

Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Plana

HMJP 2023 - 2027 PMUS

Plan de Movilidad
Urbana Sostenible



Bat egin
mugimenduarekin

Únete
al movimiento

Zer da HMJP?

¿Qué es el PMUS?

Hiriko eraldaketak eta mugikortasun-politikak bideratzen dituen tresna, xede gisa ezartzen duena ingurumenean inpaktu txikiagoa duten joan-etorriak eta garraiobideak erraztea.

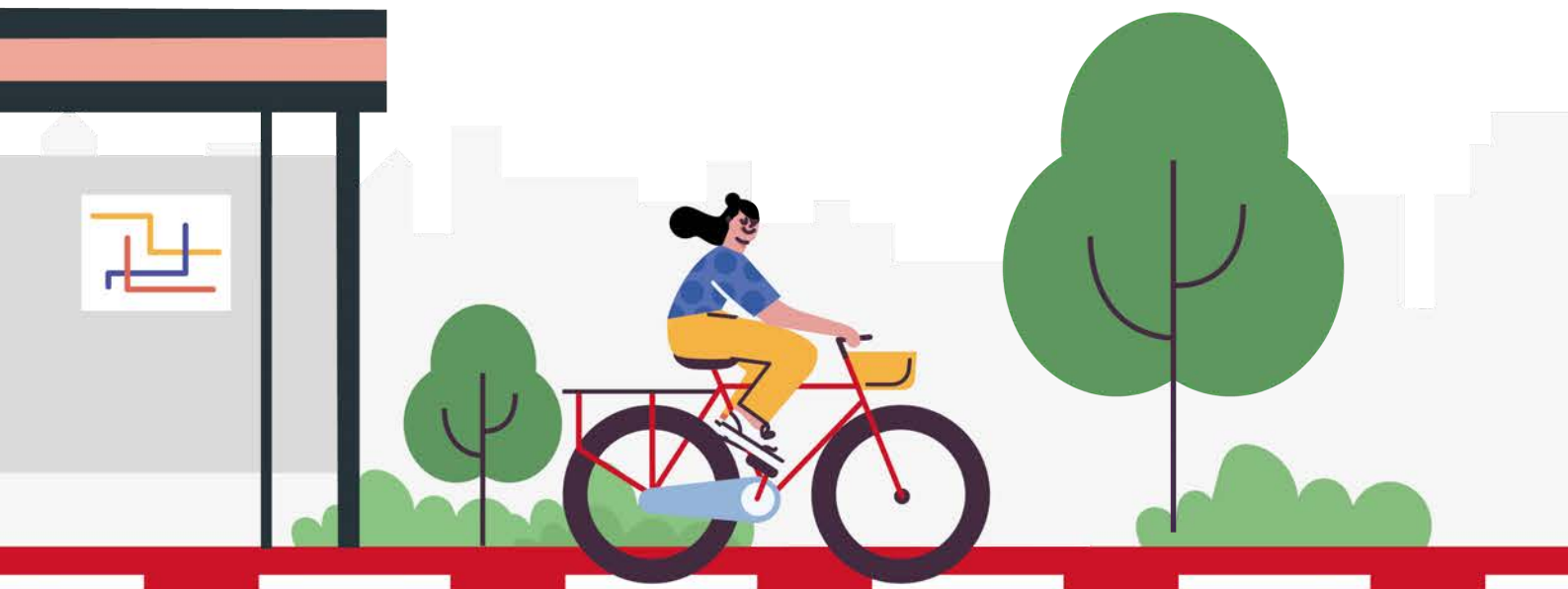
Irungo Udala Hiri Mugikortasun Jasangarrirako II. Plana ari da egiten, zeinak jarraipena ematen baitio 2011n onetsitakoari, kontuan izanik aurrerapauso handiak ekarri dituela azken hamarkadan arlo horretan.

Dokumentu berriak egungo mugikortasun-ereduetarako prestatzen du hiria, espazio publikoaren azpiegituraren, garraioaren kudeaketaren eta ingurumen-jasangarritasunaren erronkei erantzuteko. Hori guztia, gainera, ikuspegi inklusiboarekin lantzen du.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es la herramienta que orienta las transformaciones urbanas y las políticas de movilidad en la ciudad para favorecer desplazamientos y modos de transporte con menos impacto medioambiental.

El Ayuntamiento está elaborando el segundo PMUS de Irun, que dé continuidad al aprobado en 2011 y que ha permitido un gran avance en esta materia en la última década.

El nuevo documento prepara a la ciudad para los actuales patrones de movilidad, dando respuesta a los retos de infraestructura del espacio público, de gestión del transporte y de sostenibilidad ambiental, todo ello desde una perspectiva inclusiva.



Lehenengo HJPAren lorpenak (2011 - 2020)

Logros del primer PMUS (2011 - 2020)

Plana hainbat fasetan garatu da, eta hiri-mugikortasunaren oinarriak ezarri ditu, zeinak joan-etorri laburretan zero emisio izatera jotzen baitu.

El Plan, que se ha ido desarrollado en varias fases, ha sentado las bases de la movilidad urbana que tiende hacia un escenario cero emisiones en los desplazamientos cortos.

Irun aitzindaria izan da zenbait alderditan, hala nola 30 km/h-ko abiadura muga ezartzen. Murriztapen hori duela hamarkada batetik baino gehiagotik aplikatzen da. Gaur egun, nahitaezkoa da abiadura-muga hori udalerriko biztanleguneetan.

Irun ha sido pionera en algunos aspectos, como el límite de velocidad a 30km/h, que se aplica desde hace más de una década y que ahora es obligatorio en las áreas urbanas.



Irun 30
Irun 30



Eskola-bideak
Camino escolares



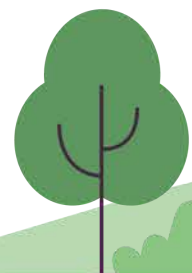
Bidegorri-sarea
Red de bidegorris



Autobus-linea berriak
Nuevas líneas de autobuses



Oinezkoentzako guneak
Espacios peatonales



Bigarre HJPAREN helburuak (2023 - 2027)

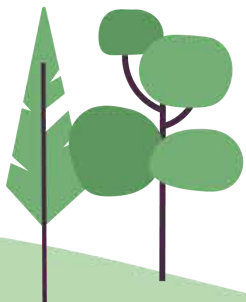
Objetivos del segundo PMUS (2023 - 2027)

Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plan berrian planteatzen diren ekintza eta estrategia guztiak hiru ardatz nagusitan biltzen dira, epe labur eta ertainean garatu beharreko neurri zehatzekin.

Horrek guztiak, oro har, Irungo mugikortasunerako bost helburu handiri erantzuten die. Hauexek dira:

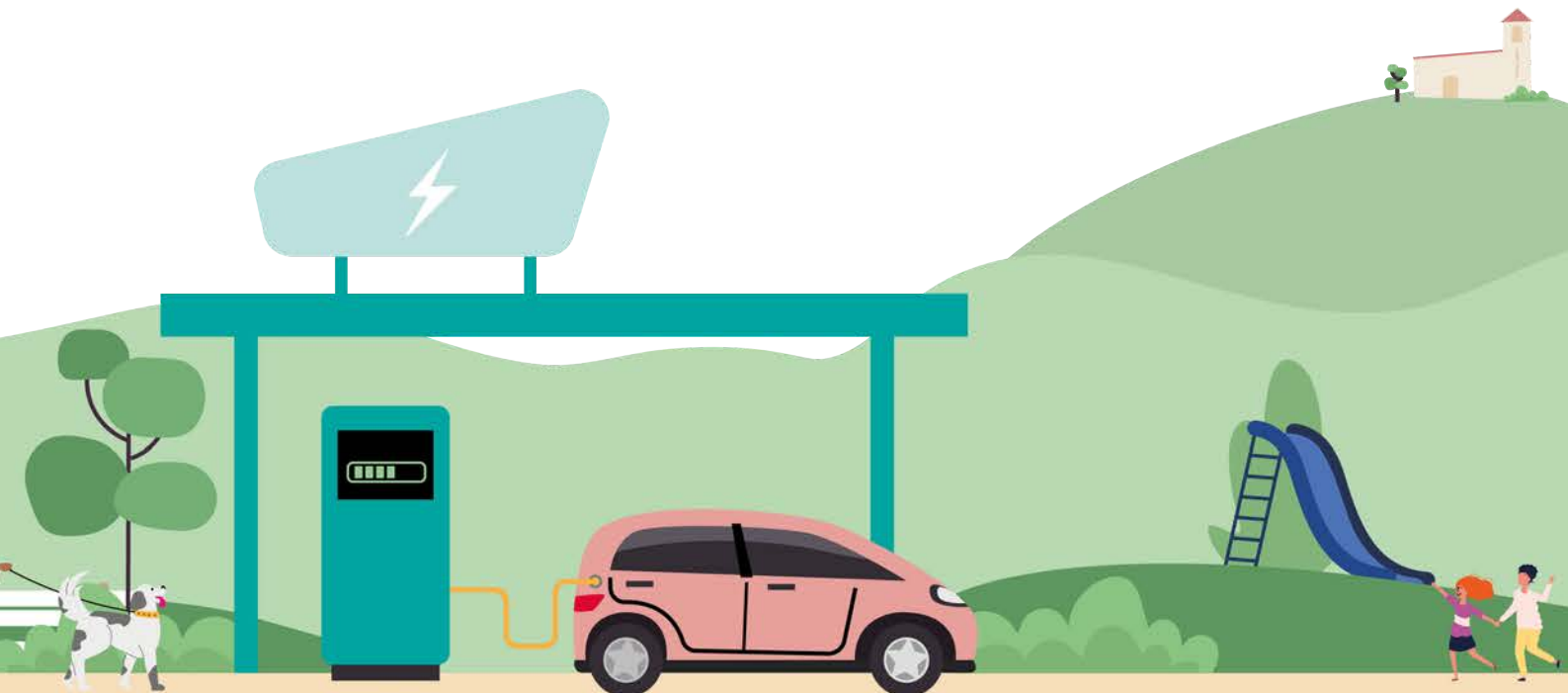
Todas las acciones y las estrategias que se plantean en el nuevo PMUS se agrupan en tres grandes ejes con medidas concretas a desarrollar en el corto y medio plazo.

