

Arrasateko Mugikortasun Jasangarrirako Planaren Eguneratzea



I. DIAGNOSIA



ARRASATEKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE MONDRAGÓN



Zuzendaritza fakultatiboa



ARRASATEKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE MONDRAGÓN



Garazi Etxeberria

*Hirigintza, Trantsizio ekologiko eta
Mugikortasun batzordeko burua*

Aitor Jauregi

Hirigintzako Burua

Zigor Andino

Udaltzainburua

Igor Kortabarria

*Hirigintza, Eraikuntza eta Mugikortasun
Teknikaria*

Idazketa



Emeka Okpala González

Planaren idazlea

Bide, Ubide eta Portuetako ingeniaria

Daniel Jordi Bibiloni

Soziologoa

Ália Ramellini Llorca

Ingurumen-aditua

Diego Gómez Matarranz

Geografoa

Andrea Melero Ramos

Geografoa eta GIS aditua

Oriol Codina Lara

Soziologoa eta parte-hartzean aditua

INTRAKo talde teknikoaren laguntzarekin.



KALITATEA KUDEATZEKO SISTEMA	
Proiektuaren egiaztatzea	
Nor	DJ
Data	Martxoa 2025

AURKIBIDEA

1. SARRERA	6
1.1. AURREKARIAK	7
1.1.1. Aplikatu beharreko araudia	7
1.1.2. Plangintza konkurrentea	7
1.2. MUGIKORTASUNAREN PLANGINTZAREN PRINTZPIO GIDARIAK	8
1.2.1. Lehiakortasuna	8
1.2.2. Gizarteratzea	8
1.2.3. Bizi-kalitatea	9
1.2.4. Osasuna	10
1.2.5. Segurtasuna	11
1.2.6. Jasangarritasuna	11
1.2.7. Genero-ikuspegia mugikortasunean	12
1.2.8. Digitalizazioa eta mugikortasuna 4.0	12
1.3. METODOLOGIA	14
1.3.1. Planaren faseak	14
1.3.2. Parte-hartzearen ezaugarriak	15
2. LURRALDE-AZTERKETA ETA AZTERKETA SOZIOEKONOMIKOA	17
2.1. KOKAPEN GEOGRAFIKOA ETA LURRALDEAREN EGITURA	18
2.1.1. Lurralde-testuingurua	18
2.1.2. Banaketa funtzionalak	18
2.1.3. Zonifikazio-motak	19
2.1.4. Hiri-egitura	20
2.2. EGITURA SOZIODEMOGRAFIKOA	22
2.2.1. Datu orokorrak	22
2.2.2. Egitura	24
2.2.3. Hazkundearen aurreikuspena	26
2.2.4. Biztanleriaren banaketa	27
Biztanleriaren dentsitatea	30
2.3. EGITURA EKONOMIKOA	33
2.3.1. Datu orokorrak	33
2.3.2. Okupazioa	34
2.3.3. Sektore ekonomikoak	36
2.3.4. Autoeuspen eta autosufizientzia tasak	40
2.4. BIDAIAK SORTZEN ETA ERAKARTZEM DITUZTEN ZENTROAK	42
2.4.1. Ekipamenduak	42
2.5. IBILGAILU PARKEA ETA MOTORIZAZIOA	49
2.5.1. Motorizazio-indizea	52
3. DESPLAZAMENDUEN ANALISIA	57
3.1. DESPLAZAMENDUAK AZTERTZEKO METODOLOGIA	58
3.2. INKESTATUTAKO HERRITARREN PROFILA	59
3.3. MUGIKORTASUNA LANEGUNEAN	60

3.3.1.	Desplazamenduen banaketa modala	63
3.3.2.	Desplazamenduen ordu-banaketa	66
3.3.3.	Desplazamenduen banaketa, generoaren arabera	70
3.3.4.	Adin-taldeak, garraibidearen arabera	72
3.3.5.	Konexioko mugikortasuna lanegunean (egoiliarak eta ez-egoiliarak)	74
3.3.6.	Eskola-mugikortasuna	76
4.	MUGIKORTASUN SAREEN DIAGNOSIA	79
4.1.	MUGIKORTASUNA OINEZ	80
4.1.1.	Oinezkoen sarea	81
4.1.2.	Irisgarritasuna.....	87
4.1.3.	Oinezko eskariaren karakterizazioa	95
4.1.4.	Disfuntzio nagusiak	99
4.2.	MUGIKORTASUNA BIZIKLETAN ETA MPI	103
4.2.1.	Bizikleta/MPI sarea	103
4.2.2.	Bizikleta-ibilbideen tipologia.....	104
4.2.3.	Bizikleta-bideen seinalizatzena	108
4.2.4.	Bizikleten aparkamendua	108
4.2.5.	Bizikleten eta MPlen eskaria	111
4.2.6.	Disfuntzio nagusiak	115
4.3.	MUGIKORTASUNA GARRAIO PUBLIKOAN	118
4.3.1.	Herribusa	118
4.3.2.	Hiriarteko autobusa	124
4.3.3.	Autobus geltokiaren kokapena	127
4.3.4.	Taxia.....	130
4.3.5.	Irisgarritasuna garraio publikoan.....	133
4.3.6.	Erabiltzailearentzako informazioa	134
4.3.7.	Garraio publikoaren eskaria	134
4.3.8.	Disfuntzio nagusiak	141
4.4.	MUGIKORTASUNA IBILGAILU PRIBATU MOTORDUNEAN.....	144
4.4.1.	Eskaintzaren ezaugarriak	144
4.4.2.	Udalerrira sartzeko bide-sarea.....	146
4.4.3.	Udalerriko bide-sare nagusia	147
4.4.4.	Ibilgailu pribatuaren eskaera.....	152
4.4.5.	Disfuntzio nagusiak	162
4.5.	APARKAMENDUA	164
4.5.1.	Eskaintzaren ezaugarriak	165
4.5.2.	Eskariaren karakterizazioa	173
4.5.3.	Aparkalekuen balantzea	183
4.5.4.	Disfuntzio nagusiak	189
4.6.	SALGAIEN HIRI-BANAKETA.....	190
4.6.1.	Zamalanen erregulazioa	190
4.6.2.	Zamalanetako plazen inbentarioa	191
4.6.3.	Eskariaren karakterizazioa	192
4.6.4.	Disfuntzio nagusiak	193

