

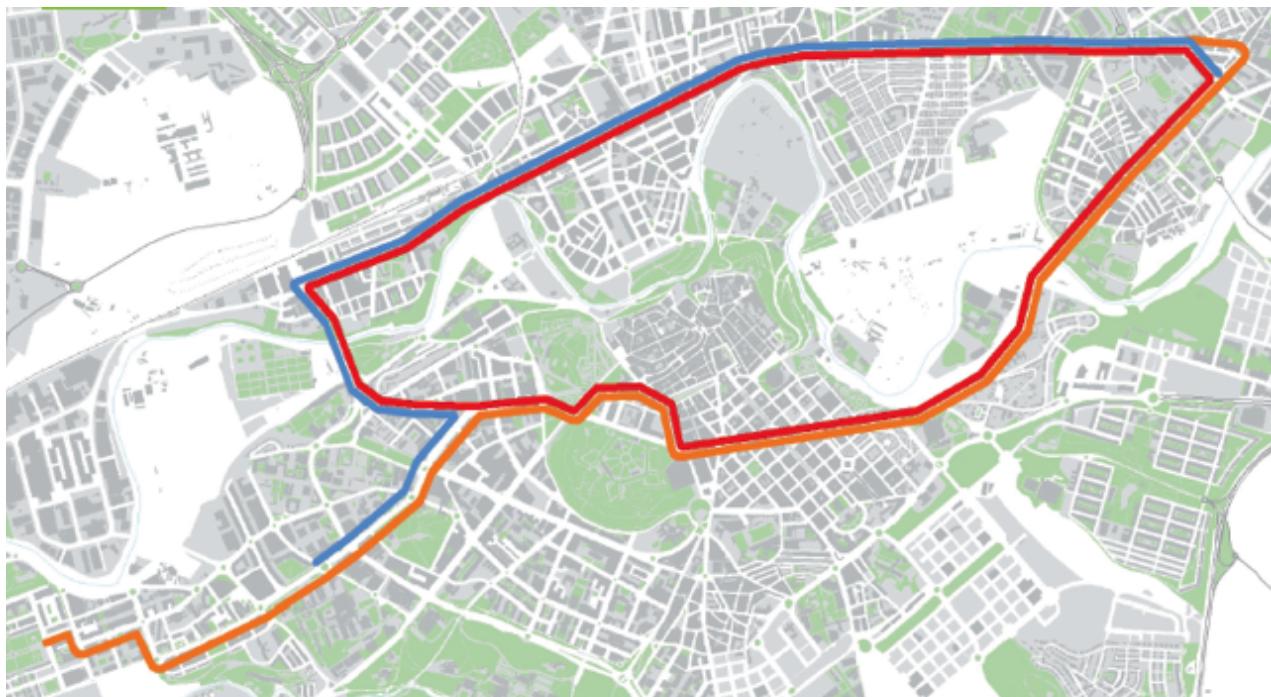
4.1 ESTRATEGIA

EHG-AREN PRESTAZIO HANDIKO SAREA

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Metropolialdean garraio publikoa erabiltzeko oztipo nagusietako bat da, IHMIParen diagnostikotik ondorioztatu den moduan, antzeko ibilbideetan, automobilaren aurrean, denbora aldetik lehiakortasun txikiagoa duela. Desplazamendu erradialetarako, EHGa oso lehiakorra den aukera bat izan daiteke eta pertsona kopuru handiak mugiarazteko gauza, ezaugarri egokiak ematen bazaizkio. Ibilgailu pribatutik EHGeko aldaketa erakargarria izango da bidaia- eta itxarote-denborak murritzten badira, eta horrek eskatzen du plataforma bereiztea, hartara, zirkulazioko gainerako elementuek ez eragiteko autobusari. Gainera, ibilgailuratze-prozesua errazten duten jarduketak planteatu ahal dira, tranbia-sistema baten antzera, baina askoz ere txikiagoa den kostu batekin.

