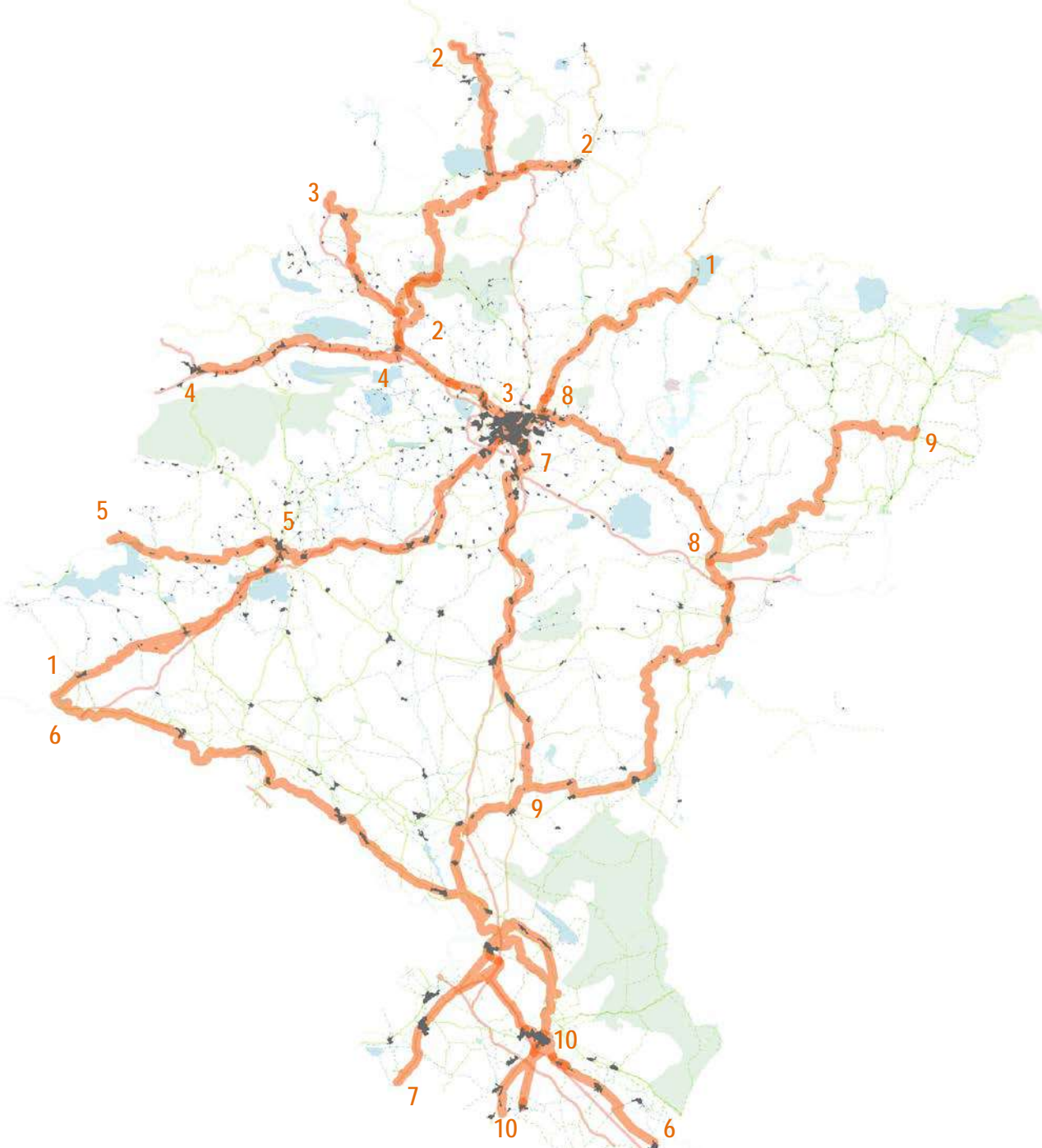
- Completar itinerarios existentes: resolviendo discontinuidades y ampliando su conectividad
- Conectar las principales poblaciones navarras: núcleos vertebradores a nivel regional y subregional de los subsistemas urbanos de cada ámbito territorial definido por la Estrategia Territorial de Navarra
- Accesibilidad a nodos de atracción: polígonos industriales y empresariales, centros comerciales y de ocio, grandes equipamientos deportivos, universidades, hospitales etc. en el entorno de las poblaciones antes referidas (aprox. 15 km)
- Intermodalidad: facilitando la conexión con las principales estaciones y terminales de transporte colectivo de Navarra
- Atractivo turístico: acceso al patrimonio histórico-cultural (centros históricos, museos, iglesias, monasterios, fortalezas etc.) y los espacios naturales y de interés paisajístico de la región