Todo ello, en su conjunto, responde a cinco grandes objetivos para la movilidad de Irun que se resumen en:



Bizi-kalitate handiagoa eskaintzen duen hiria

*Una ciudad con
más calidad de
vida*



Zaratatik babestea

Protección del ruido

Irungo Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak arreta berezia jartzen dio zirkulazioak sortzen duen kutsadura akustikoa arintzeari, eta, batez ere, ibilgailu astunek eragiten dutenetik babesteari.

AP-8 autobidea eta GI-636 errepidea dira Irungo Zarata Maparen puntu kritikoak. Horretaz gainera, zarata-maila handiak ageri dira zenbait etorbide handitan, hala nola Letxunborro, Elizatxo, Nafarroa eta Colon Pasealekuetan.

Baina, bide horiek ez ezik, bizitegi-eremuak ere hartu behar dira kontuan. Ekortzeko eta ureztatzeko ohiko ibilgailuen ordez, ibilgailu elektrikoak ari dira jartzen, endredo gutxiago sortzeko.

Hona hemen eraginak murrizteko zenbait neurri:

- **Abiadura murriztea edo zirkulazioa moteltzeko neurriak.**
- **Ibilgailu astunen flotak berritzeko laguntzak.**
- **Lehendik dauden ibilgailuak zarata-maila txikiagoa duten beste batzuekin ordeztzea.**
- **Bide-zoruak hobetzea eta zarata murrizten duten asfaltoak erabiltzea.**
- **Pantaila akustikoak eta solamendu-leihoak jartzea.**

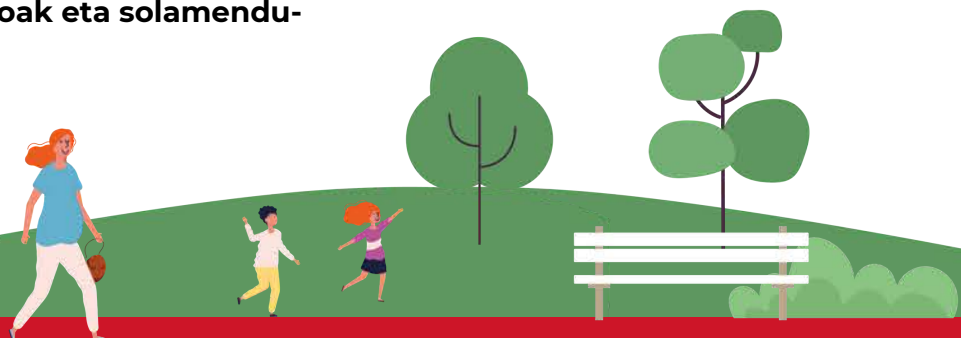
El PMUS pone el foco en mitigar la contaminación acústica que produce el tráfico, en especial aquella que es causada por los vehículos pesados.

El Mapa de Ruido de Irun destaca como puntos críticos la AP-8 y la GI-636. Además, recoge niveles elevados en las grandes avenidas como Letxunborro, Elizatxo, Navarra y el Paseo Colón.

Al margen de estas vías, otro punto a considerar son las zonas residenciales. Se están sustituyendo barredoras y regadoras por vehículos eléctricos para reducir las molestias.

Estas son algunas medidas para reducir las afecciones:

- *Disminución de la velocidad o medidas de moderación del tráfico.*
- *Ayudas para la renovación de flotas de vehículos pesados.*
- *Sustitución de vehículos por otros con menos niveles de ruido.*
- *Mejora de los pavimentos y uso de asfaltos fonoreductores.*
- *Colocación de pantallas acústicas y ventanas de aislamiento.*



Migrazio elektrikoa

Migración eléctrica

Udal-zerbitzuak eskaintzen dituzten ibilgailu-flota eredu hibrido edo elektrikoetara berregokitzea da berotegi-efektuko gas-emisioak murrizteko neurri garrantzitsuenetako bat.

Urteak dira Irungo Udala udal-ibilgailuen flotak berritzen ari dela, hala Udaltzaingoarenak, nola beste udal-esparru batzuetakoak. Era berean, hiri-garraioak autobus elektrikoak erabiltzen ditu bi lineatan, eta gainerakoetara ere zabaltzen joango da.

Europar Batasunak planteatutako deskarbonizazio-estrategiaren barruan, Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plan berriak balioesten ditu migrazio elektrikoa sustatzeko laguntzak hiri barruko salgai-banaketarako ere.

- **Azken miliako modu garbiak**

Dokumentuak emisioetan eta zaratan inpakturik gabeko banaketa-moduak sustatzea planteatzen du. Ildo horretan, azpimarratzen du garrantzitsua dela bestelako banaketa-soluzioak sustatzea, enpresa batzuek dagoeneko eskaintzen dituztenak, hala nola ibilgailu atoidun elektrikoak edo motorrik gabeko alternatibak (bizikletak eta trizikloak). Aukera hori jada baliatzen da irun.market tokiko merkataritza-plataformaren eskaerei erantzuteko.

Una de las medidas más destacadas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero pasa por la reconversión de la flota de los vehículos que prestan servicios municipales hacia modelos híbridos o eléctricos.

Desde hace años, el Ayuntamiento está renovando el parque móvil de la Policía Local y de los vehículos que utilizan otras áreas municipales. De igual forma, el transporte urbano ya utiliza autobuses eléctricos en dos líneas y se irá extendiendo al resto.

Dentro de la estrategia de descarbonización planteada por la Unión Europea, el nuevo PMUS también valora ayudas para la migración eléctrica de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM).

- **Modos limpios de última milla**

El documento plantea impulsar modos de reparto con impacto cero en emisiones y en ruido. En ese sentido, subraya la importancia de promover soluciones de distribución que ya ofrecen algunas empresas, como vehículos eléctricos con remolque o alternativas no motorizadas (bicicletas y triciclos). Una opción que se está utilizando ya para atender los pedidos de la plataforma de comercio local irun.market.

Natura integratzea

Integración de la naturaleza

Hiri-paisaia faktore garrantzitsua da, eta hirian barrena mugitzeko modua zehazten du. Hiri barneko natura zaintzeak eta elementu natural gehiagoren presentzia bermatzeak giro aproposa sortzen du mugikortasun jasangarriagoa lortzeko.

Onuragarria izango da, besteak beste, berdeguneak eta zuhaitzez jantzitako eremuak handitzea, eta ez paisaia-balioagatik bakarrik. Izan ere, tenperaturak murrizten lagunduko du, eta ingurune osasungarriagoak sortuko ditu oinez edo bizikletaz mugitzeko, ibilbideaz gozaten den bitartean.

Dokumentuak iradokitzen du kontuan hartu behar dela naturaren presentzia espazio publikoan egiten diren esku-hartzeetan.