5.	GARRAIO-SISTEMAREN INPAKTUEN AZTERKETA	195
5.1.	ISTRIPUTASUNA	196
5.2.	KUTSADURA ATMOSFERIKOA	200
5.2.1.	Airearen kalitatea	200
5.2.2.	Mugikortasun elektrikoa	202
5.3.	KUTSADURA AKUSTIKOA	205
5.4.	IRISGARRITASUNA	207
5.5.	GENEROA ETA GIZARTE-KOHESIOA	208
5.6.	OSASUNA	211

1. SARRERA

1.1. AURREKARIAK

Mugikortasun jasangarria inflexio-puntu gisa ageri da XXI. mendean, hiri-politiken barruan. Hori dela eta, Arrasaten hiri-ingurunekeo desplazamenduen inguruan dauden arazoak konpontzea da udalerriko edozein plangintza eta esku-hartze programaren helburu argietako bat.

1.1.1. Aplikatu beharreko araudia

Mugikortasun Jasangarrirako Planak aplikatu beharreko araudia eta indarrean dagoen udal-araudia betetzen direla bermatu beharko du.

Estatu mailan

- TMA/851/2021 Agindua, Estatuko publiko urbanizatuen irisgarritasun-baldintzei buruzkoa.
- Trafiko Legea eta Zirkulazioaren Erregelamendu orokorra.

Autonomi Erkidego mailan

- 11/2023 Legea, azaroak 9koa, EAEko mugikortasun jasangarriarena.
- 4/2019 Legea, otsailak 21ekoa, EAEko Energia jasangarritasunarena.
- 68/2000 Dekretua, Euskal Autonomia Erkidegoko irisgarritasun-baldintzei buruzko arau teknikoei buruzkoa.
- 4/2005 Legea, emakumeen eta gizonen berdintasunerako

Udal araudiak

- TAO Ordenantza
- Taxi Zerbitzuen Erregelamendua
- Zirkulazioaren eta Herri Barruko Bideen Erabileraren Ordenantza,
- Bidaia-erien Errepide Bidezko Garraio-zerbitzu Publiko Erregularrak Harmonizatzekeo Erregelamendua
- Arrasateko irisgarritasun plana
- Arrasateko berdintasun plana

1.1.2. Plangintza konkurrentea

Arrasateko Udalak 2004an egin zuen lehen Hiri Mugikortasuneko Plana. Ondoren, 2016an, eta Hiri Antolamendurako Plan Orokorra (HAPO) onartu ondoren, Udalak Mugikortasun Jasangarrirako Plan Integral berria garatzea erabaki zuen. Plan hori 2018ko otsailean jarri zen indarrean, eta 2023an ebaluatu zen, Euskal Autonomia Erkidegoko Energia Jasangarriari buruzko 4/2019 Legeak agintzen duen bezala.

Hala, dokumentu honek lehendik dagoen mugikortasun estrategia berrikusten du, aurreikusitako hiri-aldaketekin bat etortzeko, bai eta mugikortasunaren planifikazio estandarrak ere.

1.2. MUGIKORTASUNAREN PLANGINTZAREN PRINTZIBIO GIDARIAK

1.2.1. Lehiakortasuna

Garraio sistema eraginkor bat funtsezko elementua da lurralde baten lehiakortasunerako, eta ahalik eta funtzionaltasun handiena eskaintzen du, kostu orokor, indibidual eta sozial txikienarekin. Ekoizpen sistemaren funtsezko euskarri gisa, garraioak aukera eman behar du:

- Lehengaiak eta manufakturak modu eraginkorrean banatzea, arrazoizko epe eta prezio batzuetan.
- Langileak beren lantokietara ahalik eta ziurgabetasun txikienarekin eta segurtasun baldintza onargarrietan sartzea, in itinere istripuen ondoriozko produktibitate galera kontuan hartuta.

