

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Merkantzia eta pertsonen mugikortasun jasangarriago baten aldeko konponbideak eskaini ahal izateko, batasun moduan hartu beharko da Metropolialde osoan sortzen den lurralde-jarduera-mugikortasun sistema osoa eta inplikaturik dauden Administrazio Publikoko erakunde desberdinen arteko koordinazio nabarmena. Egun dagoen lurralde-antolamenduko eta hirigintzako araudia nahiko osoa da lurralde-plangintzako maila altuenetan (Lurralde Antolamendurako Planak – LAP) eta hiri-plangintzan (Udal Plan Orokorrak – UPO eta udalerrri txikiagoetan haiek ordeztzen dituzten arauak), baina horiek antolatu edo giltzatuko dituen tarteko maila bat falta da. LAPen xedea da lurraldea antolatzea, hura zatituta dagoen 5 eremuak aintzat hartuta, eta erdiko eremua, 3. LAP ere esaten zaio, izango litzateke IHMIParen esparrua hartuko lukeena. 3. LAP horren helburuen eta estrategien artean “mugikortasun iraunkorra sustatzea dago, garraio publikoan, gutxiago kutsatzen duten sistemetan, eta oinezkoentzako eta bizikletetarako espazio handiagoan oinarrituta”. Mugikortasun Iraunkorreko Plan bat egitea (ICT1-P1) LAPak proposatutako proiektu estrategikoetako bat da.

Helburu orokorrak: 5, 23



JARDUKETEN PROPOSAMENA

- **3.LAPa eguneratzea / aldatzea proposatzen da.**

“3. LAParen eguneratzea” izapidetuko litzateke, IHMIPak haren erabakiak edo irizpideak gehiago zehaztuko edo osatuko lituzketen edukiak ekarriko balitu.

“3. LAParen aldatzea” izapidetuko litzateke, IHMIParen edukiek 3. LAParen edukia aldatuko balute, baina ez da beharrezkotzat jotzen berrikuspina izapidetzea.

Horrenbestez, garraio publikoa, bizikletetarako ibilbideen sarea edo “jarduera zibikoko ardatzak” oinezkoentzako ibilbide moduan egituratzeko oinarritzko egitura gehiago zehaztuko balu IHMIPak, komenigarria izango litzateke 3. LAPa alde horretatik eguneratzea. IHMIParen erabakien eta 3. LAParen erabakien artean kontraesanak baleude, orduan bakarrik izango litzateke beharrezkoa aldatzea izapidetzea, IHMIPa bat etortzeko 3. LAParekin.

• Mugikortasunaren aldeko Itunak.

Ez da hori eragozpena aurreratzeko egokia denean, behin IHMIPa onartuta, aztertu beharko dela bere erabakiak gauzatzeko berariazko tresnak egitea komenigarria den, gauzatu nahi diren jardueren norainokoaren arabera, hala nola Urbanizatzeko Obra Proiektuak eta bai udalez gaindiko eraginaren proiektu sektorialak edo udalez gaindiko plan sektorialak.

● **EZARTZEKO KOSTUA**
Idazketa kostua 100.000 €

● **BETETZEKO EPEAK**
4 urtetik behera, behin egokia den erabakia hartuta..

Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planeko hurrengo estrategiekin erlazionatuta:

- **Estrategia 1.2:** Articulación territorial en células urbanas.
- **2.2 estrategia:** Oinezkoentzako ibilbideen metropoli-sarea.
- **3.4 estrategia:** Bizikletaren Metropoli Plan Zuzentzailea.
- **4.1 estrategia:** EHGaren Prestazio Handiko Sarea.
- **4.3 estrategia:** Aldirietako aparkalekuen sarea.



Movilidad Peatonal

- 01 Dar prioridad a peatones frente a todos los demás modos de desplazamiento en distancias cortas.
- 02 Crear una red peatonal de conexión de todos los barrios y áreas urbanizadas.
- 03 Proporcionar acceso al transporte colectivo.



Movilidad Ciclista

- 04 Superar problemas de accesibilidad puntuales actuales.
- 05 Mejorar la accesibilidad de todos los barrios y núcleos urbanos**
- 06 Dar prioridad a la bicicleta frente a los modos de desplazamiento mecanizados en distancias medias.
- 07 Apoyar el creciente uso de la bicicleta, sin perjudicar a peatones.
- 08 Favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta



Transporte Colectivo

- 09 Mejorar los recorridos para favorecer la accesibilidad de todos los barrios y áreas urbanizadas.
- 10 Dar prioridad al autobús frente al vehículo privado.
- 11 Promover la intermodalidad.
- 12 Mejorar la accesibilidad a los servicios de interés general.
- 13 Mejorar los tiempos de viaje en distancias medias y largas.



Vehículo Privado

- 14 Reducir el uso del vehículo privado para relaciones radiales.
- 15 Reducir la velocidad del vehículo en el espacio urbano
- 16 Reducir la intrusión del vehículo en el espacio urbano.
- 17 Evitar el empleo del vehículo privado en desplazamientos cortos



Programa de Seguridad Vial

- 18 Mejorar la seguridad vial de peatones y ciclistas.
- 19 Mejorar la seguridad vial en general.



Espacio Público

- 20 Mejorar la calidad del espacio público.
- 21 Recuperar parte del espacio utilizado hoy por el vehículo privado, especialmente en las áreas urbanas centrales y en las residenciales.
- 22 Diseñar los espacios públicos y equipamientos como espacios para la estancia y la convivencia.
- 23 Prever en los nuevos desarrollos urbanos una buena conectividad con el sistema de transporte público.**