Helburu orokorrak: 3, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16 eta 23



JARDUKETEN PROPOSAMENA

EHG-aren Prestazio Handiko Sareak hainbat elementu osagarri izanen ditu:

Garraio publikoaren plataforma bereizia ardatz nagusietan, EHG-ko 4. linea eta 7.linean eta eratzun bat eratzen dutenak:

- Plataforma bereizia, ibilgailu pribaturako erreiak gutxituta sortua eta aparkatzeko zerrendak murriztuta.
- Semaforoetan lehentasuna izatea gurutzeguneetan eta biratzeak elkarguneetan. Semaforoen desfase optimizatua bideen sareko ardatz handietan ("Uhin berdea"), autobusaren abiadura komertziala hobetzeko.
- Saren Nagusien azterlanak zehaztuko ditu zerbitzuaren ezaugarriak
- Flota: Prestazio Handiko Sareari dagokion azterlanak errodadura pneumatikoa duten ibilgailu tipo desberdinak alderatu beharko ditu, eta aintzat hartuko dira haien prestazioak, abantailak eta desabantailak

Ibilgailuratzeko eta ibilgailutik ateratzeko estazioak.

- Ibilgailuen sarbidea errazteko, galtzadaren maila kontuan hartuta, goratuta egon behar du, jardunean arituko den ibilgailuaren zoruaren altuerarako aurreikusten den sarbide altueran.



Zerbitzu espresak

zenbait ordutegitan.

- Linea espresek kontuan hartu beharko dituzte koroako udalerrien eta erakarpen-gune nagusien arteko erlazioak, besteak beste, ospitaleak eta aldirietako merkataritzako guneak, linea-aldaketak saihesteko Iruñearren erdialdean.
- Zerbitzua zabaldu ahal izatea aztertuko da, zerbitzu espresen linea berrikin ordutegi jakin batzuetan, adibidez, langileak sartzeko eta ateratzeko orduetan industrialdeei zerbitzua eman ahal izateko.
- Gauean zerbitzu espresen bat sartzeko aukera ebaluatu behar da eskaera-gune nagusien artean, nagusiki asteburuetan.



Intermodalitatea sustatze aldera, proposatzen da etorkizuneko EHГaren Prestazio Handiko Sareak hauek izatea:

- Konexioa aldirietako etorkizuneko aparkalekuekin, lineen buruan kokatutakoak, automobilaren eta garraio publikoaren arteko intermodalitatea bultzatzeko.
- Lotura ona bizikleta pribatuarekin eta publikoarekin (bizikletak aparkatzeko guneak, bizikleta publikoaren metropoli-sistemako estazioak...) geraleku nagusietan.
- Iruñerritik kanpo datozen hiriarteko autobusek, Tafallatik, Lizarratik edo Elizondotik, hiriko autobusek duten lehentasun berberaizateko aukera, lehentasunezko korridoreak eta unibertsitateetan eta ospitaleetan geraleku jakinak erabiltzeari dagokionez.
- EHГaren Prestazio Handiko Sarearen estrategia grafikoki islatutako da metropolialdeko sare nagusi baten planoan. 2015ean egindako proposamena jaso da.

EZARTZEKO KOSTUAK

15 kilometroko luzerako etorkizuneko sareko kostuak 49,5 milioi euro ingurukoa izango litzateke.

TIEMPO

REALIZACIÓN ESTIMADO

Plazo de implantación total de la red 2 o 4 años.

Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planeko hurrengo estrategiekin erlazionatuta:

- 1.2 estrategia: Lurralte-artikulazioa hiri-zeluletan.
- 3.2 estrategia: Bizikletak aparkatzeko guneen metropoli-sarea.
- 4.3 estrategia: Aldirietako aparkaleku sarea.
- 6.1 estrategia: Ikasketengatikoa mugikortasuna.
- 6.2 estrategia: Lanarengatikoa mugikortasuna.
- 6.3 estrategia: Erosketengatikoa mugikortasuna.



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.**