Euskadin, gaur egun, bi faktorek erakusten dute garraio sistemak ez duela nahikoa antolamendu eraginkorrik ekoizpen sistema lehiakorragoa bihurtzeko:

- Bide-korridore nagusien eta hiriguneetarako sarbideen ohiko pilaketa, eta horrek desplazamenduetarako behar den denbora nabarmen luzatzea eragiten du. Fenomeno hori trenbidean zein automobilgintzan gertatzen da, eta mugikortasuna zailtzen die herritar askori, bidaiak planifikatzeko aukera gutxiago baitute.
- Garraioaren prezioa (hau da, banakako kostua) kostu errealairen (kostu orokorraren) azpitik egotea, eta, beraz, ez da sustatzen gizarteari geroraturako kostuak murriztea.

Bi faktore horiek Europar Batasuneko Garraioaren Liburu Zurian ere aipatzen dira, garraioaren mendeko sektore ekonomikoen lehiakortasunerako mehatxu nagusi gisa. Liburu Zuri berak egungo egoera alderantzizatzeko aplika daitezkeen zenbait estrategia aztertzen ditu, eta horietako bakoitzean faktore komun bat da garraioaren tarifa egokia ezartzeko beharra, bereziki errepidez. Alde horretatik, garraioaren prezioa eskaria erregulatzeko tresna gisa erabiltzeak eraginkortasuna handitzeko aukera eman behar du, funtzionaltasunaren eta kostuaren arteko orekan esku hartzeaz gain, izan ere:

- Garraio-sistema merkeegiak erabilera bereizi gabea (ez eraginkorra) egitea bultzatzen du, eta pilaketa gertaerak eragiten ditu, hau da, funtzionaltasuna galtzea, eta, aldi berean, erabiltzaile guztien kostu balantzean eragina izatea.
- Eta alderantziz, prezio altuegiak mugatu egiten du sistemara sar daitezkeen erabiltzaileen kopurua, eskainitako ahalmena ez aprobetxatzeko moduan.

1.2.2. Gizarteratzea

Irisgarritasunaren arabera, mundu guztiak, bere adina, generoa edo egoera ekonomikoa alde batera utzi gabe, leku batera iristeko aukera izan behar du. Beraz, irisgarritasuna unibertsala ez denean, gizarte bazterketa eragiten duen elementu bat gertatzen da. Horrela, hainbat arrazoiengatik, lurraldean mugitzeko zailtasunak dituen pertsona bat aukera edo zerbitzu batzuk gabe geratuko da, eta horrek eragin negatiboa izanen du garapen pertsonal, sozial eta laboralerako dituen aukeretan. Eragin hori batez ere mugikortasun murriztua duten pertsonen jasaten dute, hau da, osasun arrazoiengatik gaitasun fisikoak urritzen dituztenek, eta horrek asko mugatzen du mugikortasun autonomia.

Hala ere, irisgarritasun faltak ekar dezakeen bazterketa, bereziki garraio publikoa gutxi iristen den lekuetan, ez da fisikoa bakarrik, soziala ere bada. Hala, adibidez, baliabide ekonomiko mugatuak dituzten pertsonak eta, kasu batzuetan, arrazoi ekonomikoengatik migratutako pertsonak zailtasun gehiago dituzte ibilgailu pribatu motorduna eskuratzeko, garestia delako, eta horrek lan eta gizarte aukera batzuetarako sarbidea eragozten die. Bestalde, adinagatik, adingabeek independentzia eta autonomia gutxiago izan dezakete garraio publikora iristeko zailtasunak dituzten lekuetan, beren senideek emandako garraio pribatuaren mende egon behar baitute. Eskola bideak sortzeak ingurune seguruak sortzea eskatzen du eskolan eta aisia guñeetan oinez mugitzen diren haurrentzat, eta biztanleria sektore horrentzako espazio irisgarriagoak egiten laguntzen dute, haien autonomia sustatuz eta gero eta hiri zabalagoa erabiltzeko aukera emanez.

Ondorio pertsonal eta sozialez gain, irisgarritasunik ezak ondorio negatiboak ditu ekoizpen sistemaren lehiakortasunean, bi mekanismoren bidez:

- Murritzatu egiten du lan-merkatua, bai langileena bai enpresena, eta, aldi berean, mugatu egiten du langileen eta lanpostuen profilak egoki doitzeko aukera.
- Gizarte babeseko gastu publikoa handitzea dakar, eta dagokion zerga tresnekin itzuli behar da.

Mugikortasuna gizarte arazo batzuei erantzungo dien eragile bihurtu behar da. Hala, egin behar du:

- Lurraldea orekatu eta aukera berdintasuna egituratu.
- Irisgarritasun unibertsaleko neurriak sustatu, gizartearen eta ekonomiaren ikuspuntutik, desberdintasun soziala murrizteko.
- Kultura aniztasunari erantzuteko irizpideak integratu eta informazio sistema egokiak bermatu.
- Mugikortasuna hezkuntzako fase guztietan txertatzeko estrategiak ezarri.