Hartara, hiri-ingurune atseginagoa lortuko da, lasaitasun handiagoa transmititzen duena eta estresa murrizten duena. Aldi berean, halako hiri-eremuek murriztu egiten dute kutsadura, bai akustikoa, bai ingurumenari lotua.

El paisaje urbano es un factor importante que determina la forma de desplazarse por la ciudad. Su cuidado, con una mayor presencia de elementos naturales, propicia un ambiente adecuado para la movilidad más sostenible.

Incrementar las zonas verdes y de arbolado, entre otras soluciones, va a ser beneficioso más allá del propio valor paisajístico. Ayuda a reducir las temperaturas y crea entornos más sanos para moverse a pie o en bicicleta mientras se disfruta del trayecto.

El documento sugiere que en las intervenciones sobre el espacio público se tenga en cuenta la presencia de la naturaleza.

De esta forma, se logra un entorno urbano más agradable, que transmite más calma y reduce al estrés, a la vez que hay una menor contaminación acústica y ambiental.



Mugikortasun jasangarriagoa duen hiria

*Una ciudad con
una movilidad
más sostenible*



Aparkatzeko alternatibak

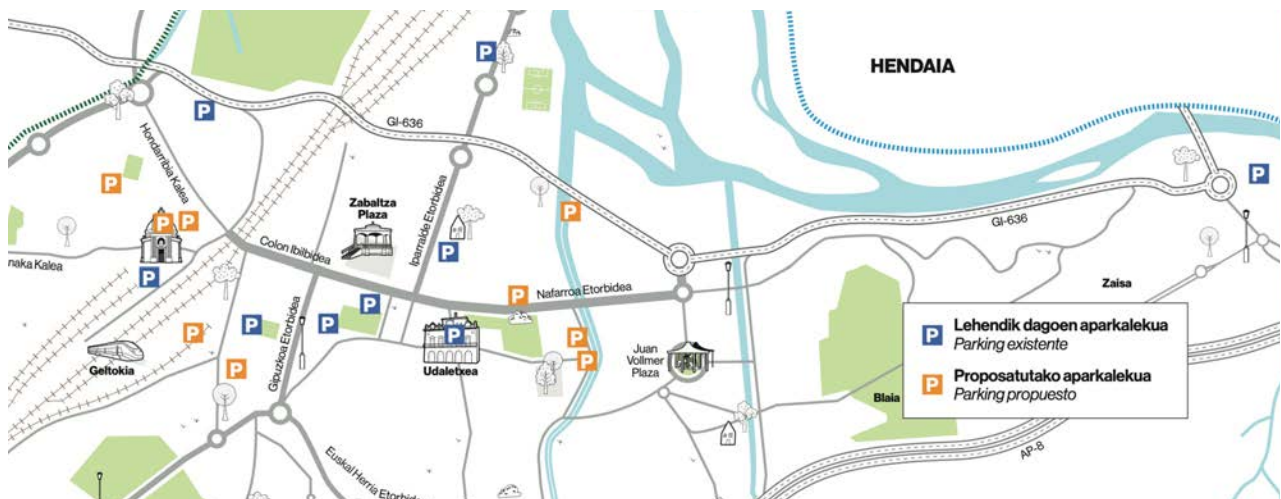
Alternativas de aparcamiento

Aparkalekuak dira mugikortasunetik eratorritako gaietako bat, eta, horrekin batera, bereziki aztertzen du asaldura-zirkulazioa ere, aparkatzeko bueltak ematen dituzten ibilgailuek sortua. Legeria argia da ildo horretan, eta jasangarritasunaren ikuspegitik esku hartzea eskatzen du kutsadura murrizteko.

Irunen, gaur egun, lurpeko hainbat aparkaleku daude, baita disuasio-aparkalekuak ere, hirian zehar banatuta. Etorkizunean, lurpeko aparkalekuetan egoiliarrentzako plaza kopurua ugaritzea aztertuko da. Ildo beretik, garraio publikoaren bidez konektatuta dauden disuasio-aparkalekuak non ipini ere aztertuko da.

Uno de los temas que se deriva de la movilidad es el del aparcamiento y, con ello, el tráfico de agitación de los vehículos que dan vueltas para estacionar. La legislación es clara y exige actuar en clave de sostenibilidad para reducir la contaminación.

Irun, actualmente, tiene varios aparcamientos subterráneos así como aparcamientos disuasorios distribuidos por la ciudad. En el futuro se va a analizar la ampliación de número de plazas para residentes en los parkings subterráneos. En la misma línea se estudian ubicaciones para aparcamientos disuasorios que estén conectados mediante transporte público.



Dokumentuak neurri zehatzak jasotzen ditu. Adibidez:

- Isuri Gutxiko Eremuaren barruan dauden TAO guneak araudi berrira egokitzea.
- TAO eremua Artia auzora zabaltzea, izen bereko kanalaren ekialdean.
- TAO eremua Larreaundi auzora eta Euskal Herria etorbidearen ardatzera zabaltzea (epe ertainean).
- Lurpeko aparkalekuetan egoiliarrentzako plazak ugaritzea.
- Ficoba eta Zaisako disuasio-aparkalekuak egoiliarrentzat sustatzeko aukera aztertzea.
- Hirian aparkaleku gehiago eraikitzeo aukera aztertzea.

El documento incluye medidas concretas como:

- Adaptar las zonas OTA incluidas en el interior de la ZBE a la nueva normativa.
- Extender la OTA al barrio de Artia, al este del canal del mismo nombre.
- Ampliar la OTA al barrio de Larreaundi y el eje de la avenida de Euskal Herria (medio plazo).
- Incrementar las plazas para residentes en los aparcamientos subterráneos.
- Analizar la opción de fomentar los parkings disuasorios de Ficoba y Zaisa para residentes.
- Estudiar la posibilidad de construir nuevos aparcamientos en la ciudad.

Kargagune elektrikoak

Puntos de carga eléctricos

Irunek badu Mugikortasun Elektrikoko Plan bat, eta haren barruan antolaturiko ibilbide-orriak xehe-xehe lantzen ditu ibilgailuen parkea, azpiegiturak eta mugikortasun elektrikoari lotutako zerbitzuak.

Irun tiene un Plan de Movilidad Eléctrica, con una hoja de ruta que aborda de manera conjunta el parque de vehículos, las infraestructuras y los servicios vinculados a la movilidad eléctrica.

Abiapuntuko egoera horrekin, Irungo Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak kargaguneen sare bat zehazten du (bizkorra, erdi-azkarra eta motoentzako motela), egungo ibilgailu elektrikoen parkeari eta haren hazkunde-aurreikuspenei erantzuteko.

Con esta situación de partida, el PMUS detalla una red de puntos de carga (rápida, semirápida y lenta para motos) para responder al parque de vehículos eléctricos actual y a las previsiones de crecimiento de el mismo.

Epe ertainerako helburua auzo bakoitzari estaldura ematea eta sare hori osatzea da, bizikleta elektrikoeri ere erantzuteko. Hain zuzen ere, badira hargune mistoak dituzten kargagailu-ereduak.

El objetivo a medio plazo es dar cobertura a cada barrio y completar esta red para atender también a bicicletas eléctricas. De hecho, hay modelos de cargadores con tomas mixtas.

Bizikletentzako aparkalekua

Aparcamientos para bicicletas

Funtsezkoa da hirian zehar aparkaleku erosoak eta seguruak izatea, bizikleta gehiago erabiltzeko hiriko garraiobide gisa.

Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak bi arlotan proposatzen ditu ekintzak: batetik, bizikletentzako ohiko aparkalekuak zabaltzea ohiko helmugetan (ekipamenduak, merkataritza-guneak, bulegoak, eta abar) eta, bestetik, iraupen luzeko alternatibak ezartzea, lapurreten eta euriaren aurkako babes osagarriarekin.

Beste aparkaleku-mota batzuk ere ebaluatu behar dira, askotariko bizikleta-klaseak kontuan hartuta, hala nola trizikloak edo karga-bizikletak.

La disponibilidad de aparcamientos cómodos y seguros a lo largo de la ciudad es fundamental para aumentar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano.

EL PMUS propone acciones en dos ámbitos: la ampliación de aparcabicis convencionales en destinos habituales (equipamientos, zonas comerciales, oficinas, etc.) y la implantación de alternativas de larga duración con protección adicional frente a robos y lluvia.

También es necesario evaluar otros tipos de aparcamiento teniendo en cuenta los diferentes tipos de bicicletas que existen, como triciclos o las carga.

Garraio publiko inklusiboa

Transporte público inclusivo

Funtsezkoa da garraio publikoa indartzea —intermodalitatea hobetzea barne—, herritar gehienek mugikortasun autonomoa bermatzeko.

Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak bereziki azpimarratzen du faktore hauen garrantzia: genero-ikuspegia, kolektibo kalteberen ezaugarriak (adingabeak, mugikortasun urriko pertsonak, adineko pertsonak) eta zailtasun

El refuerzo del transporte público, incluida la mejora de la intermodalidad, es fundamental para garantizar la movilidad autónoma de la mayor parte de la población.

El PMUS incide en la importancia de factores como la perspectiva de género, las características de colectivos vulnerables (menores, personas de movilidad reducida, mayores...) y la situación de personas en dificultades económicas.

ekonomikoak dituzten pertonen egoera.

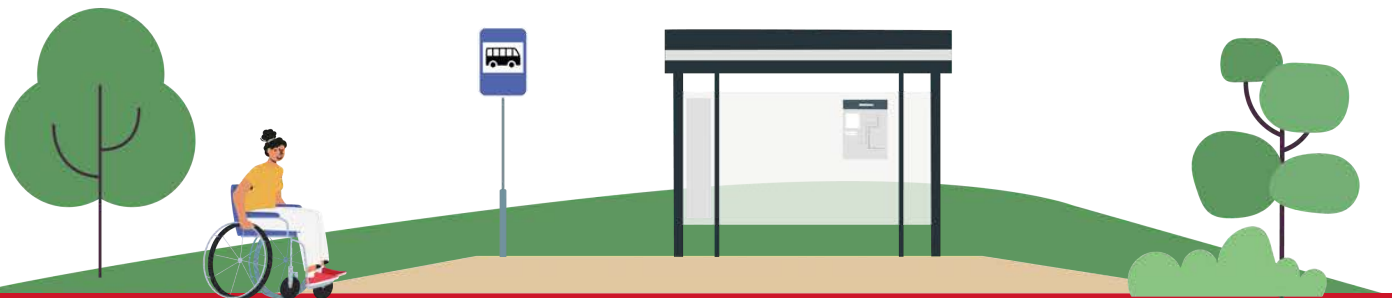
Hiriko autobus-zerbitzuaren lehen tasunari dagokionez, beharrezkoa da flota elektrifikatzen amaitzea, eta, horretaz gainera, auzo gehiagori erantzun behar zaie, autorik edo bestelako garraiobiderik ez duten pertonen mugikortasun-beharrak kontuan harturik.

Besteak beste, hauek dira hiri-garraioko aztertzen ari diren neurriak:

- **5. linea berria:** aztertzen ari dira Colon, Pio XII.a (Aduana), Lapitze, Iparralde, Ficoba eta Mendibil lotzen dituen ibilbide bat.
 - **3. eta 4. lineak:** ebaluatzen ari dira maiztasuna eta bi ibilbideek zeharkatzen dituzten eremuak.
 - **Gautxoria:** aztertzen ari dira gaueko zerbitzuaren ibilbidea eta maiztasuna handitzea.
- Nueva línea 5: en estudio un itinerario por Colón, Pío XII (Aduana), Lapice, Iparralde, Ficoba y Mendibil.
 - Líneas 3 y 4: se evalúa cómo mejorar la frecuencia y las zonas que cubren ambos recorridos.
 - Gautxori: se analiza ampliar el recorrido y la frecuencia del servicio nocturno.

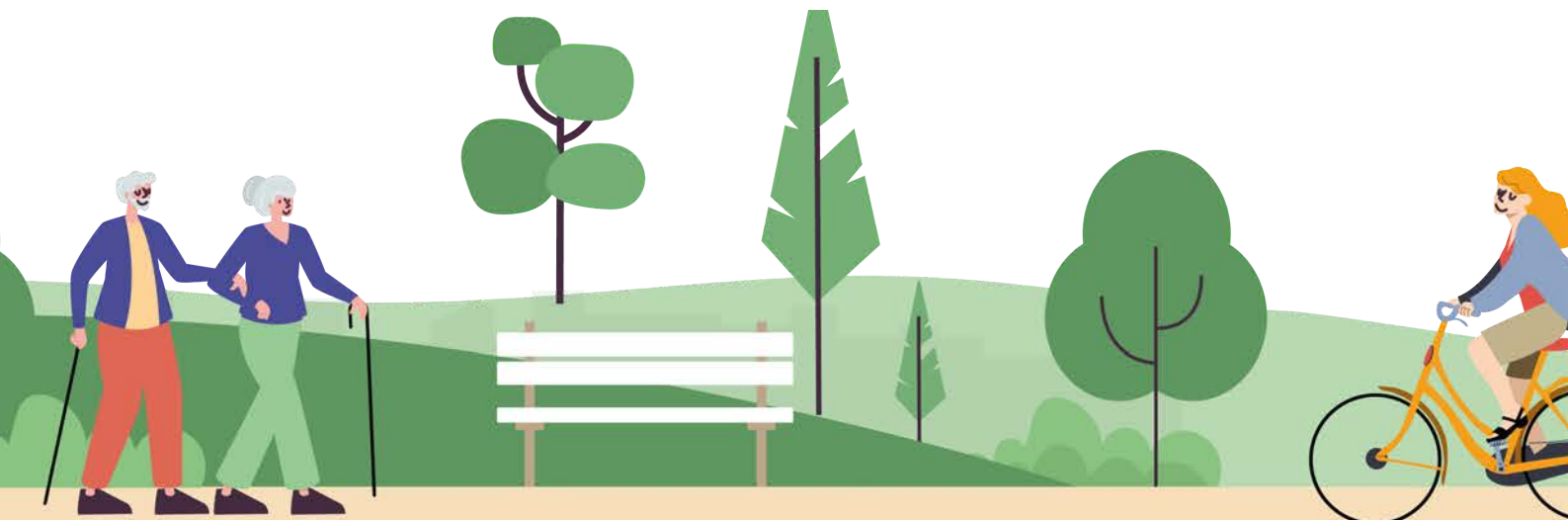
La prioridad en el servicio de autobús urbano, además de completar la electrificación de la flota, es dar respuesta a más barrios donde hay necesidades de movilidad de personas que no disponen de coche o acceso a otros modos de transporte.

Entre otras, estas son las medidas que se están analizando para el transporte urbano:



Oinezkoen eta txirrindularien protagonismo handiagoa gure herrian

Una ciudad con más protagonismo peatonal y ciclista



Oinezkoentzako ibilbide-sarea osatzea

Completar la red de itinerarios peatonales

Helburua da Hiri Mugikortasun Jasangarrirako I. Planean diseinaturiko sarea martxan jartzea, zeina jasota baitago Hiri Antolamenduko Plan Orokorrean ere. Dokumentuak 14 ardatz ditu, eta guztira ia 20 kilometro batzen dituzte ibilbide erakargarri, seguru eta erosoekin, Irungo tokirik gehienetara oinez iritsi ahal izateko.

Oinezkoen ardatz horien diseinuak eta egikaritzeak zenbait ezaugarri biltzen ditu, haien erabilera eta gozamena sustatzeko, hala nola zabaltasuna, hiri-altzariak, irisgarritasun erraza, zuhaitzen presentzia, argiztapen ona, eta abar.

El objetivo es poner en marcha la red ideada en el primer PMUS y recogida en el Plan General de Ordenación urbana. El documento dibuja 14 ejes que suman casi 20 kilómetros con unos recorridos atractivos, seguros y cómodos para acceder andando a la mayor parte de Irun.

El diseño y la ejecución de estos ejes peatonales responde a una serie de características que incentivan su uso y disfrute como son: amplitud, mobiliario urbano, fácil accesibilidad, presencia de arbolado, buena iluminación, etc.



Dokumentuak jasotzen du beharrezkoa dela periferiako auzoen eta industrialdeen konexioa hobetzea, oinezkoen mugikortasuna sustatzeko —horrek, aldi berean, osasuna sustatzen du— eta, bide batez, ibilgailua gutxiago erabiltzeko.

El documento detecta la necesidad de mejorar la conexión hacia los barrios periféricos y los polígonos industriales con el fin de promover la movilidad a pie, con la mejora de salud que supone, y reducir el uso del vehículo.

