

A.6. ALDERAKETA IRIZPIDEAK

A.6.1 KOSTU EKONOMIKOA

Irizpide honi 2ko garrantzia eman zaio. Kontuan hartzen da alternatiba bakoitzaren kostu alderatua, non ia baliogabea den kostuari 3 puntu ezartzen zaizkion eta beste guztien puntuazioa 0 eta 2 tartean dagoen kostuaren arabera.

A.6.2 SEGURITATEA

Irizpide honek, aukeratutako irtenbideak txirringululariari ematen dion seguritatea adierazten du. Honela ba, joan-etorrian dabilzan ibilgailuekin bidea partekatzeari 0 puntuko segurtasuna eman zaio. Beste alde batetik espaloiaaren altuera berean jartzea, honek duen banantze zintarriarekin eta trafikotik bananduta, 3 puntuko balioa du. 1 eta 2 puntuak, tartean dauden egoerei emango zaizkie: bizikletentzako karril babestua edo joan-etorrian dabilzan autoen parean doan espaloia.

Irizpide honek ere 2ko garrantzia izango du.

A.6.3 APARKALEKU GALERA

Irizpide honek alternatiba bakoitzak usten duen aparkatzeko aukera ebaluatuko du. 3 puntu emango zaizkie aparkalekurik kentzen ez duten alternatibei eta tartean ilada oso bat kentzen dutenei 0. Bitarteko egoerei 1 edo 2 emango zaizkie. Irizpide honen garrantzia lekoa da.

A.6.4 AUTOEN TRAFIKOAN ERAGINA

Irizpide honek, aukeratutako irtenbideak bakoitzak joan-etorriian dabilzan ibilgailuengan duen eragina adierazten du. Kontuan hartu da bidea partekatzen duen alternatibak ibilgailuen trafikoa asko oztopatzen duela eta 0 puntuko balio eman zaio. Bestalde, bizikleta espaloia errepidetik banatua duen alternatibari 3 puntukoa. Bizikletentzako karril babestua duten alternatibei puntu leko balio eman zaie eta bidetik parean dauden bizikleta espaloiei 2koa.

Irizpide honen garrantzia ere lekoa da.

A.6.5 OINEZKO ETA DENDEI ERAGINA

Irizpide honek egitura berriak oinezkoen eta denden gain izango duen eragina haztatzen du. Kontuan hartu da bidea partekatzen duen alternatibak baliogabeko eragina duela, beraz 3 puntuko balio eman zaio.

Kontrara, espaloiak murrizten edo oinezkoak kaleko alde bakarretik ibili beharra duten aukerek, 0 puntuko balioa izando dute. Bitarteko egoeran aurkitzen dira garrantzia txikiko espaloi murrizketa duten alatenatik aurkitzen dira, 1 eta 2ko balorazioaz.

Irizpide honen garrantzia ere lekoa da.

A.6.6 LOTURAGARRITASUNA

Irizpide honekin erabiltzaileek azpiegituretara sartzeko izando duten erraztasunak alderatuko dira. Irizpide honetarako ez da 0 balioko puntuaziorik kontuan hartu, alternatiba guztiek erabiltzaileentzat lotura funtzioak ondo betetzen bait dituzte.

Puntu leko puntuazioa emango zaio ibilbidea erabiltzaileen gehiengoa dagoen kale aldearen kontrako aldetik doan alternatibari eta aipatutako aldean aseturik ez dagoen herritarrik ez dagoenean.

2 puntuko balorazioa emango zaie erabiltzaileak izango diren herritarrengandik bananduen dauden tarteei.

Garrantzitsutzat jo da irizpide hau eta 2 ko garrantzia eman zaio.

A.6. CRITERIOS DE COMPARACIÓN

A.6.1 ECONÓMICO

Este criterio al que se ha otorgado un peso 2 para resaltar su importancia pretende tener en cuenta el costo comparado de cada alternativa de modo que a la considerada de costo casi nulo se le asignan 3 puntos y a las demás puntuación de 0 a 2 en función de su costo.

A.6.2 SEGURIDAD

Este criterio pretende reflejar la seguridad que aporta la solución considerada al ciclista en cada caso. Así se ha considerado que compartir vía con el tráfico rodado supone un 0 respecto a la seguridad y, sin embargo situarse a nivel de acera con bordillo de separación en alzado y separado del tráfico proporciona una seguridad de 3. Los valores 1 y 2 se asignan a situaciones intermedias: carril bici protegido o zonas de acera al límite con el tráfico rodado.

Este criterio tendrá un peso 2 también por su importancia.

A.6.3 SUPRESIÓN DE APARCAMIENTOS

Este criterio permite valorar la incidencia sobre la disponibilidad de aparcamientos que entraña cada alternativa. Las alternativas que no suponen supresión de aparcamientos disponibles se valoran con 3 puntos y las que suprimen una fila entera en el tramo se valoran con cero. Las situaciones intermedias se valoran con 1 o 2. El peso considerado para este criterio es de 1.

A.6.4 AFECCIÓN AL TRÁFICO RODADO

Este criterio pretende reflejar la afección que cada alternativa tiene al tráfico rodado. Se ha considerado que las soluciones de vía compartida entorpecen dicho tráfico de manera importante por lo que se valoran con 0 mientras que las soluciones de acera bici alejadas del carril de circulación se valoran con 3. Para las soluciones de carril bici protegido se ha considerado una valoración de 1 y para las aceras bici próximas a la circulación 2.

El peso considerado para este criterio es también de 1.

A.6.5 AFECCIONES AL TRÁFICO PEATONAL Y VIDA COMERCIAL

Este criterio pretende ponderar la afección que la nueva infraestructura va a tener sobre el tráfico peatonal y la vida comercial. Se ha considerado que las alternativas de vía compartida suponen afección nula y, en consecuencia, se valoran con 3. En el otro extremo se sitúan aquellas que suponen una reducción de la

superficie de aceras o la obligatoriedad para el peatón de circular por un solo lado de la calle, que se han valorado con 0. En una situación intermedia se sitúan aquellas alternativas con una reducción de superficie de aceras de menor importancia que se valoran con 1 o 2.

El peso considerado para este criterio es también de 1.

A.6.6 CONECTIVIDAD

Con este criterio se pretende comparar las alternativas desde el punto de vista de la facilidad para acceder a las infraestructuras por parte de los usuarios y la mayor o menor parte de población servida. Para este criterio no se han tenido en cuenta puntuaciones de valor cero en ningún caso ya que todas las alternativas cumplen bien la función de conectividad de cara al usuario.

Se ha optado por puntuar con 1 aquellas alternativas cuyo trazado discurre por el lado de la calle contrario a donde se sitúa la mayor parte de la población a servir y cuando a dicho lado no exista población con demanda no satisfecha.

La valoración 2 se adopta en aquellos casos que se considera que están más alejadas del centro de gravedad de la población a servir en cada tramo.

Se ha considerado que este criterio es importante y se le ha otorgado peso 2.