

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Mugikortasun motorduna ezinbestekoa da tamaina ertain edo handiko hiri batean, baina motorretako errekontza-prozesuak igorpen kutsatzaile galgarriak eragiten ditu, osasunerako, tokiko ingurumenerako eta berotze globalerako. Aukera onena den tokietan, banakako mugikortasun motordunari eusteko aukera (ingurumenean dituen inpaktu negatiboak gutxituta) gasolinaz edo gasolioz elikatutako barne-errekuntzako motorren alternatiboak diren teknologiak erabiltzean datza.

Helburu orokorrak: 18



JARDUKETEN PROPOSAMENA

Une honetan eta epe ertainera dauden **energia alternatiboetatik**, IHMI Perako bideragarriak diren bakarrak hauek dira: elektrizitatea, biometanoa, gas natural konprimatua (GNK), gas natural likidotua (GNL), petrolio-gas likidotua (PGL) eta, neurri txikiagoan, bioerregaiak. Horrez gain, motor hibridoak ere kontuan hartu behar dira, bereziki entxufea sar daitezkeenak, nahiz eta haiek gasolioa erabiltzen jarraitzen duten oinarritzko erregai moduan.

Teknologia berriak erabiltzen hasteak ekintza generikoak eskatzen ditu, eskaerak aurrez aurre dituen **lau oztopoak gainditzeko**. Oztopo horiek informazio fidagarri eza, ibilgailuak eskuratzeko kostuaren diferentziala, zenbait ibilgailuren autonomia murrizta eta kargatzeko azpiegitura eza dira.

Ibilgailu partikularrak

- Ibilgailu hibridoak (batez ere, entxufea sar daitezkeenak) eta ibilgailu elektrikoa bultzatu behar dira, dohainik kargatzeko zutoinak eskainita (bideen sarean edo handik kanpo), aparkatzeko prezioa gutxituta edo doakoa izanda kargatzen ari ez direnean.

- Ibilgailu-mailegua edo ibilgailuen aldi baterako erabilera (car sharing) ere sustatu behar da teknologia hauek erabiltzen dituenen.
- Partikularren kasuan, ibilgailuak erosteko eta etxebizitzetan kargatzeko instalazioetarako dauden laguntzei zabalkunde eman behar zaie.

Hiri garraio kolektiboa

- Hiri-garraioko autobusetako erregai moduan gasolioa erabiltzea progresiboki eta erabat ordeztzea planifikatu behar da, biometanoa, elektrizitatea edo GNK erabiltzen dutenak izateko.



Taxia

- Sektorearekin adostuta, arrazoizko epe batean, hiriko esparruan erregai moduan gasolioa edo gasolina erabiltzea kentzeko politika bati heldu beharko litzaioke, taxi elektrikoak, GNK edo PGLa erabiltzen dutenak edo hibrido entxufagarriak erabiltzera igarotzeko.

Zama garraiatzea hiriko esparruan

- Zama astunaren kasuan (hiri-hondakin solidoak biltzea, mantentze-zerbitzuetako flotak eta abar), lehenetsi behar da administrazio publikoetako eta enpresa elektrizitatea, biometanoa, GNK edo PGLa erabiltzera igarotzea.
- Zama arinak hirian banatzeko, mugikortasun elektrikoa planteatu daiteke, partikularren antzeko moduan, eta bai zamarako bizikletak erabiltzea ere (cargo bike, trizikloak).

EZARTZEKO KOSTUA

- Inbertsio kostua: 12,10 milioi euro
- Jarduteko kostua: 0,17 milioi euro urteko
- Mantentze kostua: 0,25 milioi euro urteko

BETETZEKO EPEAK

4-8 urte arteko epean

Iruñerrirako Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planeko hurrengo estrategiekin erlazionatuta:

- 1.2 estrategia: Lurralde-artikulazioa hiri-zeluletan
- 2.2 estrategia: Oinezkoentzako ibilbideen metropoli sarea.
- 3.4 estrategia: bizikletaren metropoli-plan zuzentzailea.
- 4.1 estrategia: EHGaren Prestazio Handiko Sarea.
- 4.3 estrategia : aldirietako aparkalekuen sarea.



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.