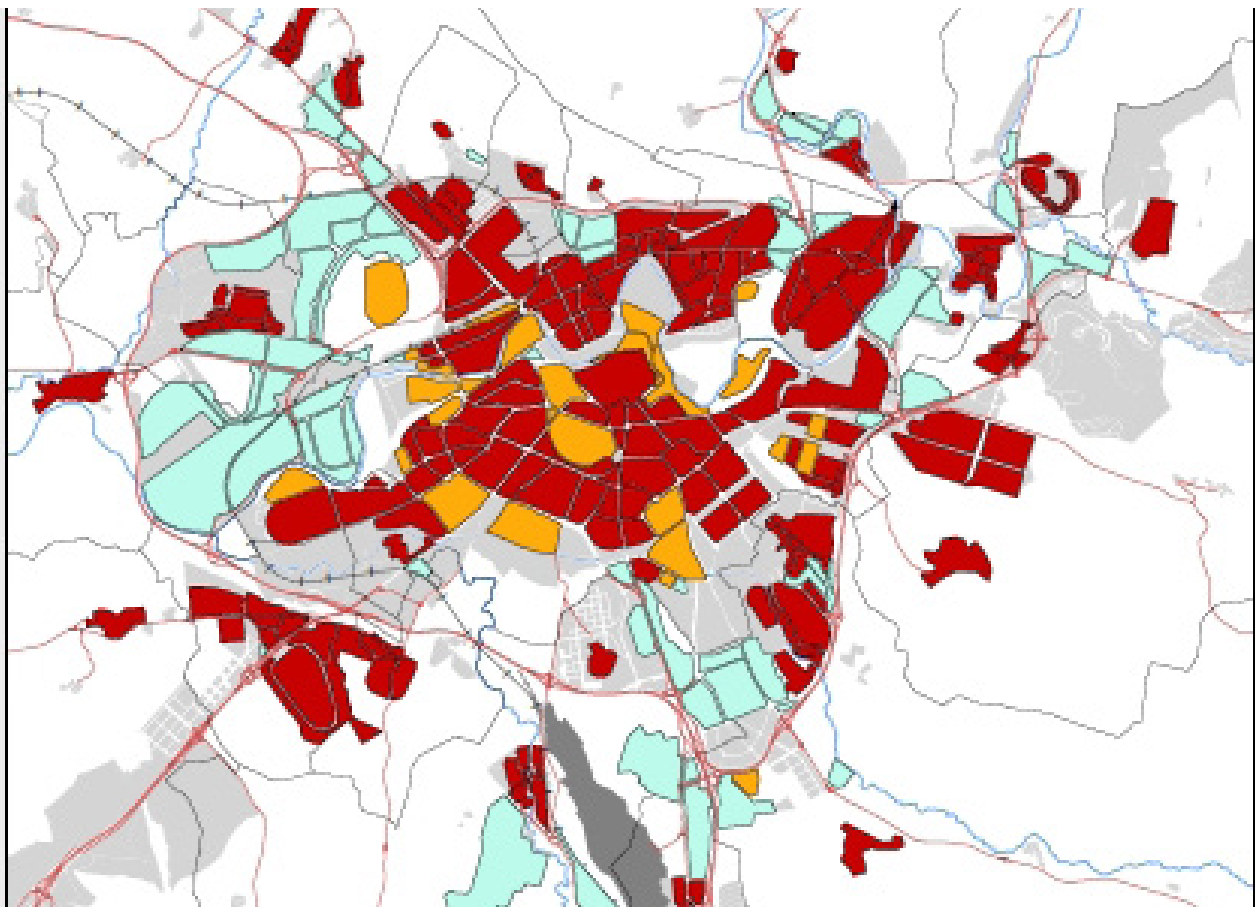


ESTRATEGIAREN LOGIKA

Hiri-zelulak hiria antolatzeko modu bat dira, hiriko espazio publikoaren kalitatea hobetzen duena, haietan jatorria eta helmuga (“zelulak”) duten ibilgailuetara mugatutako zirkulazio-eremuak definitzearen bidez eta haien arteko espazioetara (“espazio interstizialak” edo “zelula arteko espazioak”) zirkulazio-fluxuak biltzearen bidez. Hartara, zeluletan mugatuta gelditzen da zirkulazioa, eta haietarako sarbidea haietan bizi direnek, eta segurtasuneko, larrialdietako eta garbiketako ibilgailuek eta zerbitzuek baino ez dute.