Beraz, irisgarritasuna gizarte bazterketako faktore bat ez izatea zaindu behar da. Horrek esan nahi du, batetik, irisgarritasun modu unibertsalenen irismena eta zerbitzua hobetzeko jarduerak lehenetsi behar direla (oinetz joatea, bizikleta, MPI eta garraio publikoa), eta, bestetik, garraibideei eta lurraldeei baliabideak esleitzean errenta erregresiboaren birbanaketak saihestu behar direla. Bereziki, arreta berezia jarri behar zaio lanerako sarbidea integrazio mekanismo nagusi gisa orokortzeko ideari.

1.2.3. Bizi-kalitatea

Garraio sistemak mesede edo kalte egin diezaioke bizi-kalitatea deritzonari:

- Batetik, mugitzeko aukera ematen du, eta, beraz, herritarrek behar dituzten edo egin nahi dituzten jarduera guztiak egiteko aukera. Mugitzea eguneroko gertaera bat da herritarrentzat (eta baita eskubide bat ere), baina ez da berez helburua (oso kasu berezietan izan ezik), baizik eta benetan gauzatu nahi den “zubi-lana”. Hala, desplazamenduak ahalik eta azkarren eta erosoan egitea espero da, eta, aldi berean, ziurgabetasun minimoarekin, hau da, garraio zerbitzuek aurreikusitako moduan funtzionatzen dutela ziurtatuta: ordutegiari, maiztasunari, segurtasunari eta abarri dagokienez. Garraibide jakin batean fidagarritasunik eza da hura ez erabiltzeko eta, beraz, eraginkortasunik eza areagotzeko faktore nagusia.

- Bestalde, garraio azpiegiturek eta zerbitzuek inpaktu handia eragiten dute ingurunearen eta paisaiaren kalitatean, lurraldea zatikatzen dute eta erabilera sozialerako espazio libreen erabilgarritasuna mugatzen dute. Baina degradazio hori hiri eremuetan ere gertatzen da, batez ere, zarata eta atmosferaren kutsaduraren ondorioz. Bi elementu horiek behin eta berriz aipatu izan dira leku baten osasunari eta bizi kalitateari kalte egiten dieten eragile garrantzitsutzat. Gainera, inpaktu negatibo horiek herritar guztiei eragiten diete, sortzen dituen garraiobidearen erabiltzaile izan edo ez. Komunikazio azpiegitura handiak zenbait udalerriren bidez egituratzen dira, halako moldez non haien kudeaketak ez baitu haien erabaki ahalmenik, nahiz eta haiek izan kanpo eragin negatiboak jasaten dituzten eragile nagusiak.

Beraz, garraio-sistemen plangintzak aldi berean kontuan hartu behar ditu inpaktu positiboak eta negatiboak. Bi inpaktu motetako bati bakarrik erreparatzen badiogu, hura hobetzeko eskariak infinituak izan ohi dira. Bi alderdi horiek kontrajarrita, ordea, sozialki onargarria den oreka puntua lortzen da, eta horrek ezinbestez dakar inplikaturako gizarte sektore guztien parte-hartzea, elkarriketa eta adostasuna indartzea.

1.2.4. Osasuna

Errekuntza motordun garraiobideek gas eta soinu igorpen handiak eragiten dituzte, osasunerako kaltegarriak. Ondorio negatibo horiek fisikoak izateaz gain, arnasketako gaixotasunak, tumoreak eta abar garatzeko aukera areagotzen dute, baita mentalak ere, estresa eta ondorez psikologikoa areagotuz. Gainera, garraiobide baten fidagarritasun falta, segurtasunik ezarekin eta izan ditzakeen atzerapenekin, pertsona baten ongizate psikologikoari kalte egiten dion faktore garrantzitsua da, ordutegien plangintza egitea eta denbora libre gutxiago izatea eragozten baitzaio, desplazamenduetan nahi gabe erabiltzen baitu. Pertsonen osasunean eta ongizatean gaizki planifikaturako mugikortasuna eragiten duten kalteek enpresen produktibitateari ere eragiten diote, bai eta osasun sistemari ere, laguntza presio handiagoa jasotzen baitu.

Helburu horrekin bat, erabilgarria izan daiteke tresna ekonomikoak aplikatzea, batetik, ahalmen kutsatzaile txikiagoa duten ibilgailuak erabiltzea bultzatzeko eta, bestetik, aipaturako gizarte eta ingurumen kostuak barneratzeko.