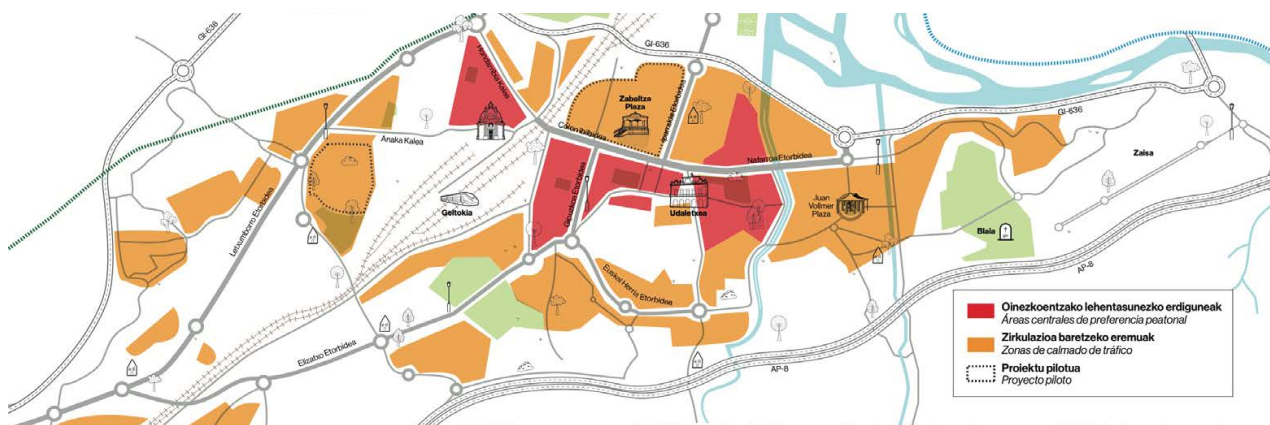
Zirkulazioa baretzeko eremuak Areas de calmado de tráfico

Dokumentuak zirkulazio gutxiagoko eremuak sortzea proposatzen du, batez ere bizitegi-inguruneetan, eta, hala, oinez eta bizikletaz mugitzeko gonbita egin nahi du. Horretarako, xede hauek lortu nahi dira:

El documento propone crear áreas con menos tráfico, sobre todo en los entornos residenciales, que animen a desplazarse a pie y en bicicleta. Para ello, se pretende:

- Auzoetan pasoko ibilgailuak murriztea
- Zirkulazioaren abiadura murriztea
- Bide-segurtasunik eza eragiten duten egoerak murriztea

- Reducir los vehículos de paso en los barrios
- Reducir la velocidad del tráfico
- Reducir las situaciones de inseguridad vial



30eko Hiria

Hiri-jarraitua, non 30 km/h-ko abiadura mugatzeko araudia indarrean dagoen errei bateko (norabide 1) eta bi erreitako (2 norabide) bideetan.

Ciudad 30

Continuo urbano en el que está vigente la normativa de limitación de velocidad a 30km/h para vías de un carril (1 sentido) y dos carriles (2 sentidos).

Emisio Baxuen Zona (ZBE)

Modu ez kutsatzaileen aldeko banaketa modala duen hiri-eremua, ingurumena babestuz, emisioak, zarak eta klima aldaketaren murrizketaren helburua duelarik.

Zona de Bajas Emisiones (ZBE)

Ámbito urbano con protección ambiental y objetivo de reducción de emisiones, ruido, cambio climático y distribución modal en favor de los modos no contaminantes.

Oinezkoen Lehetasuneko Eremu Zentralak

Oinezkoentzako gunez, trafiko baretua duten kaleez eta berdegunez osatutako hirigune zentralak, non oinezkoak lehetasuna daukaten.

Áreas Centrales de Preferencia Peatonal

Espacios urbanos centrales constituidos por zonas peatonalizadas, calles de calmado de tráfico y áreas verdes, con prioridad para el peatón en el viario local.

Zirkulazioa baretzeko eremuak (30. eta S-28 eremuak)

Egoiliarren bizileku bebestuak, paseraerako trafikorik gabe, abiadura mugatua eta oinezkoen elkarbizitzarekin bat doana.

Áreas de calmado de tráfico (zonas 30 y S-28)

Espacios residenciales protegidos, sin tráfico de paso, limitación de velocidad y coexistencia con el peatón.

Duela gutxi berrurbanizaturiko Anakako etxeen eremua zirkulazioa baretzeko eremu gisa ari da garatzen, ezaugarri hauekin:

- Kale batzuk oinezkoentzat bihurtzea
- Ibilgailuen eta oinezkoen bizikidetzakaleak, 10 km/h-ko edo 20 km/h-ko abiadura-mugarekin
- Espaloiak zabaltzea
- Aparkalekuetan egoiliarrek izatea lehentasuna
- Zirkulazioa baretzeko neurriak
- Seinale bertikalak indartzea

Eremu horien barruan, oinezkoentzako lehentasuna duten lau eremu finkatu dira. Espazio horiek, oro har, merkataritza- presentzia handia duten erdiguneak dira. Ekintza espezifikoak planteatzen dira, hiri-espazioaren hobekuntza eta jarduera ekonomikoen garapena uztartzeko.

La zona de villas de Anaka, recientemente reurbanizada, ya se está desarrollando como un área de calmado de tráfico con:

- Peatonalización de algunas calles · Calles de coexistencia a 10km/h o 20km/h
- Ampliación de aceras
- Aparcamientos con preferencia para residentes
- Medidas de calmado del tráfico
- Refuerzo de la señalización vertical

Dentro de estas áreas se fijan cuatro de preferencia peatonal, que tienen en común ser espacios centrales con una importante presencia comercial. Se plantean acciones específicas para compaginar la mejora del espacio urbano con el desarrollo de las actividades económicas.

Bizikleta-bideen oinarritzko sare bat finkatzea

Consolidar una red ciclista básica

Irungo Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak bizikleta-bideen sare bat izatearen garrantzia azpimarratzen du, herritarrek bizikleta garraibide gisa erabil dezaten sustatzeko. Hiri Antolamenduko Plan Orokorri jarraituz planifikatzen da haren garapena, eta lau ardatz berri nabarmentzen dira.

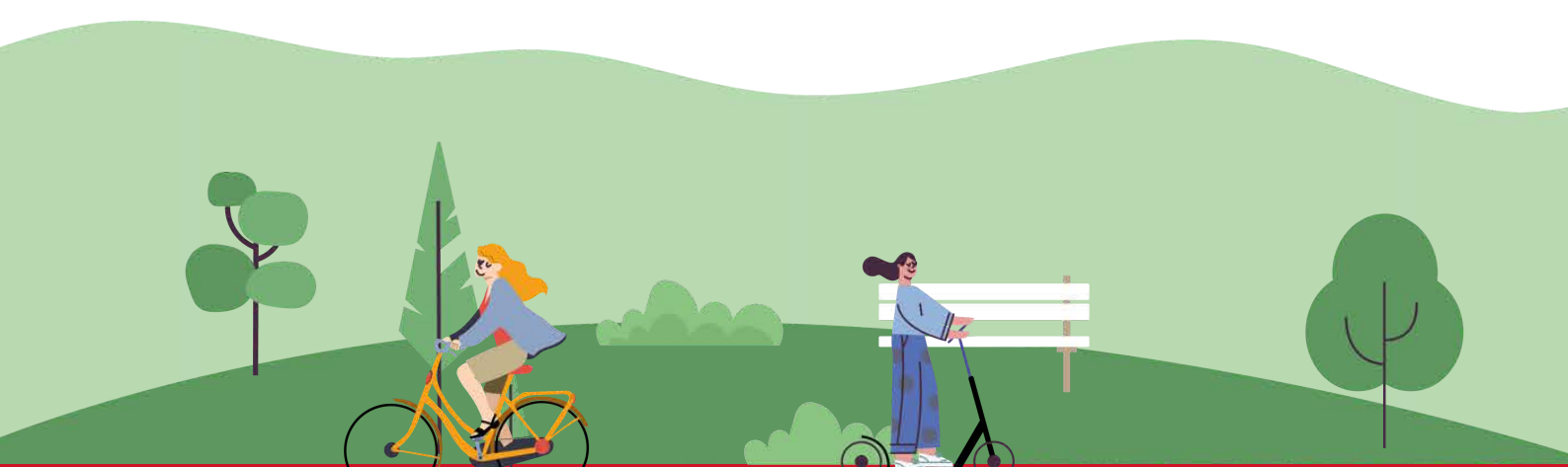
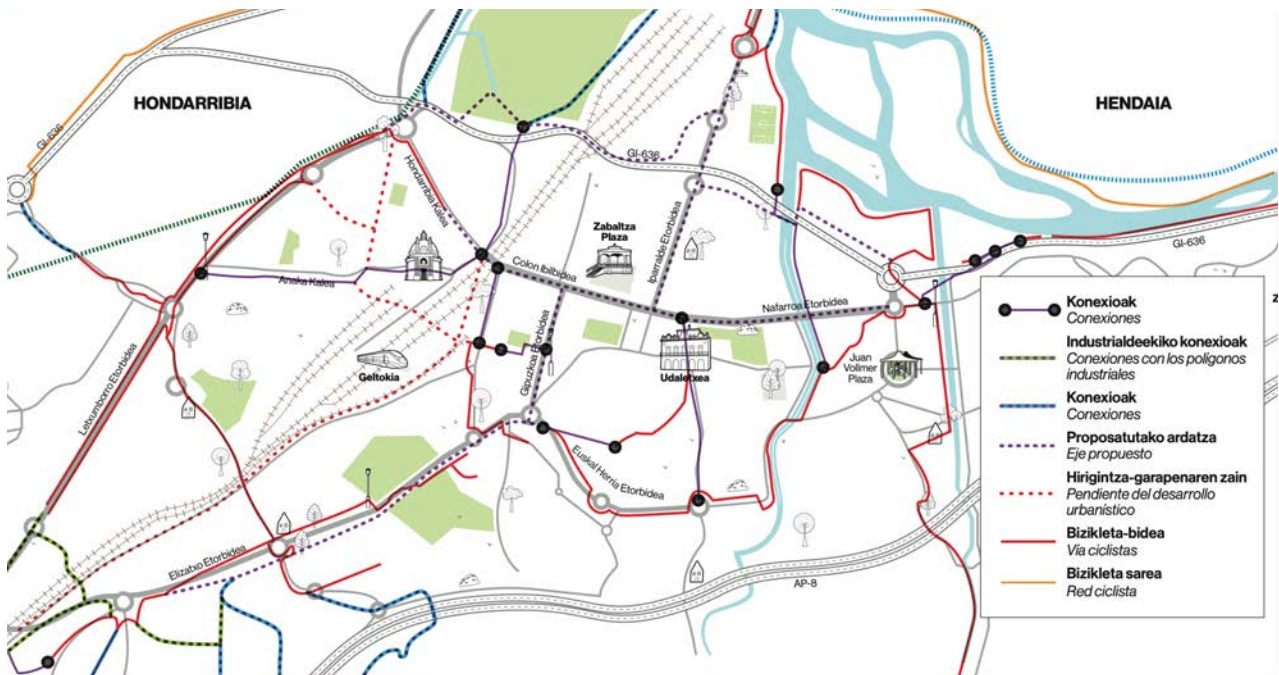
El PMUS subraya la importancia de contar con una red ciclista que fomente la utilización de la bicicleta como medio de transporte. Su desarrollo se planifica siguiendo el Plan General de Ordenación Urbana, destacando cuatro nuevos ejes.

