

3.2 ESTRATEGIA

BIZIKLETAK APARKATZEKO GUNEEN METROPOLI-SAREA

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Bizikleta erabiltzeak erabili ondoren aparkatu ahal izateko toki bat eskatzen du. Jatorrian eta helmugan bizikletak aparkatzeko gune eroso eta segurua edukitzea ezinbesteko baldintza da bizikleta sustatzeko eguneroko garraiobide moduan.

Helburu orokorrak: 5, 7 eta 8

PROPIEDAD DE ACTUACIONES

Aparkatzeko guneen **tipología ahalik eta uniformeena** ezartzea Metropolialde osorako, bai konsiderazio funtzionalengatik, bai estetikoengatik ere.

- **Baldintza hobezinak**, kokapenari, segurtasunari, eraobilera anitzari, erosotasunari, estetikari eta ahalmenari dagokienez.
- Aparkatzeko moduaren araberako **mota eta soluzio aniztasun handia** dago: iraupen labur edo luzekoak, eraikinen kanto edo barnekoak edota lurrazpiko apar-kalekuak.



Aparkatzeko guneen sare trinko bat eratu behar da, helmuga eta txirrindula bideen artean, hiriko altzarietan egiten den aparkatze espontaneoa txikiagotzeko. Zenbait mota osagarri egon behar dira:

- **Jatorrian** (lokal hutsak, zaindegia, auzokideentzako aparkalekuak) bizitegi-eraikinetako komunitate-espa-ziorik ez dagoen tokietan.
- **Helmugetan** dentsitate baxuko sare kapilarra lurrealde osoan sakabanatua.
- Aparkatzeko gune handiak **erakarpen puntu berezie-tan** (zaintza egon daiteke).
- Aparkatzeko **gune pribatuak** enpresen barrutietan, hezkuntza zentroen barnean etb.

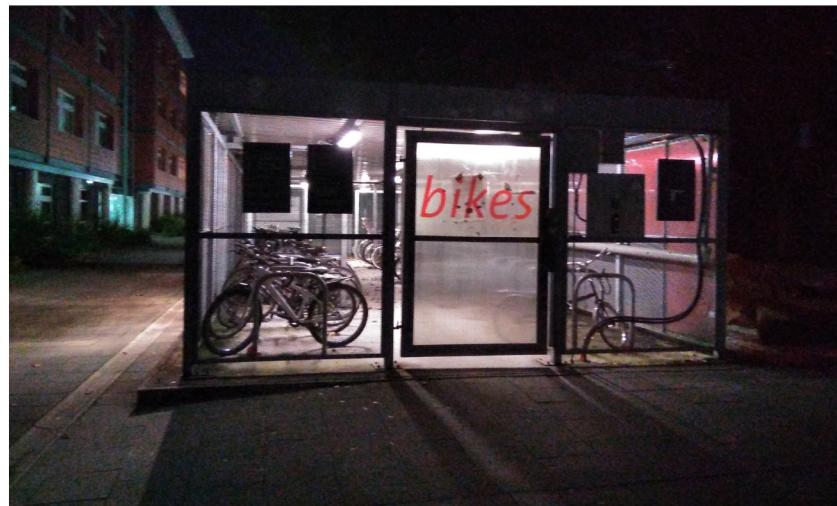


Kokalekua apropoia izan dadin, bizikletak aparkatzeko guneen instalazioak **herritarren ekimenetan** oinarritu behar du, erabiltzaileek beren eskaerak helaraztea erraztuz.

Oso komenigarria da aparkatzeko **guneak seinaleztatzea**, gutxienez, ezartzeko lehen fase batean, azpiegitura berri hauek ezagutarazteko.

- Jada bizikletak aparkatzeko gune asko dauden tokietan, seinaleztatzeak selektiboa izan behar du, seinaleen inpaktu bisuala murriztuta.
- Seinaleek eragin didaktikoa izan dezakete, esate baterako, bizikleta zuzen nola lotu behar den adierazita.
- On line informazioko sistema batek bizikletak aparkatzeko gune-mota desberdinen kokalekuaren eta haien ezaugarrien informazioa eman dezake.

Aparkatzeko gune handiek, zaintza dutenek edota itxiak direnek pedalei eragite lagundua duten bizikleten baterientzako errekarga sistema eskaini dezakete.



EZARTZEKO KOSTUAK

2M euro *100.000 euro urtean mantentze-lanetan
Hasierako inbertsioa 3m-ko bideetan (norantza bikoitza) 85,7 M euro *5,1 M euro urtean mantentze-lanetan

BETETZEKO EPEAK

4 urtetik behera.

* Aurrekontuaren erabilgarritasunak eta erlazionatutako estrategiek bal-dintzatuta.

Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planeko hurrengo estrategiekin erlazionatuta:

- **2.2 estrategia:** Oinezkoentzako ibilbideen metropoli-sarea.
- **3.1 estrategia:** Txirrindularientzako ibilbideen 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.