CRITERIOS DE TRAZADO: CONDICIONANTES

- Aprovechamiento de la infraestructura existente: con carácter general, caminos, senderos, vías pecuarias, etc., exentos de tráfico motorizado; convivencia con el tráfico motorizado en vías con una IMD inferior a 1000 veh/día (si bien el diseño de la vía y el % de pesados puede hacer que se rebaje este umbral) ; cuando esto no sea posible, segregación de la circulación no motorizada.
- Pendientes: como criterio general, los itinerarios no presentarán pendientes que sobrepasen valores medios del 6%. Se podrán admitir tramos con gradientes mayores, debidamente señalizados, en itinerarios de especial relevancia, en el caso de no existir alternativas viables, o en tramos de escasa longitud.
- Calidad medioambiental: los tramos en paralelo a carreteras con una IMD superior a 5.000 vehículos al día no superarán los 5 km de longitud

PROPUESTA

BASE:

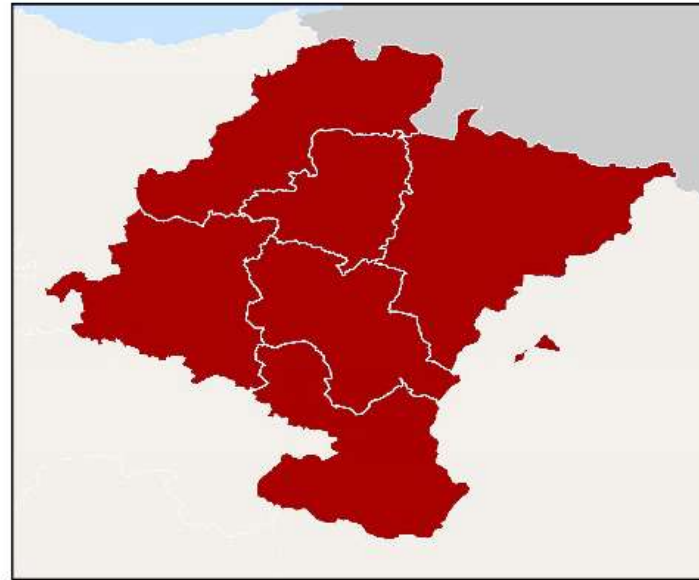


1. CAMINO DE SANTIAGO
2. BIDASOA (EUROVELO)
3. PLAZAOLA
4. SAKANA
5. VASCONAVARRO
6. EJE DEL EBRO
7. PAMPLONA - CASTEJÓN-SORIA
8. IRATI
9. PIRINEOS – BÁRDENAS
10. TARAZONICA

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

OBJETIVO DE LOS TALLERES

- Reflexión y debate en cuanto a las necesidades de infraestructura no motorizada a partir de la propuesta base
- Identificar nuevas necesidades para completar y mejorar la propuesta de partida:
 - a) Nuevos itinerarios ciclistas de relevancia en el esquema de movilidad autonómico y/o comarcal
 - b) Necesidades derivadas del enfoque ampliado de este plan, que también es peatonal
- Recibir información de los usuarios de los modos no motorizados sobre posibles barreras y condicionantes



Talleres de participación presencial.

- Como parte esencial del proceso se convocan seis talleres de participación

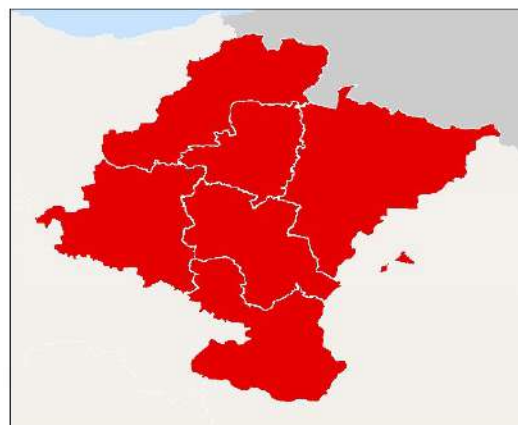
Fecha	Lugar	Comarcas
24 de junio	Aoiz (Casa de Cultura)	Pirineo, Prepirineo y Comarca de Sangüesa
25 de junio	Burlada (Casa de Cultura)	Comarca de Pamplona
28 de junio	Irurzun (Casa de cultura)	Navarra Atlántica (Bidasoa, Larraun-Leitzalde y Sakana)
29 de junio	Estella (Mancomunidad de Montejurra)	Tierra Estella-Lizarralde
30 de junio	Tafalla (Kulturgunea)	Zona Media (Valdizabe-Novenera y Zona Media)
1 de julio	Tudela (Mancomunidad de La Ribera)	Ribera (Ribera Alta y Ribera baja)

