

3.1 ESTRATEGIA

TXIRRINDULARIENTZAKO IBILBIDEEN METROPOLI-SAREA

La movilidad en
tus manos



Mugikortasuna
zure esku

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Distantzia ertainetarako desplazamendu-bitarteko egoki moduan bizikleta erabiltzearen hedatzeak lekualdatzeetako baldintzak erosoa izatea exijitzen du eta, batik bat, seguruak. Hirien barnean ibilgailu motordunen zirkulazio-abiadurak murriztu egin litezke kasu askotan istripuen probabilitateak eta haien ondorioak minimizatzeko (30eko eremuak, bizikidetza-eremuak eta abar), eta, beraz, ez da nahitaezkoa bizikletak bereiz ibiltzeko erreia unibertsalizatzea, bereziki leku aldetiko murriztapenek fisikoki oso zail, edo areago, ezinezko, egiten dutenean bideen erabiltzaile guztiak bereiztea. Hiriarteko esparruan, kontrara, zirkulazio abiadura handiek ezinbesteko egiten dute bizikletak soil-soilik ibiltzeko gune erre-serbatuak sortzea.

Helburu orokorrak: 5, 6, 7 eta 8



JARDUKETEN PROPOSAMENA

Iruñeko Metropolialdeko erakarpen-gune nagusiak beren artean konektatuko dituen txirrindularientzako ibilbideen sare esklusiboa definitu beharra dago, erosotasun eta segurtasun-baldintza egokiekin.

Bideen irizpideak:

- Bizikleta-erreia galtzada nagusian, zirkulazioko gainerako elementuetatik bereizia gehienbat oztopo fisikoen bidez (mugarriak, oztopoak..)
- Bidegorria, plataforma independentea eta soil-soilik txirrindularientzako.
- Bizikleta-bidexka. Plataforma independentea da, non oinezkoen eta txirrindularien zirkulazioek bat egiten duten (abiadura 30km/h-ra mugatzea exijitzen du)

Irizpide orokorrak:

- Ibilbidea oinplanoan
 - Bihurguneak eta akordioak: 50 km/h, ez badute oinezkoekin batera ibili behar; 30 km/h, elkarrekin ibili behar badute
 - Ibilbidea ahalik eta zuzenena izan behar du



- Zeharkako ebakidura
 - Gutxieneko zabalera: 1,1 metroko zabalera norabide bakarreko erreian, eta 2,4 metroko zabalera bi norabideko erreian, gehi babesak, gutxienez, 0,7 metrokoak
 - Oinezkoak badaude 5m-ko zabalera
 - Zeharkako malda maximoa: %2.
- Luzetarako profila
 - Arrapala maximoa, zati laburretan izan ezik: %5.
 - Mugikortasun bertikalerako laguntzak, desnibel handien kasuan.
- Puntu bereziak
 - Elkarguneak zirkulazio motorduneko bideekin
 - Errepideen eta burdinbideen azpiko eta gaineko igarobideak.
 - Oinezkoekin batera ibili beharreko puntu bereziak
- Materialak eta akaberak
 - Gomendio teknikoak eta estetikoak (kolore uniformea)
 - Saretak eta drainadurak. Arekak.
- Ekipamenduak: Seinaleak, argiak, atseden hartzeko eremuak

AURREKONTU ESTIMATUA

3m-ko zabalera (zirkulazioa norabide bikotzean, babesekin) 85,7 M euro.
Mantenimendua urteko: 5,1 M euro.

BETETZEKO EPEAK

3 jarduketa fase: Esku-hartze txikia, ertaina eta handia.
* Erlazionaturiko estrategiek baldintza-tuta.

Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planeko hurrengo estrategiekin erlazionatuta:

- 1.2 estrategia: Lurralde-artikulazioa hiri-zeluletan.
- 2.2 estrategia: Oinezkoentzako ibilbideen metropoli-sarea.
- 3.2 estrategia: Bizikletak aparkatzeko guneen metropoli-sarea.
- 3.3 estrategia: Bizikleta publikoaren metropoli-sistema.
- 3.4 estrategia: Bizikletaren Metropoli Plan Zuzentzailea.

Objetivos PMUSCP



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.