Hain justu ere, bi ibilbide berri proposatzen dira iparraldetik hegoaldera (Iparralde etorbidea eta Gipuzkoa etorbidea-Elizatxo), eta beste bi ekialdetik mendebaldera (Colón Pasealekua-Nafarroa etorbidea eta GI-636). Bi ibilbide horiek erabakigarriak dira sarea egituratzeko eta konektibitatea hobetzeko.

Hori guztia osatzeko, ia hamar konexio gehiago egingo dira, eta lehendik diren bideak ere egokituko dira, joan-etorrietan segurtasuna eta erosotasuna areagotzeko.

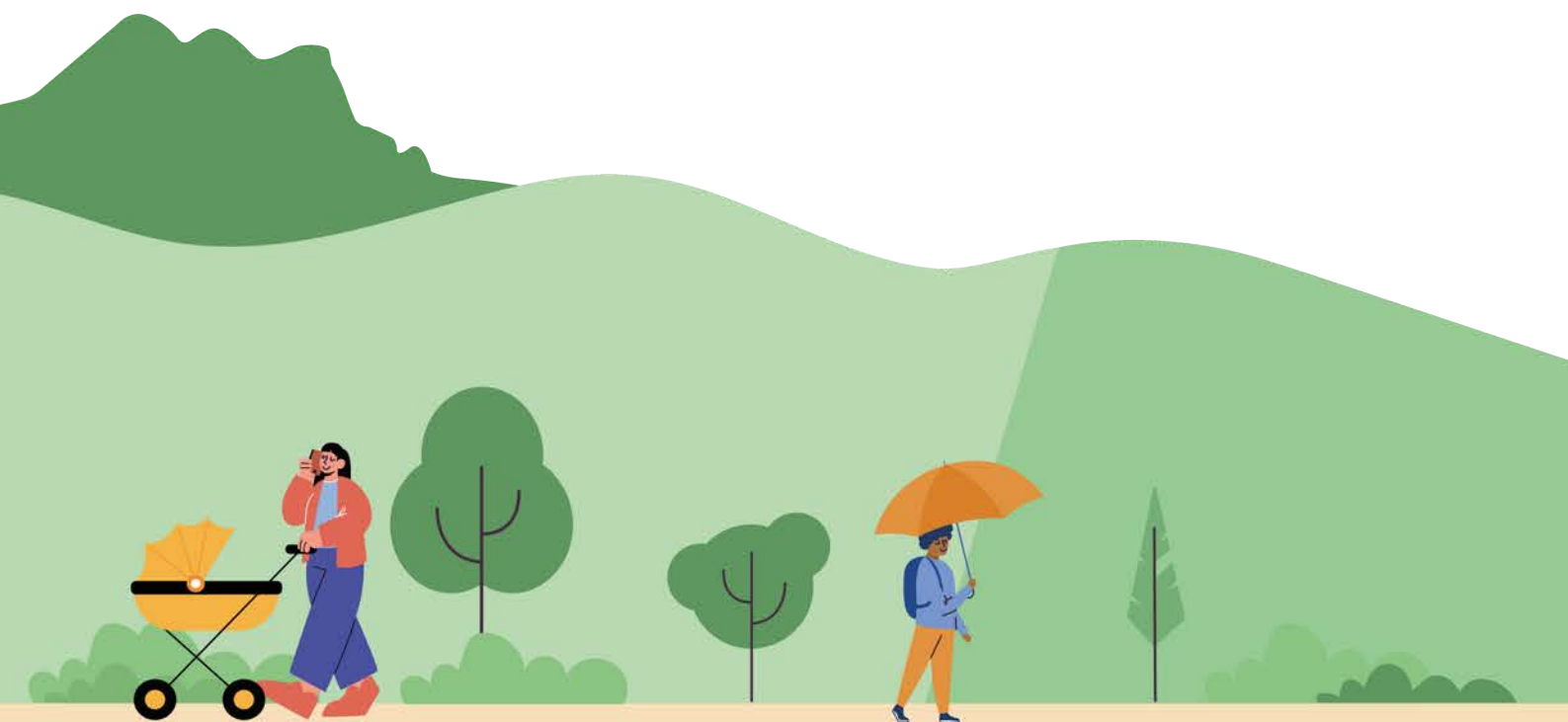
En detalle, se proponen dos nuevos itinerarios de norte a sur (Avenida Iparralde y Avenida Gipuzkoa-Elizatxo) y otros dos de este a oeste (Paseo Colón-Avenida Navarra y GI-636), que son fundamentales para estructurar la red y mejorar la conectividad.

Todo ello se completa con casi una decena de conexiones más junto a la adecuación de vías existentes para mejorar la seguridad y la comodidad en los desplazamientos.



Espazio publiko seguruagoa eta inklusiagoa duen hiria

*Una ciudad con
un espacio
público más
seguro e inclusivo*



Eskola-inguruneak

Entornos escolares

Ikastetxe-inguruetan segurtasuna hobetzea funtsezkoa da ikasleen autonomia bultzatzeko eta modu jasangarrian mugi daitezen lortzeko.

Horretarako, Irungo Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak zenbait jarduera-ildo planteatzen ditu irisgarritasuna areagotzeko eta hobetu beharreko espazio publikoak egokitzeko.

- **Segurtasuna handitzea, batez ere ikastetxeetako sarrera- eta irteera-ordutegietan. Zenbait esku-hartze aztertu dira ikastetxe batzuen inguruan.**
- **Mugikortasun jasangarria sustatzea ibilbide seguruen bidez, oinez edo bizikletaz joan daitezen eskolara, Eskola Bideak gonbidatzen duen bezala.**
- **Airearen kalitatea hobetzea, ikastetxe inguruetakoko zirkulazioa baretzearekin batera. Eskolako ingurune eta patioetan berdeguneak zabaltzea iradokitzen da.**

La mejora de la seguridad en los alrededores de los centros educativos es esencial para favorecer la autonomía del alumnado y que se desplace de forma sostenible.