Osasunean eta ongizatean zuzeneko eragina duten hainbat ingurumen elementu daude:

- Airearen poluzioak arnas gaixotasunak areagotzen ditu, eta neuroendekapenezko gaixotasunak agertzen laguntzen du, eta haurren garapen kognitibo egokia eragozten du, besteak beste.
- Zarata zirkulazio pribatuak eta merkantzia trafikoak eragiten dute, eta patologia garrantzitsuak eragiten ditu, hala nola gaixotasun kardiobaskularrak eta hipertentsioa. Gainera, inpaktu handiak eragiten ditu lo patroien estresari eta desordenei dagokienez, eta horiek ere eragin zuzena dute osasunean.
- Autoek eta azpiegiturek ere lagundu egiten dute bero uhartearen efektuak handitzen, eguneko eta, batez ere, gaueko tenperaturak handituz hiriguneetan. Temperatura igoera horrek, klima aldaketaren eta gero eta maizago gertatzen diren bero boladen testuinguruan, zuzeneko eragina du biztanlerian, eta, batez ere, pertsona ahulenen hilkortasunean.

- Istripu tasak hildako eta zauritu ugari eragiten ditu, bai garraio pribatuaren erabiltzaileen artean, bai txirrindularien eta oinezkoen artean.

Kontuan hartu behar da, halaber, garraibide aktiboek (oinetz joatea eta bizikleta) osasunean duten eragin positiboa. Oinezko eta txirrindularientzako ibilbide sare seguruen bidez erabilera sustatzea, eta garraio-sistema sedentarioak (ibilgailu pribatua, esaterako) gutxiago erabiltzeak gizabanakoen egoera fisikoa eta psikikoa hobetzea dakar, eta horrek eragin positiboa du haien osasunean, ongizatean, produktibitatean eta, oro har, gizartean.

1.2.5. Segurtasuna

Gaur egun, zirkulazio istripuak arazo sozial oso garrantzitsua dira, eta biztanleriaren sektore batzuen artean heriotza gehien eragiten duen arrazoietakoa bat da, kostu ekonomiko handiak eragiten dituenak. Istripu-tasaren murrizketa lehentasunezko ekintza lerroa izan da, Europako Batasunaren Garraioaren Liburu Zurian eta Osasunaren Mundu Erakundearen (OME) Bide Segurtasunerako Ekintza Hamarkadako Plan Orokorrean adierazten den bezala. Plan horretan, zirkulazio istripuetan (bai zaurituetan, 2021-30) hildakoen kopurua %50 murrizteko helburua ezartzen da.

Garraibide bati egotzi dakizkieken istripuen kopurua erabiltzaile/kilometro kopuruaren eta abiaduraren arabera da. Egiaztapen horrek garraibideen istripu tasa murrizteko bi ekintza lerro posibleak zehazten ditu: lehenengoak istripu tasa txikiagoa duten garraibideetara lekualdatzea dakar, hau da, garraio kolektibora eta motorrik gabeko garraibideetara. Ibilgailu pribatua da, ez bairik gabe, bidaiatutako kilometro bakoitzeko hildako gehien dituen garraibidea.

Bigarrenaren oinarria abiadura egokitzea eta bitarteko bakoitzaren berezko segurtasun baldintzak hobetzea da, baita hainbat baliabide erabiltzeak bat egiten duen puntuak ere. Funtsean, bide sistemako puntu beltzak ezabatzean datza, azpiegitura hobetuz, erabilerak bat egiten duten bitartekoen espazioa banatzean eta lehenestean, erabiltzaileen gainerako zeregin pedagogikoa handitzean, arau hausleen prebentzio eta zehapen sistema indartzean eta segurtasunerako teknologia berriak sartzean. Testuinguru horretan, garrantzi handia ematen zaio eremu publikoko erabiltzailerik ahulenen babesari, oinezkoak baitira lehenik, eta bizikletak eta MPI gero. Lehentasuna, beraz, erabiltzaile horien eta ibilgailu pribatu motordunaren arteko marruskadura murriztean datza, eta alde egiten duten tokiak seguruak izatean.

1.2.6. Jasangarritasuna

Jasangarritasun irizpideak EBko Garraioaren Liburu Zurian barneratzen dira. Liburu horretan azpimarratzen da beharrezkoa dela ekonomiaren hazkundera gaur egun jasaten ari den garraio fluxuen hazkunde paralelotik bereiztea. Hala, garraio sistema eraginkorragoa lortuko litzateke, hau da, baliabide eta hondakin kutsatzaile material eta energetikoen erauzketa unitate bakoitzeko lan gehiago sustatuko lukeena. Aldi berean, desakoplamendu horrek lehiakortasun abantaila bat dakarkio ekoizpen sareari, hurbileko egoera ekonomikoa kontuan hartuta; izan ere, garraioaren kostuak handitu egiten dira, batetik, eta, bestetik, lehengaien kostuak, eskasia dela eta, bai erregai fosilak, bai gailu elektronikoak fabrikatzeko behar diren mineralak, batez ere ibilgailu elektrikoak bateriak. Horrela ulertzen da, beraz, jasangarritasuna sustatzea, ahalik eta energia gutxien erabiltzen duten (eraginkorrenak) edo, oro har, ahalik eta energia gutxien erabiltzen duten pertsonak ahalik eta gehien garraiatzen dituzten garraioen erabilera sustatzeko.

