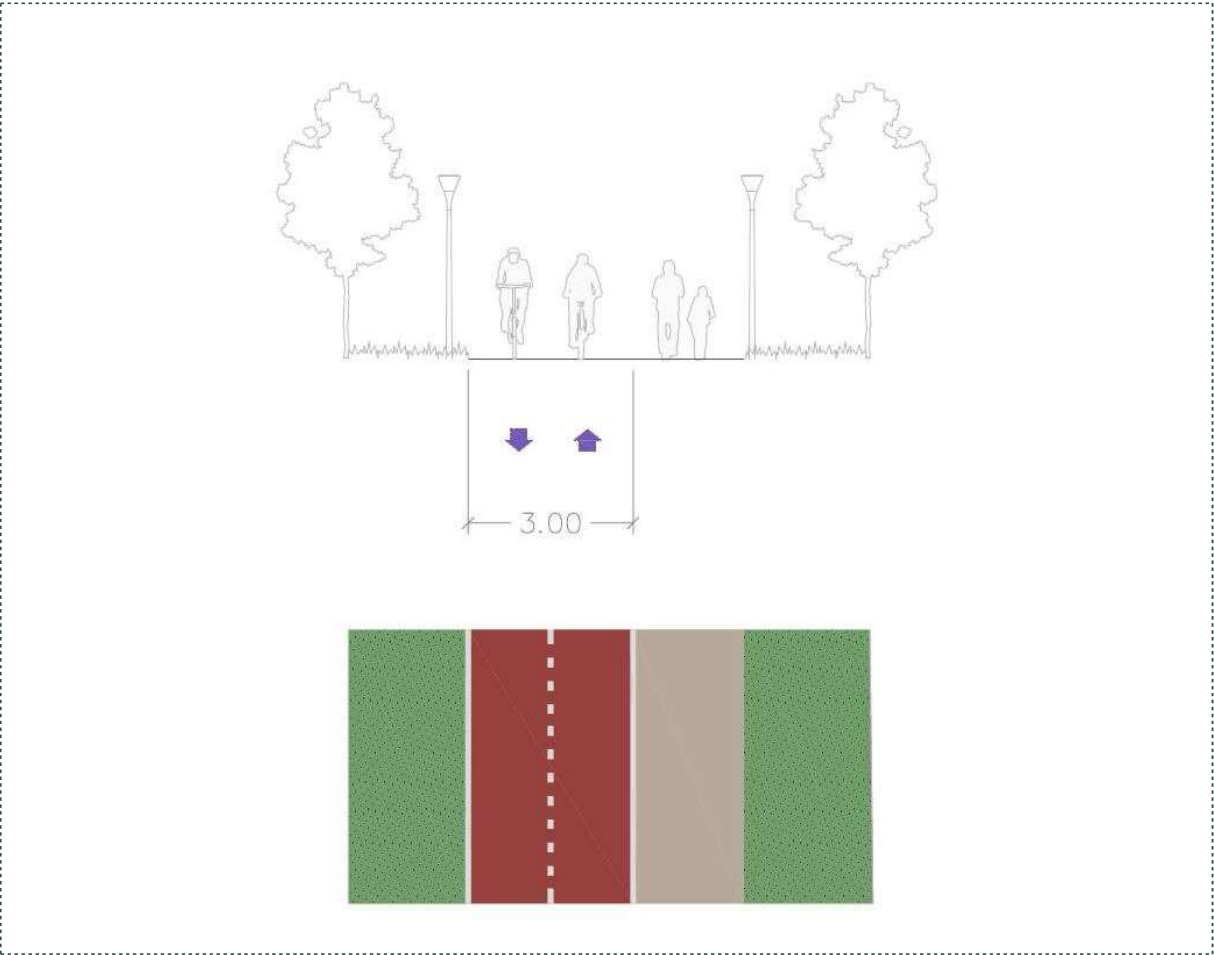


ANÁLISIS POR TRAMOS

Sarriguren - C.Innovación - P.I. Areta

08	D	Acceso Ciudad de la Innovación			
Longitud:	163	Pendiente:	3,4%	Acera:	No
Bus:		No			
Infraestructura peatonal		Valoración:			
Senda peatonal		Senda peatonal de dimensiones muy justas para compatibilizar el uso peatonal y ciclista.			
Ciclabilidad:		3 Aceptable			
Solución tipo:		Acondicionamiento/mejoras:			
Senda ciclable		Ampliación de la senda peatonal existente, reservando un ancho de 2,50 - 3,00 m para la banda ciclista.			
Alternativa:					

Tramo existente: No

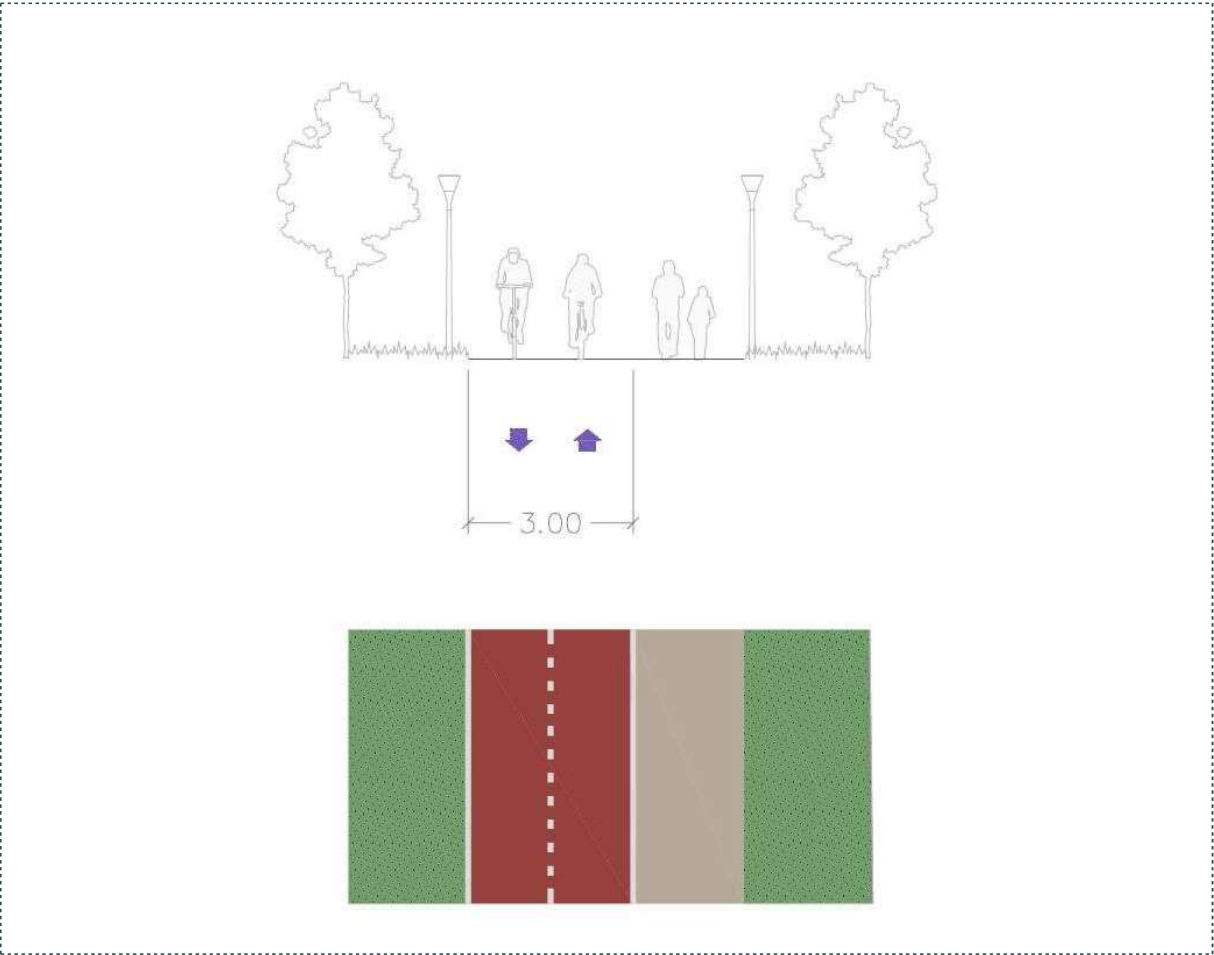


ANÁLISIS POR TRAMOS

Sarriguren - C.Innovación - P.I. Areta

08	E	Ciudad de la Innovación					
Longitud:	41	Pendiente:	12%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal		Valoración:					
-		No existe infraestructura.					
Ciclabilidad:	0	Muy mal					
Solución tipo:		Acondicionamiento/mejoras:					
Senda ciclable		Senda ciclista de nueva creación.					
Alternativa:							

Tramo existente: No

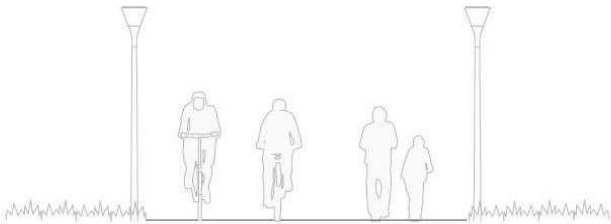


ANÁLISIS POR TRAMOS

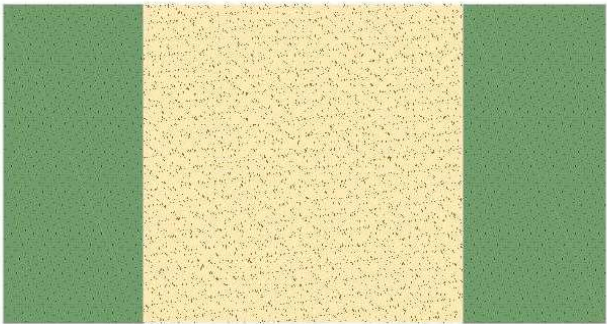
Sarriguren - Badostain

09	A	Camino de Badostain					
Longitud:	747	Pendiente:	5,7%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Sendero			Camino sin pavimentar, en algunos tramos con bastante piedra suelta. Tramos con pendientes importantes. Sin tráfico.				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Mejora de la superficie de rodadura. Señalización.				
Alternativa:							

Tramo existente: No



Ancho variable.
Min. 3 m

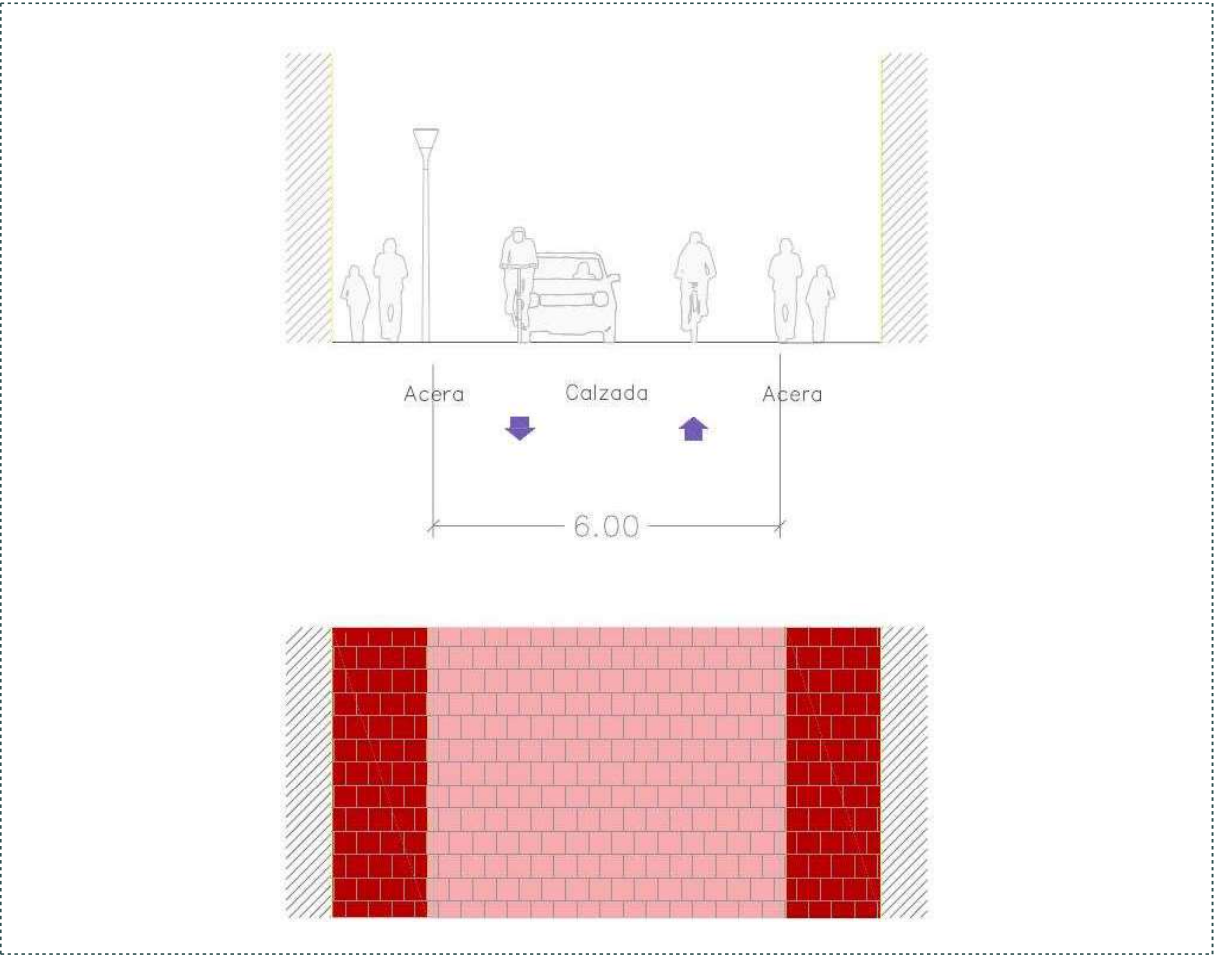


ANÁLISIS POR TRAMOS

Sarriguren - Badostain

09	B	Badostain					
Longitud:	272	Pendiente:	2,8%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Plataforma única			Eje urbano con poco tráfico y diseño en plataforma única. Pavimento de adoquín.				
Ciclabilidad:	5	Muy bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización				
Alternativa:							

Tramo existente: No

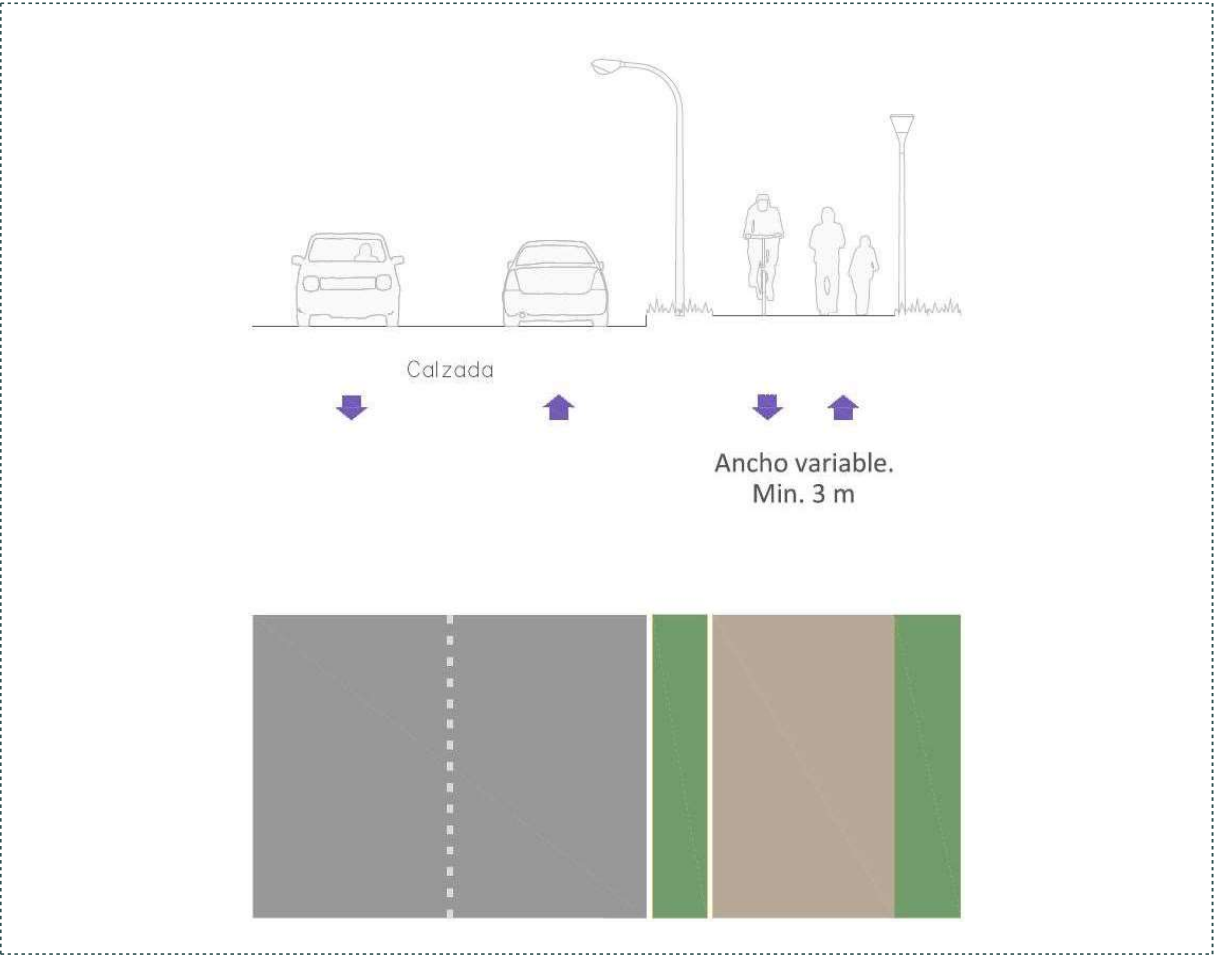


ANÁLISIS POR TRAMOS

Sarriguren - Ardanaz

10	A	Ctra. Aranguren					
Longitud:	2593	Pendiente:	4,3%	Acera:	Si	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Banda peatonal justa y en mal estado			Tráfico moderado, pero diseño que favorece velocidades incompatibles con la bici. Banda peatonal adyacente, usada por ciclistas, pero muy estrecha para el uso ciclopeatonal. Uso				
Ciclabilidad:	2	Regular					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Ajuste de la calzada, eliminando/reduciendo arcenes.				
Alternativa:			Adecuación de la banda peatonal existente, transformando en senda ciclable, con un ancho mínimo de 3m.				
Si no se puede ajustar el ancho de calzada, habría que ocupar terrenos colindantes.							

Tramo existente: No

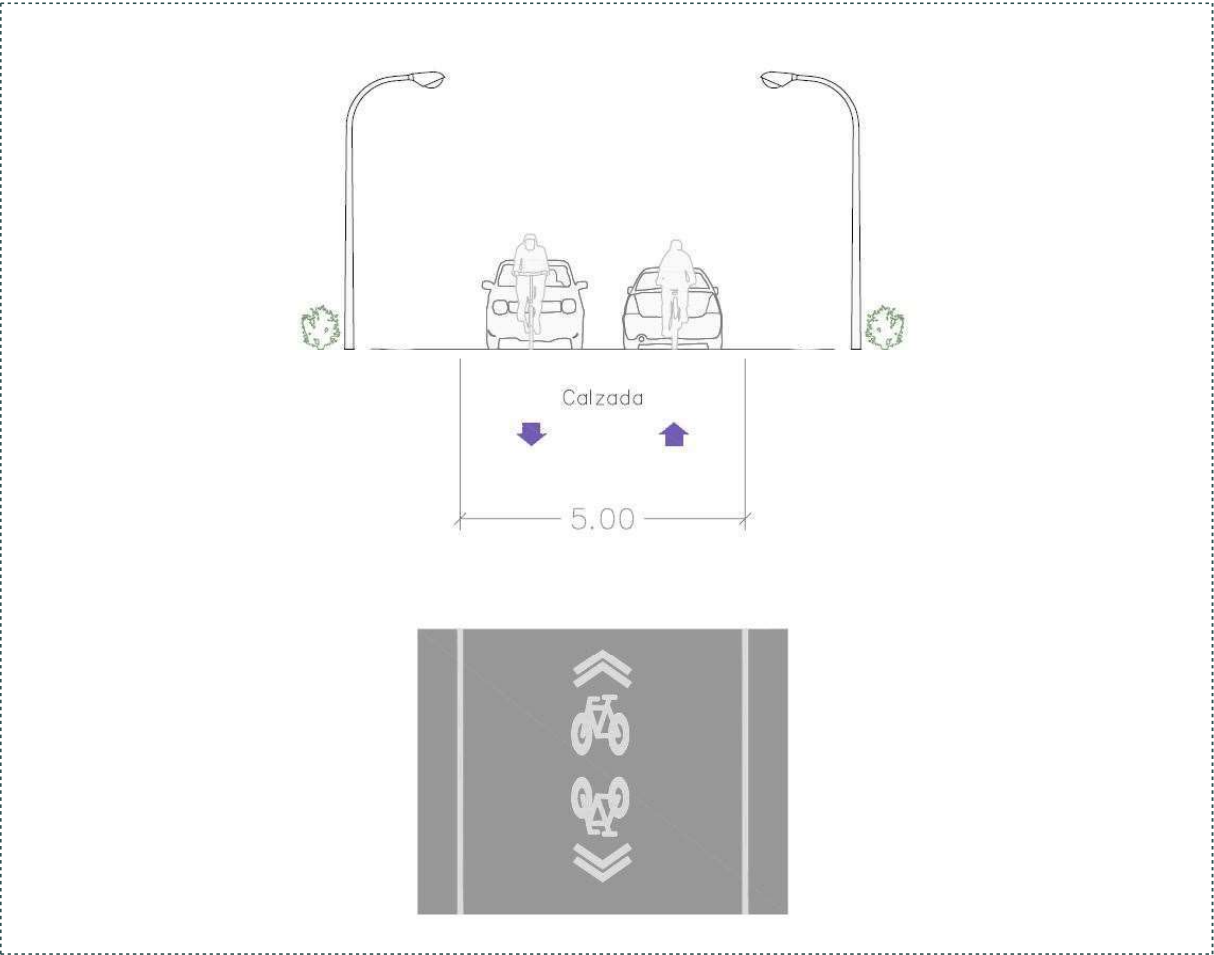


ANÁLISIS POR TRAMOS

Sarriguren - Ardanaz

10	B	c/ Kapana					
Longitud:	557	Pendiente:	6,9%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
-			Carretera de acceso a Ardanaz. Poco tráfico. Fuertes pendientes, pero difícil obtener espacio. Firme en mal estado.				
Ciclabilidad:	2	Regular					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril.				
Alternativa:			Mejora del firme.				

Tramo existente: No

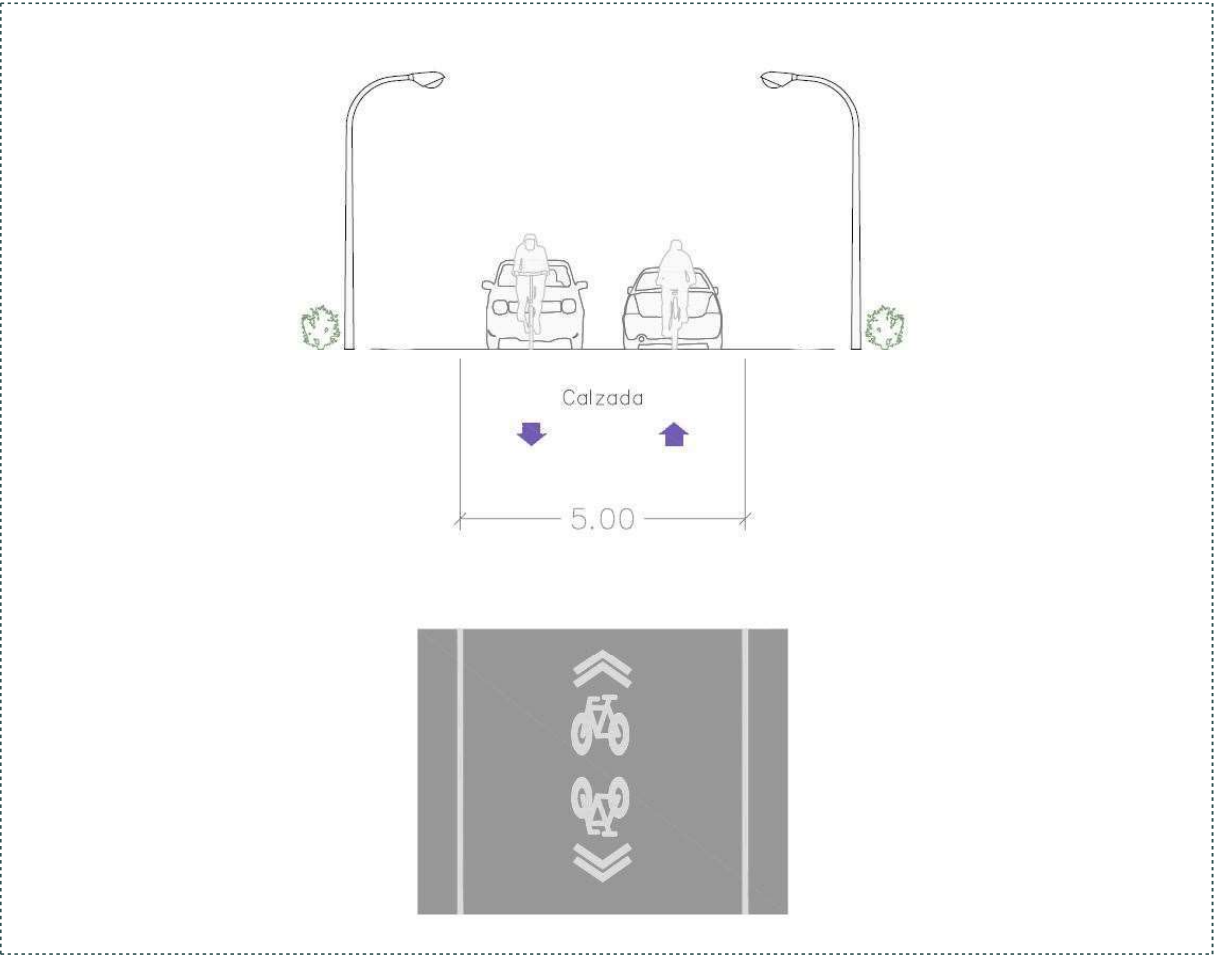


ANÁLISIS POR TRAMOS

Sarriguren - Ardanaz

10	C	c/ Kapana			
Longitud:	315	Pendiente:	9,3%	Acera:	No
Bus:		No			
Infraestructura peatonal		Valoración:			
-		Vía de acceso a Ardanaz, aún con diseño carretero. Ligera pendiente. Firme en mal estado.			
Ciclabilidad:		3 Aceptable			
Solución tipo:		Acondicionamiento/mejoras:			
Uso compartido calzada		Señalización. Pictograma ciclocarril.			
Alternativa:		Mejora del firme.			