Helburu orokorrak: 1, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21 eta 22



JARDUKETEN PROPOSAMENA

Estrategia hau aplikatzeko proposatzen da bi osagai nagusi definitzearen bidez lurraldea antolatzea:

- Barnean koherenteak diren **hiri-zelulak**. Haien barnean hiriko jarduera desberdinak garatzen dira (bizitzekoa, industriakoa, hirugarren sektorekoa eta abar).
- **Hierarkia-maila handiagoko bideen sarea**, zelula arteko interstizioetan kokatuta. Hiri-zelula desberdinen arteko elkarrekiko erlazioa ahalbidetzen du, eta bai hiriko mugikortasun osoa antolatzea ere.

Oinarritzko printzipioak:

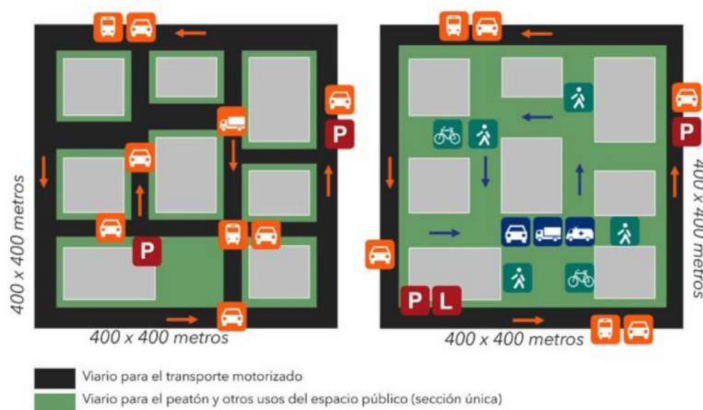
- Zelulen ertzak edo mugak hesi fisikoak edo logikoak dira (naturalak, azpiegiturei dagozkienak, lur-zorua erabileraren aldaketei dagozkienak)
- Zelulen barnean ez dago zirkulazio edo garraio fluxurik, zelulan bertan amaiera jatorria ala helmuga dutenez gain.
- Hiri-zelulak zenbait motatakoak izan daitezke, mugarriztatu duten espazio urbanizatuak dituen ezaugarrien arabera (hiri-bilbea, lurzorua erabilerak eta abar). Iruñeko Metropolialderako izan litezke:
 - Bizitegi-motako hiri-zelulak.
 - Industria-motako hiri-zelulak.
 - Hiriko ekipamenduen eta horniduren hiri-zelulak.
- **Hiri-zelulek tamaina aski handia** eduki behar dute, barnean zirkulazioa eta garraioa baketzeak ingurumenen hobekuntza sendoa izateko aukera emateko.

Betetze faseak:

Lehen fasean bideen sarekoa eskuhartzeak (hiri-zelularen barnean abiadura mugatzea, zirkulazioko norabideak eta baimendutako biratzeak aldatzea..)

Bigarren fasean barneko kaleak egokitzea, plataforma bakar bat ezarriz eta ibilgailuen zirkulazioa guztiz eragotzi gabe.

Hirugarren fasean igarotze-zirkulazio osoa kentzea, sarbidea soil-soilik bertan bizi direnei edo sartzeko lizentzia dutenei baimenduz.



- **AURREKONTUA**
Fasekako ezarpena:
1.Fasea: m2/20€
2.Fasea: m2/100€
3.Fasea: m2/80€

● BURUTZE DENBORA

Zelula pilotuak fase ezberdinetan.
Estrategia osoa 8 urtetik gorakoa.

Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planeko hurrengo estrategiekin erlazionatuta:

- **2.1 estrategia:** Hiri-diseinuko jardunbide egokiak.
- **2.2 estrategia:** Oinezkoentzako ibilbideen metropoli-sarea.
- **3.1 estrategia:** Txirindularientzako ibilbideen metropoli-sarea.
- **4.1 estrategia:** EHGaren Prestazio Handiko Sarea.
- **5.2 estrategia:** Ibilbideen, abiaduraren eta bide-segurtasunaren kudeaketa integrala.



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.