Para ello, el PMUS plantea varias líneas de actuación orientadas a mejorar la accesibilidad y adecuar los espacios públicos que así lo necesiten.

- *Aumentar la seguridad, especialmente en los horarios de entrada y salida de los centros. Se estudian intervenciones alrededor de algunos colegios.*
- *Incentivar la movilidad sostenible con itinerarios seguros para que vayan andando o en bicicleta a la escuela, como invita el 'Camino Escolar'.*
- *Mejorar la calidad del aire con una pacificación del tráfico junto a los centros. Se sugiere ampliar los espacios verdes en los entornos y patios escolares.*

Bide-segurtasuna

Seguridad vial

Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planean jasotako jarduketetako batzuk bereziki bideratuak dira Irungo istripu-tasa murrizten jarraitzera, eta tarte eta puntu problematikoetan

Parte de las actuaciones contempladas en el PMUS están orientadas a seguir reduciendo la accidentalidad en Irun, interviniendo en los tramos y puntos más problemáticos.

esku hartzen dute.

Azken bi hamarkadetan beherakada nabarmena izan da ezbehar-kopuruan, baina, zirkulazioak gora egin duenez, indartu egin behar dira bide-segurtasunarekin loturiko neurriak.

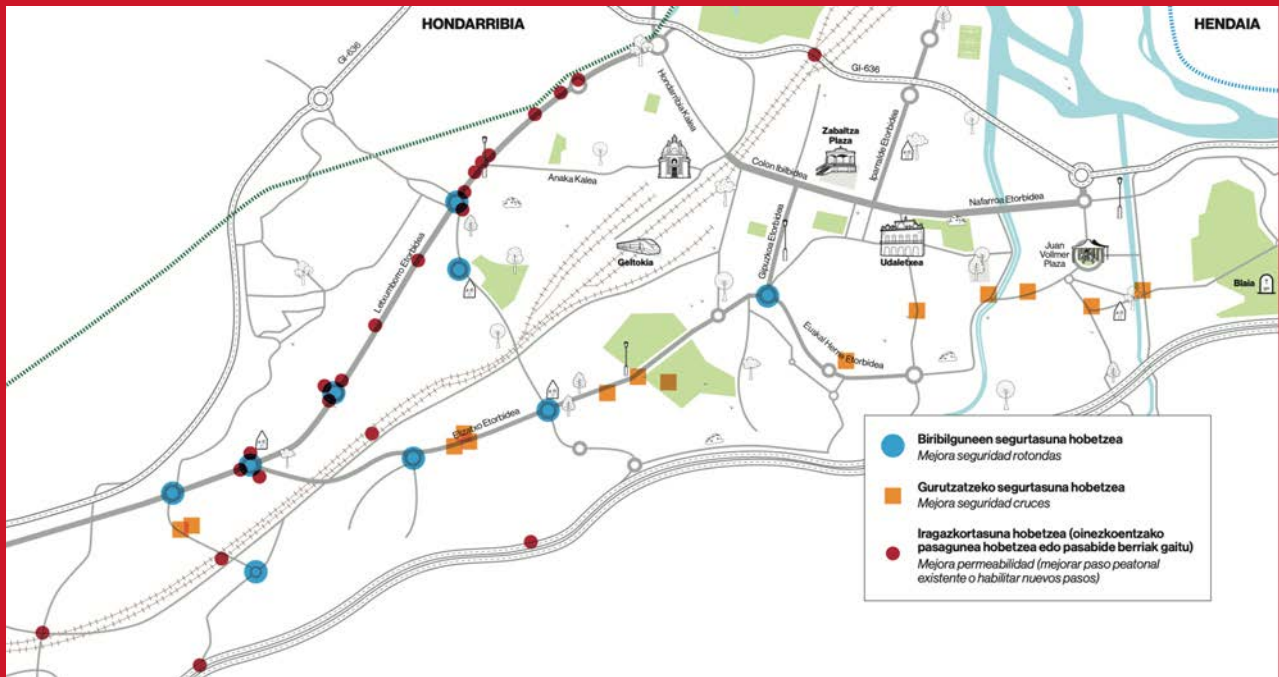
Hona hemen dokumentuak jasotzen dituen proposamen batzuk:

- **Istripuak gertatu diren lekuetan esku hartzea, berriro gerta ez daitezten.**
- **Oinezkoen bidegurutzetan abiadura murrizteko gailuak jartzea (bai semaforoak dituztenetan, bai semafororik gabeetan).**
- **Garraio publikoko geltokiei dagokienez, egokitu beharra dutenak egokitzea.**
- **Eskola-, kirol- eta osasun- ekipamenduen inguruneak babesteko neurriak.**

En las dos últimas décadas ha habido un descenso significativo de siniestros, si bien el incremento de la circulación hace necesario reforzar las medidas de seguridad vial.

Algunas propuestas que recoge el documento son:

- *Intervenir en los lugares en los que se han producido accidentes para evitar que se repitan.*
- *Colocar reductores de velocidad en los cruces de peatones, con y sin semáforos.*
- *Adecuar los accesos de las paradas de transporte público que lo requieren.*
- *Medidas de protección en los entornos de equipamientos escolares, deportivos y sanitarios.*



Irisgarritasun unibertsala

Accesibilidad universal

Mugikortasun Plan berriak urteko jarduerak proposatzen ditu hiriko mantentze-lanei dagokienez, guztia ere dibertsitate funtzionala, kognitiboa edo sensoriala duten pertsonen mugitzeko zailtasun gutxiago izan ditzaten.

Irunek seinaleetika kognitibo berritzailea baliatzen du hainbat eraikinetan. Espazio publikoan egindako aurrerapenekin batera, gertuago egongo gara irisgarritasun unibertsaletik.

Irungo Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak neurri hauek biltzen ditu:

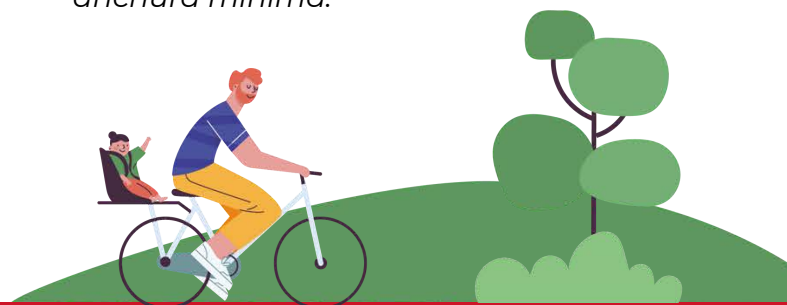
- **Espaloietakozoladura tratatzea, pertsona guztien mugikortasuna errazteko.**
- **Semaforoak dituzten bidegurutzetan esku hartzea, inguruok egokitzeko eta, hala, sarbide hobea izateko.**
- **Espaloiak behar bezala era guztietako oinezkoentzako pasabideetan, izan semaforoak edo ez.**
- **Espaloi estuak erretiratzea eta plataforma bakarreko kaleak sustatzea.**
- **Garraio publikoko geltokietarako irisgarritasuna, eta horietan informazio egokituak jartzea.**
- **Oinezkoen ibilbideetan mugikortasuna errazteko duten neurriak sartzea, hala nola gutxieneko zabalera bermatzea.**

El nuevo Plan de Movilidad propone actuaciones anuales dentro del mantenimiento urbano dirigidas a la eliminación de barreras que dificultan la movilidad de las personas con diversidad funcional, cognitiva o sensorial.

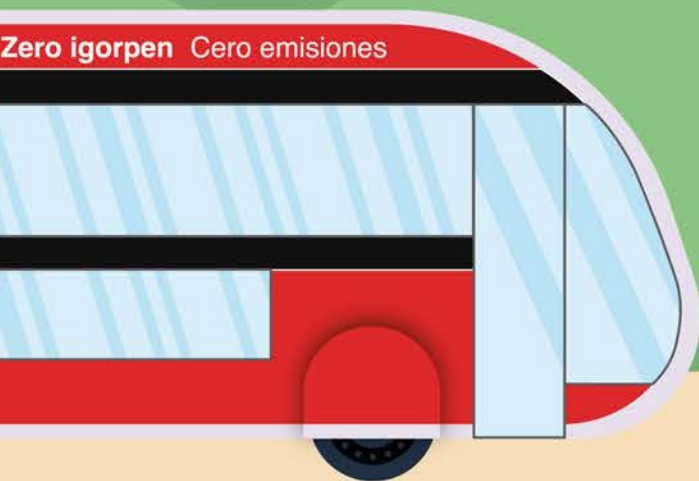
Irun cuenta con una novedosa señalética cognitiva que emplea en varios edificios municipales. Junto a los avances en el espacio público, se está más cerca de la accesibilidad universal.