Tramo existente: No

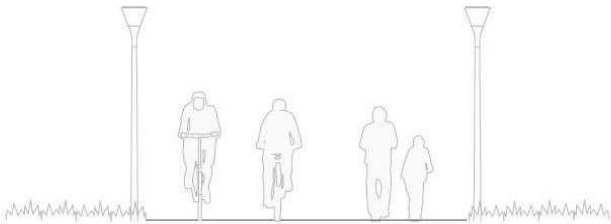


ANÁLISIS POR TRAMOS

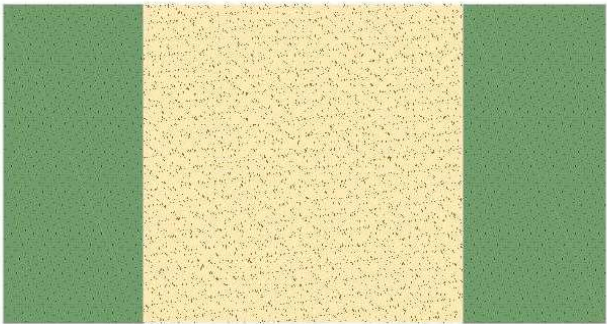
Ardanaz - Badostain

11	A	Ctra. Aranguren - c/Ardanaz					
Longitud:	2245	Pendiente:	5,3%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Sendero			Camino sin pavimentar o con firme en mal estado Piedrassueltas en algunos tramos. Tramos con pendientes importantes. Sin tráfico.				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Mejora de la superficie de rodadura. Señalización.				
Alternativa:							

Tramo existente: No



Ancho variable.
Min. 3 m

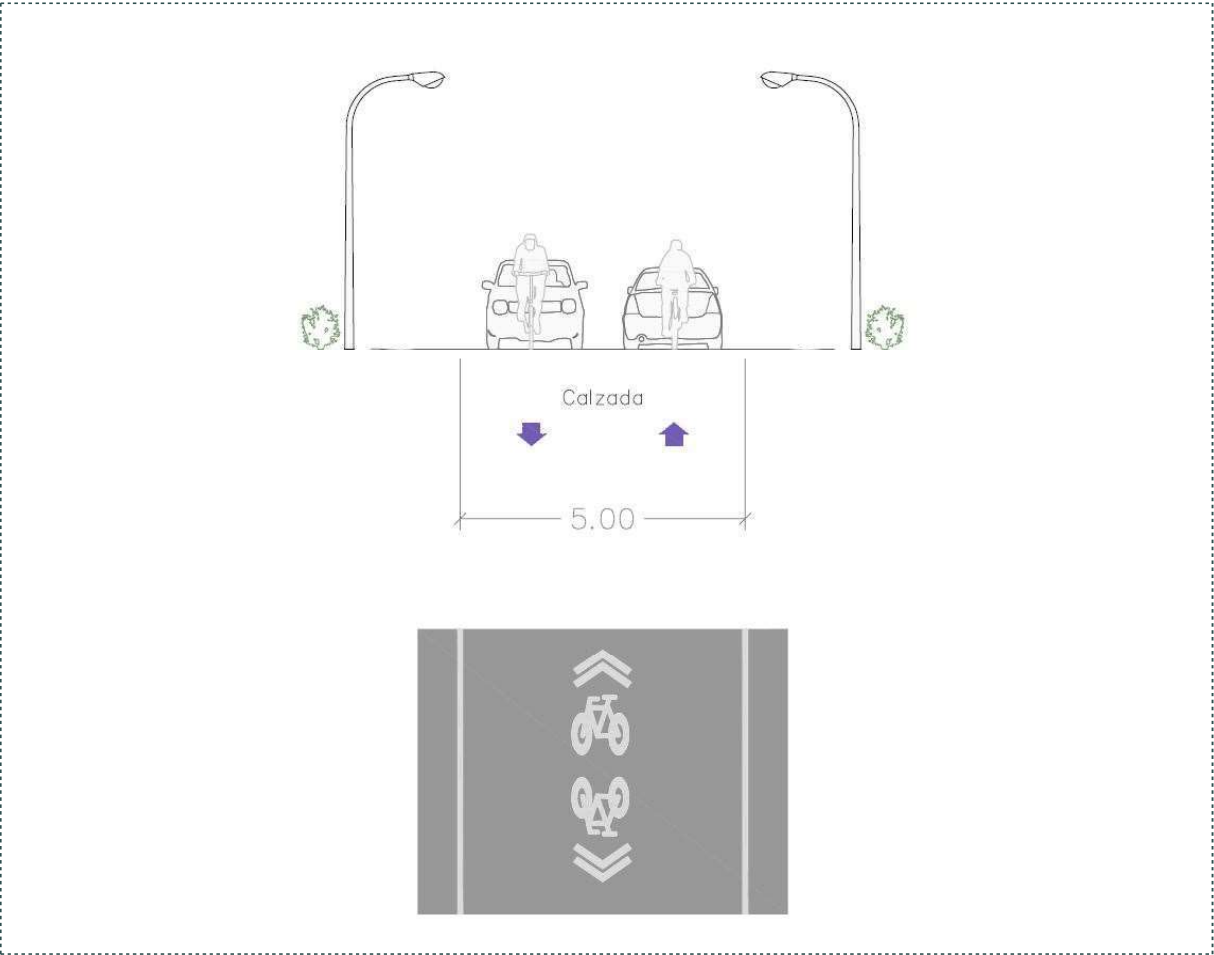


ANÁLISIS POR TRAMOS

Ardanaz - Badostain

11	B	c/Ardanaz			
Longitud:	451	Pendiente:	4,2%	Acera:	No
Bus:		No			
Infraestructura peatonal		Valoración:			
-		Camino rural asfaltado de unos 4-5 m de ancho. Tráfico restringido.			
Ciclabilidad:		4 Bien			
Solución tipo:		Acondicionamiento/mejoras:			
Uso compartido calzada		Señalización. Pictograma ciclocarril.			
Alternativa:					

Tramo existente: No



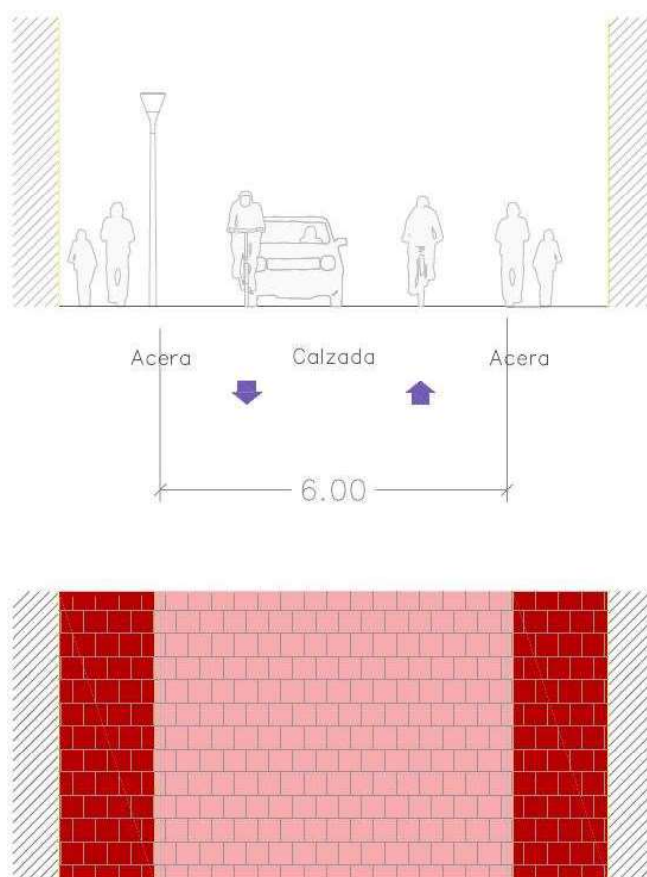
ANÁLISIS POR TRAMOS



Ardanaz - Badostain

11	C	Badostain					
Longitud:	335	Pendiente:	6,5%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Plataforma única			Eje urbano con poco tráfico y diseño en plataforma única. Pavimento de adoquín. Ligera pendiente.				
Ciclabilidad:	5	Muy bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización				
Alternativa:							

Tramo existente: No

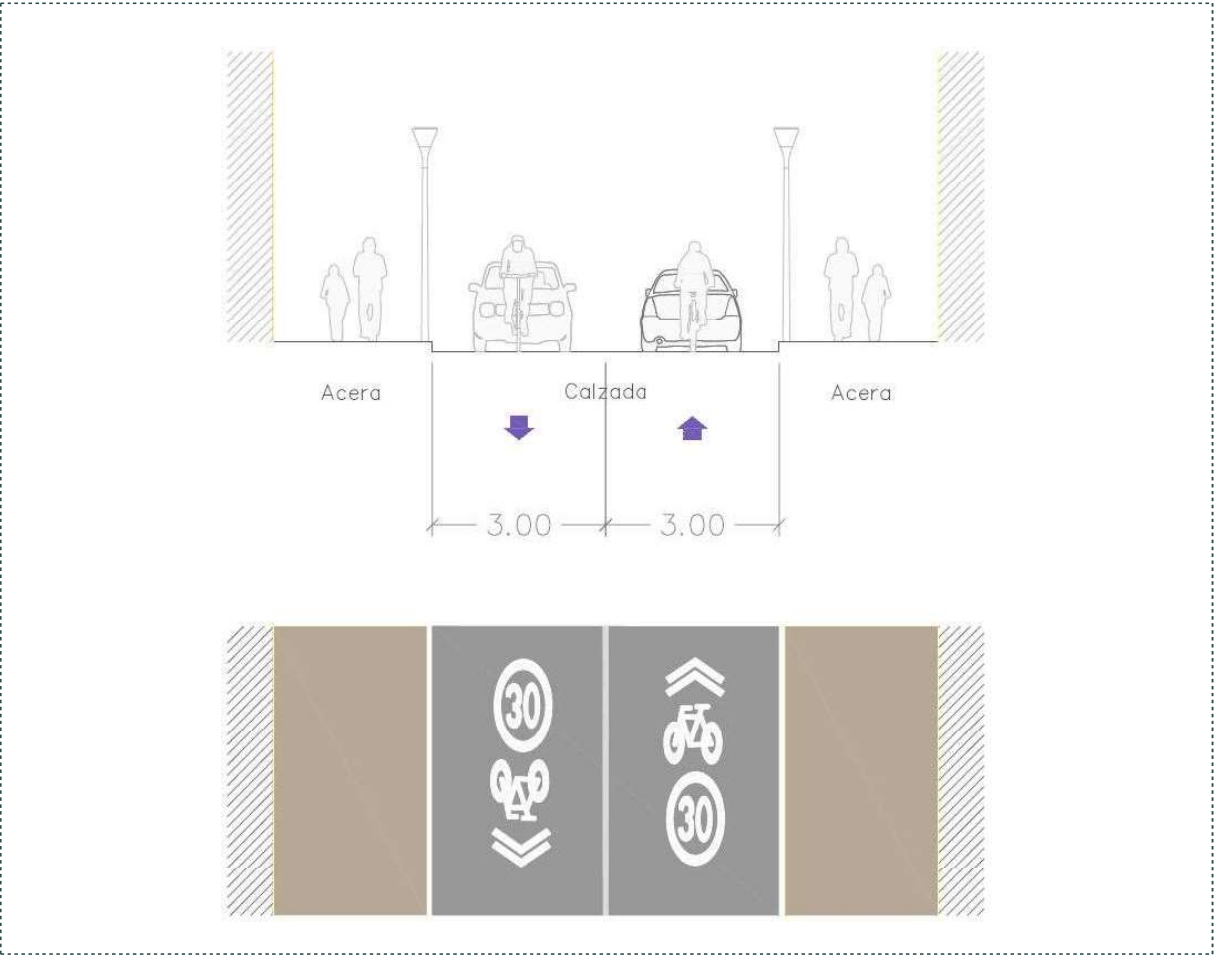


ANÁLISIS POR TRAMOS

Badostain - Mendillorri

12	A	Badostain					
Longitud:	429	Pendiente:	4,2%	Acera:	Si	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Aceras estrechas			Tramo urbano con cierto nivel de tráfico, por ser de salida hacia Pamplona.				
Ciclabilidad:	2	Regular					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril.				
Alternativa:			Almohadas reductoras de velocidad.				

Tramo existente: No

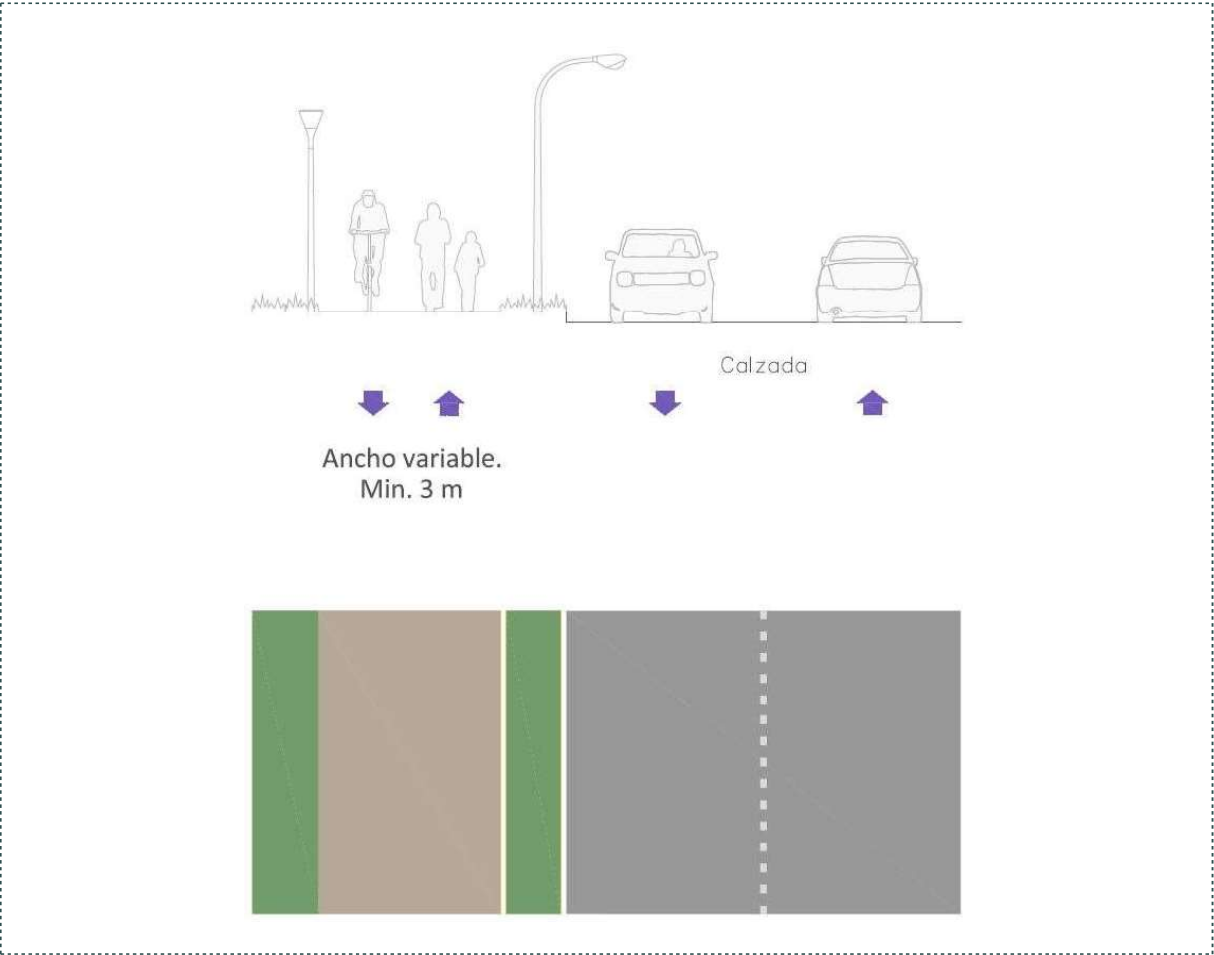


ANÁLISIS POR TRAMOS

Badostain - Mendillorri

12	B	Ctra. NA-2303					
Longitud:	1097	Pendiente:	4,1%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Plataforma peatonal adyacente			Carretera con cierto nivel de tráfico, por ser de conexión con Pamplona. Tiene una plataforma peatonal adyacente, muy estrecha para ser ciclable. Bajo uso peatonal.				
Ciclabilidad:	2	Regular					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Ampliación de la plataforma peatonal, transformándola en senda ciclable, con un ancho mínimo de 3 m. Para obtener el espacio necesario se podría ajustar la calzada, que cuenta con arcenes.				
Alternativa:							
Carril bici protegido en el sentido ascendente y coexistencia en bajada.							

Tramo existente: No

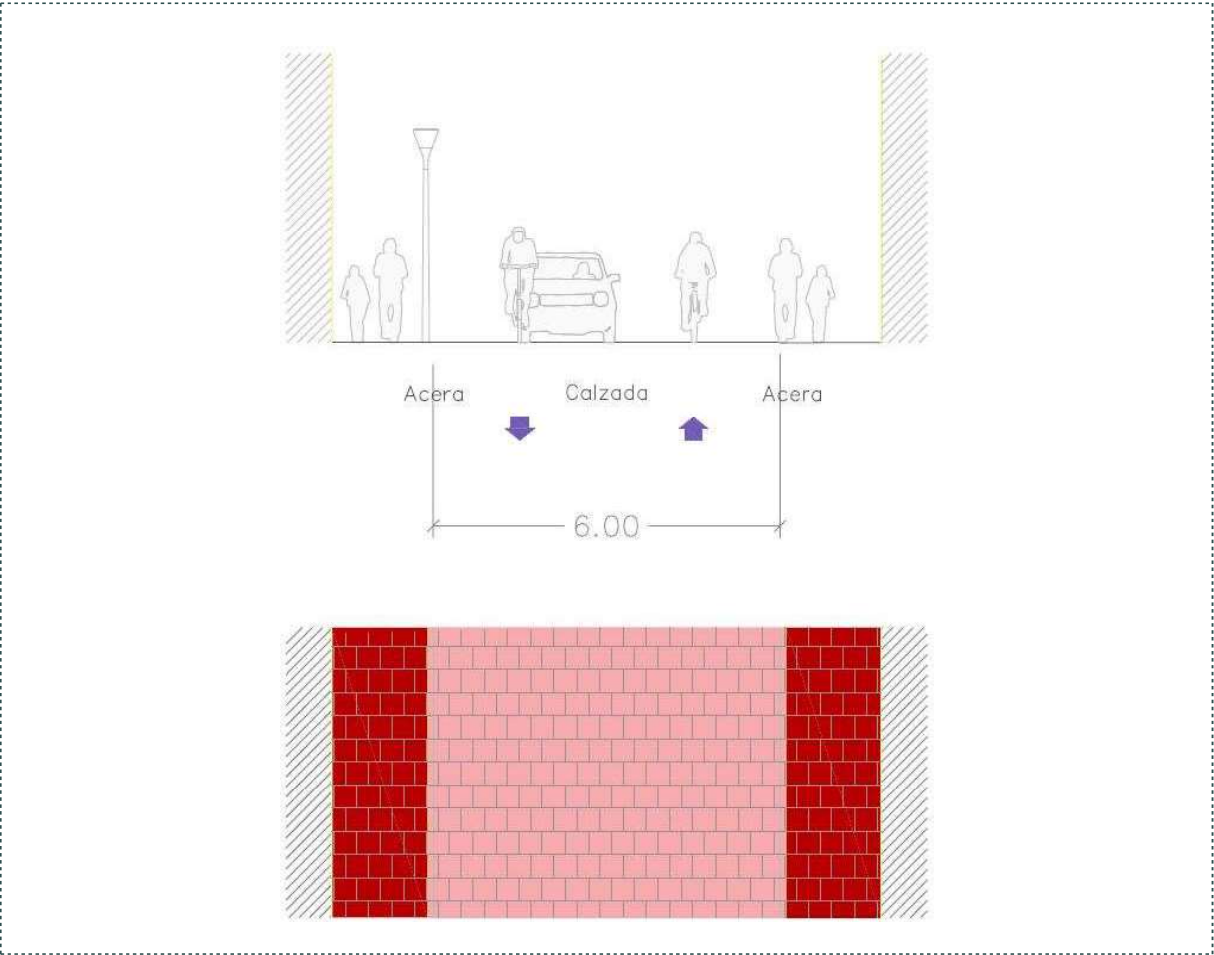


ANÁLISIS POR TRAMOS

Badostain - Mutilva

13	A	Badostain					
Longitud:	164	Pendiente:	5,7%	Acera:	Si	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Plataforma única			Tramo urbano con cierto nivel de tráfico, por ser de salida hacia Pamplona. Diseño en plataforma única. Pavimento de adoquín.				
Ciclabilidad:	5	Muy bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización				
Alternativa:							

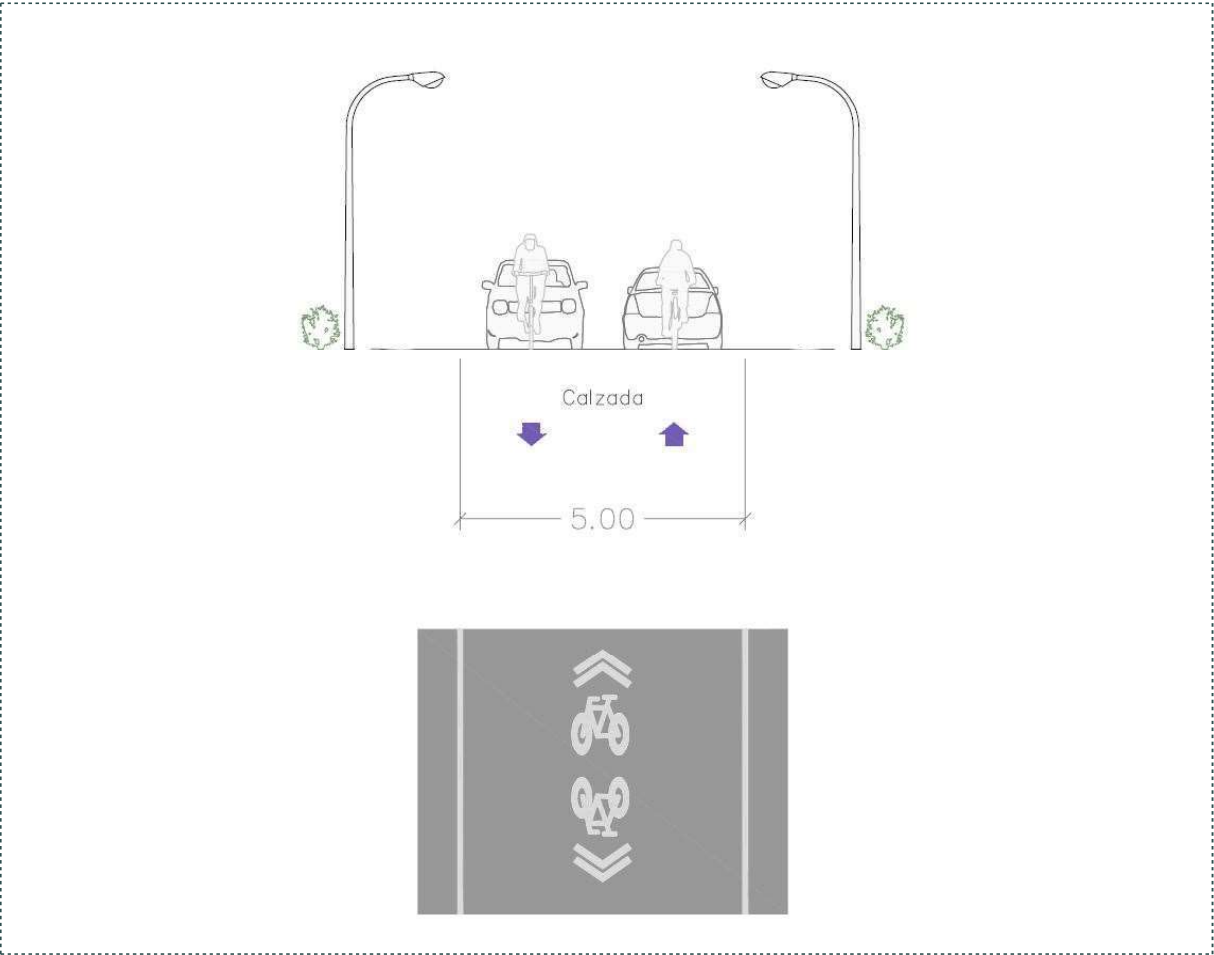
Tramo existente: No



Badostain - Mutilva

13	B	Ctra. Mutilva					
Longitud:	1046	Pendiente:	6,6%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
-			Carretera de unos 5m de ancho, con tráfico moderado. Pendientes elevadas.				
Ciclabilidad:	2	Regular					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril				
Alternativa:							
Senda ciclable. Para la obtención del espacio haría falta ocupar terrenos colindantes.							

Tramo existente: No



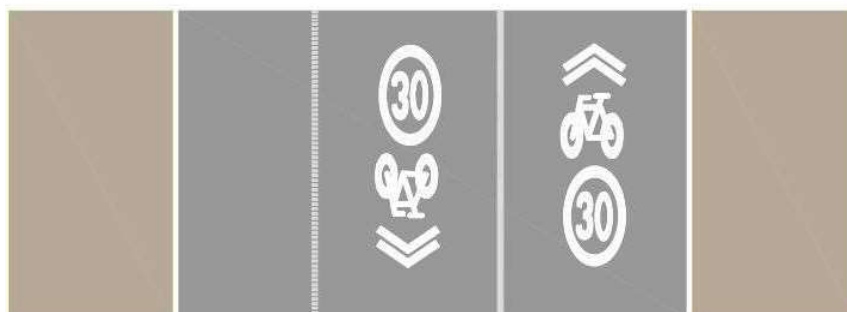
ANÁLISIS POR TRAMOS



Olaz - Ciudad de la Innovación

14	A	Travesía Olaz					
Longitud:	217	Pendiente:	1%	Acera:	Si	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Ancho de acera adecuado			Fondo de saco de escaso tráfico. Pavimento en mal estado.				
Ciclabilidad:	5	Muy bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclopeatonal.				
Alternativa:							

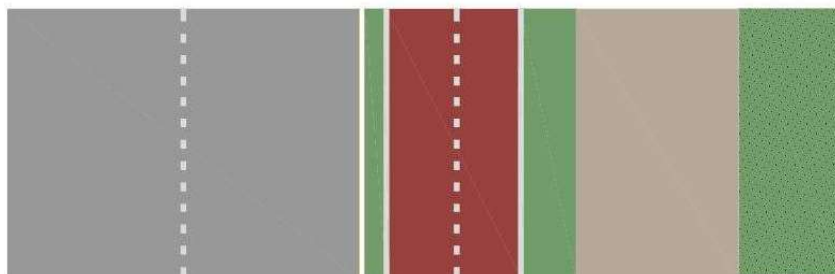
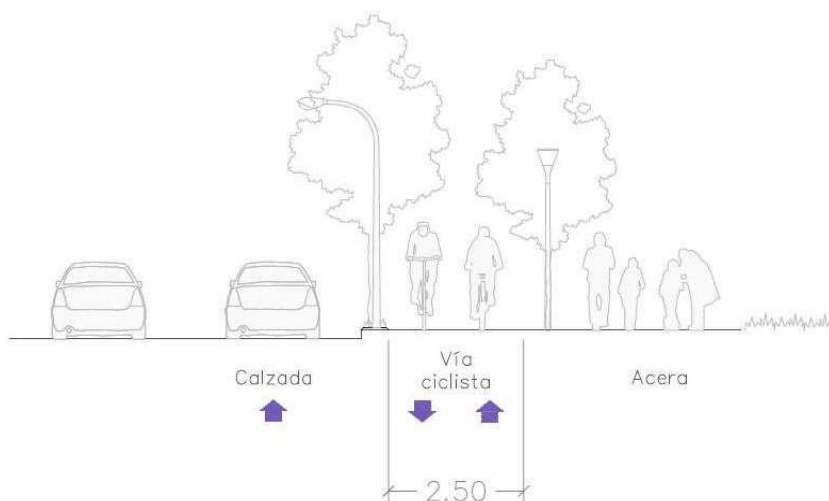
Tramo existente: No



Olaz - Ciudad de la Innovación

14	B	PA-30					
Longitud:	797	Pendiente:	5,5%	Acera:	Si	Bus:	Si
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Acera estrecha			Carretera competencia de Gobierno de Navarra. Eje viario de tráfico muy elevado. Los pocos ciclistas que van por esta vía utilizan la acera.				
Ciclabilidad:	1	Mal					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Pista-bici			Se puede obtener espacio del arcen de la carretera, aunque habrá que ocupar terrenos colindantes				
Alternativa:							

Tramo existente: No

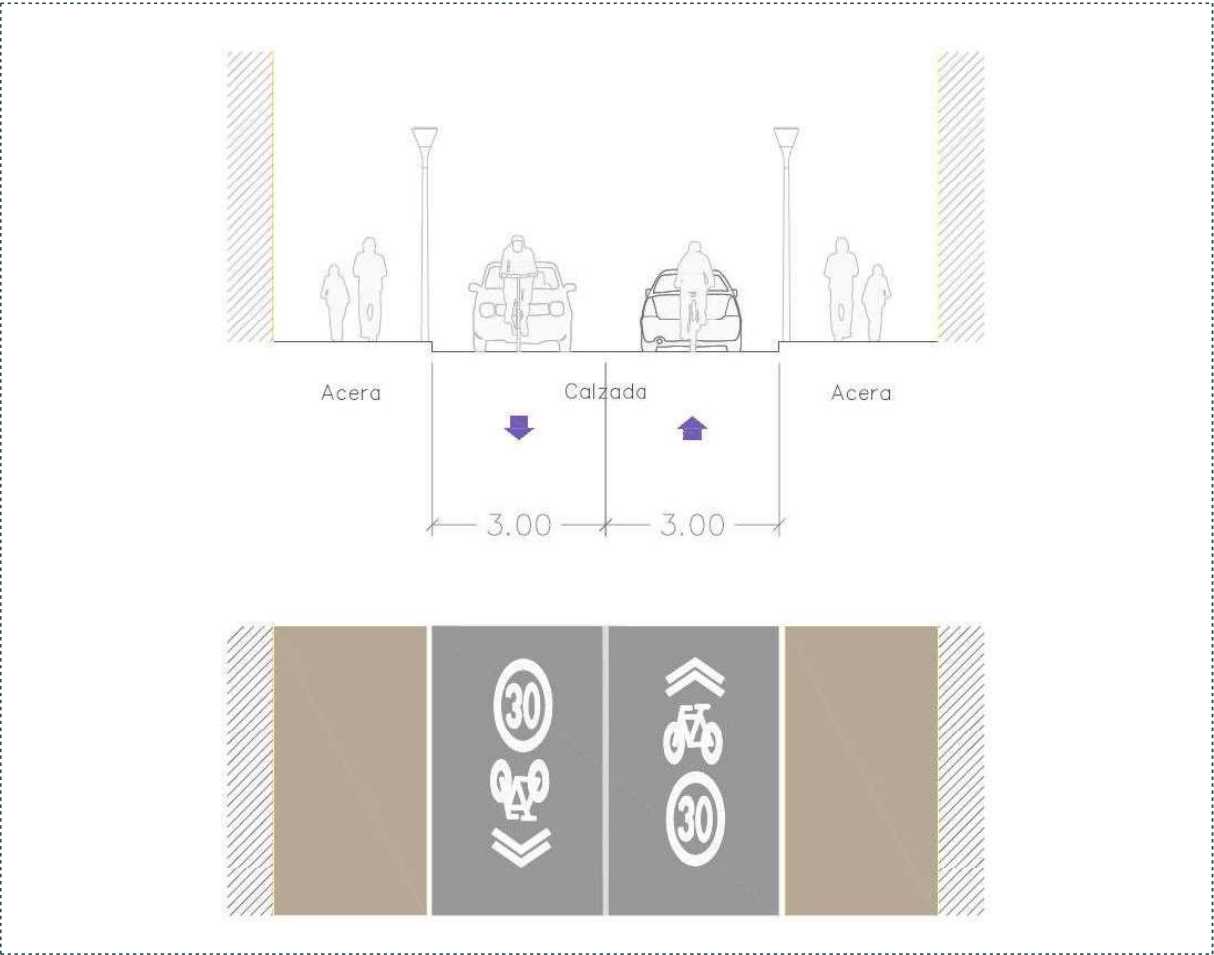


ANÁLISIS POR TRAMOS

Olaz - P.I. Areta

15	A	c/ las Fuentes					
Longitud:	230	Pendiente:	2,3%	Acera:	Si	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Aceras estrechas			Tramo urbano, limitado a 30 km/h. Pasos peatonales sobreelevados				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril.				
Alternativa:							

Tramo existente: No

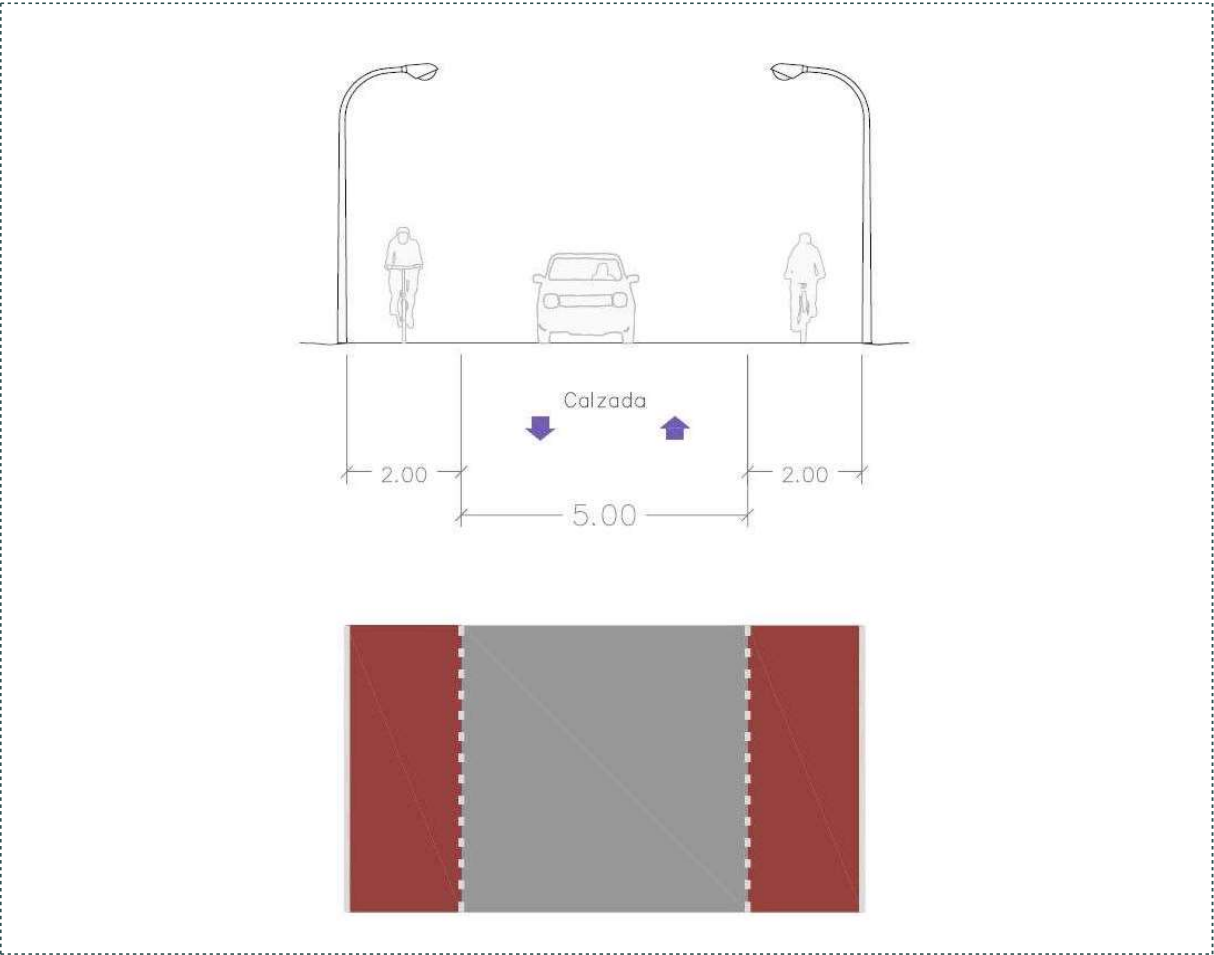


ANÁLISIS POR TRAMOS

Olaz - P.I. Areta

15	B	c/ las Fuentes			
Longitud:	400	Pendiente:	4,7%	Acera:	No
Bus:		No			
Infraestructura peatonal		Valoración:			
Banda peatonal protegida por bolardos		Carretera con una banda peatonal adosada, protegida por bolardos. Tramos en pendiente.			
Ciclabilidad:		2 Regular			
Solución tipo:		Acondicionamiento/mejoras:			
Bandas de protección		Sección con un carril central y bandas de protección.			
Alternativa:					
Transformar la banda peatonal en una senda ciclable de al menos 3m.					