Printzipio horren esparruan sartu behar dira, halaber, berotegi efektua eragiten duten emisioak murrizteko Parisko Akordioan ezarritako helburuak; Espainiaren kasuan, emisioak %23 murrizten dira 2030erako, erreferentzia urtea (1990) errespetatuta, eta 0 CO₂ isuri izatera iritsi 2050erako. Gainera, Eusko Jaurlaritzak eta Espainiako Gobernuak larrialdi klimatikoa deklaratu dute, eta horrek esan nahi du berotegi efektua eragiten duten emisioak murriztea lehentasun eta garrantzi handiko politika bihurtzen dela. Aipatutako helburuetara iristeko eta, beraz, belaunaldien arteko berdintasuna lortzeko, lehentasuna eman behar zaio energia intentsitate txikiagoa, kutsatzaile gutxiago isurtzen eta lurraldea gutxiago okupatzen duten garraio-bideen erabilerari.

1.2.7. Genero-ikuspegia mugikortasunean

Hiri eta herri gehienek, historikoki, genero androzentrikoko ikuspegia izan dute, lan arrazoiengatik eta motordun ibilgailu pribatuan egiten diren desplazamenduei eman diete lehentasuna, eta ez dituzte kontuan hartu eguneroko bizitzako beste jardueretik loturak. Bestalde, eremu publikoan indarkeria matxistak izateko beldurraren ondorioz (jazarpena eta sexu-erasoak, esaterako), emakumeek mugikortasuna aldatu egiten dute arrisku horien pertzepzioa areagotzen denean, batez ere gauez, ibilbide aldakorrak egiten direnean, garraio-bide batzuk erabiltzeko uzten diotenean edo zuzenean ez irtetea erabakitzen dutenean. Beraz, mugikortasun politiketan genero ikuspegia txertatzeak lehentasunak aldatzea dakar, pertsonen eguneroko bizitza eta bizitzaren jasangarritasuna lurralde erabakien erdigunean jartzeko. Horrek esan nahi du hainbat jarduera eta esperientzia ikusarazi eta baloratu behar direla, bai emankorrak eta ordainduak, bai ordaindu gabeak, etxekoak eta komunitatekoak, bizitzan ugalketarako ezinbestekoak direnak.

Azken finean, genero ikuspegia duen mugikortasunak genero roler hirien eta herrien erabilerak eta gozamenak nola eragiten duten aztertzea eskatzen du. Kasu askotan, emakumeak diskriminatuta dauden eremu publikoaren erabilera sexista eragiten du. Beraz, beharrezkoa da mugikortasunaren plangintzan genero ikuspegia sartzea, eguneroko bizitzaren konplexutasunari erantzunez, eta etxeko jarduerekin eta pertsonen sendaketarekin zerikusia duten mugikortasunei balioa emanez.

1.2.8. Digitalizazioa eta mugikortasuna 4.0

Gaur egungo mugikortasun ereduak gizartearen portaeretara etengabe aldatuz eta egokituz lortzen da, eta, beraz, kontzeptu dinamikoa da, etengabe egokitzen dena. Duela gutxi, garraioa erabiltzeko modua sortzen diren aukera berrietara egokitu da. Aukera horiek konektagarritasunarekin lotura handia duten eredu berriak sortzen dituzte, intermodalitateetik abiatuta mugitzeko modu desberdinak bateratzeko funtsezko elementu gisa ulertuta. Horrek "Mobility as a Service" (MaaS) kontzeptua hartzeri garrantzia ematen dio. Kontzeptu hori erabiltzaileek duten zerbitzuen modu eta informazio aniztasunetik abiatuta nola mugitu nahi duten aukeratzean sortzen da, eta hainbat garraio elkarrekin konektatzean, mugikortasun adimentsua eta eraginkorragoa sortzeko.

Informazioa eskuratzeak konparatzeko aukeraren bidez aukeratzeko askatasuna ematen dio biztanleriari, datu ugari eta askotarikoak izanda. Teknologia berriek informazioaren eskuragarritasun hori zabaltzen dute eta, beraz, aldaketak sortzen dira mugikortasun eskarian.

Beraz, mugikortasuna teknologia berrietan oinarritutako informazioa eskuratzeak baldintzatzen du, eta, garraio eta moda hornitzaileen arteko lehia informazioa emateko gaitasunaren mende dago, eta horrek “Smart Mobility” kontzeptuari eragiten dio.

Oro har, esan daiteke helburu espezifikoago horiek guztiak, nahiz eta askotarikoak izan, helburu berera bideratuta daudela. Ingurumen, osasun, gizarte, ekonomia edo teknologia kontuak direla eta, argi dago ibilgailu pribatu motorduna garraiobiderik jasangarrienetara aldatzeko beharra. HMJPe horrelako baliabideen erabilera sustatzen badute, hau da, oinez ibiltzea, bizikletak, MPI eta garraio publikoa (hori gertatzen da erakargarritasuna, hiri plangintzan duten lehentasuna eta funtzionaltasuna hobetzeko), atal honetan planteatutako ia helburu guztiak lor daitezke.

