

### ESTRATEGIAREN LOGIKA

Iruñeko Metropolialdean esku hartzen duten agente desberdinen artean (udalak, Nafarroako Gobernu, Mankomunitatea, partikularrak) koordinazio maila desberdinak eskatzen dituzten proposamen ugari biltzen ditu IHMI Pak. Horrek erakunde koordinatzaile bat izatea eskatzen du, berariaz jardungo duena zeregin horietan. Eskualdeko hiri-garraioaren eta taxiaren arloan eskumenak dituen mankomunitate bat egonik, bada aurrez pilatutako esperientzia jada, erabilgarri ditugun baliabideen ahalik eta erabilera onena egiteko aprobetxatu daitekeena.

**Helburu orokorrak:** 2, 3, 4, 7, 10, 18, 19 eta 21

### JARDUKETEN PROPOSAMENA

#### Erakunde koordinatzailearen inguruko aukerak

- **0 aukera:** Egitura deszentralizatua

Udalerrri desberdinek beren artean koordinatzen dituzte aurreikusitako jarduketak. Egitura honek udalerrri bakoitza erabakiak hartzean eta jarduketak gauzatzean independentea izatea ahalbidetzen du. Dena den, ez du sinergiak baliatzeko bidea ematen, haien arteko koordinazioa zailtzen du eta estrategia garestitzen du eskalako ekonomiak galtzean.

- **1.Aukera:** Egitura zentralizatua, entitate juridiko berria duena.

Erakunde berri bat, aldi baterakoa edo iraunkorra, sortzea kontutan hartzen du, udalerrietan aurreikusitako jarduketak koordinatuko dituen IM alde batera utzirik. Aukera honek ahalbidetuko du jarduketa desberdinak erakunde beretik koordinatzea, baina, entitate juridiko berria sortzean, hutsetik, kostu ekonomiko handiagoa eta konplexutasun handiagoa dakar berekin, beharrezkoa baita arau eta prozedura berriak garatzea.

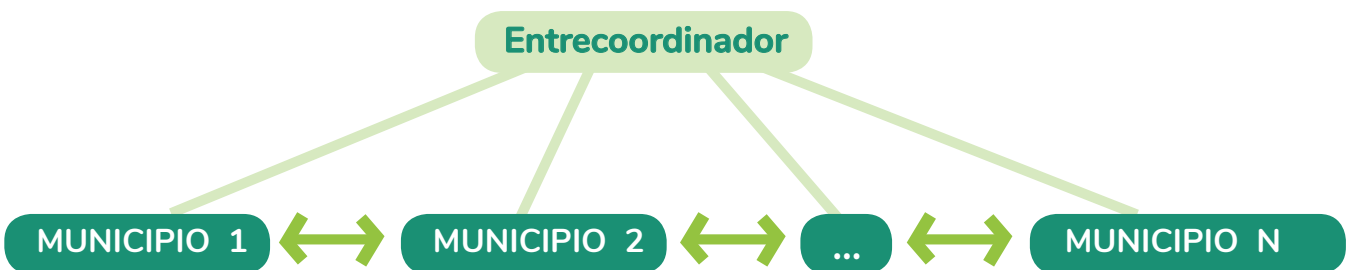
- **2 aukera:** Egitura zentralizatua, IMren barnean dagoen sail baten bidez.

Konponbide teknikoak ematen, bereziki, garraioaren arloan, eraginkorra dela erakutsi du, eta arlo hori mugikortasunaren plangintza eta antolamenduarekin lotutako alderdietara heda daiteke.

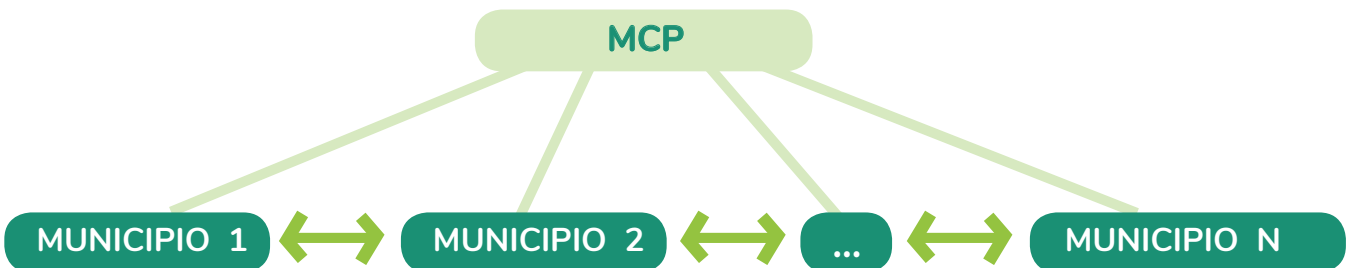
- 0 aukera: Egitura deszentralizatua



- 1. Aukera: Egitura zentralizatua, entitate juridiko berria duena.



- 2 aukera: Egitura zentralizatua, IMren barnean dagoen sail baten bidez.



● **ZENBATETSIRIKO AURREKONTUA**  
0,5€ metroko baino gutxiago aukera guztientzat.

● **ZENBATETSIRIKO BURUTZE DENBORA**  
Motza, aurrekontuen erabilgarritasunaren araberakoa.

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

- 1.1 estrategia: Bete beharreko lurralde-plangintzaren egituraketa.
- 2.1 estrategia: Hiri-diseinuko jardunbide egokiak.
- 2.2 estrategia: Oinezkoentzako ibilbideen metropoli-sarea.
- 3.1 estrategia: Txirrindularientzako ibilbideen metropoli-sarea.
- 3.2 estrategia: Bizikletak aparkatzeko guneen metropoli-sarea.
- 3.3 estrategia: Bizikleta publikoaren metropoli-sistema.
- 3.4 estrategia: Bizikletaren Metropoli Plan Zuzentzailea.
- 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.