

### ESTRATEGIAREN LOGIKA

Aparkamendu bila ibiltzea egungo mugikortasunaren arazo handienetako bat da, hiriko espazioetan pilaketak izatea bultzatzen baitu, berotegi-efektuko gasen igorpenak handitzen baititu, zarata areagotzen baitu... IHMIParen Diagnostikotik eratortzen den moduan, aparkalekuen zenbaketak egin ziren eremuen ezaugarri komun bat errotazio txikia izatea da, eta ondorioz aparkatzeko lekuen bilaketa jarraituak egiten dira.

Egun, alde zahar desberdinetatik kanpo, autoaren logikaren arabera diseinatuta dago Metropolialdea. Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planak hirian ibilgailu pribatuen zirkulazioari eutsi nahi dio eta hori bideratu nahi du, aparkamendua erregulatzeko tresna moduan baliatuta eskaera kudeatzea helmugan.

**Helburu orokorrak:** 14, 20, 21 eta 22

### JARDUKETEN PROPOSAMENA

#### 1 APARKAMENDUA MAILAKA GUTXITZEA

“Disappearing traffic” (zirkulazioa desagertzea) esaten zaion fenomeno eraginkortasun handikoa da. Aparkatzeko ezintasunaren edo zailtasun handiaren aurrean, autoa ez da hain erakargarria eta, hortaz, eskaera murriztu egiten da.

- Dena den, ez da aplikatu behar aparkalekuak gutxitzeko politika bat ordezeko eskaintza bat sortu gabe: EHG (barnean hartuta aldirietako aparkalekuak), oinezkoentzako eta txirrindularientzako azpiegiturak, eta bizikletaren sistema publikoa, IHMIParen gainerako berariazko estrategietan proposatzen den moduan.
- Aparkamendua gutxitzea progresiboki egin behar da, espazioa espaloien alde (baita industrialdeetan eta merkataritzako guneeetan ere) berriro izendatzeko irizpideak aplikatuta, adibidez, bateriako aparkamendua ordeztuta ilarako aparkamendua jarrita lehen batean, alde batean bakarrik aparkatzea mugatuta...
- Gainera, automobilak aparkatzeko plazak pixkana ordezeko irizpide bat izan behar da, motorretarako eta/edo bizikletetarako plazak jarrita, eta horrek lehentasunezko neurri izan behar du oinezkoen pasabideen ondoan aparkatzeko plazetan.

#### 2 APARKATZEKO TARIFA-POLITIKA

Aparkalekuen kopurua gutxitzen doan heinean, lur gaineko errotazioko aparkamenduaren tarifa-politika bat zehaztu behar da, eskaera modu eraginkorrean kudeatzeko bidea emango duena prezioan oinarrituta

- Aparkatzeko prezioek zirkulazioaren kanpoko kostuak eta aparkatzeko espazioaren aukeraren kostua barneratu behar dituzte. Aparkamendua jada tarifikatuta dagoen kasuetan, horrek dakar tarifa progresiboki emendatzea. Preziopean ez dagoen kasutan, joerak izan behar du progresiboki izatea funtsean bizitegikoak ez diren eremu guztietan
- Bide publikoan aparkatzeko tarifa-eskema progresiboari jarraitu behar zaie, egonaldi-denboraren arabera tarifa pitin bat handitzea aplikatzen dutenei, errotazioa bultzatu eta egonaldi luzeak gutxitzeko. Edonola ere, tarifa-politikak modu integralean hartu behar du kontuan aparkamendu osoa: bideen sarean, dauden aparkaleku publikoetan, aldirietako aparkalekuetan, etb

#### 3. ZAMALANAK KUDEATZEA

- Saltokien ondoan erabilgarri dauden zamalanetarako plazak badaude ere, detektatu da erabilera

handiegia egiten dela zamalanetarako egokituta ez dauden gunez. Alde horretatik, proposatzen da lan horiek egin daitezkeen ordutegiak mugatzea.

- Zirkulazioko puntako orduekin teilakatuko ez den zamalanetarako ordutegi bat finkatuta fluxu baten eta bestearen arteko interferentzia murriztu daiteke eta, hartara, hiriko giroa hobetu.

Era berean, zamarako bizikleten zerbitzuak (cargo bike, zama txikiak garraiatzeko gauza diren bizikletak) bultzatzea proposatzen da, Iruñeko Alde Zaharreko lekualdatzeetarako, nagusiki oinezkoentzako eremuetan.

#### 4. JARDUNBIDE DESEGOKIEN ERREPRESIO-POLITIKA

- Araudia betetzen ez dutenekiko erabateko zurruntasunez jokatzera iritsi behar da (adibidez, bigarren ilaran aparkatzea edo espaloietan, sarritan industrialdeetan gertatzen den moduan). Hori kamera estatikoen bidez edo ibilgailuetan kokatutakoen bidez egin daiteke.
- Egungo egoera atzean utzi eta aurrera egitea errazteko, has daiteke arau-hausleei komunikatzen beren jokaera zigorgarria dela eta etorkizunean erreprimitu egingo dela, berriro egitea onartu gabe.
- Neurri honen espazio-eremuak Metropolialde osora iritsi beharko du, nahiz eta arreta berezia jarriko duen kokagune hauetan: hiriguneak, Iruñeko zabalgunea, industrialdeak, unibertsitateen inguruak, ospitaleak eta osasun zentroak.



#### ● EZARTZEKO KOSTUA

Proposamen osoaren kostua 6 milioi euro

#### ● BETETZEKO EPEAK

Neurrietako batzuk berehala ezan daitezkeen arren, proposamena osorik ezartzeko epea 2 eta 4 urte izateko hel daiteke.

#### Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planeko hurrengo estrategiekin erlazionatuta:

- 1.2 estrategia: Lurralde-artikulazioa hiri-zeluletan.
- 2.1 eta 2.2 estrategia: Hiri diseinuko jardunbide egokiak eta oinezkoentzako ibilbideen metropoli sarea.
- 3.1, 3.2 eta 3.3 estrategiak: Bizikleta-mugikortasuneko estrategiak.
- 7.2 estrategia: Informazio eta prestakuntza estrategia.



## 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.