1.3. METODOLOGIA

Mugikortasun Jasangarriko Plan bat egiteko metodologia hainbat fasetan egituratzen da, udalerriko garraio-sistemari buruzko azterketa sakona eta hobekuntza proposamen integrala egiteko. Prozesu horren helburua da hiri-mugikortasuna optimizatzea, jasangarritasuna sustatzea eta herritarren bizi-kalitatea hobetzea.

1.3.1. Planaren faseak

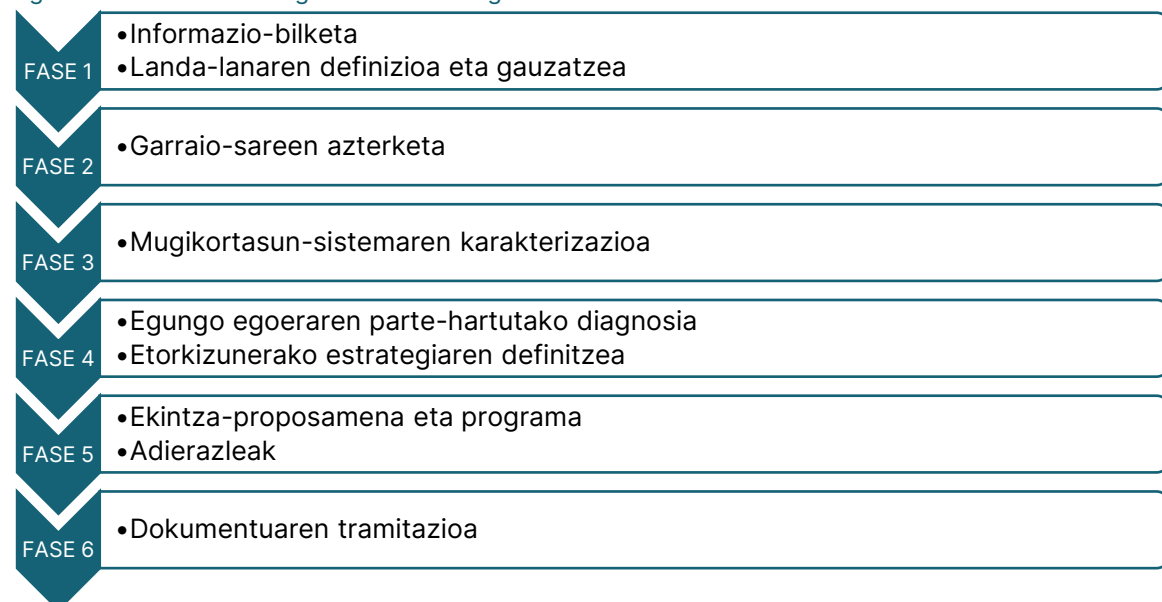
Lehenengo fasean, udalerriko mugikortasunaren egungo egoerari buruzko funtsezko datuak biltzen dira. Datu horiek hainbat iturritatik datoz: telefoniari buruzko datuak, zirkulazio-neurketak, udal-datuen azterketa eta landa-lana. Helburua da ahalik eta informazio gehien izatea, ahalik eta xehetasun handienarekin, mugikortasuna ezagutzeko eta garraio-sareak behar bezala definitzeko, bai eta mugikortasunaren ezaugarriak zehazteko ere.

Hurrengo faseak deskribatzaileak dira, eta garraio sareak definitzea dute helburu (oinezkoak, bizikleta/MPI, garraio publikoa eta ibilgailu motorduna). Analisi horri esker, sare bakoitzaren estaldura maila eta egoera ezagutu daitezke. Horren bidez, udalerriko mugikortasunaren karakterizazioa egiten da, biztanleak nola mugitzen diren deskribatzeko. Mugikortasun dinamen azterketak, bai udalerri barrukoak, bai konexiokoak, disfuntzioak detektatzen laguntzen du. Prozesua parte-hartze handiarekin egiten da, udalerriko mugikortasunaren berezitasunak jasotzeko eragile nagusiak ahalik eta gehien barneratuz, etorkizunerako estrategia bat garatzeari begira.

Hobekuntza proposamenak eta jarduera programa egiteko fasea zehaztutako estrategiatik abiatzen da, eta ekintza zehatzak garatzea du helburu, hautemandako gabeziak hobetzeko eta mugikortasun seguruago eta jasangarriago baterako hautemandako potentzialtasunei etekina ateratzeko. Proposamen horien bidez, mugikortasuna ebaluatzeko funtsezko adierazleak hobetu nahi dira.

Azkenik, Plana udal agintariek tramitatu eta onartu behar dute, indarrean egongo den urteetan behar bezala hedatuko dela ziurtatzeko.