Tramo existente: No

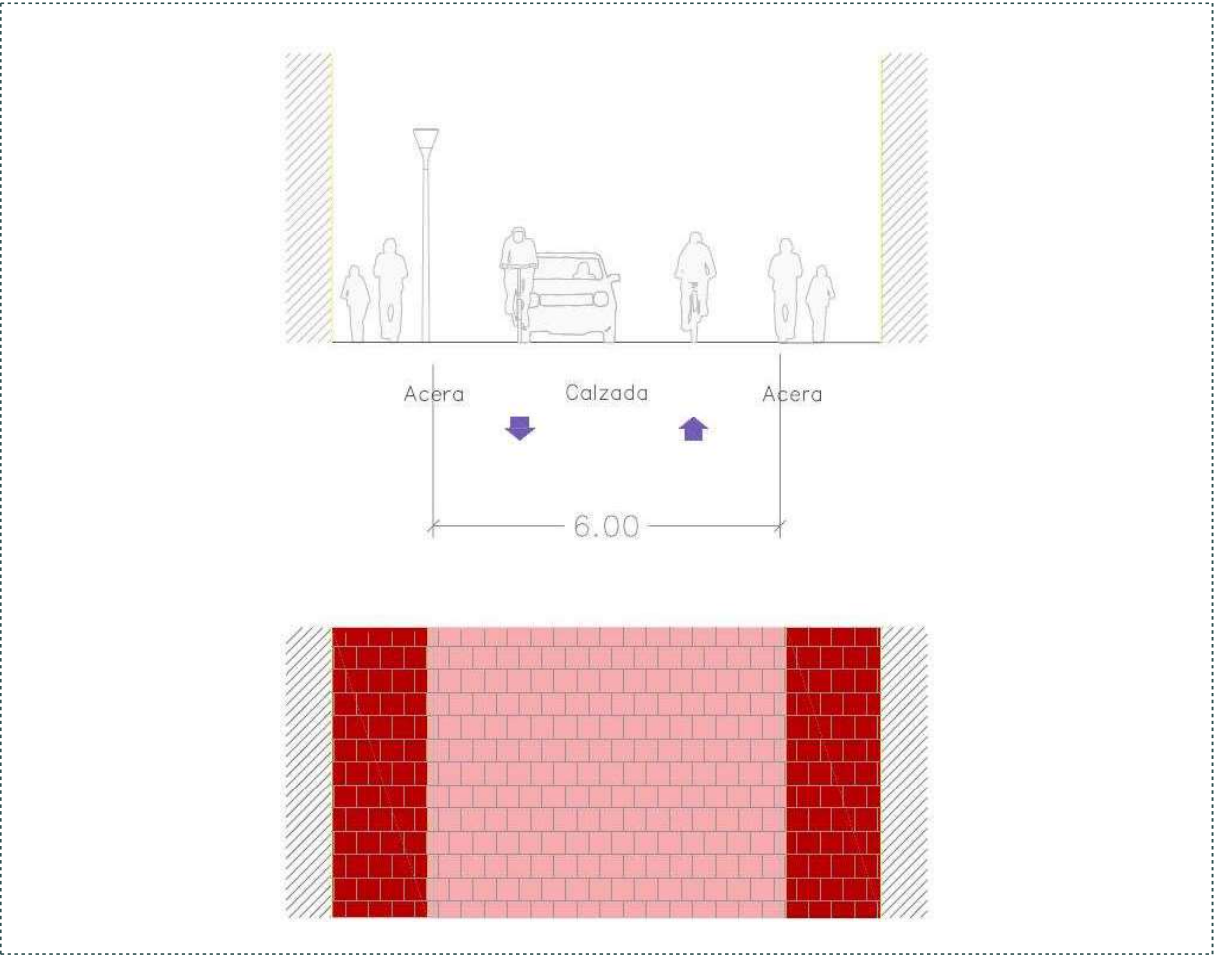


ANÁLISIS POR TRAMOS

Olaz - Pº Fluvial del Arga

16	A	c/ San Pedro					
Longitud:	57	Pendiente:	3,7%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Plataforma única			Tramo corto en calle con poco tráfico y diseño pacificado				
Ciclabilidad:	5	Muy bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril.				
Alternativa:							

Tramo existente: No

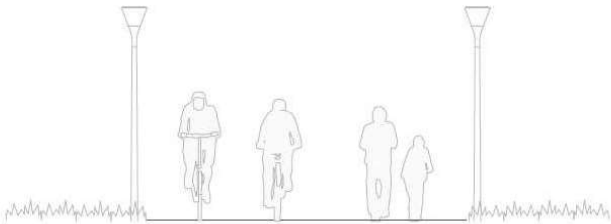


ANÁLISIS POR TRAMOS

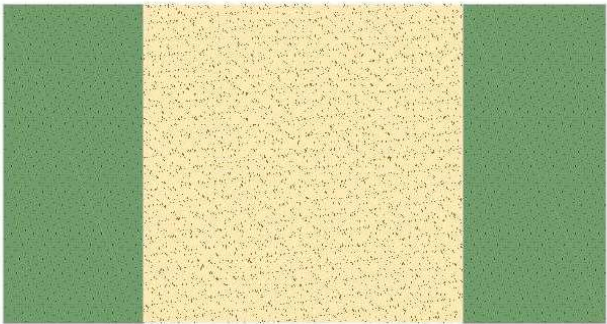
Olaz - Pº Fluvial del Arga

16	B	Camino					
Longitud:	481	Pendiente:	6,6%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Sendero			Camino existente. Fuerte pendiente en su tramo inicial.				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Señalización.				
Alternativa:							

Tramo existente: No



Ancho variable.
Min. 3 m

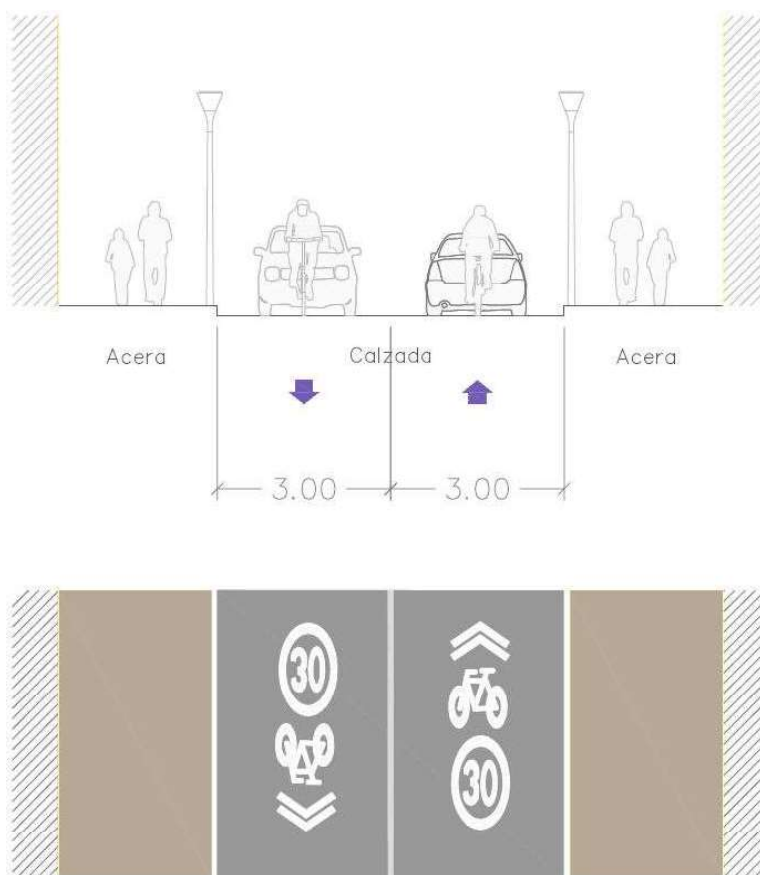


ANÁLISIS POR TRAMOS

Olaz - Huarte

17 A	Travesía Olaz				
Longitud:	983	Pendiente:	2,1%	Acera:	Si
				Bus:	Si
Infraestructura peatonal		Valoración:			
Ancho de aceras adecuado		Calle adoquinada y pavimento coloreado. Pasos peatonales sobreelevados. Ancho de calzada ajustado. Actualmente en mal estado, aunque se va a repavimentar.			
Ciclabilidad:	4 Bien				
Solución tipo:		Acondicionamiento/mejoras:			
Uso compartido calzada		Medidas de calmadro del tráfico para asegurar la pacificación del tráfico.			
Alternativa:					

Tramo existente: No

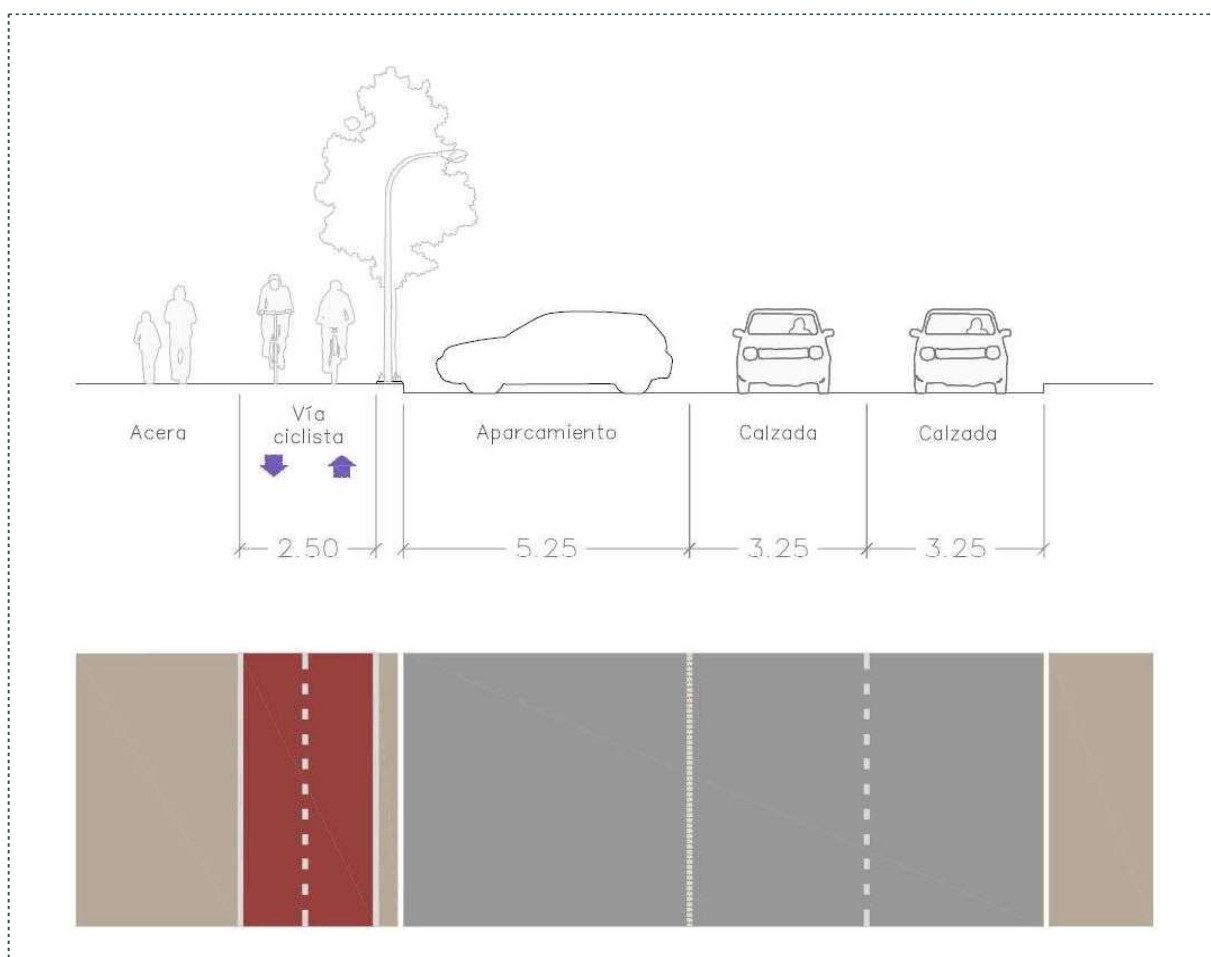


ANÁLISIS POR TRAMOS

Sarriguren - Olaz

18	A	Av Olaz													
Longitud:		498		Pendiente:		0,8%		Acera:		Si		Bus:		Si	
Infraestructura peatonal								Valoración:							
Ancho de aceras aceptable								Vía ciclista existente. Potencialmente conflictiva con el peatón, al no existir elemento separador entre la vía ciclista y la banda peatonal.							
Ciclabilidad:		4		Bien											
Solución tipo:								Acondicionamiento/mejoras:							
Acera-bici								-							
Alternativa:															

Tramo existente: Si



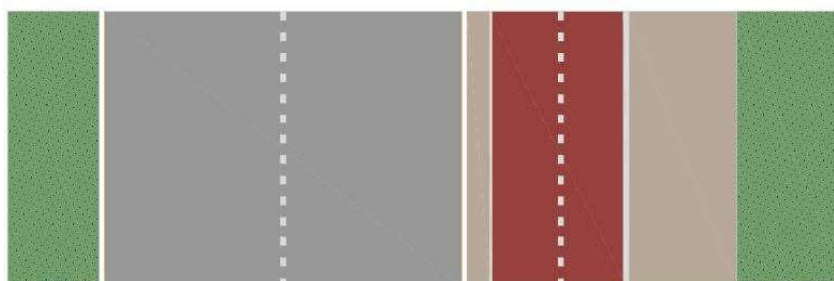
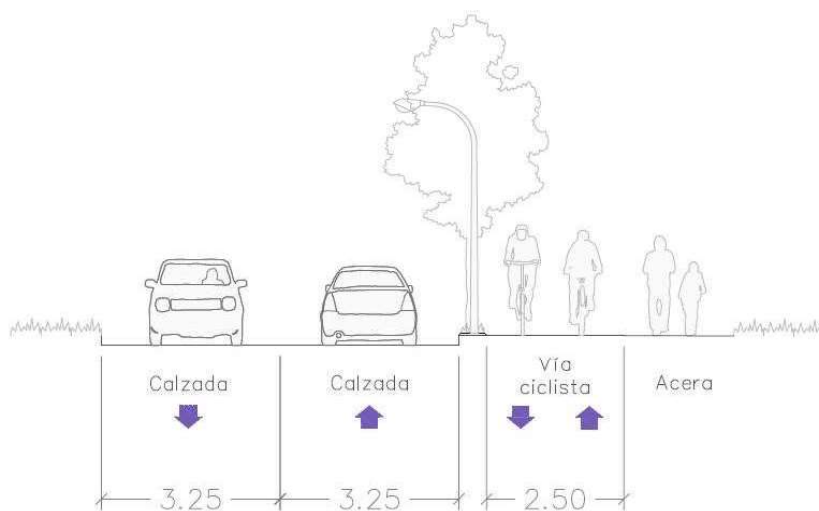
ANÁLISIS POR TRAMOS



Sarriguren - Olaz

18	B	Av Olaz													
Longitud:		473		Pendiente:		9,2%		Acera:		Si		Bus:		Si	
Infraestructura peatonal								Valoración:							
Acera estrecha								Vía ciclista existente. Potencialmente conflictiva con el peatón, al no existir elemento separador entre la vía ciclista y la banda peatonal. Acera muy estrecha.							
Ciclabilidad:		4		Bien											
Solución tipo:								Acondicionamiento/mejoras:							
Acera-bici								-							
Alternativa:															

Tramo existente: Si



ANÁLISIS POR TRAMOS



Sarriguren - Olaz

18 C Polideportivo

Tramo existente: Si

Longitud: 27 Pendiente: 0% Acera: Si Bus: Si

Infraestructura peatonal

Valoración:

Acera estrecha

Carril bici bidireccional sin protección respecto al tráfico. Al ser bidireccional, hay circulación a contracorriente. No hay paso ciclista.

Ciclabilidad: 3 Aceptable

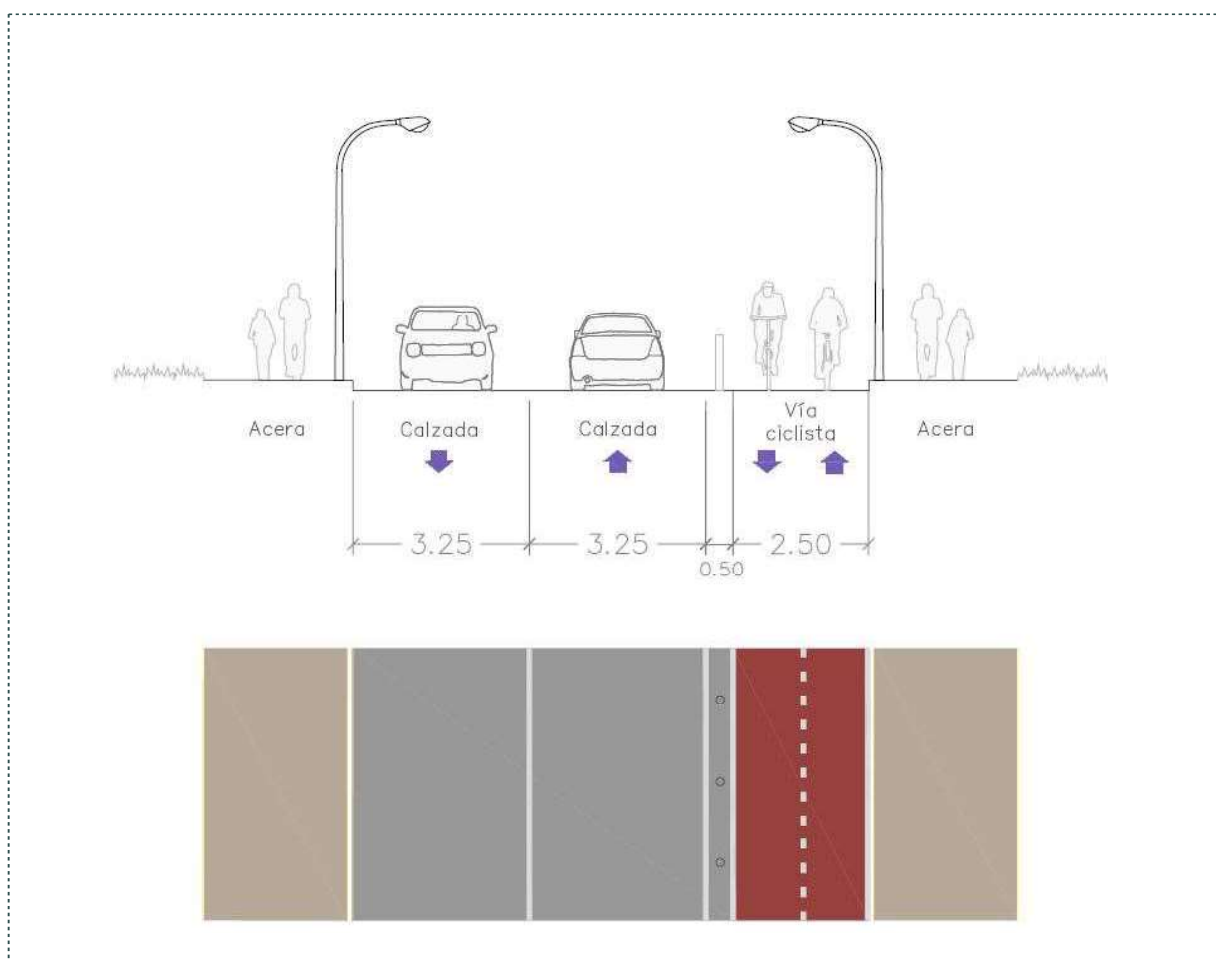
Solución tipo:

Acondicionamiento/mejoras:

Carril-bici

Elementos de protección. Habilitar incorporación ciclista.

Alternativa:

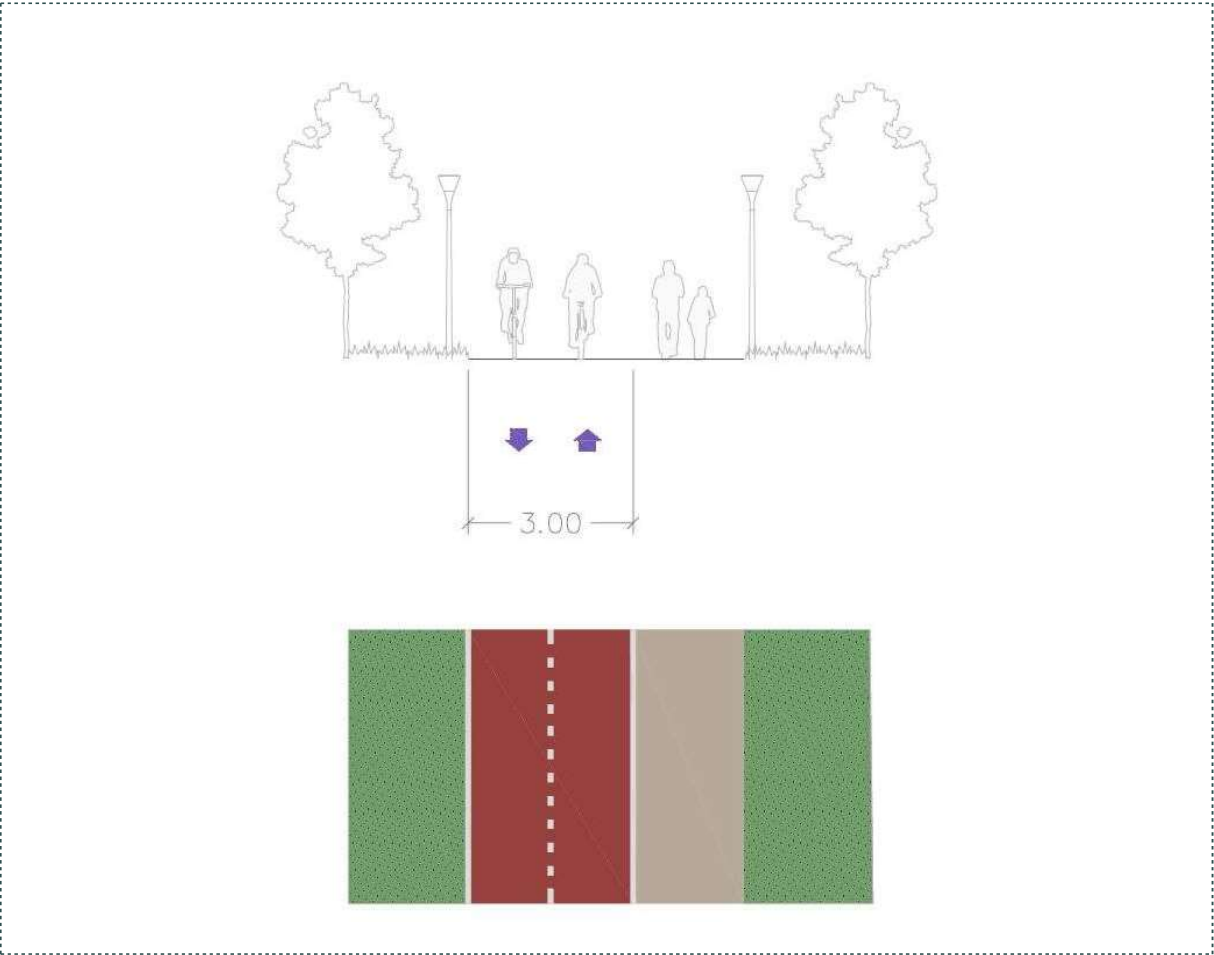


ANÁLISIS POR TRAMOS

Sarriguren - Gorraiz

19	A	Rotonda PA-30 - Camino de Ardanaz						
Longitud:	306	Pendiente:	2,4%	Acera:	No	Bus:	No	
Infraestructura peatonal			Valoración:					
-			Tramo actualmente inexistente,					
Ciclabilidad:	0	Muy mal						
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:					
Senda ciclable			Senda ciclable de nueva creación bordeando un terreno de cultivo y el área de esparcimiento canino, reservando un ancho de 2,50 - 3,00 m para la banda ciclista.					
Alternativa:								

Tramo existente: No



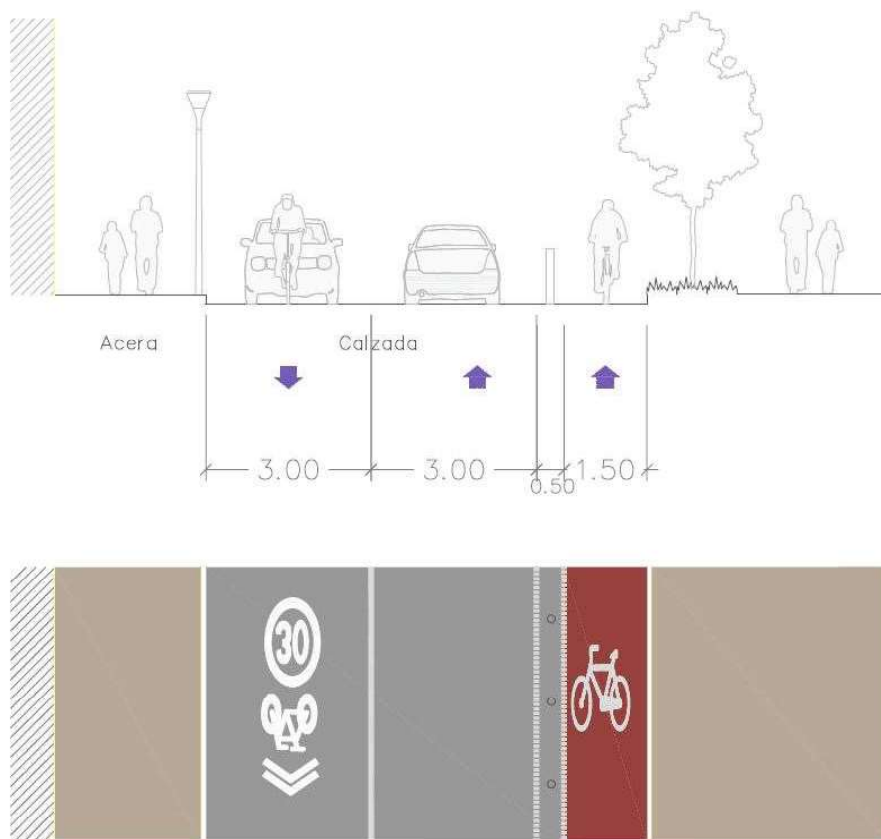
ANÁLISIS POR TRAMOS



Sarriguren - Gorraiz

19 B		c/ Camino de Ardanaz													
Longitud:		211		Pendiente:		3,4%		Acera:		Si		Bus:		Si	
Infraestructura peatonal								Valoración:							
Aceras estrechas								Tramo de tráfico moderado, pero en pendiente. El ancho es muy ajustado (6 m aprox.)							
Ciclabilidad:		2		Regular											
Solución tipo:								Acondicionamiento/mejoras:							
Uso compartido y carril-bici								Eliminación de la banda de aparcamiento para ganar espacio para el carril bici de subida							
Alternativa:															
Se podría plantear insertar la vía ciclista en la zona ajardinada frente a las casas															