EL PMUS incluye medidas como:

- *Tratar el pavimento de las aceras para facilitar la movilidad de todas las personas.*
- *Intervenir en los cruces con semáforos, adaptándolos y mejorando el acceso a los mismos.*
- *Rebajar las aceras en todo tipo de pasos de peatones, tengan o no semáforos.*
- *Eliminar las aceras estrechas y promover calles de plataforma única.*
- *Accesibilidad a las paradas de transporte público e información adaptada en las mismas.*
- *Introducir en los itinerarios peatonales medidas que faciliten la movilidad, como garantizar una anchura mínima.*



Isuri Gutxiko Eremua (IGE) *Zona de Bajas Emisiones (ZBE)*



Zer da?

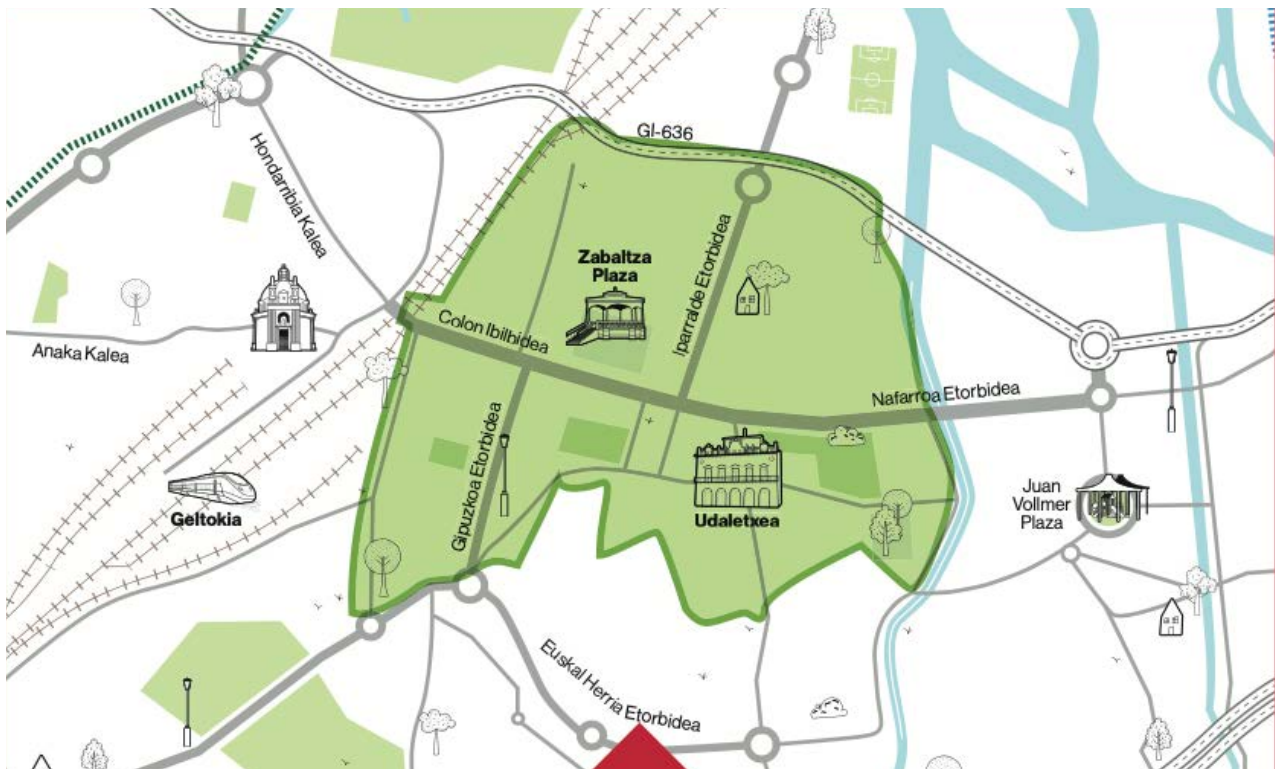
¿Qué es?

Isuri Gutxiko Eremu bat hiri barruko gune bat da, zeinean erregulatirik baitago ibilgailuen zirkulazioa. Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planetik kanpo garatzen da, eta ordenantza propioa izango du. Irungo Udala burubelarri ari da horretan lanean.

Klima Aldaketari eta Trantsizio Energetikoari buruzko Legearen arabera, 50.000 biztanle baino gehiagoko hiriak gune zentral bat definitu behar dute, kutsadura murrizteko eta airearen kalitatea hobetzeko.

Una ZBE es un área de la ciudad donde se regula la circulación de vehículos. Es un proyecto que se desarrolla al margen del PMUS y que tendrá su propia ordenanza en la que está trabajando el Ayuntamiento de Irun.

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética exige a las ciudades de más de 50.000 habitantes disponer de un espacio central donde se reduzcan los niveles de contaminación y se mejore la calidad del aire



Hiri Mugikortasun Jasangarrirako
Planean planteatzen den mugaketa hori Irungo Isuri Gutziko Eremuaren proiektuan zehaztu behar da. Irungo Udala ari da prestatzen IGE hori, eta hark zehaztuko du eremuak hartuko duen behin betiko espazioa.

La delimitación que se plantea en el PMUS se debe concretar en el proyecto de la ZBE de Irun, que está elaborando el Ayuntamiento y detallará el espacio definitivo que ocupe.

Helburuak Objetivos

Isuri Gutziko Eremu baten helburua da ingurumena eta osasun publikoa hobetzen laguntzea, erdialdeko eremu horretako trafikoa murriztean. Hala, lerrokaturik dago garapen jasangarriaren helburuekin.

La finalidad de una ZBE, al reducir el tráfico en esa área central, es contribuir a la mejora ambiental y de la salud pública, en línea con los objetivos de desarrollo sostenible.

Isuri Gutziko Eremua ezartzea aukera ederra da emisiorik gabeko mugikortasuna bultzatzeko eta hiri-ingurune horretan esku hartzeko. Hala, espazio publiko atseginagoa izango da Irunen, bai eta bizi-kalitate handiagoa erraztuko duten oinezkoentzako espazio gehiago ere.

Su implantación es una oportunidad para impulsar la movilidad cero emisiones y actuar en ese entorno urbano, liberando más espacio peatonal que favorezca un espacio público más amable y de mayor calidad de vida.

- Airearen kalitatea hobetzea
- Klima-aldaketa arintzea
- Mugikortasun jasangarriagoa bultzatzea

- Mejora de la calidad del aire
- Mitigación del cambio climático
- Impulso de una movilidad más sostenible



Hurrego urratsak

Próximos pasos

Udala lanean ari da Isuri Gutxiko Eremuaren proiektua idazten. Ezinbestekoa da proiektu hori egitea, egungo araudiaren arabera, hirian Isuri Gutxiko Eremu bat abian jarri aurretik. Proiektu horren barruan sartzen dira:

- **Egoeraren diagnostikoa**
- **Isuri Gutxiko Eremua diseinatzea**
- **Ezarpen- eta jarraipen-estrategiak Zaisa**

Isuri Gutxiko Eremu bat ezartzeko, gainera, udal-ordenantza espezifiko bat behar da, eremu zentral horretako zirkulazioa arautzeko.

Neurriak oraindik erabat zehazteke badaude ere, zenbait egoera aurreikusten dira. Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak aipatzen duenari jarraikiz, kontuan hartuko da hauentzako sarbidea:

- **Egoiliarrak eta jarduera ekonomikoak**
- **Zenbait motatako ibilgailuak (arinak, autobusak, eta abar)**
- **Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren ingurumen-etiketak**

El Ayuntamiento está trabajando en la redacción del proyecto de la ZBE cuya elaboración es imprescindible, según la normativa actual, antes de la puesta en marcha de una ZBE en la ciudad. Este proyecto incluye:

- *Diagnóstico de la situación*
- *Diseño de la ZBE*
- *Estrategias de implantación y de seguimiento.*

La implantación de una ZBE requiere además de una ordenanza municipal específica para regular la circulación en esta área central.

Las medidas, que aún se tienen que concretar, contemplan diferentes situaciones. Se tendrá en cuenta, siguiendo lo que menciona el PMUS, el acceso para:

- *Residentes y actividades económicas*
- *Tipos de vehículos (ligeros, autobuses, etc.)*
- *Etiquetas medioambientales de la DGT*



Bat egin mugimenduarekin
Únete al movimiento

Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Plana

HMJP 2023 - 2027 PMUS

Plan de Movilidad
Urbana Sostenible