- Todas las sesiones comenzarán a las 17:00 con una duración de dos horas y media.
- Para dar a conocer los resultados se convocará una sesión de retorno telemática.



Infraestructura

- Infraestructura existente
- - - Propuesta básica

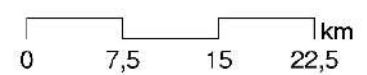


ESCALA:

1 / 250.000

FECHA:

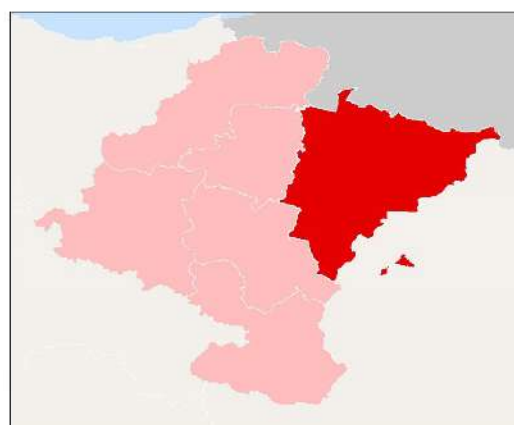
06 / 2021





Infraestructura

- Infraestructura existente
- · - · - · Propuesta básica

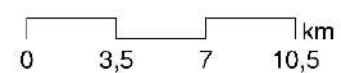


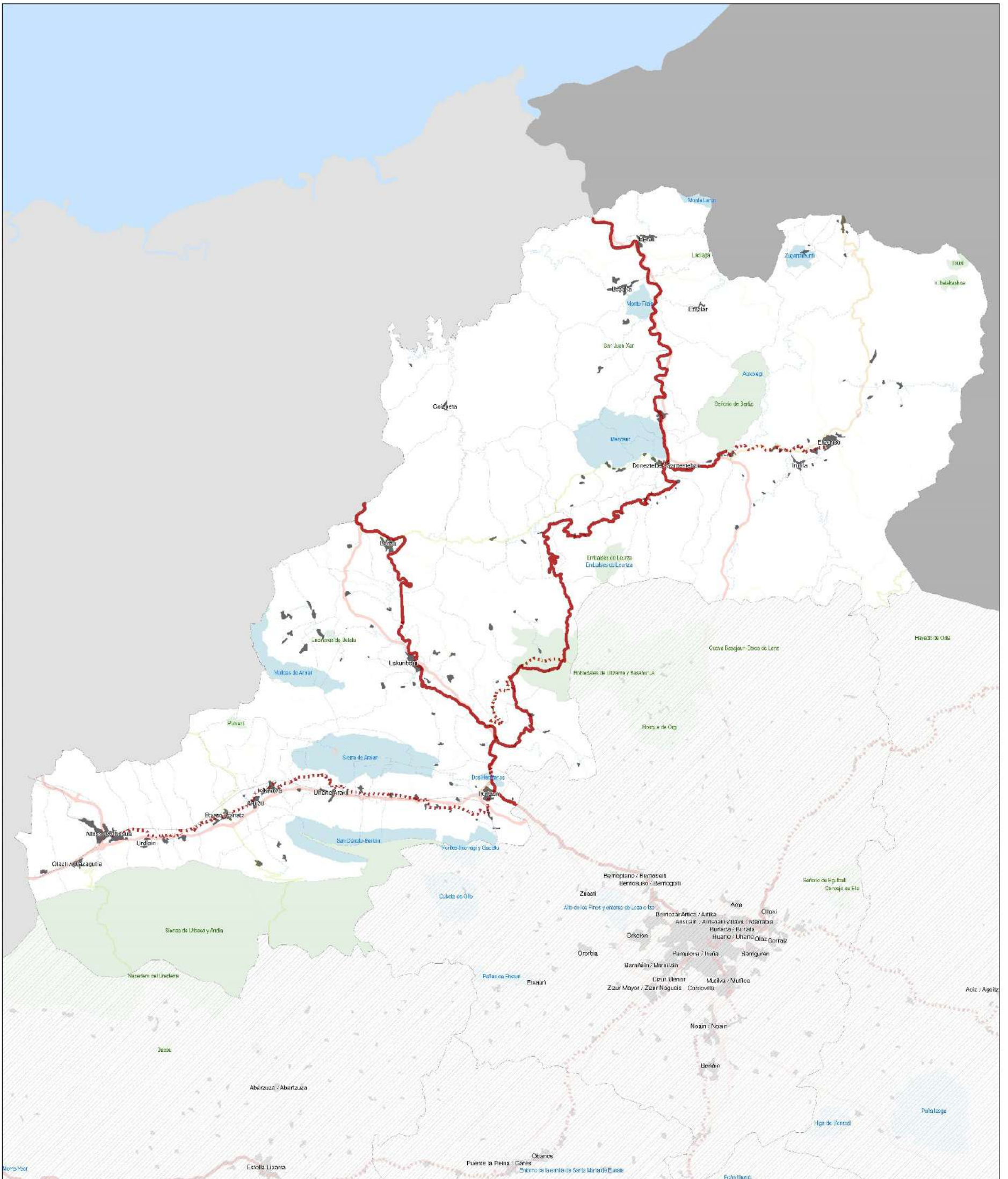
ESCALA:

1 / 125.000

FECHA:

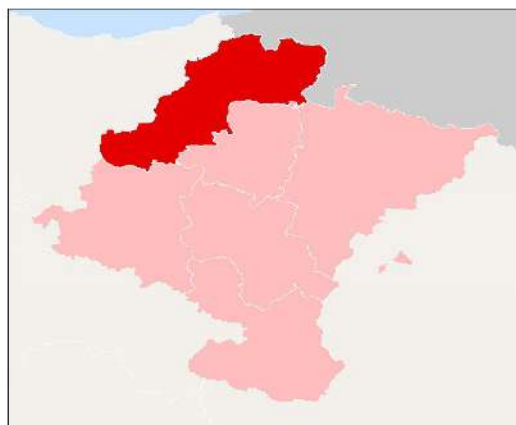
06 / 2021





Infraestructura

- Infraestructura existente
- ⋯ Propuesta básica



ESCALA:

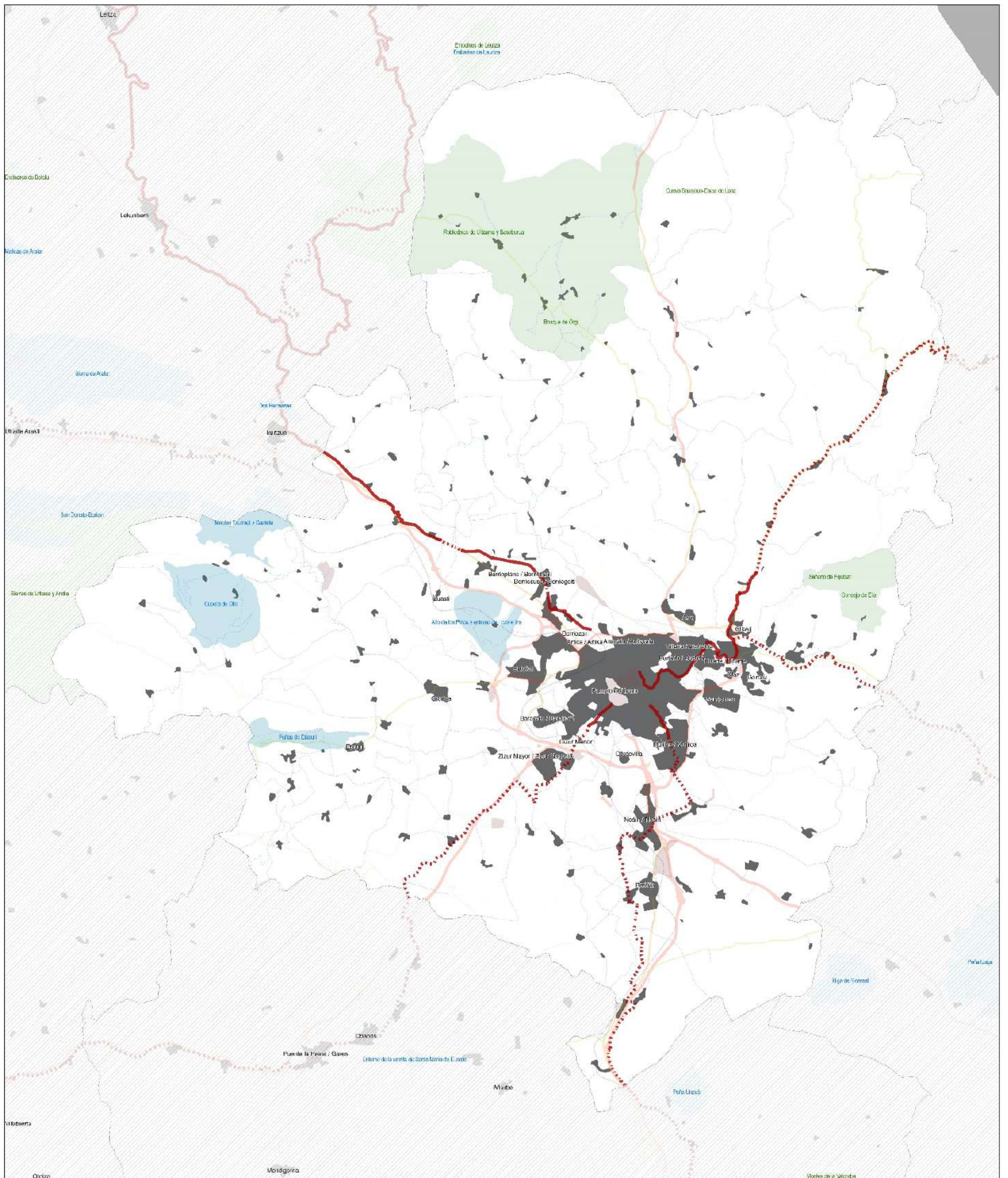
1 / 125.000

FECHA:

06 / 2021

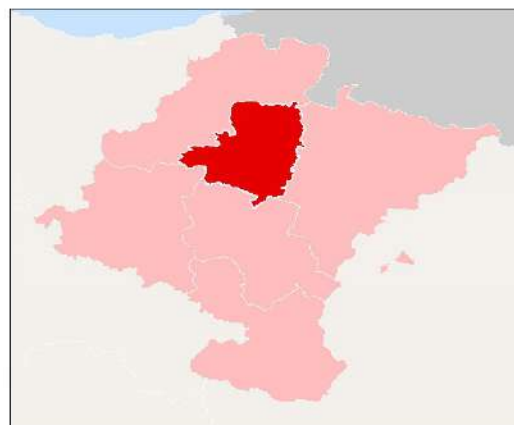
0 3,5 7 10,5 km





Infraestructura

- Infraestructura existente
- ⋯ Propuesta básica



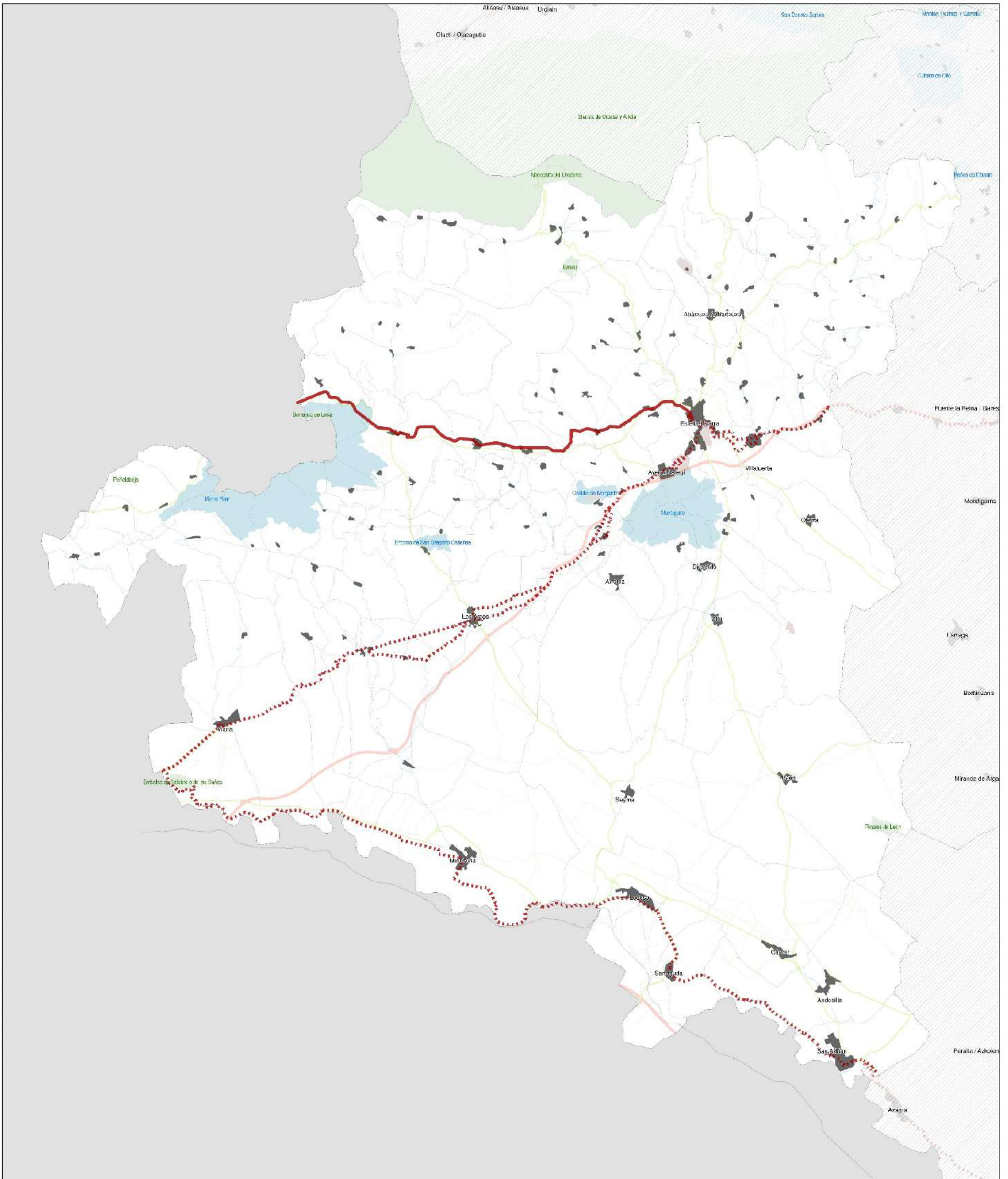
ESCALA:

1 / 75.000

FECHA:

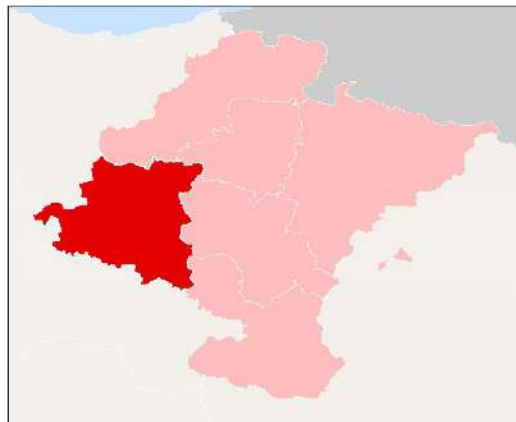
06 / 2021





Infraestructura

- Infraestructura existente
- ⋯ Propuesta básica

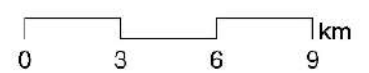


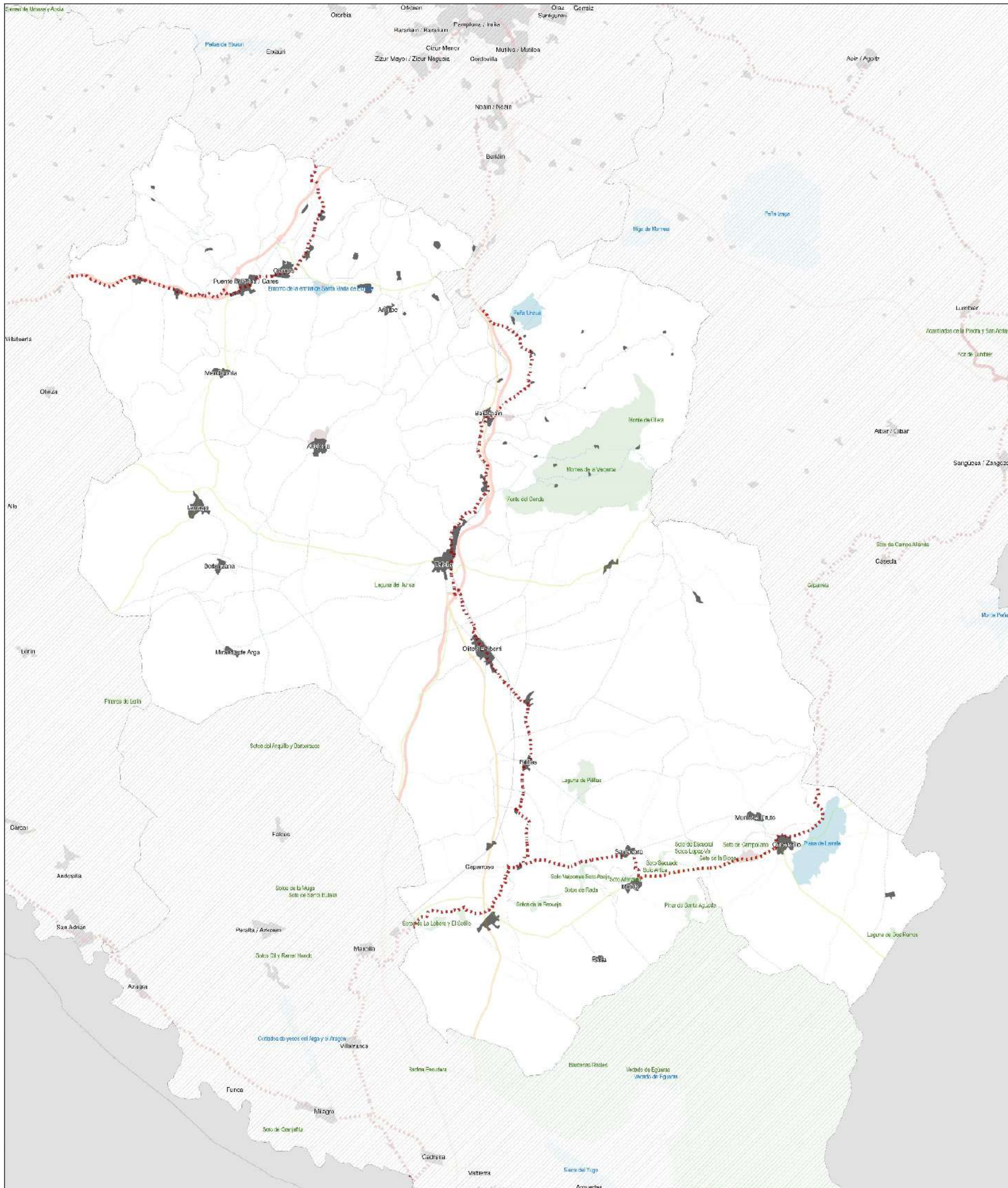
ESCALA:

1 / 100.000

FECHA:

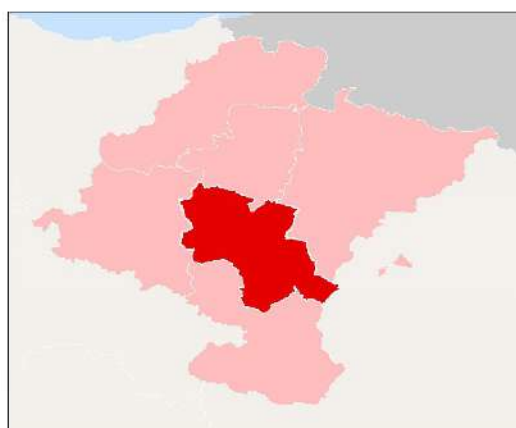
06 / 2021





Infraestructura

- Infraestructura existente
- ⋯ Propuesta básica

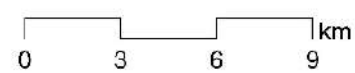


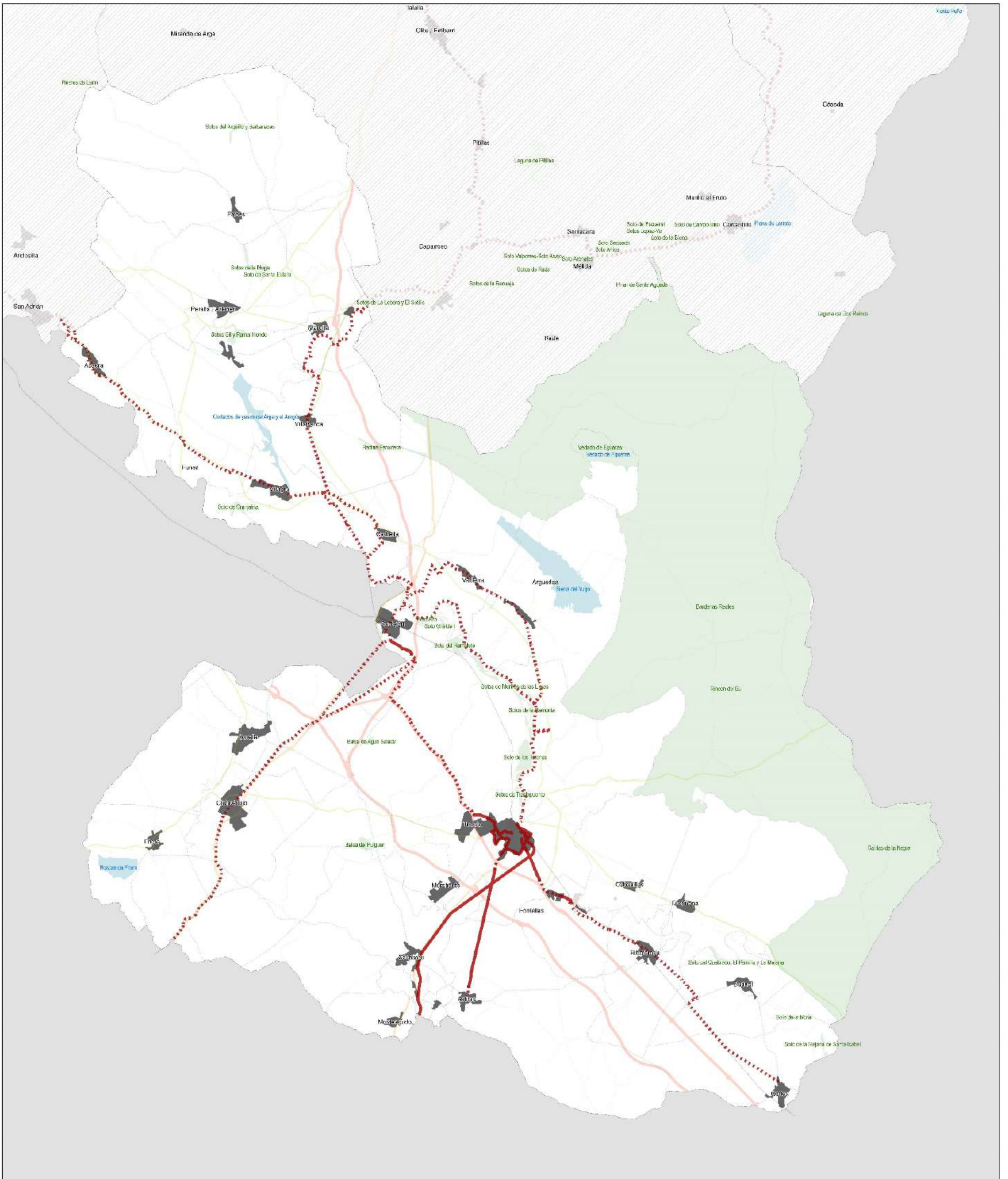
ESCALA:

1 / 100.000

FECHA:

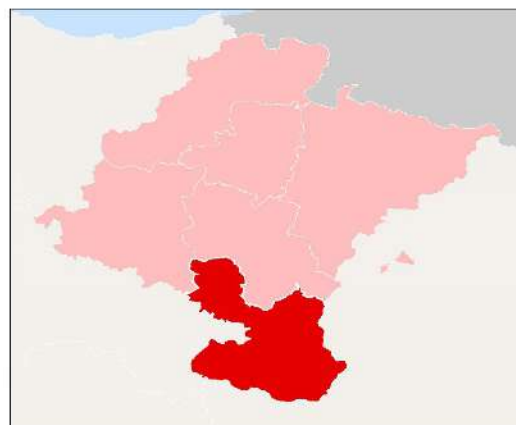
06 / 2021





Infraestructura

- Infraestructura existente
- ⋯ Propuesta básica



ESCALA:

1 / 100.000

FECHA:

06 / 2021