Tramo existente: No



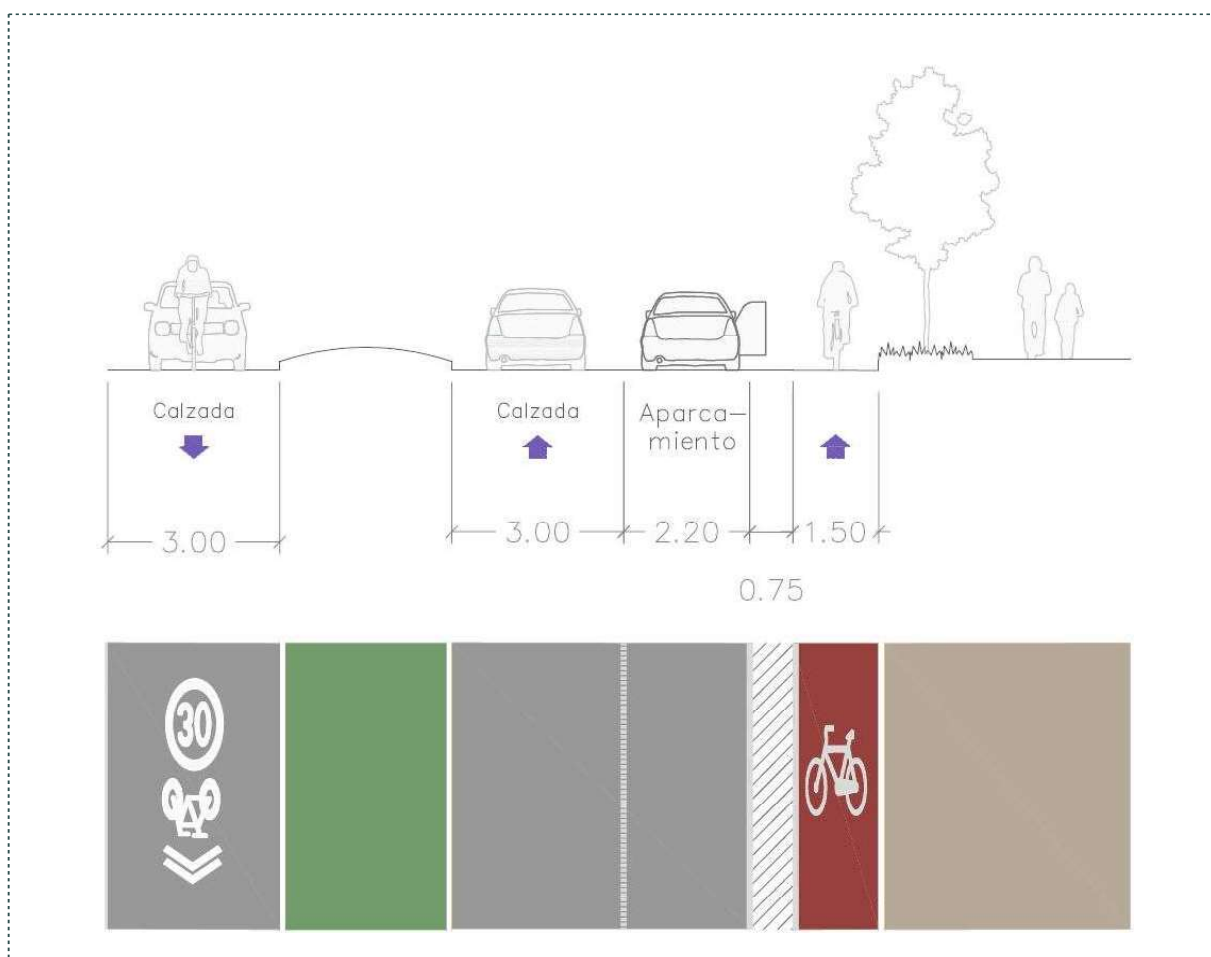
ANÁLISIS POR TRAMOS



Sarriguren - Gorraiz

19	C	c/ Camino de Ardanaz							
Longitud:		136	Pendiente:		1,2%	Acera:	Si	Bus:	Si
Infraestructura peatonal					Valoración:				
Aceras estrechas					Tráfico moderado, sin pendientes. Calzada sobredimensionada. Al ser multicarril, favorece velocidades altas.				
Ciclabilidad:		3	Aceptable						
Solución tipo:					Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido y carril-bici					Eliminación de un carril de circulación				
Alternativa:									

Tramo existente: No

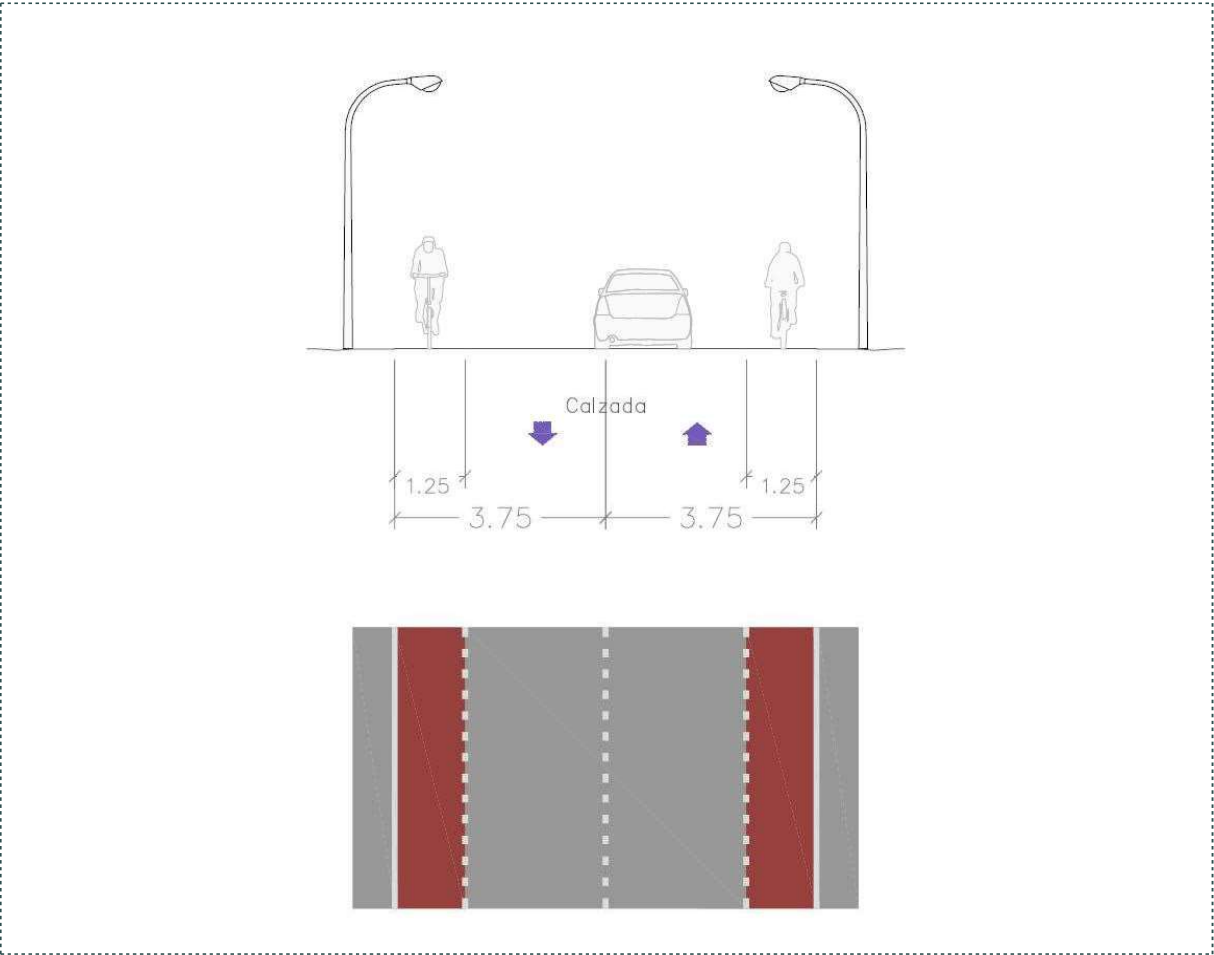


ANÁLISIS POR TRAMOS

Olaz - Gorraiz - P.I. Egüés

20	A	Cruce PA-30					
Longitud:	167	Pendiente:	12,3%	Acera:	Si	Bus:	Si
Infraestructura peatonal				Valoración:			
Aceras estrechas				Eje viario con bastante tráfico, al servir de enlace con la PA-30. Ancho de calzada ajustado. Ligera pendiente.			
Ciclabilidad:	0	Muy mal					
Solución tipo:				Acondicionamiento/mejoras:			
Bandas de protección				Eliminación de arcenes para obtener espacio.			
Alternativa:							

Tramo existente: No

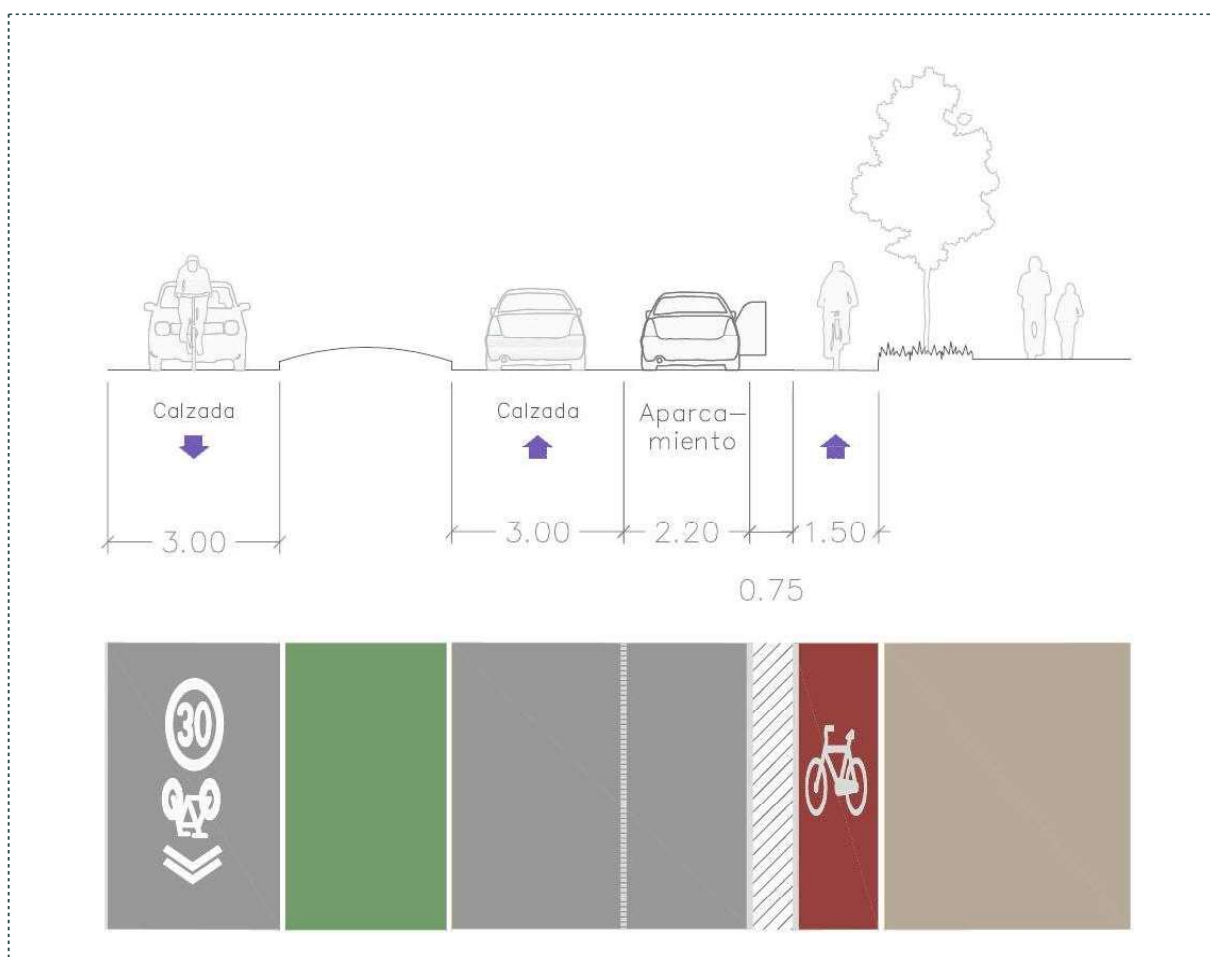


ANÁLISIS POR TRAMOS

Olaz - Gorraiz - P.I. Egüés

20 B		Av. Egüés					
Longitud:	868	Pendiente:	5,6%	Acera:	Si	Bus:	Si
Infraestructura peatonal		Valoración:					
Aceras estrechas		Tramo con fuerte pendiente. Dos carriles por sentido, aunque no parece justificado por el nivel de tráfico.					
Ciclabilidad:	1	Mal					
Solución tipo:		Acondicionamiento/mejoras:					
Uso compartido y carril-bici		Eliminación de un carril de circulación					
Alternativa:							
Eliminación de la banda de aparcamiento							

Tramo existente: No

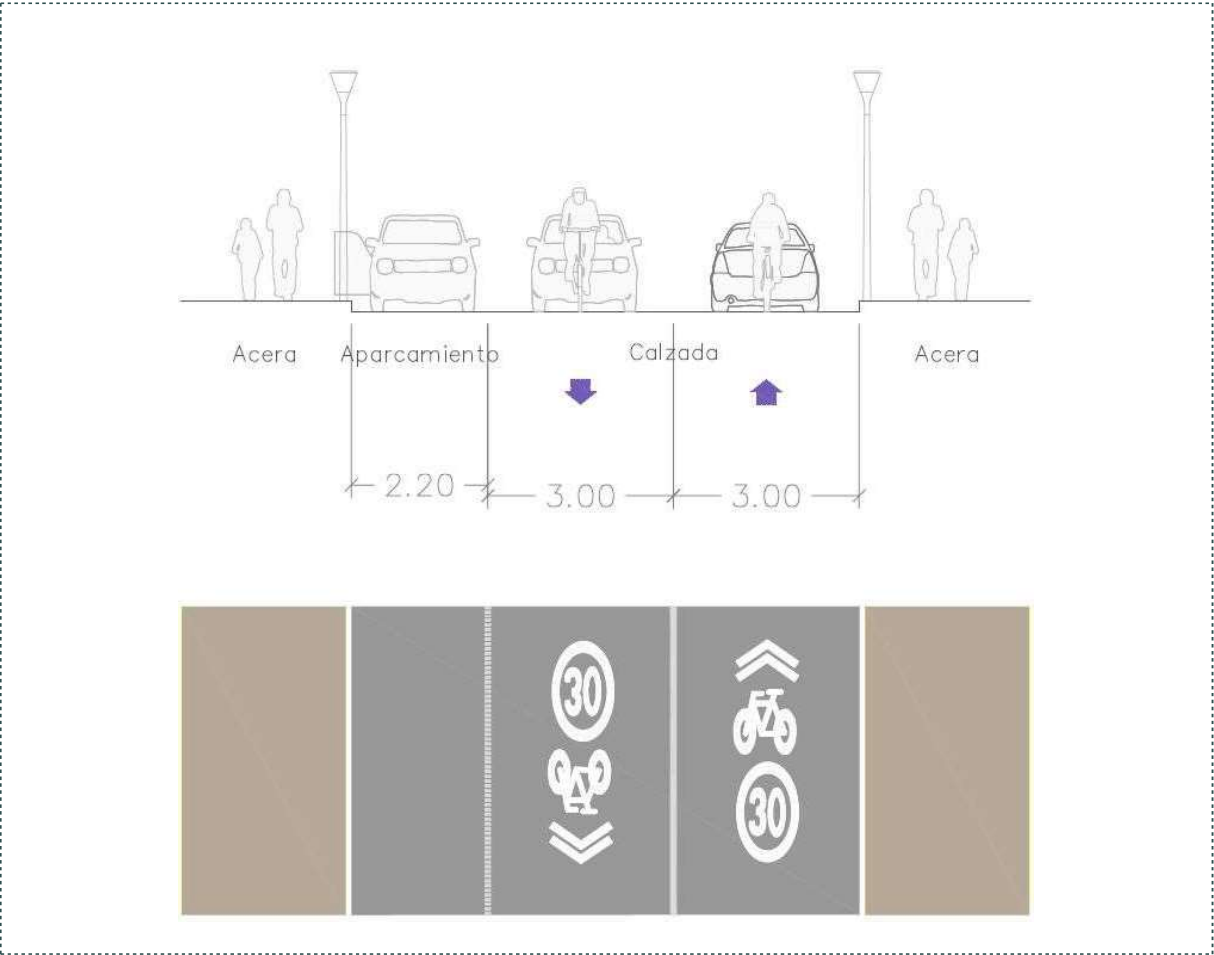


ANÁLISIS POR TRAMOS

Olaz - Gorraiz - P.I. Egüés

20	C	c/ Río Urbi					
Longitud:	621	Pendiente:	6,6%	Acera:	Si	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Aceras estrechas			Poco tráfico. Pendientes suaves.				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril.				
Alternativa:							

Tramo existente: No

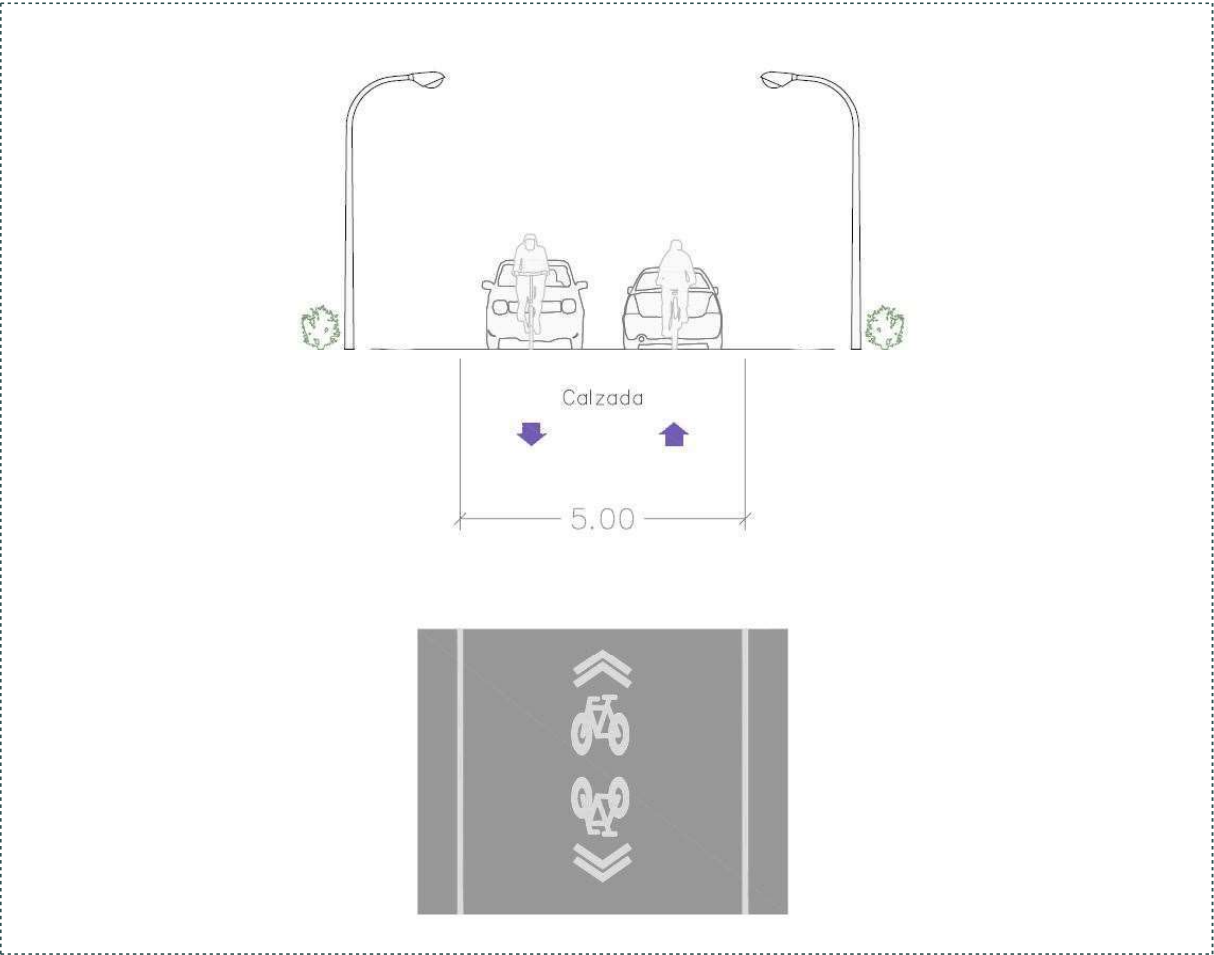


ANÁLISIS POR TRAMOS

Olaz - Gorraiz - P.I. Egüés

20	D	Camino del Polígono					
Longitud:	504	Pendiente:	6,7%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
-			Camino asfaltado, poco transitado. Presenta alguna pendiente importante.				
Ciclabilidad:	3	Aceptable					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril. Mejora del firme.				
Alternativa:							

Tramo existente: No

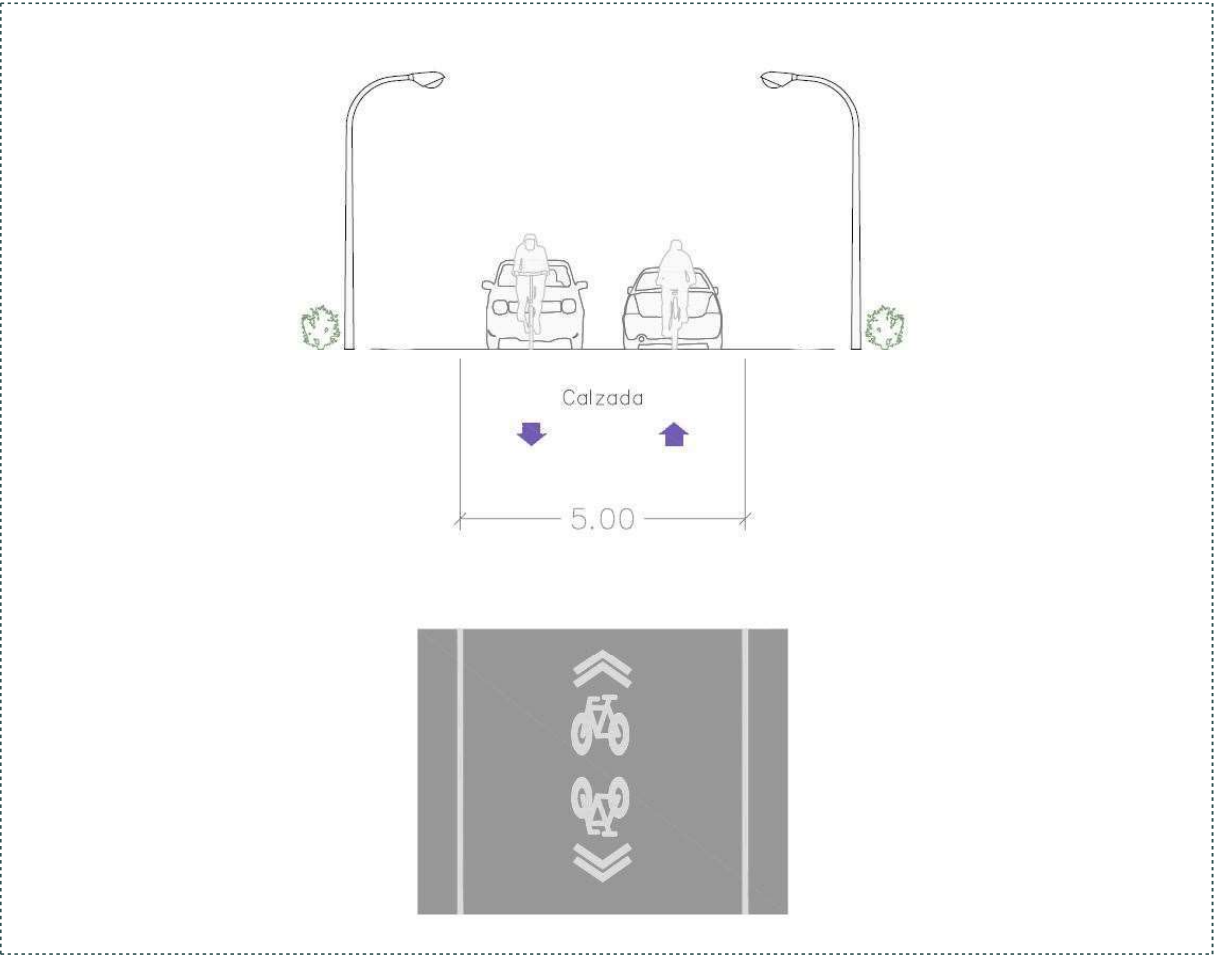


ANÁLISIS POR TRAMOS

Egüés - Ardanaz

21	A	Camino del Polígono					
Longitud:	802	Pendiente:	4,4%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
-			Camino asfaltado, poco transitado. Sin pendientes de importancia.				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril.				
Alternativa:			Mejora del firme.				

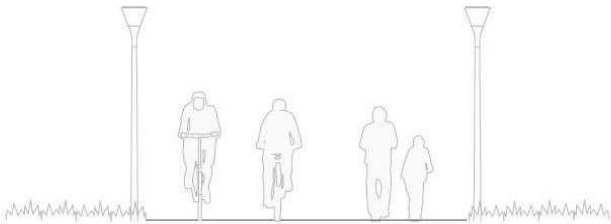
Tramo existente: No



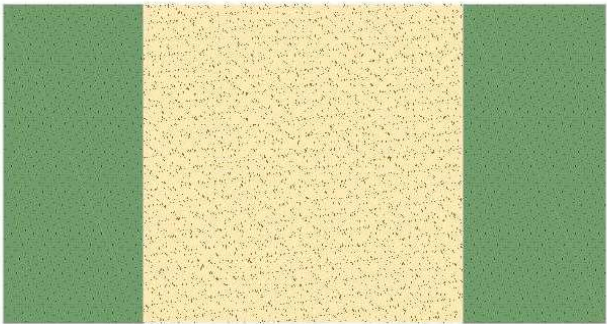
Egüés - Ardanaz

21	B	Camino Egüés - Ardanaz					
Longitud:	1758	Pendiente:	6,5%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Sendero			Camino no asfaltado, con firme irregular. Pendientes elevadas.				
Ciclabilidad:	2	Regular					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Señalización. Mejora de la capa de rodadura.				
Alternativa:							

Tramo existente: No



Ancho variable.
Min. 3 m



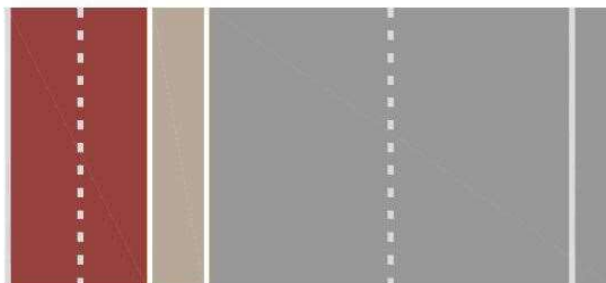
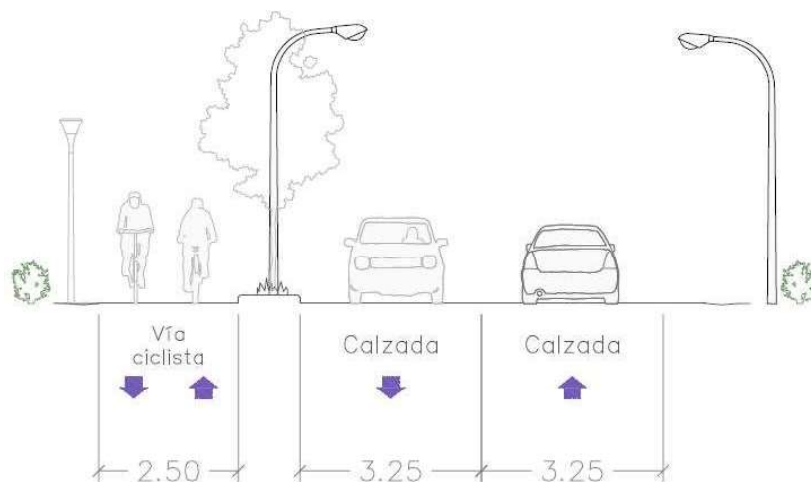
ANÁLISIS POR TRAMOS



Huarte - Ibricu (NA-150)

22	A	Carretera de Aoiz							
Longitud:	2004	Pendiente:	4,7%	Acera:	No	Bus:	Si		
Infraestructura peatonal			Valoración:						
-			Carretera con mucho tráfico y velocidades elevadas						
Ciclabilidad:	1	Mal							
Solución tipo:								Acondicionamiento/mejoras:	
Pista-bici								Se puede obtener algo de espacio de los arcenes de la carretera, pero será preciso ocupar terrenos colindantes para la nueva pista-bici.	
Alternativa:									

Tramo existente: No



ANÁLISIS POR TRAMOS



Huarte - Ibricu (NA-150)

22 B Travesía Egüés

Tramo existente: No

Longitud: 267 Pendiente: 1,4% Acera: Si Bus: Si

Infraestructura peatonal

Valoración:

Ancho de aceras ajustado

Tráfico moderado. Pasos de cebra sobreelevados en cada extremo de la travesía. Diseño poco urbano. Se podría mejorar su inserción urbana.

