

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Nahiz eta Metropolialdearen tamainak ez duen ahalbidetzen oinez egindako desplazamenduak desplazamendu guztien konponbidea izatea, oinezko mugikortasuna aukera bikaina da distantzia laburretarako, baina kasu askotan, egun, ez da erraza mugakideak diren udalerrien artean. Arazoa da azpiegituren baldintzek edo azpiegiturarik ez egoteak ez dutela biderik ematen lekualdatze horietarako egun, edo bidea ematen dute baina oso eroso ez den modu batean edo, are gehiago, ez-seguruan.

Helburu orokorrak: 2 eta 4



PROPUESTA DE ACTUACIONES

Proposamen honen azken xedea da udalerrri bakoitza udalerrri mugakideekin komunikatuko duen oinezkoen ibilbideen sare bat edukitzea, erosotasun-, segurtasun- eta irisgarritasun-baldintza egokiek, egitura jarraitu bat sortuta dagozkien zelulen udal hiri-bilbeekin.

_Irizpide orokorrak.

- Ibilbideek, tamainek, hornidurek eta akaberek ahalbidetu behar dute ahalmen urritasuna duten pertsonak iristea eta bai erabiltzea ere modu autonomoan eta segurtasun-baldintzetan.
- Beste alde batetik, ibilbide guztiek bermatu behar dituzte ibilbidearen jarraitutasun baldintzak, oztoporik eta jarraitutasunik ezik gabe.
- Ibilbideak paisaian integratzea (aktiboa eta pasiboa) bilatu behar da.

_Zeharkako ebakera.

- Zabalera minimo libre optimoa: 3 m, bi oinezkoko bi talde gurutzatzeko aukera ematen duena.
- Zabalera desiragarria: 6 m, oinezkoen bi talde gurutzatzeko aukera ematen duena.
- Zeharkako malda maximoa: %2.
- _Luzetarako profila.
- Arrapala maximoa: desiragarria, %6; %8 6 metroraio; %10 3 metroraio. Laugunek.
- Mugikortasun bertikalerako laguntzak, egokia bada.

_Puntu bereziak.

- Zirkulazio motorduneko bideen elkarguneak (oinezkoen igarobideak, semaforoak eta abar).

- Ibai-ibilbideen gaineko zubiak.
- Errepideen eta burdinbideen azpiko eta gaineko igarobideak. Igarotzeko altuera libre ez da 2,2 metro baino txikiagoa izango.

_Materialak eta akaberak

- Gomendio teknikoak eta estetikoak.
- Oinezkoentzako ibilbideak ez badu elementu horizontalik mugatzeko lurraren mailan, zerrenda podotaktik bat egongo da (oinetz hautematekoa) luzetarako noranzkoan.
- Zoladura irristagaitza, bai hezetasun bai lehortasun baldintzetan.

_Ekipamenduak.

- Saretak eta drainadurak. Arekak.
- Altzariak (bankuak, paperontziak eta abar).
- Eskudelak, barandak eta hesiak.
- Segurtasuneko beste elementu batzuk, adibidez, zintarriak, oztopoak edo elementu lumineszenteak ibilbidea mugatzeko.
- Seinaleak.
- Landareak (zuhaitz hosto-erorkorrak lerrokaduran, itzala emateko udan, baina eguzki izpiei igarotzen uzteko neguan).
- Eguraldi txarra egiten duenerako babeslekuak. Atsedean hartzeko eremuak.
- Ibilgailuek hiriko edo hiriarteko espazioan eragiten duten tentsio akustikoa eta bisuala murrizten laguntzen duten altzariak (bereziki, zirkulazio-bide handien ingurunean).
- Komun publikoak kokatzeko aukera erakarpen-guneetan edo tarte jakinetan.

_Segurtasun fisikoa.

- Bizikleten zirkulazioarekin aldi berean izateko irizpideak, beharrezkoa bada. Trantsizioko diseinuak eta iraunkorrak (ezintasun fisikoko edo ekonomikoko kasuetan).
- Ikuspen eta argiztatze egokiak ibilbideetan
- Oinezkoen ibilbideen eta galtzaden arteko elkarguneak espaloia-aren arrasean egin behar dira

AURREKONTU ESTIMATUA

Esku-hartze txikiak : 100 €/m².

Esku-hartze ertainak: 300 €/m².

Esku-hartze handiak(razoak):2.000 €/m²

BETETZEKO EPEAK

Lehen fasea: "Esku-hartze txikia behar duten ibilbidetzat" jotako ibilbideak egokitzeko esku-hartzeak gauzatzea proposatzen da.

Bigarren fasea: "Esku-hartze ertaina behar duten ibilbidetzat" jotako ibilbideetan beharrezkoak diren egokitze-jarduketak praktikan ematea

Hirugarren fasea: Fase honen helburua izango litzateke gainerako ibilbideak egokitzea
Estrategia osoa ezartzeak zortzi urtetik gorako epea eskatuko du

Relacionada con las siguientes estrategias del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Comarca de Pamplona:

- **1.2 estrategia:** Lurralde-artikulazioa hiri-zeluletan.
- **3.1 estrategia:** Txirrindularientzako ibilbideen metropoli-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.