

5.2 ESTRATEGIA

IBILBIDEEN, ABIADURAREN ETA BIDE-SEGURTASUNAREN KUDEAKETA INTEGRALA

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Hiri-ingurunean ibilgailuek izan ohi duten gehiegizko abiadurak kutsadura atmosferikoko eta akustikoko bolumen handiak eragiten ditu, eta, gainera, istripuak izateko arriskua areagotzen du.

Ibilbideen, abiaduraren eta bide-segurtasunaren kudeaketa integralerako neurriak koroako hiri-eremuetan eta Iruñean sartzeko bideetan aplikatu ahal dira. Metropolialdeko eremuan, mugikortasuneko harremanetan ibilgailuek izaten duten abiadura handiak ibilbideetarako denborak murrizten ditu, gainerako desplazamendu-moduak baino erakargarriagoak izatea eragiten du eta lehia desleiala izaten da.

Helburu orokorrak: 14,15,16,17 eta 18



JARDUKETEN PROPOSAMENA

ABIADURAK DOITZEA

- Hiri-zelulen barnean abiadurak 20 edo 30 kilometro ordukoa izan behar du
- Zelulen barnealdean, zirkulazioa moteltzeko neurriak aplikatu behar dira
- orduko 50 kilometroan ibiltzea bide interstizialetarako utzi behar da
- hierarkia handieneko bideetan lehentasunak kudeatzeko neurriak aplikatu behar zaizkio autobusari eta bai semaforo-kudeaketakoak ere.

SEMAFOROAK

- ziklo osoa murriztu
- semafoeren fase berdea, oinezkoentzako, handitu behar da segurtasunez gurutzatu ahal izateko
- Semaforo berriak kokatzea ere aurreikusi behar da, oinezkoentzako ibilbideak jarraiak eta seguruak izatea ekartzen dutenak
- Hierarkia handiko bideak intentsitate txikiko oinezkoen edo txirrindularien zeharkako fluxuetarako iragazkor bihurtzea beharrezko den kasuetan, gerta liteke komenigarria izatea eskaeraren arabera jarduteko semaforoak kokatzea, sakagailua dutenak.

ZIRKULAZIOAK ANTOLATZEA

- Hiri-zelulek berekin dakarte bideen sarea berrantolatzea, lasterbideak bilatzen dituzten zirkulazioak saihesteko: ekidin behar da zirkulazioa hiri-zeluletan sartzea, helmugara iristeko egitetik harago. Zelula batean sartzen diren ibilgailuak ezingo dira ibili orduko 30 kilometro baino azkarrago.

IBILBIDEEN, ABIADURAREN ETA BIDE-SEGURTASUNAREN KUDEAKETA INTEGRALA

- Bide interstizialek zeharkako zirkulazioak ingurabiderantz bideratu behar dituzte, semaforo-lehen-tasunen eta zirkulatzeko norabideen aldaketen bidez.
- Bide interstizialek zeharkako zirkulazioak ingurabiderantz bideratu behar dituzte, semaforo-lehen-tasunen eta zirkulatzeko norabideen aldaketen bidez.

BIDE SEGURTASUNARI BURUZKO INFORMAZIOA ETA PRESTAKUNTZA

- Programa eta jarduketa desberdinen arrakastak, ezinbestean, herritar guztien artean mugikortasun iraunkorraren aldeko kultura-esparru bat sortzen laguntzen duten neurri batzuk gauzatzean oinarritu beharko du
- Metropolialde osoko ezbehar- edo istripu-kopurua aztertu behar da era sistematikoan
- bide-segurtasunaren gainean sentsibilizatzeko politika bat egin behar da
- Mugikortasun seguruari buruzko metropoli-mahai bat eratzeak zirkulazioa moteltzeko politika, haren garrantzia eta onurak zabaltzen lagundu dezake.

JARDUNBIDE-DESEGOKIEN ERREPRESIO-POLITIKA

- Erabateko malgutasunik ezera iritsi behar da araudia betetzen ez denean
- radar mugikorren bidez abiadura kontrolatzeko aldi behingo kanpainak
- semaforoak errespetatzea kontrolatzeko teknologiak instalatuta ("argazki-gorri" deritzon sisteman).

EZARTZEKO KOSTUA

- Hasierako kostua: 13,62 M euros
- Operazio kostua: 0,05 M euros/ año
- Mantenimendu kostua: 0,2 M euros/ año

BETETZEKO EPEAK

Epe luzekoa, 8 urtetik gorakoa

Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planeko hurrengo estrategiekin erlazionatuta:

- 1.2 estrategia: Lurralde-artikulazioa hiri-zeluletan.
- 2.1 estrategia: Hiri diseinuko jardunbide egokiak
- 7.1 estrategia: Mugikortasun Planaren Metropoli Bulegoa.
- 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.