Ciclabilidad: 3 Aceptable

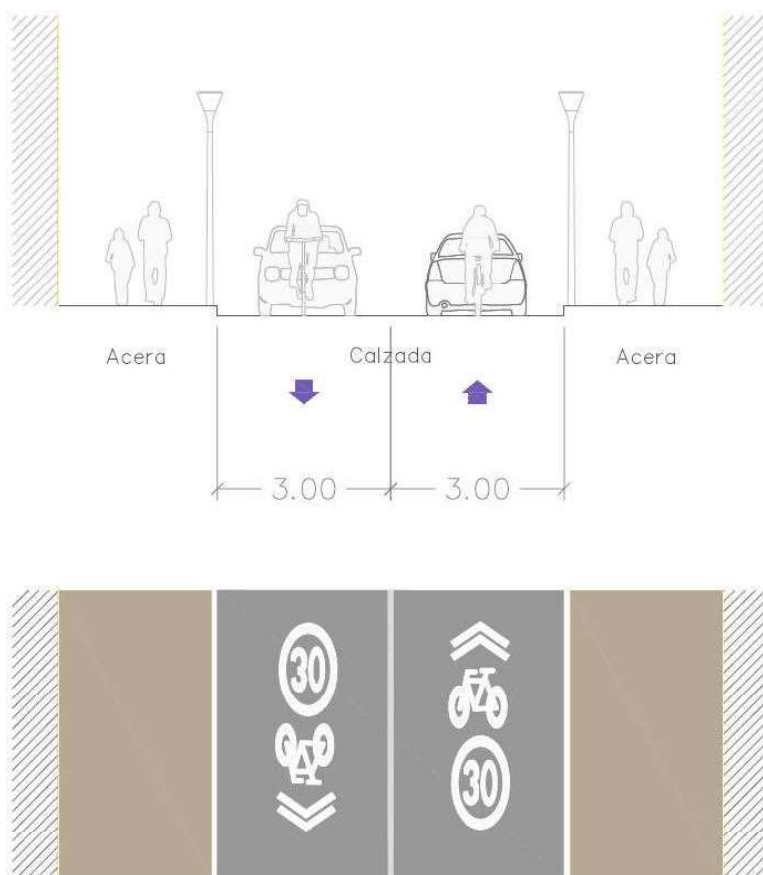
Solución tipo:

Acondicionamiento/mejoras:

Uso compartido calzada

Medidas de calmado del tráfico, para asegurar la pacificación del tráfico.

Alternativa:

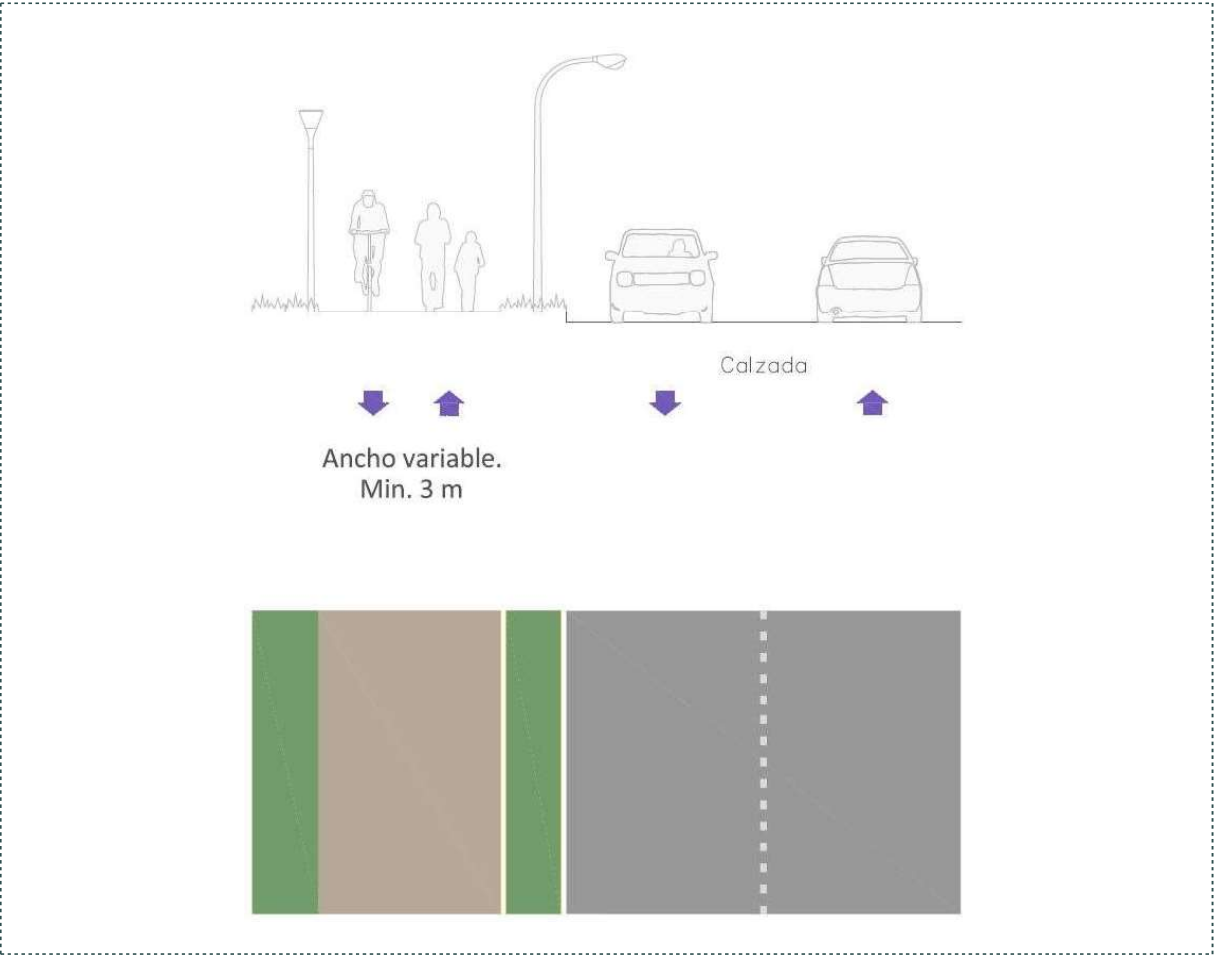


ANÁLISIS POR TRAMOS

Huarte - Ibricu (NA-150)

22	C	Carretera de Ibricu					
Longitud:	1111	Pendiente:	4,1%	Acera:	No	Bus:	Si
Infraestructura peatonal			Valoración:				
-			Carretera de tráfico moderado, pero con un diseño que favorece velocidades incompatibles con la bici. Se recomienda habilitar conexión peatonal, también.				
Ciclabilidad:	2	Regular					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Será necesario ocupar terrenos colindantes para obtener el espacio necesario.				
Alternativa:							

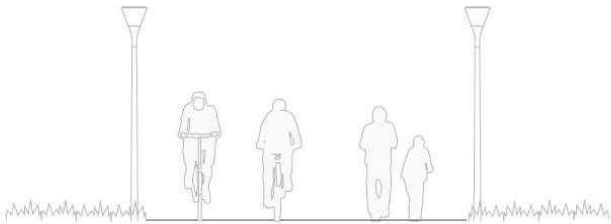
Tramo existente: No



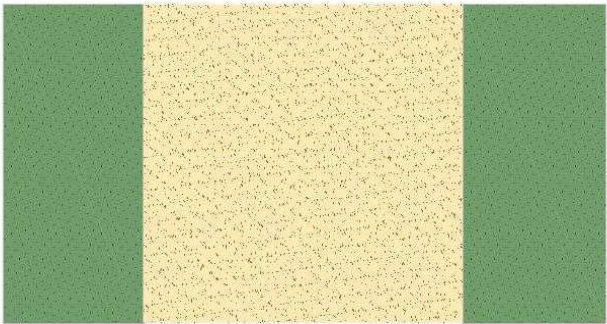
EuroVelo 3

23	A	Camino de Urbi					
Longitud:	47	Pendiente:	2,5%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Sendero			Camino sin asfaltar. Firme irregular				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Señalización. Mejora de la capa de rodadura.				
Alternativa:							

Tramo existente: No



Ancho variable.
Min. 3 m

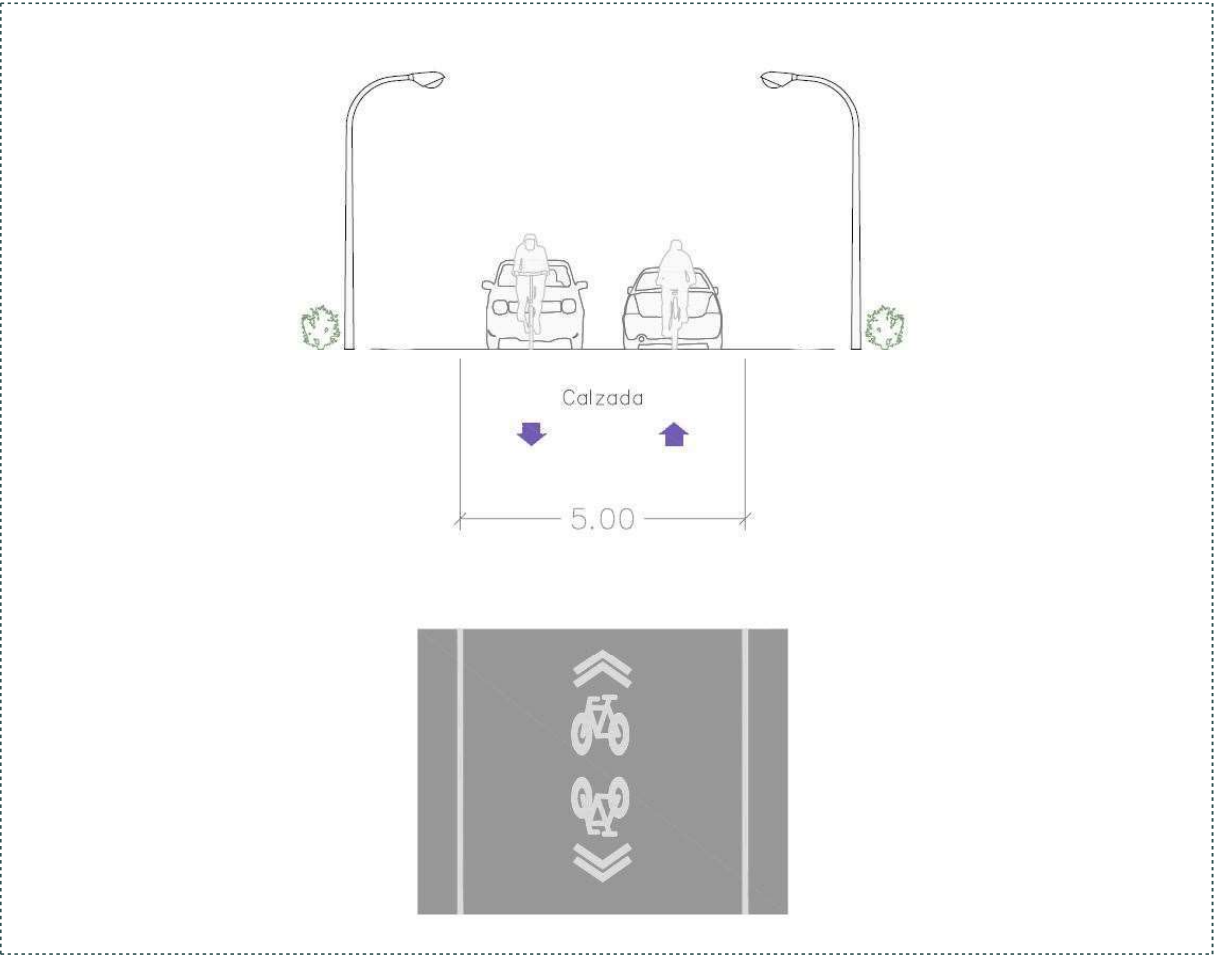


ANÁLISIS POR TRAMOS

EuroVelo 3

23	B	Carretera Museo Oteiza					
Longitud:	1279	Pendiente:	8,2%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
-			Carretera estrecha, con poco tráfico				
Ciclabilidad:	3	Aceptable					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril.				
Alternativa:							

Tramo existente: No

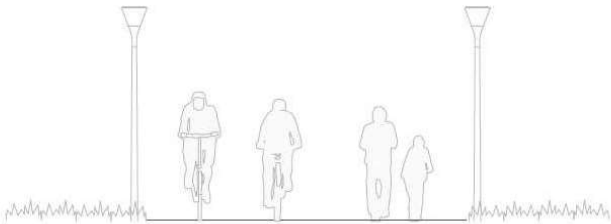


ANÁLISIS POR TRAMOS

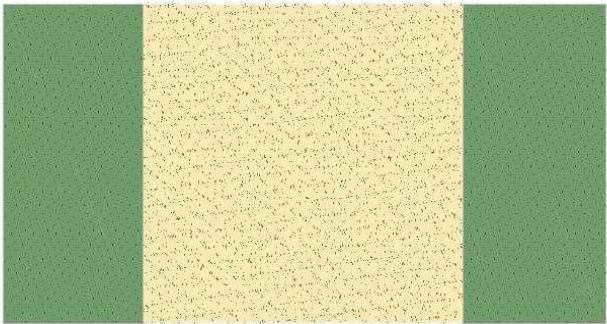
EuroVelo 3

23	C	Camino Alzuza - Elcano					
Longitud:	1570	Pendiente:	4,5%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Sendero			Camino sin asfaltar con uso recreativo				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Señalización. Mejora de la capa de rodadura.				
Alternativa:							

Tramo existente: No



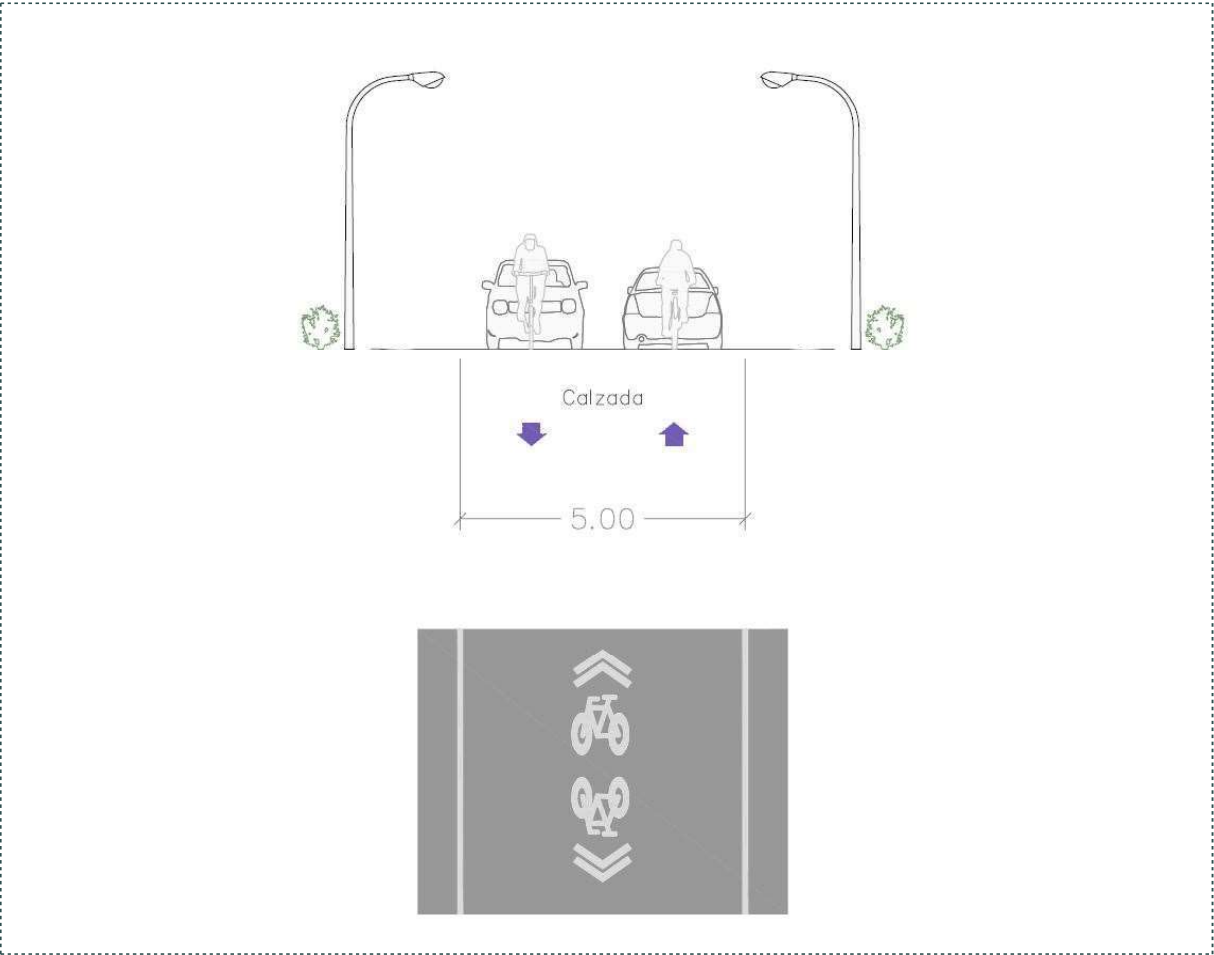
Ancho variable.
Min. 3 m



EuroVelo 3

23	D	Carretera Elcano - Egüés					
Longitud:	507	Pendiente:	2,5%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
-			Carretera estrecha, con poco tráfico				
Ciclabilidad:	3	Aceptable					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril.				
Alternativa:							

Tramo existente: No



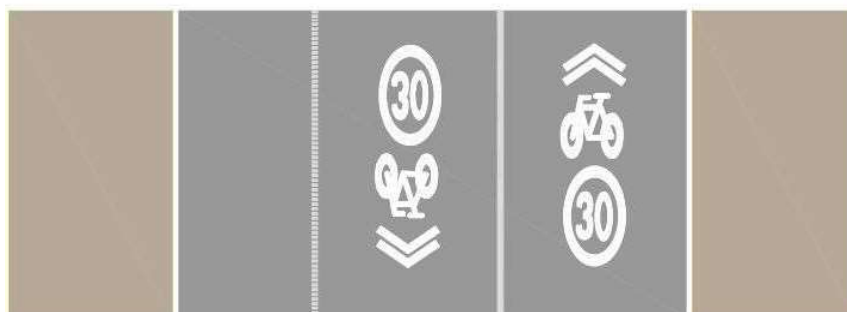
ANÁLISIS POR TRAMOS



EuroVelo 3

23 E		Egüés													
Longitud:		1389		Pendiente:		3,3%		Acera:		Si		Bus:		No	
Infraestructura peatonal								Valoración:							
Aceras de ancho ajustado								Tramos urbanos de sentido único (en su mayoría)							
Ciclabilidad:		3		Aceptable											
Solución tipo:								Acondicionamiento/mejoras:							
Uso compartido calzada								Señalización. Pictograma ciclocarril.							
Alternativa:															

Tramo existente: No



ANÁLISIS POR TRAMOS

EuroVelo 3

23 F c/San Martín (acceso P.I.)

Tramo existente: No

Longitud: 487 Pendiente: 7,2% Acera: No Bus: No

Infraestructura peatonal Valoración:

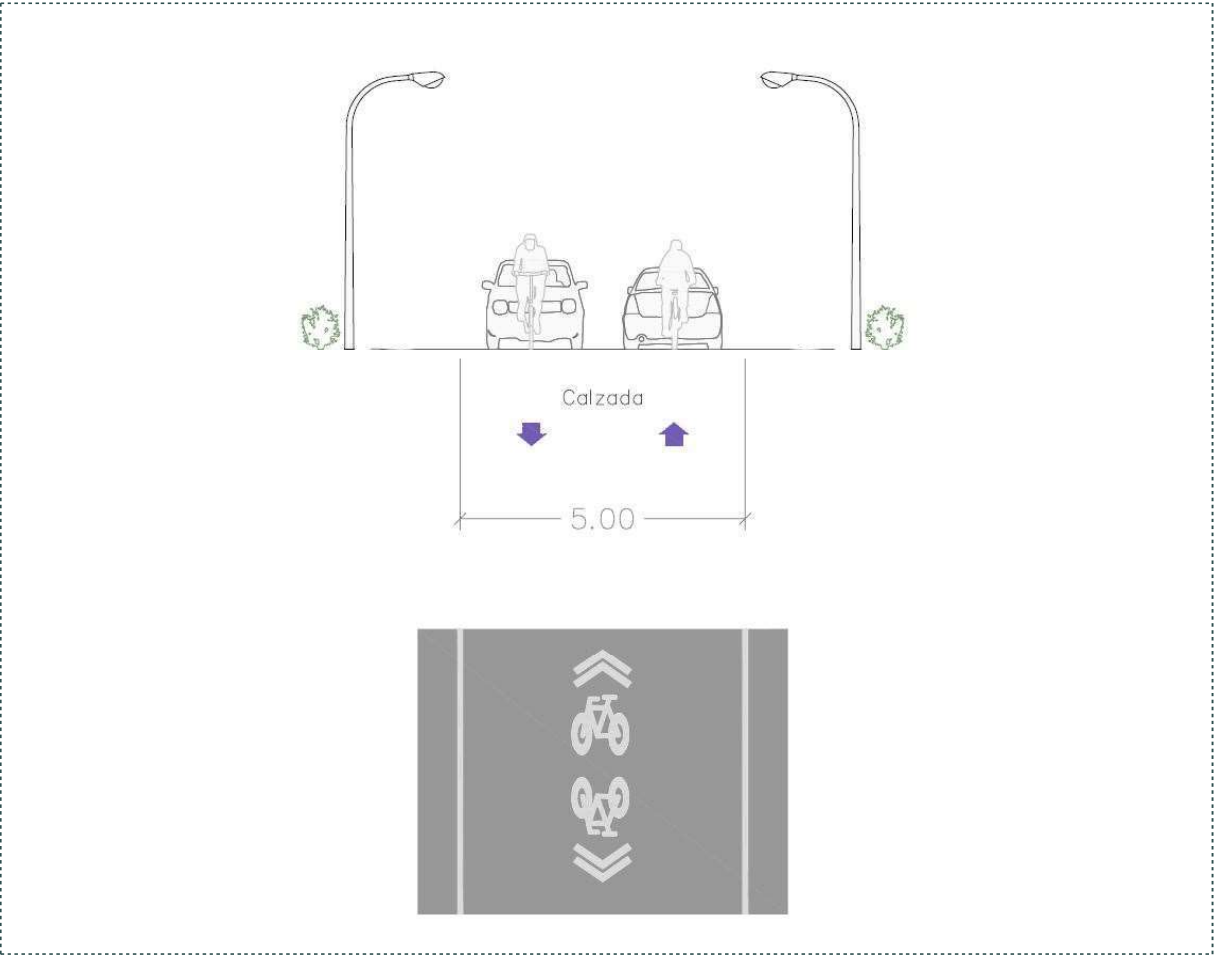
- Carretera de acceso al polígono industrial desde Egüés, salvando la NA-150. Tráfico moderado.

Ciclabilidad: 3 Aceptable

Solución tipo: Acondicionamiento/mejoras:

Uso compartido calzada Señalización. Pictograma ciclocarril.

Alternativa:



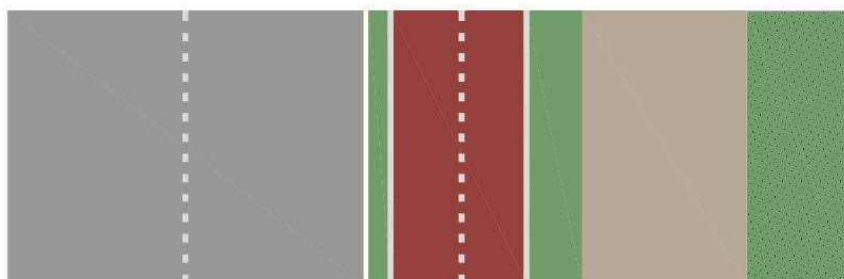
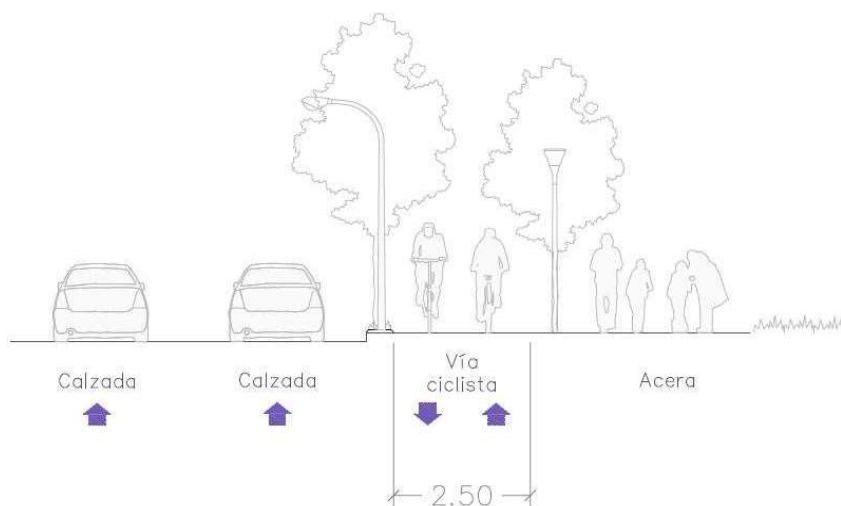
ANÁLISIS POR TRAMOS



EuroVelo 3

23	G	Polígono Industrial					
Longitud:	893	Pendiente:	2,9%	Acera:	Si	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Ancho de aceras algo justo			Vía del polígono industrial de Egüés. Tráfico de pesados. Sentidos únicos.				
Ciclabilidad:	2	Regular					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Pista-bici			Ajuste del ancho de calzada para obtener espacio para la vía ciclista.				
Alternativa:			Eliminación de algunas plazas de aparcamiento .				

Tramo existente: No

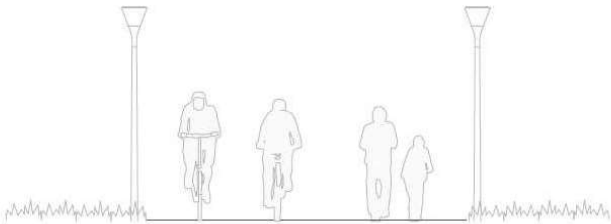


ANÁLISIS POR TRAMOS

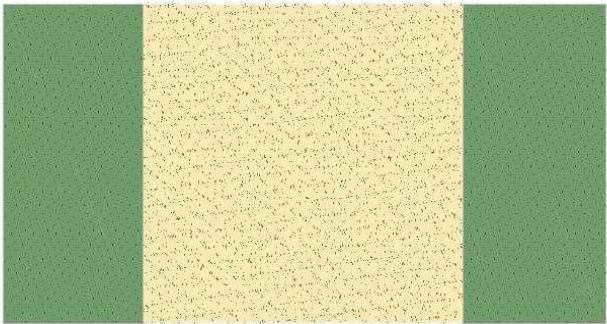
EuroVelo 3

23	H	Egüés - Ustárróz					
Longitud:	4922	Pendiente:	5,5%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Sendero			La mayoría del trazado es un camino sin asfaltar de uso recreativo y agrícola. A la salida de Ustárróz hay un pequeño tramo de carretera.				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Señalización. Mejora de la capa de rodadura.				
Alternativa:							

Tramo existente: No



Ancho variable.
Min. 3 m

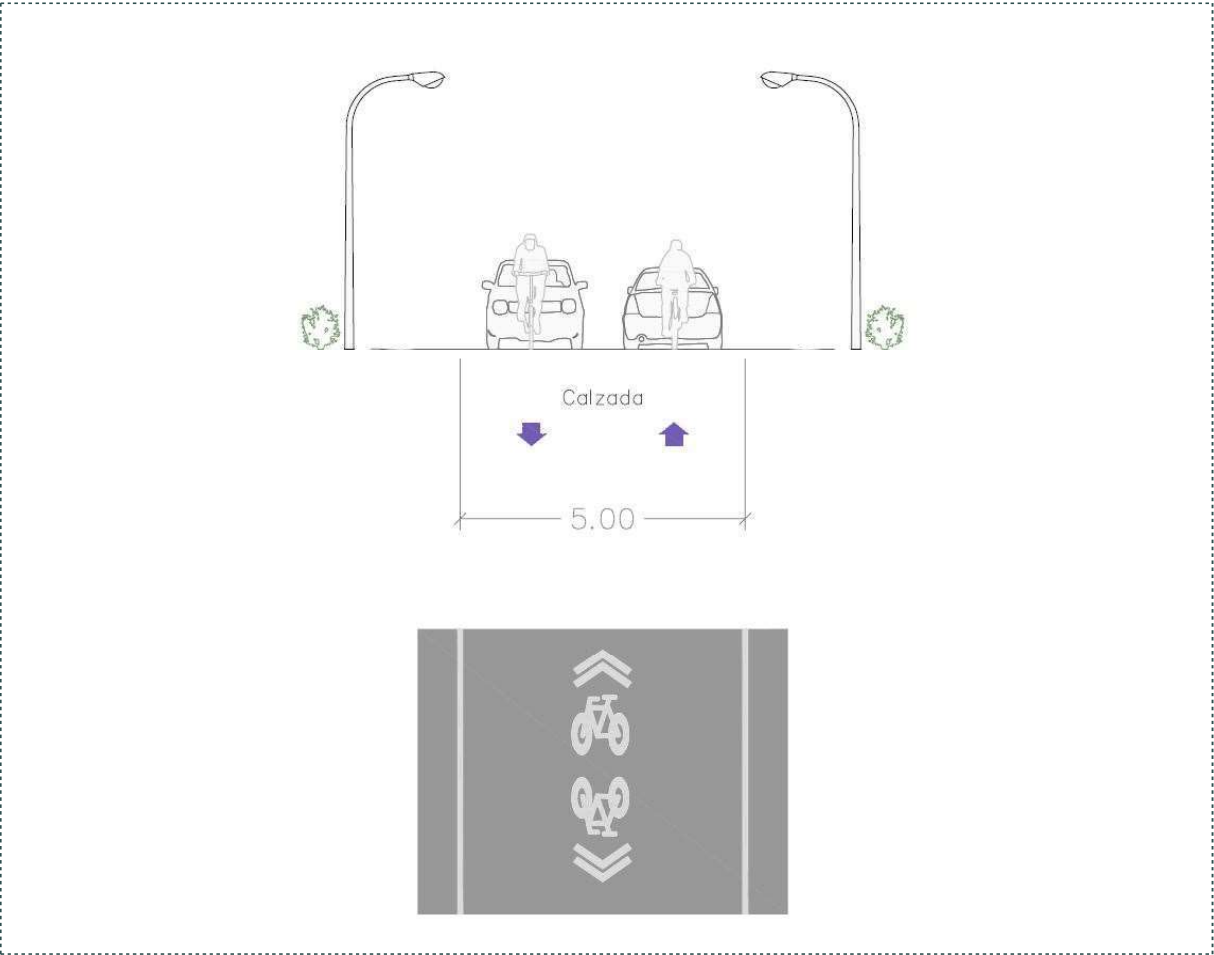


ANÁLISIS POR TRAMOS

Egüés - Alzuza - Huarte

24	A	Paseo de la Fuente					
Longitud:	200	Pendiente:	1,5%	Acera:	Si	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Acera estrecha			Calle con poco tráfico.				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril.				
Alternativa:							

