

3.3 ESTRATEGIA

BIZIKLETA PUBLIKOAREN METROPOLI-SISTEMA

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Bizikletaren Zerbitzu Publikoak bizikleta batzuk hiritarren esku uzten ditu, aldi baterako erabiltzeko, hartu eta itzultzea estazio zehatzetan eginez. Bizikleta publikoak hiriko geraleku batetik beste batera joateko erabil daitezke, jatorrizko tokira edo puntura itzuli behar izan gabe. Bizikletaren arloan, garraio publiko kolektiboaren baliokidea da (prezioa du, geraleku jakin batzuk, erakunde kudeatzaile bat eta abar). Erabilgarria izan dadin, metropoli-desplazamenduen beharretara egokitut behar du; eta, beraz, Iruñeko Metropolialdean, udalerrien mugak gainditzen dituen estazioen estaldura bat behar du.

Helburu orokorrak: 5, 6, 7, 8 eta 11



JARDUKETEN PROPOSAMENA

Erabiltzaileak:

- Jendartea osoari irekitako erabilera
- Biziagunei mugatua
- Garraio kolektiboko txartela dutenak
- Erabilera uinibertsala bilatu

Estazio sarea:

- Zerbitzu-eremu osoan sakabanaketa bermatu
- 200-400 metro inguru bereizita (garraio publikoko autobus geltokiak bezala).

Estazioak:

- 8-10 bizikleta finkatzeko estazio moduloak (erakarpen-puntueta edukiera handiagoa)
- Identifikazio- eta kontrol-sistema ("totema")
- Birjarpen logistika: Estazioen okupazioaren egiaztatzea: Funtzionamendu kritikoa estazio batek %20-30eko okupazioa duenean (bizikleta gabe geratu daiteke), aldiz, okupazio %70-80koa bada aparkatzeko espaziorik gabe gera daiteke.

Bizikletak:

- Sendoak eta iraunkorrik

- Eskulekua eta zela erregulatzeko sistema erraza
- Pieza ez arruntak (lapurretak ekiditeko)
- Elementu identifikagarri bereziak
- Pedalei eragite lagundua duten bizikletak ezartzeko aukera

Kokapena:

- Estazioak erakarpen-guneetatik hurbil
- Garraio kolektiboko terminalekiko hurbiltasuna
- Erabiltzeko berehalakotasuna
 - Estazioak bizikleta-erreien edo bizikleta-ibilbideen inguruetaan
 - Hartu eta ainguratzea erosoa, erraz eta azkar egitea
- Espazio publikoaren kalitatea eta erabilgarritasuna
 - Beti espazio publiko irisgarri batean kokatuak
 - Ikusgaitasun-baldintza optimoak
 - Koherenteak izan behar dute hiri-paisaiarekin
- Segurtasuna
- Gune ez arriskutsuetan kokatuak
- Lapurretak ekiditzeko sistemak + bideo-zaintza ezartzeko aukera



Finantziaketa eta tarifikazioa:

- Diru-sarrera operazionalak (erabilera-kobrantzak, ordainketak, isunak eta zehapenak).
 - Tarifa-egitura lehiakorra, EHGa erreferentzia hartuta
- Publizitateagatiko diru-sarrerak (erabakitzuen den ustiatze-ereduaren arabera)
- Diru-laguntza publikoak (ezinbestekoak zerbitzua abiarazteko)

Sustatzea:

- Hasierako informazio-kanpaina
- Erabiltzaileei arreta zerbitzua
 - Web gunea, app, telefono linea

EZARTZEKO KOSTUAK

- 3.000 euro bizikletako urtean.
- 90 estazio, 750 bizikleta, 2,2 M euro.
- (3M euro pedalei eragite languduarekin)
- * Faseka: 1. fasea Iruña eta hurbileko hiri-guneak

Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planeko hurrengo estrategiekin erlazionatuta:

- 3.1 estrategia: Txirrindularientzako ibilbideen metropoli-sarea.
- 3.4 estrategia: Bizikletaren Metropoli Plan Zuzentzailea.

BETETZEKO EPEAK

- 4 urtetik behera.
- * Aurrekontuaren erabilgarritasunak eta erlazionatutako estrategiek bal-dintzatuta.



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.