Tramo existente: No

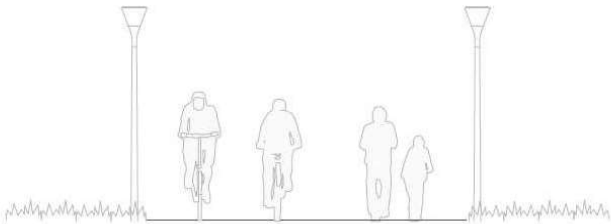


ANÁLISIS POR TRAMOS

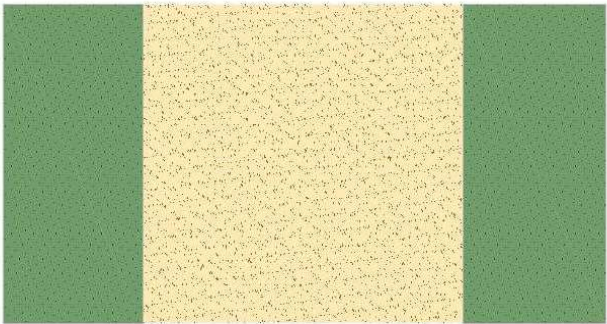
Egüés - Alzuza - Huarte

24	B	Camino Egüés - Alzuza					
Longitud:	1682	Pendiente:	4,7%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
Sendero			Camino sin asfaltar de uso recreativo				
Ciclabilidad:	4	Bien					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Señalización. Mejora de la capa de rodadura.				
Alternativa:							

Tramo existente: No



Ancho variable.
Min. 3 m

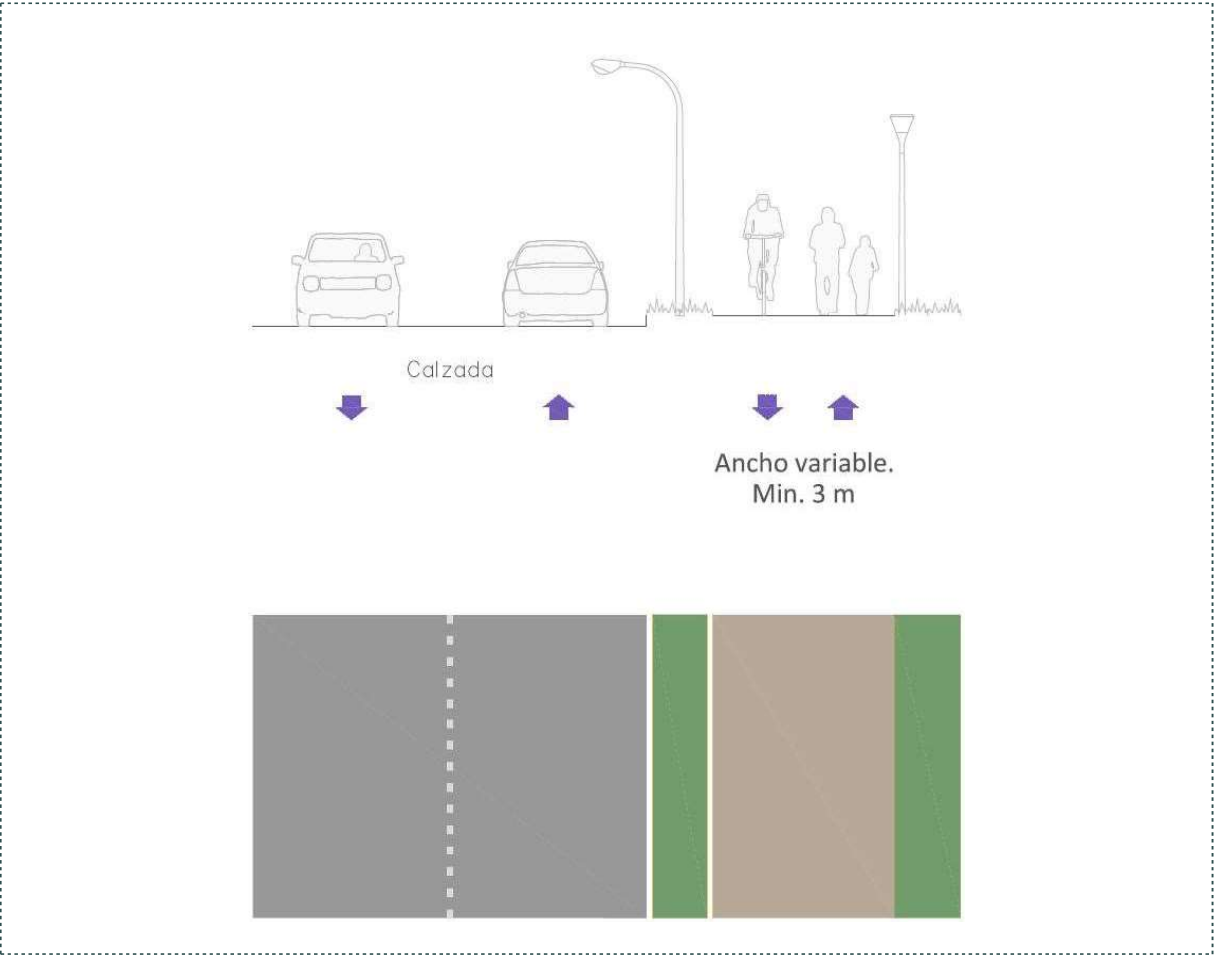


ANÁLISIS POR TRAMOS

Ibricu - Elcano - EV3

25	A	Carretera Ibricu - Elcano					
Longitud:	493	Pendiente:	3,3%	Acera:	No	Bus:	Si
Infraestructura peatonal			Valoración:				
-			Carretera de poco tráfico. Se recomienda habilitar conexión peatonal, también.				
Ciclabilidad:	3	Aceptable					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Senda ciclable			Será necesario ocupar terrenos colindantes para obtener el espacio necesario.				
Alternativa:							

Tramo existente: No





Ibricu - Elcano - EV3

25 B Travesía Elcano

Tramo existente: No

Longitud: 117 Pendiente: 0,9% Acera: Si Bus: Si

Infraestructura peatonal

Valoración:

Aceras estrechas

Diseño poco urbano. Se podría mejorar su inserción urbana.

Ciclabilidad: 3 Aceptable

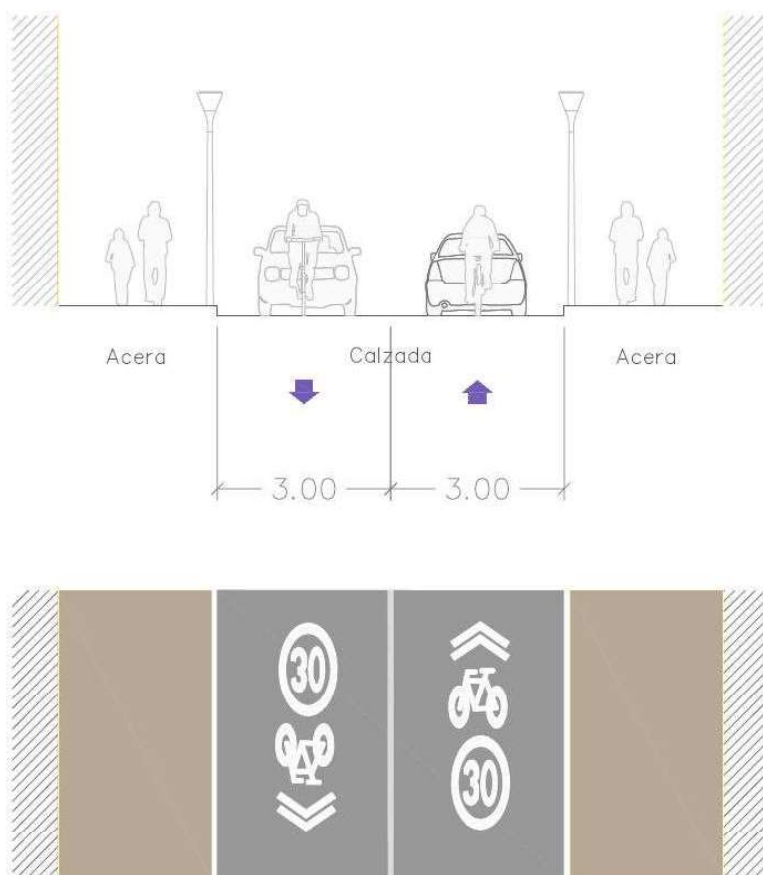
Solución tipo:

Acondicionamiento/mejoras:

Uso compartido calzada

Medidas de calmado del tráfico, para asegurar la pacificación del tráfico.

Alternativa:

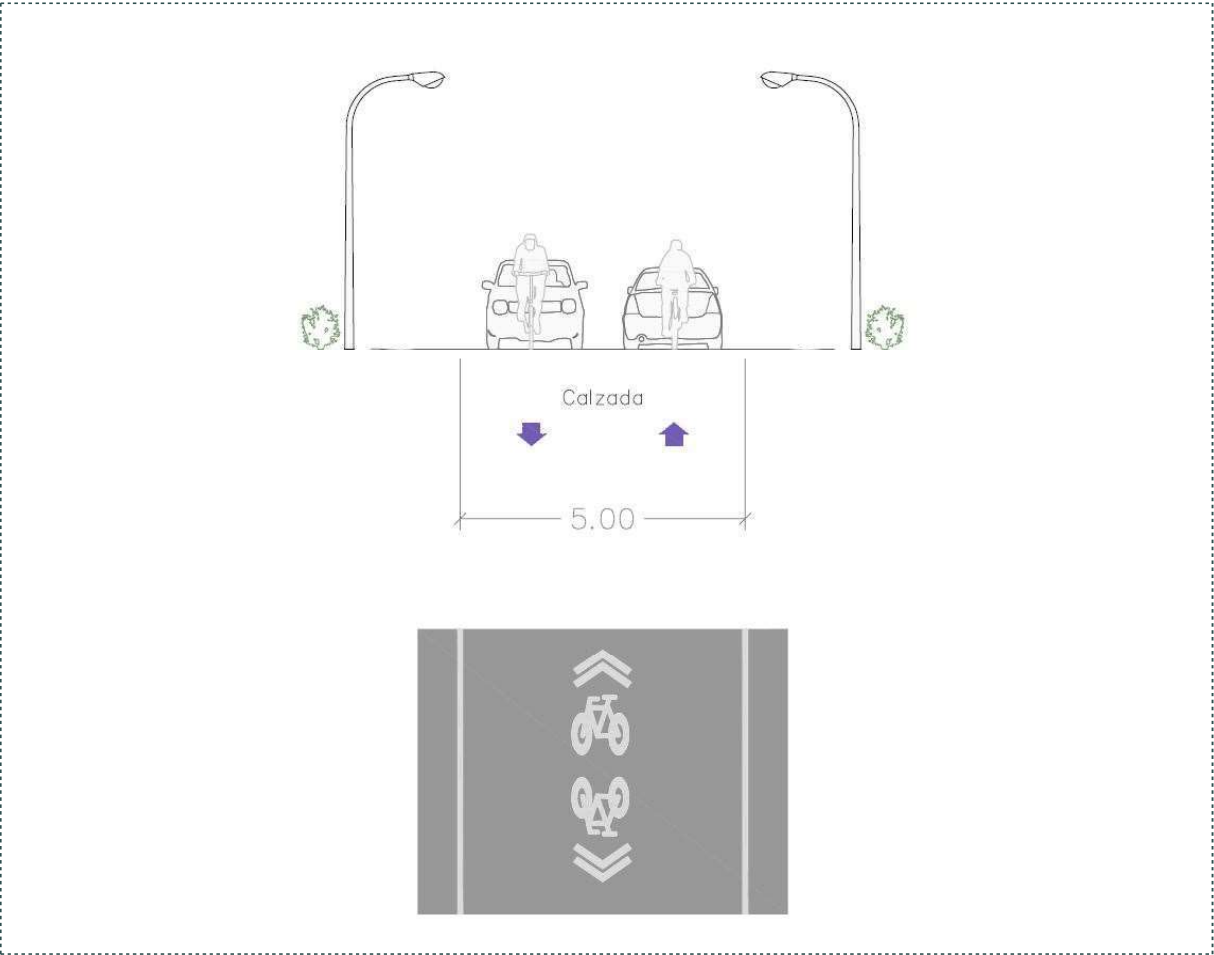


ANÁLISIS POR TRAMOS

Ibricu - Elcano - EV3

25	C	Carretera Elcano - Egüés					
Longitud:	314	Pendiente:	6,7%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:				
-			Carretera estrecha, con poco tráfico				
Ciclabilidad:	3	Aceptable					
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:				
Uso compartido calzada			Señalización. Pictograma ciclocarril.				
Alternativa:							

Tramo existente: No



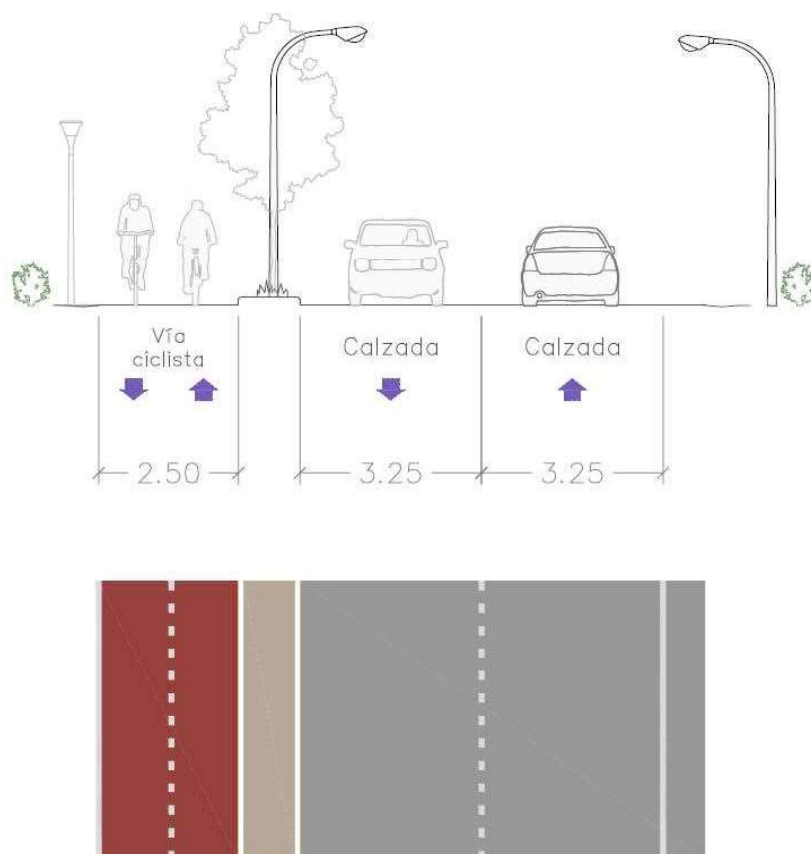
ANÁLISIS POR TRAMOS



Enlace NA-150 - P.I.

26 A Acceso P.I.									
Longitud:		573	Pendiente:		5,3%	Acera:	Si	Bus:	No
Infraestructura peatonal			Valoración:						
Ancho de aceras algo justo			Es el eje de acceso al P.I. desde la NA-150. Tráfico de pesados. Diseño poco adecuado para la bici.						
Ciclabilidad:		2	Regular						
Solución tipo:			Acondicionamiento/mejoras:						
Pista-bici			Pista bici por el espacio libre en el borde norte de la calle.						
Alternativa:									

Tramo existente: No



ANÁLISIS POR TRAMOS



Enlace NA-150 - EV3

E22 A Ctra de Alzuza (NA-2371)

Tramo existente: No

Longitud: 113 Pendiente: 6,8% Acera: Si Bus: No

Infraestructura peatonal

Valoración:

Acera de ancho justo en uno de los lados

Tráfico moderado, pero con presencia de vehículos pesados

Ciclabilidad: 2 Regular

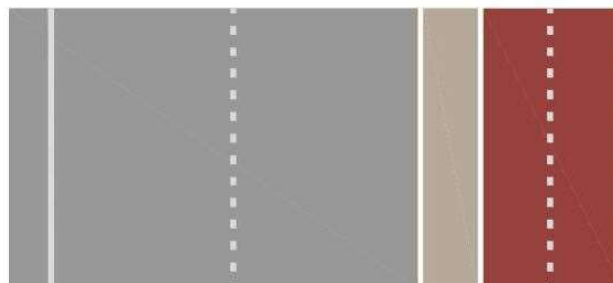
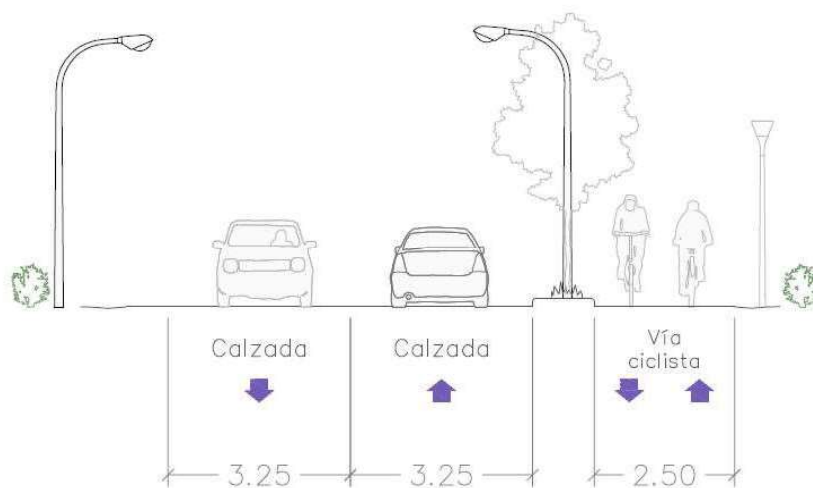
Solución tipo:

Acondicionamiento/mejoras:

Pista-bici

Creación de una banda ciclista segregada en el lado en que no hay acera. Será preciso ocupar terreno colindante.

Alternativa:

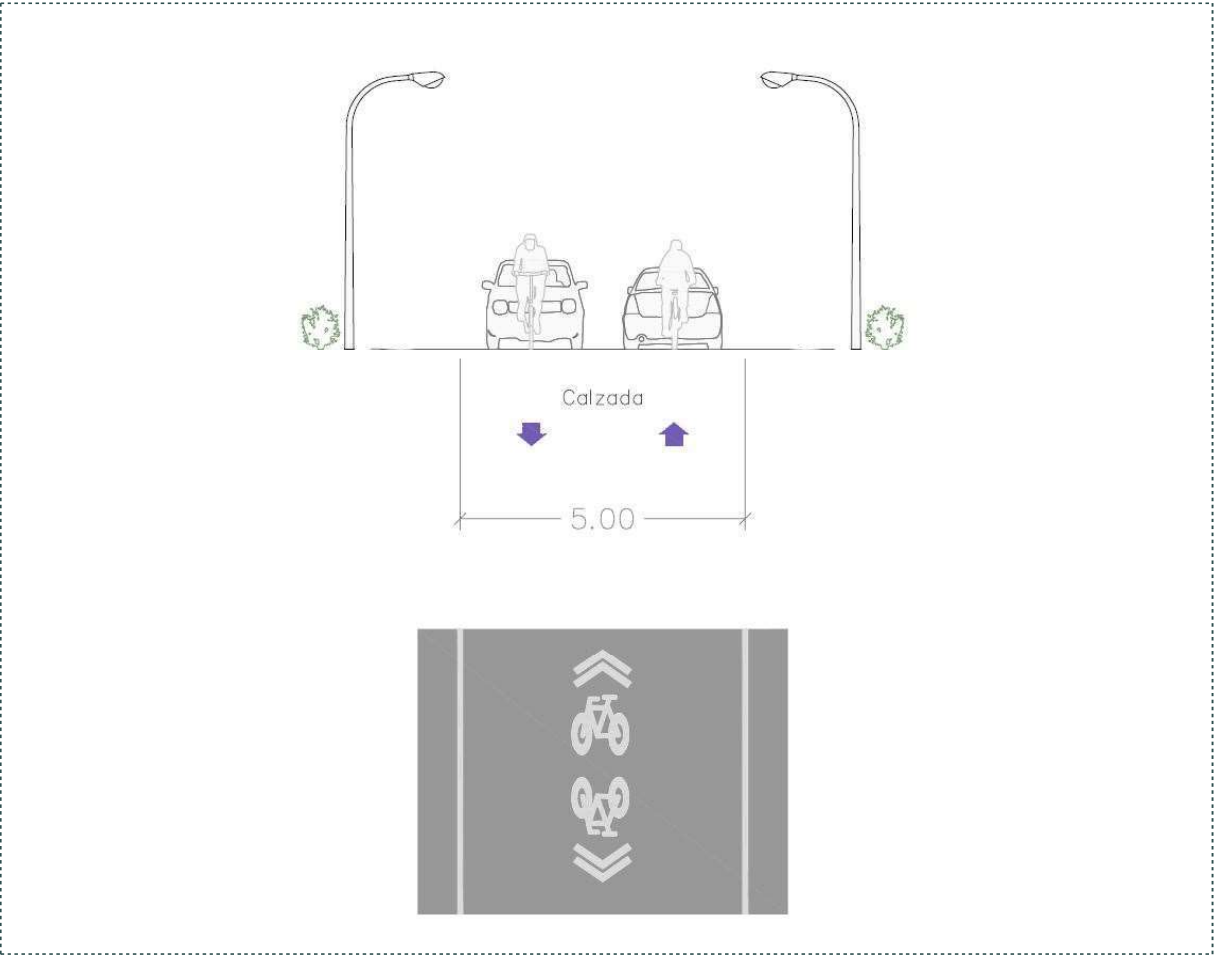


ANÁLISIS POR TRAMOS

Enlace NA-150 - EV3

E22 B	Ctra de Alzuza (NA-2371)				
Longitud:	234	Pendiente:	12,2%	Acera:	No
Bus:		No			
Infraestructura peatonal		Valoración:			
-		Carretera estrecha, con poco tráfico			
Ciclabilidad:		3 Aceptable			
Solución tipo:		Acondicionamiento/mejoras:			
Uso compartido calzada		Señalización. Pictograma ciclocarril.			
Alternativa:					

Tramo existente: No

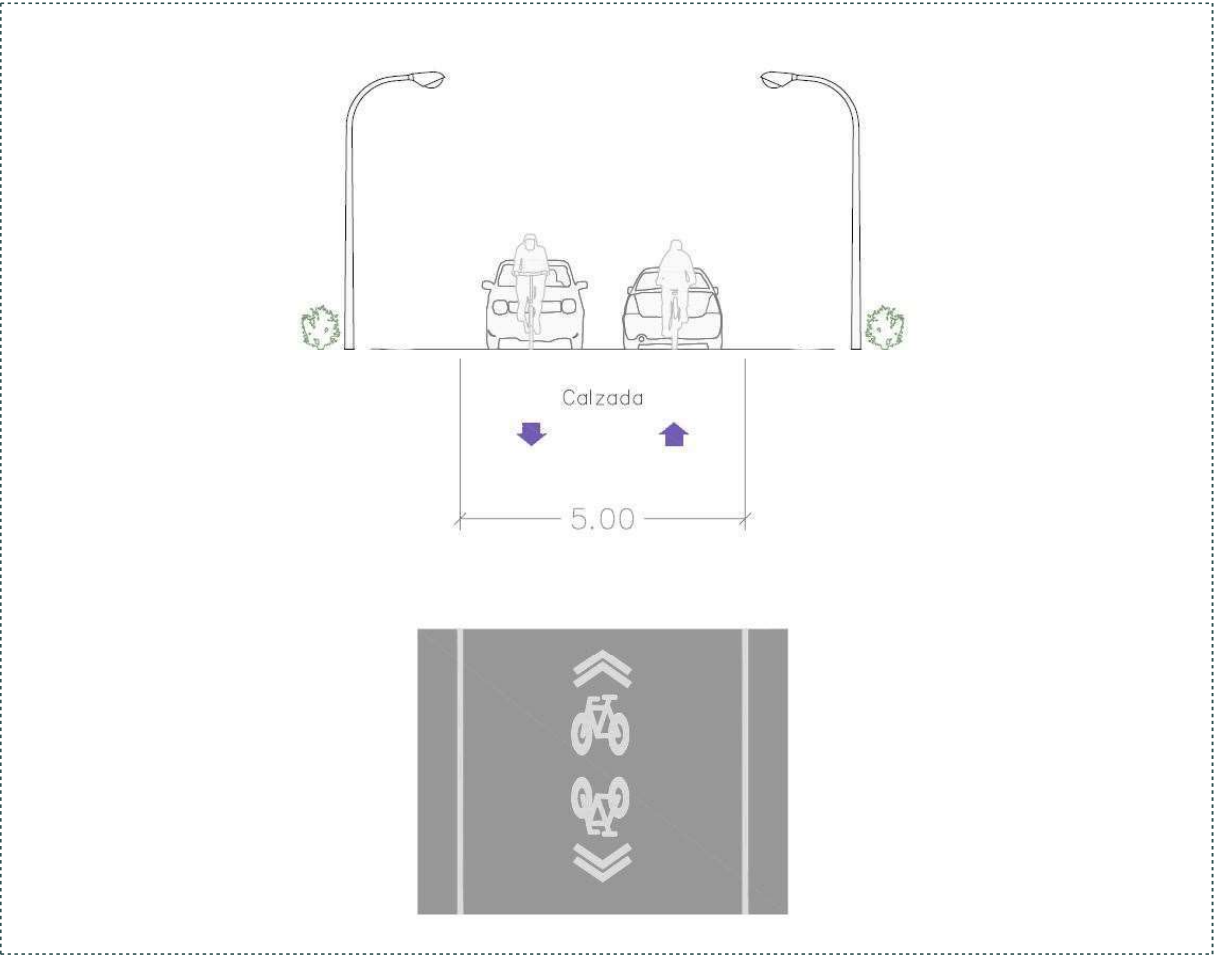


ANÁLISIS POR TRAMOS

Variante Ardanaz - Badostain

V11 A	c/Ardanaz						
Longitud:	1217	Pendiente:	2%	Acera:	No	Bus:	No
Infraestructura peatonal		Valoración:					
-		Camino rural asfaltado de unos 4m de ancho. Tráfico restringido.					
Ciclabilidad:		4 Bien					
Solución tipo:		Acondicionamiento/mejoras:					
Uso compartido calzada		Señalización. Pictograma ciclocarril.					
Alternativa:							

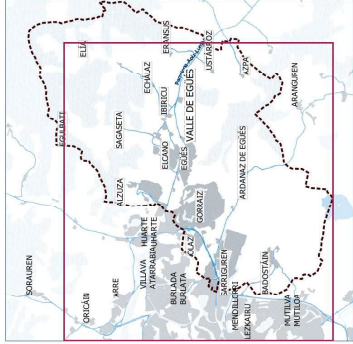
Tramo existente: No

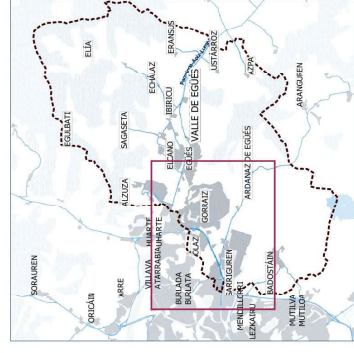


10. ANEXO 2: PLANOS

En las siguientes páginas se incluyen los planos más relevantes en formato din-A3. Estos planos se han insertado en el texto de este informe como figuras.

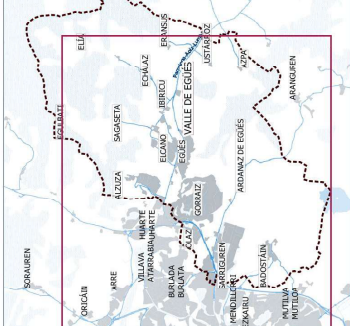
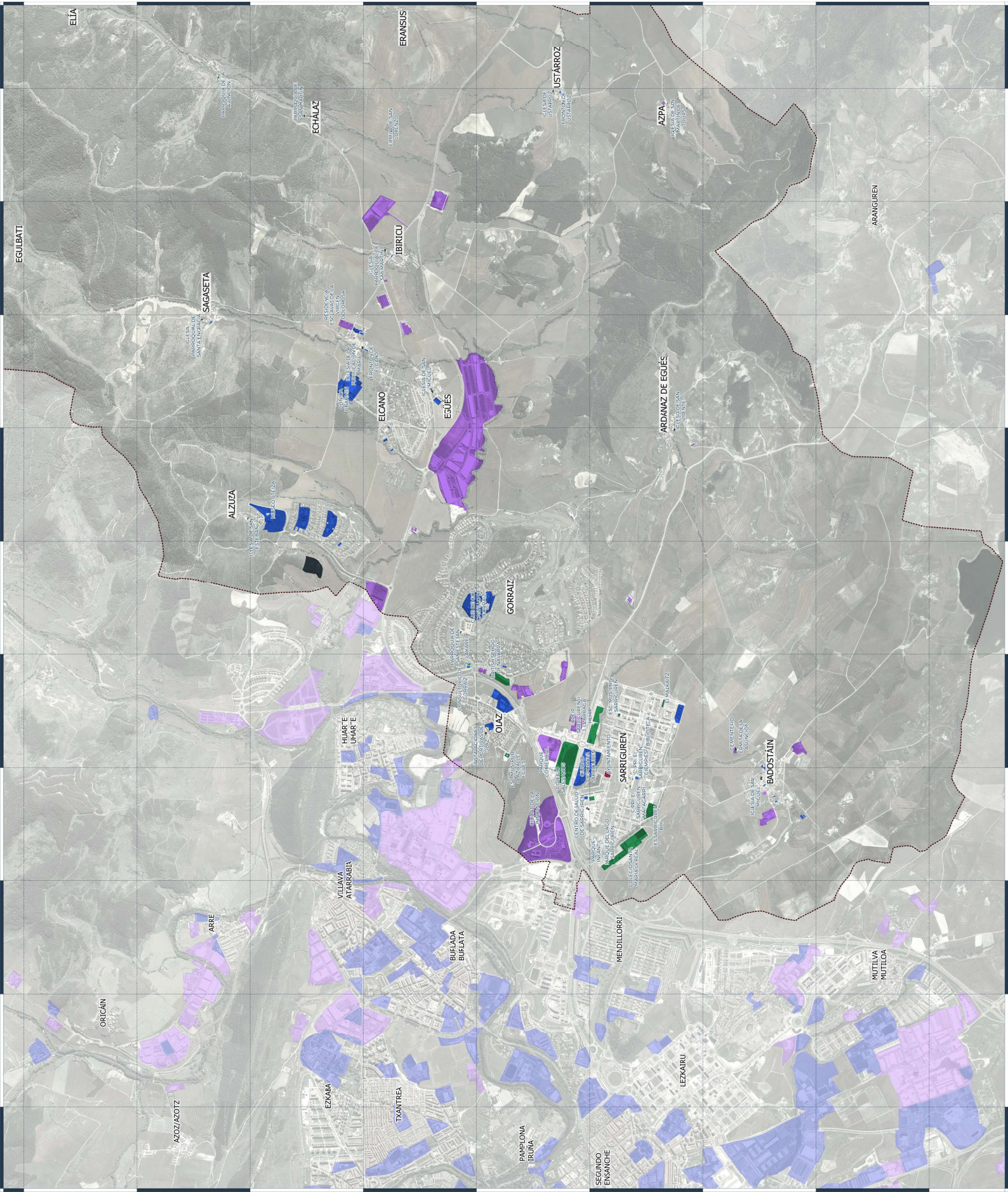
- Núcleos urbanos y distancias. dinA3. E. 1:40.000
- Infraestructura ciclista existente. dinA3. E. 1:40.000
- Destinos frecuentes en el municipio (I). dinA3. E. 1:30.000
- Destinos frecuentes en el municipio (II). dinA3. E. 1:15.000
- Destinos frecuentes en el municipio (III). dinA3. E. 1:10.000
- Usos y modelo territorial. dinA3. E. 1:30.000
- Barreras infraestructurales. dinA3. E. 1:30.000
- Relieve y barreras naturales. dinA3. E. 1:30.000
- Pendientes del terreno. dinA3. E. 1:30.000
- Propuesta de trazado de la red ciclista. dinA3. E. 1:25.000
- Ciclabilidad por tramos. dinA3. E. 1:20.000
- Itinerarios de la red ciclista. dinA3. E. 1:20.000
- Diseño de propuesto para cada tramo. dinA3. E. 1:20.000
- Prioridad de las actuaciones. dinA3. E. 1:20.000
- Propuesta de aparcabicis. dinA3. E. 1:20.000





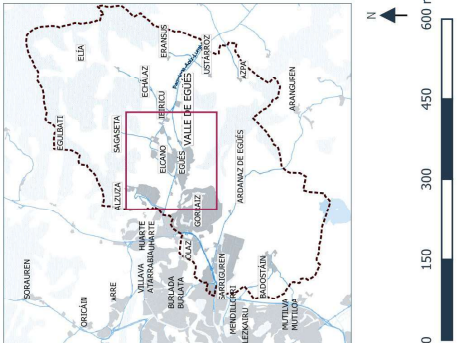
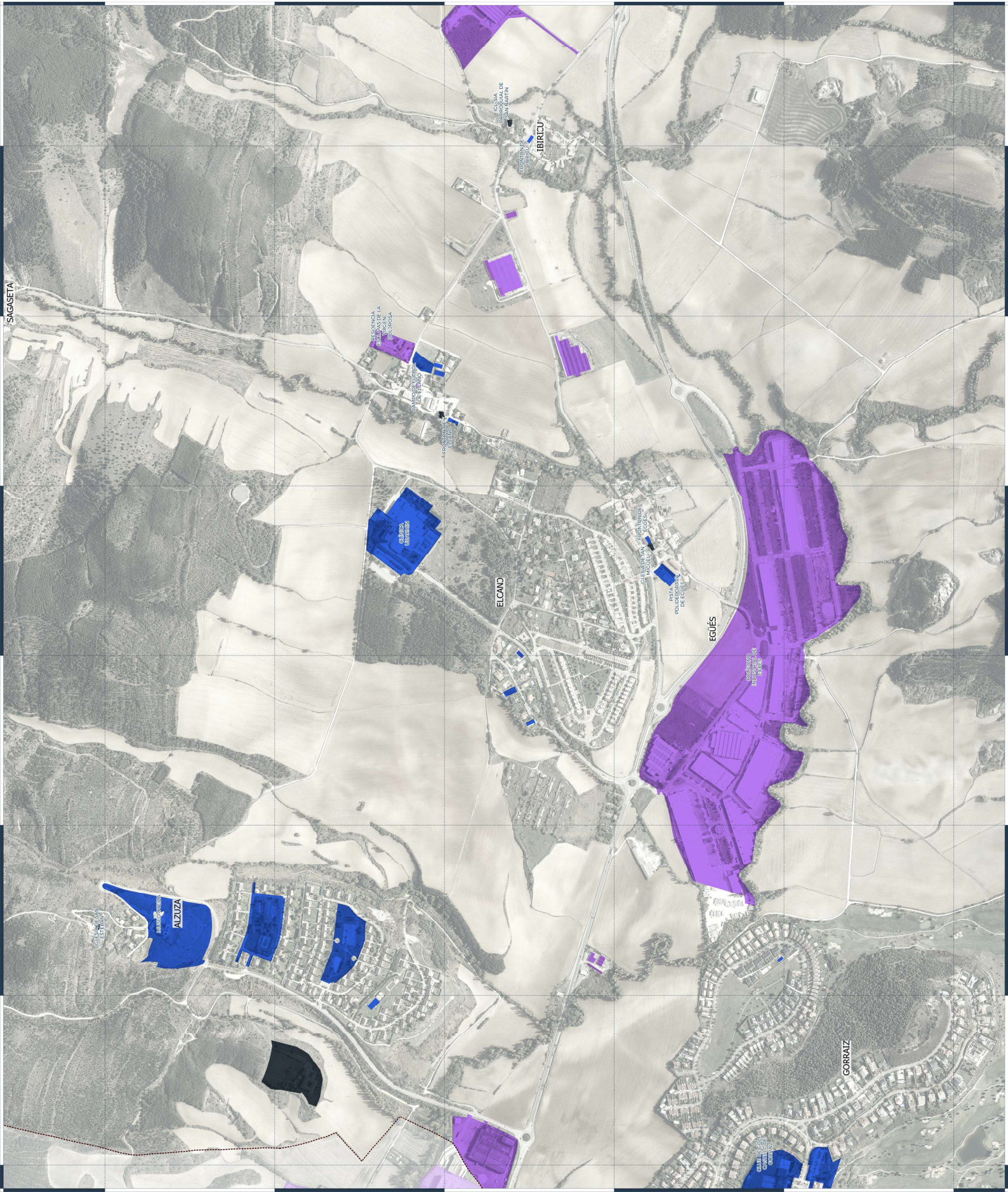
Equipamientos y otros destinos en el municipio
RED CICLISTA DEL VALLE DE EGÜES

- Equipamientos
- Administración y servicios
- Centros educativos
(desplazamientos recurrentes)
- Centros sanitarios, culturales y deportivos
(desplazamientos no recurrentes)
- Industrial/Terciario
- Término municipal Valle de Egües
- Base: ortomagen satélite Sentinel2 y PNOA



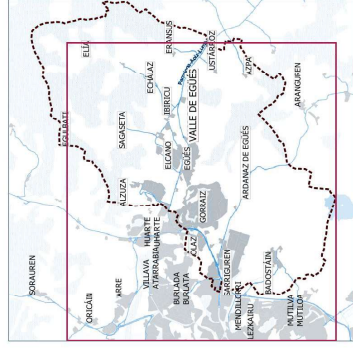
Equipamientos y otros destinos en el municipio
RED CICLISTA DEL VALLE DE EGÜES

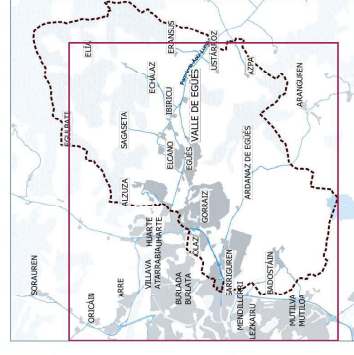
- Equipamientos
 - Administración y servicios
 - Centros educativos
(desplazamientos recurrentes)
 - Centros sanitarios, culturales y deportivos
(desplazamientos no recurrentes)
 - Industrial/Terciario
 - Término municipal Valle de Egües
- Base: ortomagen satélite Sentinel2 y PNOA



Barreras infraestructurales
RED CICLISTA DEL VALLE DE EGJÉS

- Infraestructura viaria existente
— Vías de la Comunidad Foral
— Vías otras vías supramunicipales
— Carreteras locales
— Red viaria o ferroviaria del entorno
— Término municipal Valle de Egüés
- Base: ortomagen satélite Sentinel2 y PNOA



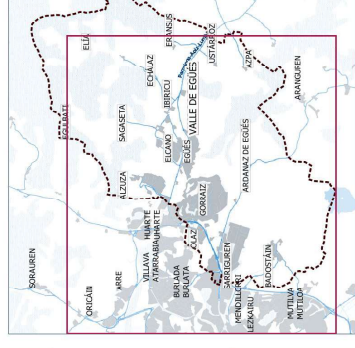
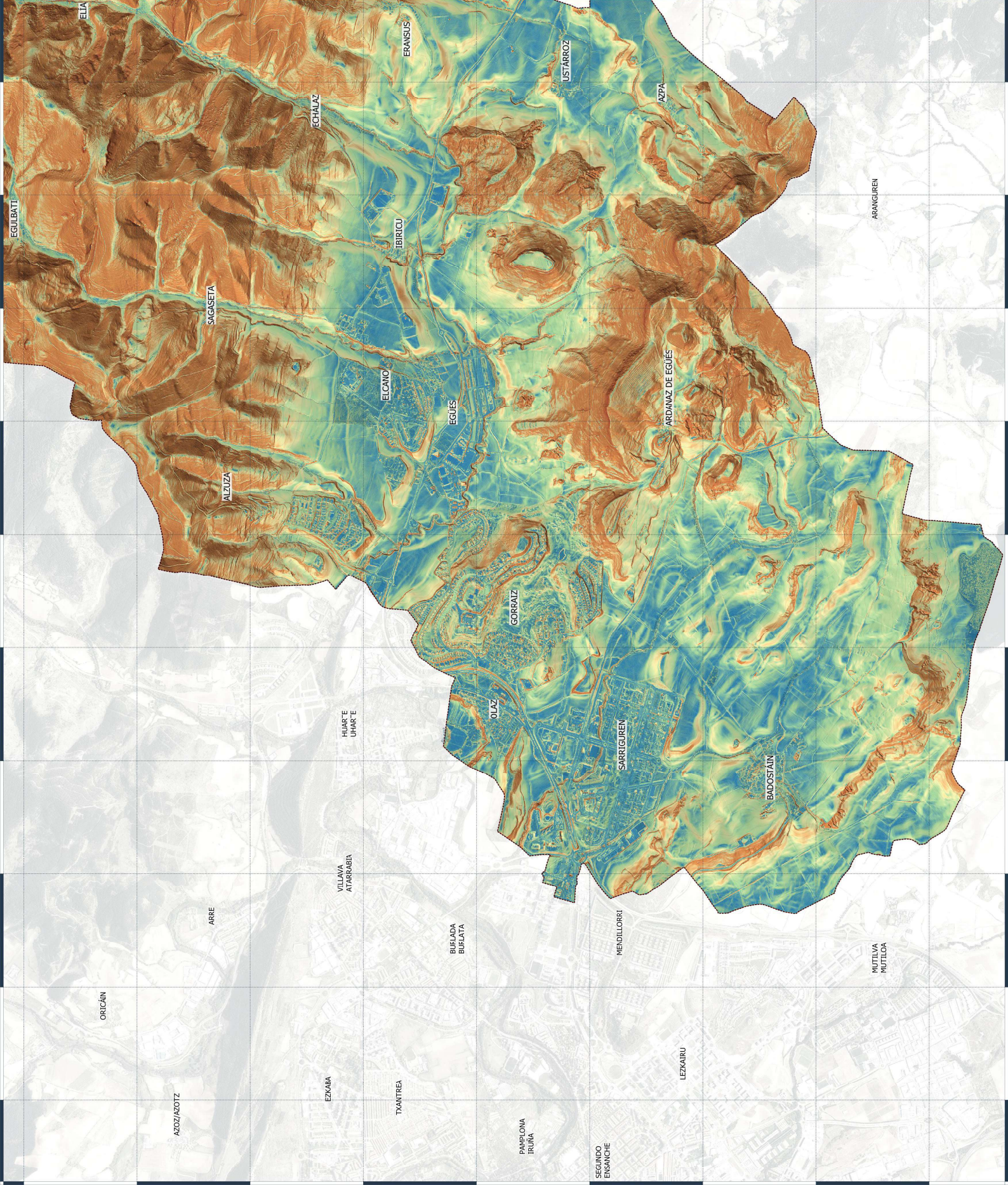


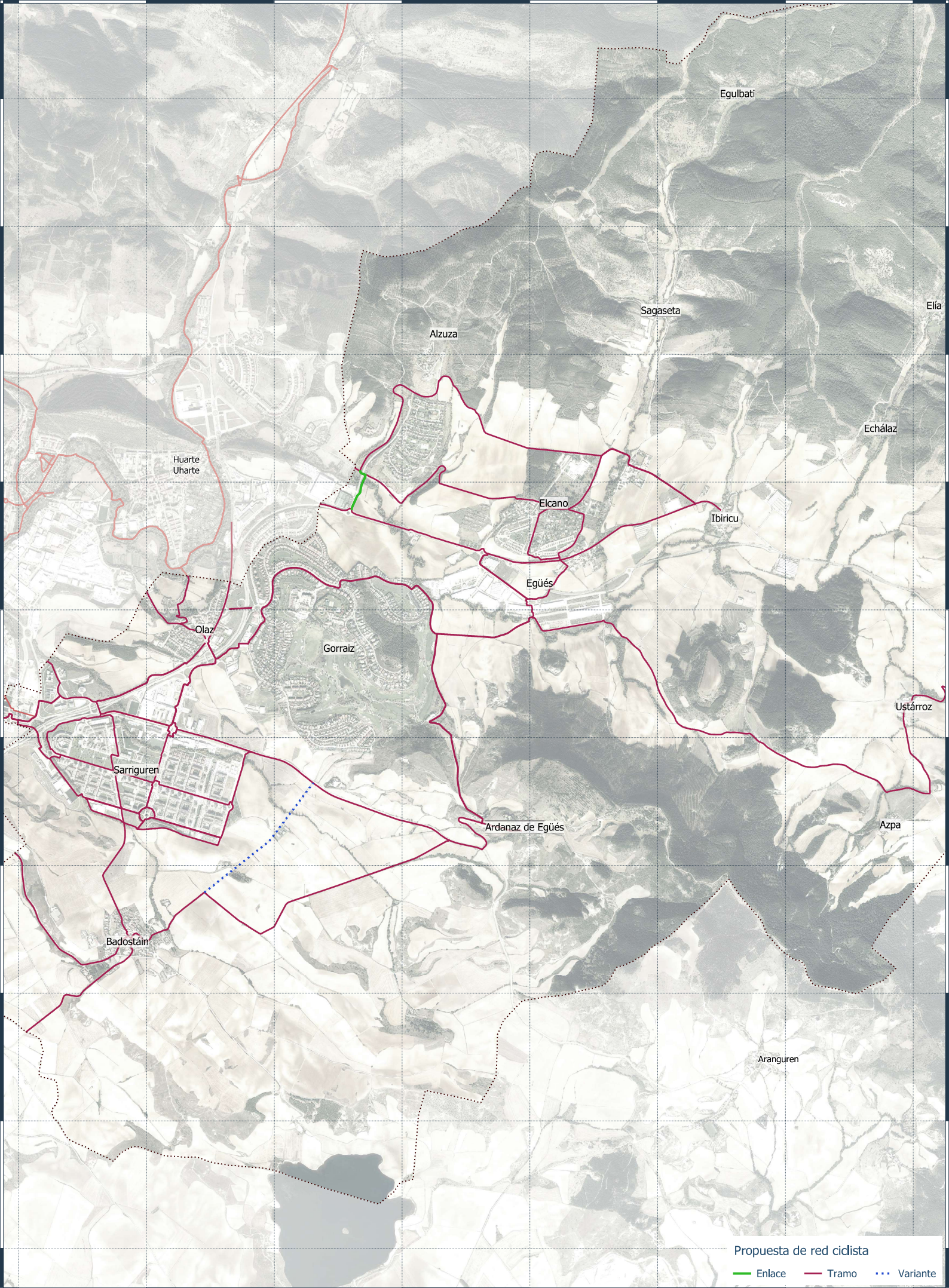
Pendientes del terreno
RED CICLISTA DEL VALLE DE EGJÉS

Pendiente del terreno

- 0,0
- 4,7
- 11,4
- 21,3
- 89,8

Término municipal Valle de Egüés
Base: ortomagen satélite Sentinel2 y PNOA





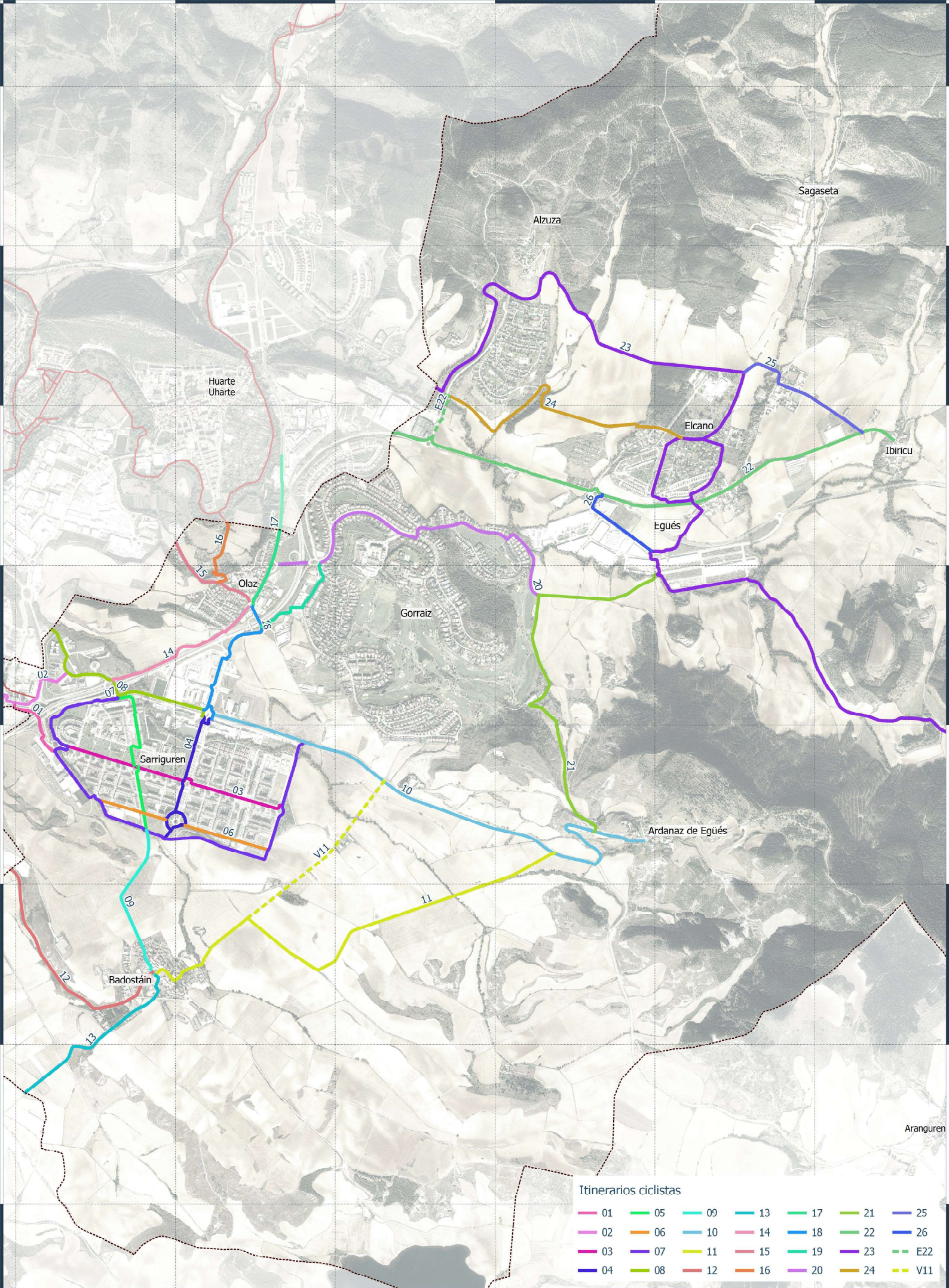
Propuesta de red ciclista

— Enlace — Tramo ... Variante



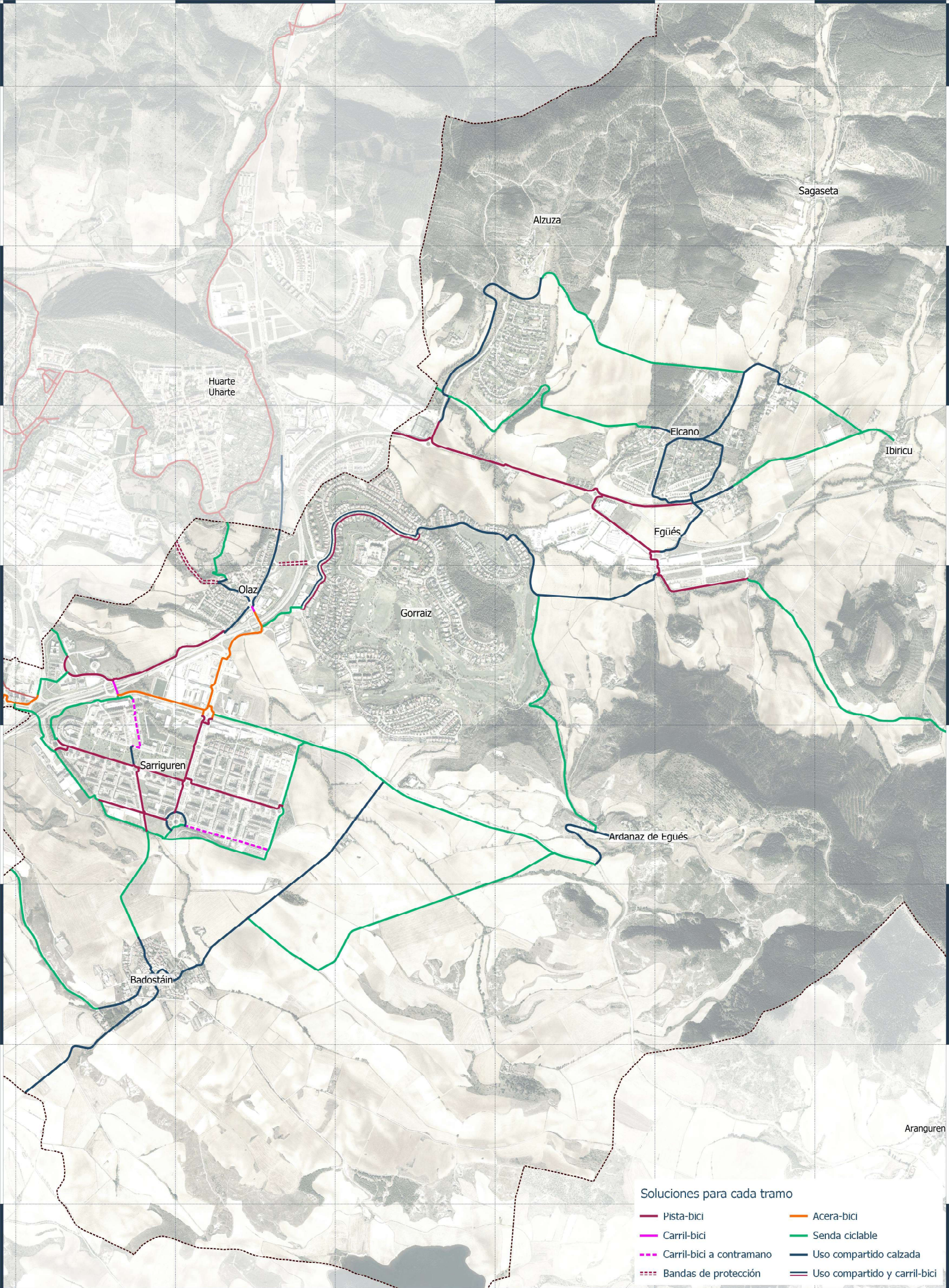
Ciclabilidad por tramos

Muy mal	Aceptable
Mal	Bien
Regular	Muy bien



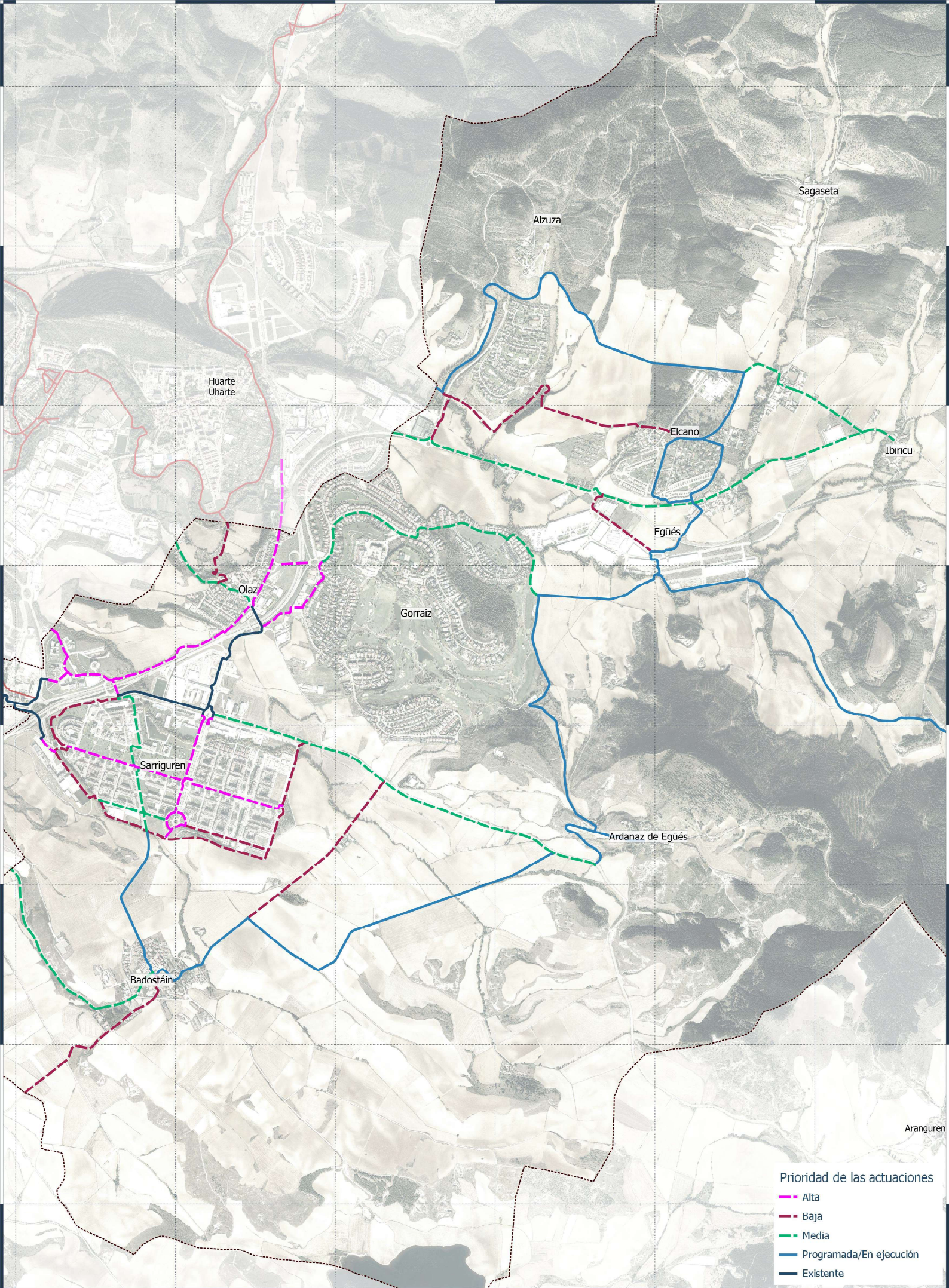
Itinerarios ciclistas

01	05	09	13	17	21	25
02	06	10	14	18	22	26
03	07	11	15	19	23	E22
04	08	12	16	20	24	V11



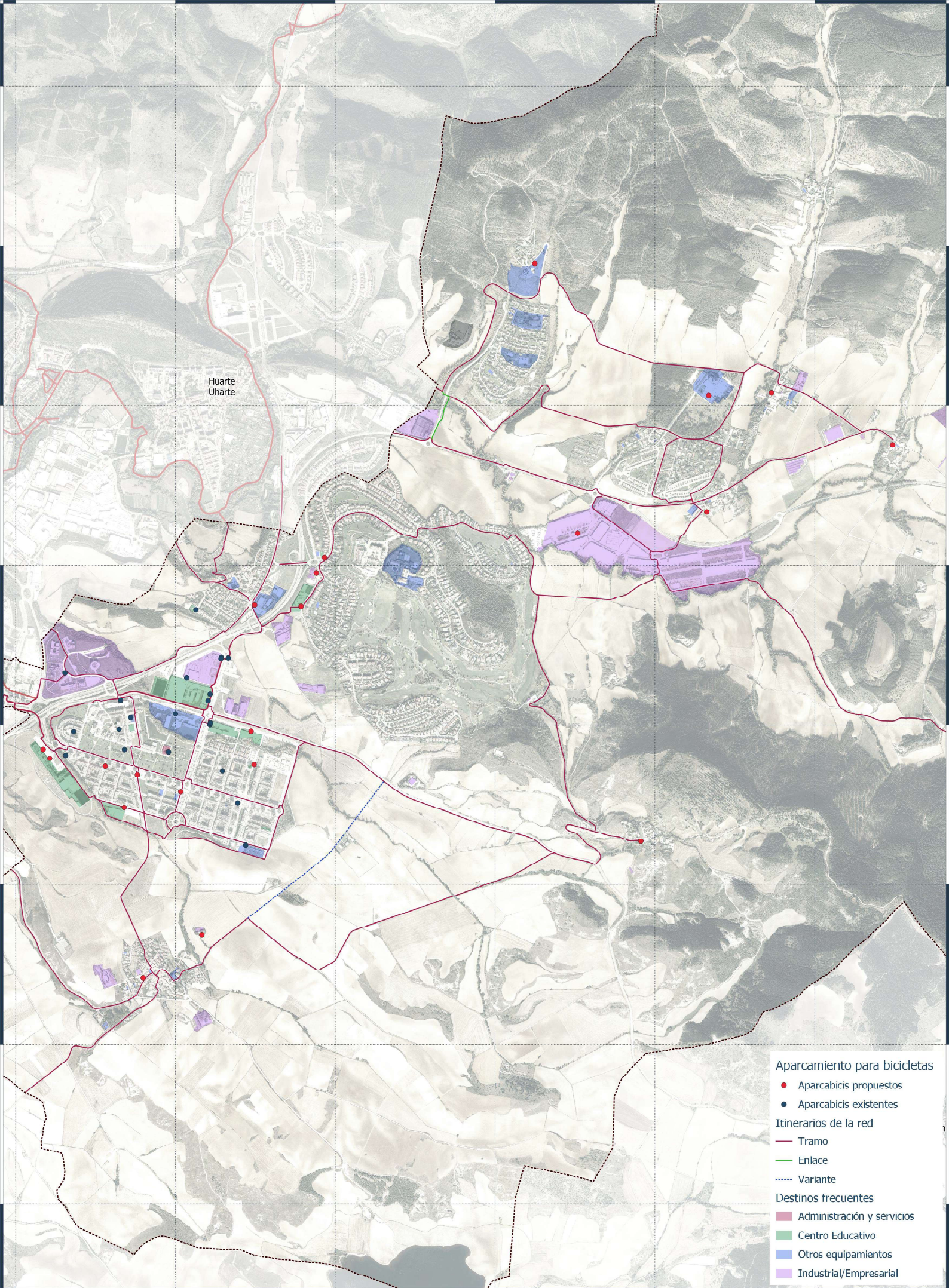
Soluciones para cada tramo

- | | |
|------------------------------|--------------------------------|
| — Pista-bici | — Acera-bici |
| — Carril-bici | — Senda ciclable |
| --- Carril-bici a contramano | — Uso compartido calzada |
| --- Bandas de protección | — Uso compartido y carril-bici |



Prioridad de las actuaciones

- Alta
- Baja
- Media
- Programada/En ejecución
- Existente



Huarte
Uhart

- Aparcamiento para bicicletas**
- Aparcabis propuestos
 - Aparcabis existentes
- Itinerarios de la red**
- Tramo
 - Enlace
 - Variante
- Destinos frecuentes**
- Administración y servicios
 - Centro Educativo
 - Otros equipamientos
 - Industrial/Empresarial

11. ANEXO 3: ENTREVISTAS

Las fichas de entrevistas a agentes clave, realizadas durante el proceso de participación y contraste, se adjuntan a continuación.

Proyecto: **DESARROLLO DE LA RED CICLISTA EN EL VALLE DE EGÜÉS**

Fecha: **20/05/2021**

Hora: **12:00-12:30**

Persona entrevistada: **Íñigo de Carlos, Jefe de Policía Municipal**

Personas que realizan la entrevista (Gea 21, S.L.): **Miguel Mateos, Gonzalo Navarrete**

Contenido de la entrevista

Íñigo de Carlos tenía constancia del proyecto de diseño de la red ciclista del Valle, a través de la Mesa de la Movilidad y también por conversación con el concejal. Desde la policía tienen una experiencia directa de problemas y necesidades de movilidad, y aporta información sobre el uso de la bicicleta, las infracciones y accidentes, las velocidades en ciertos tramos y los conflictos entre modos de desplazamiento.

En cuanto al uso cotidiano de la bicicleta:

- Se da un uso diario por gente joven para ir a colegios, instituto y polideportivo. La demanda creciente ha motivado la instalación de nuevos aparcamientos para bicicletas en las entradas de los centros.
- Por otro lado, hay un uso diario de la bicicleta para ir a trabajar, sobre todo por la vía ciclista entre Pamplona y Sarriguren, y Ciudad de la Innovación. Probablemente aun más trabajadores podrían usar la bicicleta si se disponen más aparcamientos de bicicletas y se mejoran algunas conexiones.
- Los desplazamientos de trabajadores al polígono industrial de Egüés se hacen en coche, no en bicicleta. Y hay que tener en cuenta el tráfico pesado accediendo desde la PA-30 que estaciona y usa las vías del polígono.

Sobre la red ciclista y las necesidades de conexión:

- Además de la mejora en la conexión ciclista con Sarriguren y la Ciudad de la Innovación, hay que pensar también en los otros municipios, concejos y núcleos de población. Hacia Olaz hay conexión, aunque falta continuar hacia el parque fluvial, donde el uso es más de ocio.
- Esta necesidad de conexión más allá de Sarriguren, con Olaz, con Pamplona, con el parque fluvial y con todos los núcleos se encuentra con el reto de salvar las barreras infraestructurales (NA-150) que dificultan la conexión entre concejos.
- En Gorraiz parte una red de caminos que usan ciclistas deportivos, con bicicletas de montaña por las pistas ciclables. Pero se usan para ocio, no resuelven muchas necesidades de movilidad cotidiana.

En relación a accidentes y conflictos entre modos, tienen que ver con la incompatibilidad entre velocidades muy diferentes. En concreto:

- En la calle peatonal y comercial de Sarriguren hay algunos conflictos peatón-bici. Hubo un atropello de una persona mayor hace unos años.

- Este uso ciclista de la avenida peatonal se debe al exceso de velocidad del tráfico en la avenida principal, Reino de Navarra, que hace que los ciclistas no se atrevan a ir por allí, sobre todo determinados perfiles, como niños y niñas.
- Ha habido recientemente otro accidente de una chica joven en bici. Desde Policía Municipal aportarán estadísticas de accidentes para su análisis como parte del estudio que se está realizando.

No hay datos de uso de la bicicleta en el Valle, pues no se han hecho conteos de aforos ciclistas, pero sí hay algunos datos de tráfico, gracias al conteo de coches en Avenida de Egüés y Avenida de Reino de Navarra.

Considera que hace falta una infraestructura ciclista principal segregada, pensando sobre todo en Sarriguren y en el perfil de las personas que potencialmente la podrían usar, fundamentalmente niños y niñas, dada la velocidad y densidad del tráfico actual. Esta infraestructura debe conectar los principales destinos que usa la población. Las plataformas compartidas las considera inseguras y conflictivas, aunque sabiendo que la infraestructura ciclista segregada no puede llegar a todas partes.

Proyecto: DESARROLLO DE LA RED CICLISTA EN EL VALLE DE EGÜÉS	
Fecha: 25/05/2021	Hora: 10:15-10:45
Persona entrevistada: Alejandro Fuertes, arquitecto municipal	
Personas que realizan la entrevista (Gea 21, S.L.): Miguel Mateos, Gonzalo Navarrete	
Contenido de la entrevista Alejandro Fuertes hace un repaso al contexto urbano y territorial del Valle, explicando la situación demográfica, los desarrollos urbanísticos, algunos cambios de uso y nuevos equipamientos, y la implantación de empresas. La previsión de desarrollos ha cambiado con las últimas crisis y el menor crecimiento de la población. En este sentido se puede destacar que: • No hay previsión de nuevos desarrollos urbanísticos en el Valle. Algunos llevan bastantes años parados y no parece que se vayan a retomar. En 2003-2004 se inició la revisión del Plan General, durante el boom inmobiliario, planteando nuevas Áreas de Reparto. No se aprobó y en la legislatura pasada se retomó desde cero con una perspectiva diferente y actualizada. • En un proceso de participación se señaló que el desarrollo debía ser moderado, priorizando la renovación y consolidación de los núcleos, sin grandes desarrollos de vivienda para el conjunto del municipio. • La segunda fase de la Ciudad de la Innovación, en los suelos hacia Olatz, es un desarrollo previsto pero contenido, contando con las parcelas aun sin construir. • Otro desarrollo que podría activarse es el de la zona en proximidad a Sarriguren, hacia Badostáin o hacia Ardanaz. No sería ni mucho menos un nuevo Sarriguren. • En la misma línea, el desarrollo en los otros concejos sería muy contenido, pequeños crecimientos puntuales. En cuanto a cambios de usos del suelo y nuevas actividades: • Una modificación del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ecociudad de Sarriguren propuso una reconversión de industria a uso comercial y servicios en la zona de Salesianos, entre Sarriguren y Gorraiz. El promotor principal pensaba implantar naves para alquilar, pero la tramitación se complicó (PSIS comercial). Ahora hay un gran supermercado y restauración, aunque con la crisis actual parece rebajarse la expectativa de nuevas actividades. Sí que ha habido interés de nuevas actividades comerciales en la zona de Salesianos. • En el polígono de Egüés, parado durante años, ha habido un boom de actividades pequeñas a raíz de una subasta económica de parcelas, pero es una demanda moderada. Se reciben consultas de empresas grandes, con necesidad de naves y parcelas mayores. El polígono estaba pensado para naves nido, con poco fondo, y no sirven para actividades que requieran más espacio. La única posibilidad para eso en el municipio son parcelas aisladas más grandes, pero están en ruinas que requieren derribo o ya están en funcionamiento. A corto plazo no hay opciones para la implantación de nuevas industrias grandes. Respecto a equipamientos: • La anterior corporación había previsto una casa de cultura y un polideportivo. Se había pensado sacar a licitación (tras un primer intento fallido) pero por la crisis actual faltan recursos y las prioridades son otras, quedando relegado al medio plazo, aunque hay unanimidad política en hacer la casa de cultura, por ejemplo.	

- Se ha pensado en construir una pequeña dotación nueva, una Casa de la Juventud, en las parcelas municipales destinadas a los cubos de la innovación (parcelas junto a zonas verdes de Sarriguren para construcciones relativamente pequeñas, uno de ellos junto a los bloques curvos en frente de Maristas, y otro en la confluencia de avd Reino de Navarra y Unión Europea).
- En ese mismo espacio o quizá en otra ubicación cabe la posibilidad de construir un espacio para mayores.
- En la Cada de la Juventud podría plantearse algún uso relacionado con la movilidad sostenible, por ejemplo, una oficina de la bicicleta. Hay una propuesta de ampliar al Valle, o al menos a Sarriguren, el servicio de bicicletas eléctricas de Pamplona. Otros municipios de la comarca también se han interesado.
- El Departamento de Educación del Gobierno de Navarra va a licitar la ampliación del Instituto, cerca de Maristas, en la salida hacia Badostain. El edificio actual no tiene espacio para bachiller. El Ayuntamiento quizá colaboraría para hacer un polideportivo, que podría sustituir la necesidad de un nuevo polideportivo por separado. Es previsible, sólo contando con la ampliación a bachillerato, que la demanda de uso de la bicicleta crezca considerablemente.

Finalmente, Alejandro Fuertes comenta que aportará la cartografía y datos de interés que pueda recopilar para el estudio que se está elaborando, sobre todo planimetría base y proyectos de rutas o itinerarios de movilidad que se hayan trabajado en el municipio.

Proyecto: DESARROLLO DE LA RED CICLISTA EN EL VALLE DE EGÜÉS	
Fecha: 25/05/2021	Hora: 12:00-12:30
Persona entrevistada: Idoia Remírez, Técnica de Desarrollo Local y Empleo	
Personas que realizan la entrevista (Gea 21, S.L.): Miguel Mateos, Gonzalo Navarrete	
Contenido de la entrevista Idoia Remírez aclara que el área de Desarrollo Local tiene mucha relación con comerciantes y actividad económica, no sólo turismo. En cuanto al turismo, no hay área de turismo ni oficina como tal, ni se disponen de datos de turismo. Se puede destacar que: • Se organizan algunas actividades de turismo interno, por el patrimonio y la riqueza natural de los concejos, para que la propia población conozca el Valle. • El museo Oteiza es un destino internacional, pero llega en bus y se vuelven a Pamplona. La atracción turística del Valle es mínima para gente que no es de la zona. No hay registro de visitantes, pero hay un hotel, el de Gorraiz, una posada en el pólígono de Egüés y 3 casas rurales. • Se ha puesto en marcha un área de autocaravanas, en la calle Elizmendi en Sarriguren. Se abrió en Semana Santa de 2021. Había demanda sobre todo de turismo francés, sobre todo de parada de 48h. Se publicitará y habrá un panel informativo de 12 itinerarios a pie y ciclables. Esos itinerarios están ya en la web municipal y en folletos en papel. Idoia aportará el archivo de los itinerarios para poder incluirlo en el estudio en elaboración. Respecto a la movilidad para el comercio: • Un tema recurrente es la demanda de aparcamiento para hacer las compras en coche, pero al mismo tiempo se incrementa el interés por un modelo de movilidad más sostenible. Es complicado combinar las necesidades de quien vive más lejos de los espacios comerciales, pero muchas pequeñas compras y gestiones cotidianas se pueden hacer en bicicleta o andando, al menos para el comercio local. • La calle peatonal de Sarriguren es el caso más claro. En esta zona ha habido demanda de aparcabicis cerca de destinos frecuentes, propuesta formulada en mesas de encuentro con comerciantes. • También podría ser interesante algún programa de incentivo para hacer compras andando o en bicicleta, algún tipo de bono o similar. • Va a haber unas plazas de aparcamiento para hacer compras, que se ha acordado entre Ayuntamiento y asociación de comerciantes, y podrían plantearse propuestas para fomentar movilidad activa. • La fiesta del comercio coincidió con la Semana de la Movilidad y se realizaron actividades de promoción de la movilidad sostenible. Tuvo especial éxito con algunos bares y con familias del Valle, con mucha participación infantil. • Hay un servicio de reparación y venta de bicis, Sarribike, que también se implican en iniciativas de movilidad sostenible. No hay empresas de reparto a domicilio en bicicleta, pero Sarriguren sería un espacio muy adecuado para ello. En cuanto al uso de la bicicleta para el ocio en el Valle, fuera de Sarriguren: • Las rutas de cicloturismo y BTT están muy presentes en el Plan Estratégico de Desarrollo Local (2018-2019). Contribuye a fomentar un turismo local que ponga en valor el entorno natural e incrementa	

el sentido de pertenencia al Valle, alejándose de una dinámica marcada por el funcionamiento de ciudad dormitorio.

- También hay una guía turística del Valle que recoge rutas ciclistas. De hecho, la bici como deporte tiene ya mucha afición e historia en la zona.
- Se está trabajando en un proyecto de señalización de lugares con códigos QR para fomentar la visita andando o en bicicleta. Sin embargo, el momento es complicado por la pandemia y la gran demanda de usos al aire libre. No se pueden lanzar demasiadas actividades en los concejos que traigan un exceso de gente visitando el Valle.
- En este sentido, la bicicleta puede ser un aliado, frente al exceso de llegada en coches, que es más invasivo en cuanto al ruido y uso de espacio para aparcar.

Otro eje del Plan Estratégico es el desarrollo social y vertebración entre localidades del Valle, incluyendo la intramovilidad sostenible y el acceso a servicios básicos a través de un servicio de movilidad ciclista eléctrica. Considera interesante que la ampliación del sistema de bicicletas de Pamplona pudiera llegar a todo el Valle.

La ruta Eurovelo 3 va a pasar por el Valle, pero desde Desarrollo Local no se ha trabajado este tema.

Idoia Remírez se ofrece a recopilar y enviar documentación relevante para el estudio en elaboración.

Proyecto: DESARROLLO DE LA RED CICLISTA DEL VALLE DE EGÜES	
Fecha: 27/05/2021	Hora: 10:00
Persona entrevistada: LUIS CAÑAS, responsable de Movilidad - Entidad de Conservación de la Ciudad de la Innovación	
Gea21, S.L. : Pilar Vega, Miguel Mateos y Gonzalo Navarrete	
Contenidos de la entrevista: La plantilla de trabajadores se ha mantenido prácticamente igual desde la realización del Plan de Transporte al Trabajo del 2010, sobre 1.085 empleados, aunque en este momento con la pandemia COVID19 la mayoría de las empresas están trabajando en remoto; únicamente se ha incorporado la plantilla de Acciona. El PTT era muy ambicioso y ha terminado en 2020. Durante este tiempo pensaba que se paralizaría, especialmente con la llegada de la crisis económica, las administraciones y las empresas eran reacias a realizar aportaciones económicas. Aunque se ha conseguido poco, se ha avanzado en algunas cuestiones. • Construcción de la pasarela Se realizó con financiación público-privada. Por un lado, se solicitó aportaciones económicas a las distintas empresas desde el Ente de Conservación de la Ciudad de la Innovación, y por otra el Ayuntamiento del Valle de Egües y el Gobierno de Navarra debieron aportar la gran parte del presupuesto (no conoce el entrevistado la cantidad exacta). El inconveniente que señala es que se ha prohibido la circulación ciclista y se ha dejado para el uso exclusivo peatonal. Sin embargo, la realidad es que los ciclistas utilizan la pasarela y además no se bajan de la bici situación que puede crear algún inconveniente. Ve compatible el uso ciclista y peatonal en la pasarela. La pasarela tiene el inconveniente que es deslizante los días de lluvia, nieve o heladas, habría que aplicar alguna solución antideslizante y también incorporar algún tipo de rejilla en la barandilla. • Medidas de promoción ciclista en las empresas Las empresas han incrementado los aparcamientos para bicicletas en el caso de Acciona han instalado unos 25-30 aparcabicicletas. En el caso de Gamesa ha instalado una especie de armario también para los patinetes. (Ha quedado en pasarnos el dato exacto de todas las empresas de la Ciudad Innovación) Algunas empresas cuentan vestuarios para los ciclistas (es el caso de Acciona). • Conexiones ciclistas de la Ciudad de la Innovación La conexión con Ripagaina, polígono de Areta, Burtada, Olloki, Huarte por la NA2300, donde la red ciclista está menos desarrollada La salida hacia Olatz por la PA-30	

Habría que ver cómo aplicar la propuesta del PMUS de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona donde se proponía una red ciclista supramunicipal.

- Conexiones con el Barrio de Sarriguren

Desde su inauguración muchos trabajadores han localizado su residencia en el Ecobarrio de Sarriguren (el mismo reside allí), le cuesta creer que con ese nombre aun no disponga de un carril bici. Se le comenta que existen precedentes que no acabaron de concretarse y que es precisamente el objetivo de este trabajo encontrar una solución en ese sentido que satisfaga las necesidades de la población del Valle.

En cuanto a las conexiones con la Ciudad de la Innovación se realizan andando en una buena parte de los casos. Se realizó un itinerario de cemento que permitía atajar el recorrido desde las instalaciones de Tracasa para conectar con la pasarela. No conoce la titularidad del camino pero lo cierto es que es deslizante y se encharca, convendría resolver estos problemas.

- Sobre la intermodalidad del transporte público con la bicicleta (vehículos tipo plegable), no parece que exista este uso actualmente ni demanda ya que las líneas de autobuses dejan en el centro y las distancias son cortas.
- Ante la posibilidad de que las empresas de la Ciudad de la Innovación pudieran en este momento realizar una encuesta online sobre la movilidad ciclista, se ha descartado la propuesta por estar las plantillas teletrabajando en este momento. Aunque no se descarta la idea para después de verano (septiembre2021) una vez estén incorporados todos los trabajadores presencialmente.

Proyecto: DESARROLLO DE LA RED CICLISTA DEL VALLE DE EGÜES	
Fecha: 15/06/2021	Hora: 09:45 - 10:15
Persona entrevistada: JAVIER ARMENDARIZ, presidente de la asociación de comerciantes	
Gea21, S.L.: Gonzalo Navarrete	
Contenidos de la entrevista: Los comerciantes vienen mayoritariamente en coche o andando, pero la gente de Sarriguren y quienes vienen desde Pamplona a alguna gestión o a trabajar sí usan más la bicicleta. Hay que tener en cuenta que en Sarriguren vive mucha gente joven y con hijos. Además de gente joven, hay buenas condiciones para que se incremente el uso de la bicicleta, con vías muy rectas que conectan sitios a los que ir. Sin embargo, en la asociación de comerciantes ven los siguientes problemas principales que dificultan coger más la bici. • Los tramos con carril bici se cortan, actualmente no tienen continuidad. • La red actual no conecta destinos importantes en Sarriguren, faltando vías ciclistas principales que atraviesen el núcleo. • No hay apenas espacios para aparcamiento de bicicletas, salvo en algunos de los centros escolares, que no dan cobertura a la zona comercial. • No hay servicios complementarios para la bicicleta, como miniestaciones para hinchar las ruedas. Ponen el ejemplo de las instaladas recientemente en Hondarribia. Ha habido algunos programas de reserva de aparcamiento de coches para hacer compras, y podría existir algo equivalente para bicicletas. Además, el uso ciclista del paseo peatonal tiene que ver con que en la avenida general no hay condiciones para ir en bicicleta, salvo si vas por la acera. Incorporar una vía ciclista en La Avenida del Reino de Navarra, que es bastante ancha, supondría contar con una solución clara y cómoda. La propuesta de los comerciantes incluye carril bici en este eje de Avda Reino de Navarra y también en las calles principales transversales: Avda de España y Avda Unión Europea, logrando vertebran todo Sarriguren para los desplazamientos ciclistas.	

Proyecto: **DESARROLLO DE LA RED CICLISTA DEL VALLE DE EGÜES**

Fecha: **26/06/2021**

Hora: **18:50 - 19:20**

Persona entrevistada:

JOSÉ LUIS ETAYO, secretario del Club Ciclista Eguesibar

Gea21, S.L.: Gonzalo Navarrete

Contenidos de la entrevista:

El Club Ciclista Eguesibar lleva desde el año 2000 impulsando el uso de la bicicleta para el ocio y tiempo libre. Sin embargo, tienen una visión de la bicicleta más allá de lo deportivo, aunque sea esta faceta su interés principal. En este sentido, el Club no es una plataforma o asociación ciudadana, pero sí consideran necesario reivindicar que la bicicleta se extienda como medio de transporte habitual.

El Club ha estado implicado en diferentes actividades y convocatorias, por ejemplo, salidas organizadas desde Olaz y desde Sarriguren, implicación en el Día de la bicicleta, formación práctica en ciclismo, paseos y recorridos en la Semana de la Movilidad y competiciones deportivas.

Además, desde 2014 han participado en la Mesa de la Movilidad Sostenible. Algunas de sus propuestas y opiniones son:

- La bicicleta debe tener una consideración de vehículo, pero las calles y viario tiene que ofrecer unas condiciones seguras para desplazarse en bici.
- Para ello, se echa de menos en el Valle una señalización clara y un diseño continuo de la red ciclista.
- Continuidad de la red implica que las vías ciclistas lleven a algún sitio, que no se interrumpan, logrando conectar destinos de interés.
- El buen estado de las carreteras, arcenes y vías, cuando no existe una infraestructura segregada para ciclistas, es fundamental.
- De hecho, los carriles ciclistas segregados no pueden llegar a todas partes, son necesarios para determinados usuarios en relación a algunos destinos urbanos, pero hay que pensar también en las condiciones para moverse en bicicleta con seguridad en las vías donde no hay ni tiene que haber carril bici segregado.
- Las aceras bici trasladan los problemas de la movilidad a los peatones, no deben ser el modelo a seguir en el diseño de la infraestructura ciclista.
- Un punto conflictivo, entre otros, es la conexión entre Gorraiz y Egüés, a través de la pista de cemento no señalizada que lleva hasta el polígono.
- Es importante considerar también las conexiones entre núcleos y el enlace con las vías verdes, eurovelo y sendas ciclables del entorno.

Finalmente, desde el Club Ciclista van a seguir participando en las convocatorias que haya de la Mesa de la Movilidad Sostenible, pero plantean una crítica por el tiempo transcurrido sin resultados importantes. Cada cuatro años parece echarse a perder lo avanzado, sin aprovechar los estudios y trabajos previos, haciendo perder el tiempo a la gente que ha participado con esfuerzo. Como propuesta para mejorar esta situación, desde el Club se plantea que la Mesa de la Movilidad cuente con un guion, una hoja de ruta que asegure que se aprovechan los aportes para generar resultados y lograr objetivos, llegando a ejecutar proyectos según lo acordado.

Proyecto: **DESARROLLO DE LA RED CICLISTA DEL VALLE DE EGÜES**

Fecha: **28/06/2021**

Hora: **13:40 - 14:10**

Persona entrevistada:

FERNANDO MARÍN, Administrador Centro Educativo Salesianos Pamplona

Gea21, S.L.: Gonzalo Navarrete

Contenidos de la entrevista:

El alumnado que acude al centro cada día es de edades variadas, puesto que la oferta educativa incluye ESO, Bachillerato, FP y Grado Medio. El traslado a Sarriguren ha supuesto un cambio en el alumnado, que ahora en gran medida también viene de la zona, del Valle y de Sarriguren, así como de Pamplona.

El centro cuenta con aparcamiento de bicicletas cerca de los accesos, 90 para alumnado en el exterior y 18 para personal dentro del recinto. Todo el aparcamiento para bicicletas es de instalación reciente, el de personal de hace pocas semanas, y está en uso. Vendría bien más, pues ambos se quedan cortos para la demanda creciente de uso de la bicicleta. Los 90 de la puerta principal, cubiertos por la cámara de seguridad, están en la Avenida de Olaz. Como mucha gente llega desde la carretea de Aranguren, también se dejan bicicletas “donde se puede” en esta vía, junto a farolas y mobiliario urbano.

En la calle Don Bosco, la del Mercadona, y en general en las del entorno del centro, se produce aparcamiento irregular y de doble fila, con algunas situaciones de peligro para el alumnado y todas las personas que entran o salen caminando.

Existe una demanda de espacio para dejar también patinetes, sobre todo patinetes eléctricos. Como se ha hecho con el aparcamiento para bicicletas, el centro se plantea que algunas plazas de coches pasen a ser espacio para dejar patinetes. Además, los patinetes tienen el problema de que no está claro por dónde deben circular, hace falta informar y señalizar bien, pues han llegado para quedarse.

Más allá del entorno escolar, usar la bicicleta en los itinerarios al centro implica que haya condiciones seguras en esos itinerarios, además de continuidad, que no se interrumpan. La pasarela entre la Ciudad de la Innovación y Erripagaña parecía resolver uno de estos problemas, pero no es ciclable, y debería serlo para conectar el centro con los barrios de Pamplona.

Finalmente, sería interesante contar con iniciativas más allá de la infraestructura ciclista. Cambiar la movilidad del alumnado y el personal del centro educativo requiere sensibilizar a mayores y jóvenes, difundir información, formar, hacer actividades de aprendizaje en estos temas. Hacen falta caminos escolares bien señalizados e iniciativas como programas de ciclobus y pedibus para fomentar el llegar al centro caminando o en bicicleta, y dejar el coche.

Proyecto: **DESARROLLO DE LA RED CICLISTA DEL VALLE DE EGÜES**

Fecha: **04/11/2021**

Hora: **13:40 - 14:10**

Persona entrevistada:

RAÚL GUINEA CIORDIA, Técnico de Planificación del Área de Transportes. Mancomunidad de la Comarca de Pamplona

Gea21, S.L.: Miguel Mateos

Contenidos de la entrevista:

Por un lado, la entrevista sirvió para conocer de primera mano las necesidades relativas al servicio de transporte público comarcal en el ámbito del Valle de Egüés, cuya principal reivindicación tiene que ver con la necesidad de contar con un carril dedicado para el autobús en la salida de Sarriguren hacia Pamplona, donde el servicio se ve ocasionalmente afectado por la congestión viaria. Además de la modificación de la configuración de las paradas, pasando de un diseño en “apartadero” a uno en “plataforma” (salvo la parada de cabecera, en la que el apartadero es necesaria para la regulación horaria del servicio)

Al margen de esta cuestión, el encuentro se centró en debatir acerca de los criterios de diseño que la MCP considera más adecuados para compatibilizar las necesidades ciclistas con los requerimientos operativos del servicio de villavesas. En ese sentido, los criterios indicados por MCP son los que se refieren a continuación:

- **SEGREGACIÓN DE LOS TRÁFICOS BICICLETA/BUS.** Bien mediante trazados independientes, o itinerarios alternativos para la bicicleta por otras vías donde no transite el transporte público.
- **ANCHURA DE CARRILES DE CIRCULACIÓN.** Mínimo de 3,25 m. de ancho si hay dos carriles por sentido, y de 3,50 m. si sólo hay uno. Deseable algo más de anchura de carril si a la derecha hay aparcamientos, por las maniobras que éstos conllevan y procurando la mayor visibilidad.
- **LIMITACIÓN DE VELOCIDAD.** En las vías por las que circula el transporte público, no ser más restrictivos que lo dictado por la DGT.
- **CALMADO DE TRÁFICO.** Empleo de medidas y elementos que no perjudiquen al transporte público; los motivos son no afectar al confort del pasaje y las personas conductoras, no penalizar la velocidad comercial y no acelerar el deterioro de los vehículos. En este sentido, entre las opciones utilizadas menos dañinas para el transporte público están los cojines berlineses.
- **INTERFERENCIA CARRIL BICI Y ACCESO PEATONAL A PARADAS.** El trazado del carril bici no discurrirá entre la marquesina y la calzada, y se desviará por la parte trasera del mobiliario. Además de esto, de cara a aumentar la visibilidad en esos puntos críticos, tener en cuenta:
 - Indicar mediante señalización la preferencia del peatón en esa zona.
 - Separar lo máximo posible el carril bici a lo largo de toda la parada, y no sólo lo estrictamente necesario para evitar el mobiliario. De esta forma se consigue que no sólo el acceso, sino también la bajada de personas del autobús resulte segura.
 - Pintar de otro color o rayar el carril bici ahí donde hay paradas, para advertir a la persona ciclista de la preferencia del peatón.
- **PASOS CICLISTAS.** Por seguridad, acudir a soluciones de cruce de calzada para ciclistas semaforizados, o hacerlos coincidir con pasos de peatones ya semaforizados.

DESARROLLO DE LA RED CICLISTA DEL VALLE DE EGÜÉS



AYUNTAMIENTO
VALLE DE EGÜÉS
EGUESIBARKO
UDALA