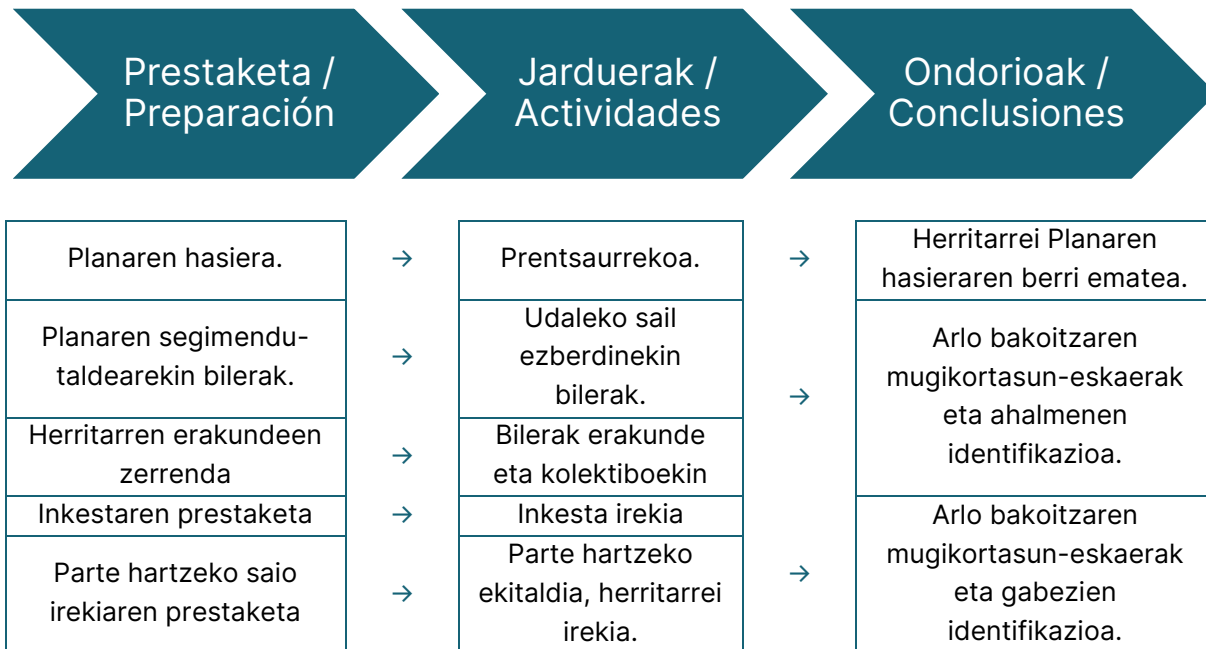
Figura 1.1. Arrasateko Mugikortasun Jasangarriko Planaren faseak



1.3.2. Parte-hartzearen ezaugarriak

Parte-hartzea Energia Jasangarritasunari buruzko 4/2019 Legearen ondorio da. Lege horrek ezartzen du herritarrek Mugikortasun Jasangarritarako Planak egiten parte hartu behar dutela.

Figura 1.2. Parte-Hartze prozesuaren eskema



2. LURRALDE-AZTERKETA ETA AZTERKETA SOZIOEKONOMIKOA

2.1. KOKAPEN GEOGRAFIKOA ETA LURRALDEAREN EGITURA

2.1.1. Lurralde-testuingurua

Arrasateko udalerriak 34 km²-ko hedadura du eta itsasoaren gainetik 210 metroko altueran kokatzen da. Udalerria Debagoiena eskualdearen barruan dago, Gipuzkoako hego-mendebaldean zehazki. Iparraldetik Bergara eta Elorriorekin egiten du muga, Oñatirekin ekialdetik, Aretxabaletarekin ekialdetik eta Aramaiokin mendebaldetik.

Vitoria-Gasteiztik 39 kilometrotara kokatzen da, Bilbotik 55era, Donostiatik 75era eta Iruñetik 125 km-ra. Erliebea nahiko bihurria denez, lauak diren zonalde gehienak okupatuta daude herri-guneekin edo industrialdeekin.

Arrasatera iristeko sarbide moduan udalerriak dituen komunikazio garrantzitsuenak AP-1 autobidea eta Beasain-Durango (GI-632) autobia dira. Erdigunea GI-2620 eta GI-627 errepideen bidegurutzearen ingurunean zabaltzen da. Udalerrian zehar biztanleri gune txikiak kokatzen dira, udalerriko erdigunearekin konexio gehiago edo gutxiagorekin.

Erdiguneaz gain, udalerriak beste 5 biztanleri entitate ditu: Bedoña, Garagartza, Gesalibar, Meatzerreka eta Udala. Auzo hauek udalerrian zehar sakabanatuta daude baina erdigunetik distantzia ez da oso handia (2.planoa). Hala ere auzo hauetan bizi den biztanleria totalaren %3,3a da bakarrik, gehiengoa (%96,7) erdigunean daukalako bere etxebizitza. Ondorioz erdigunetik kanpo bizi den biztanleria pisu adierazgarria baina eskasa dauka udalerriko mugikortasun eskeman.

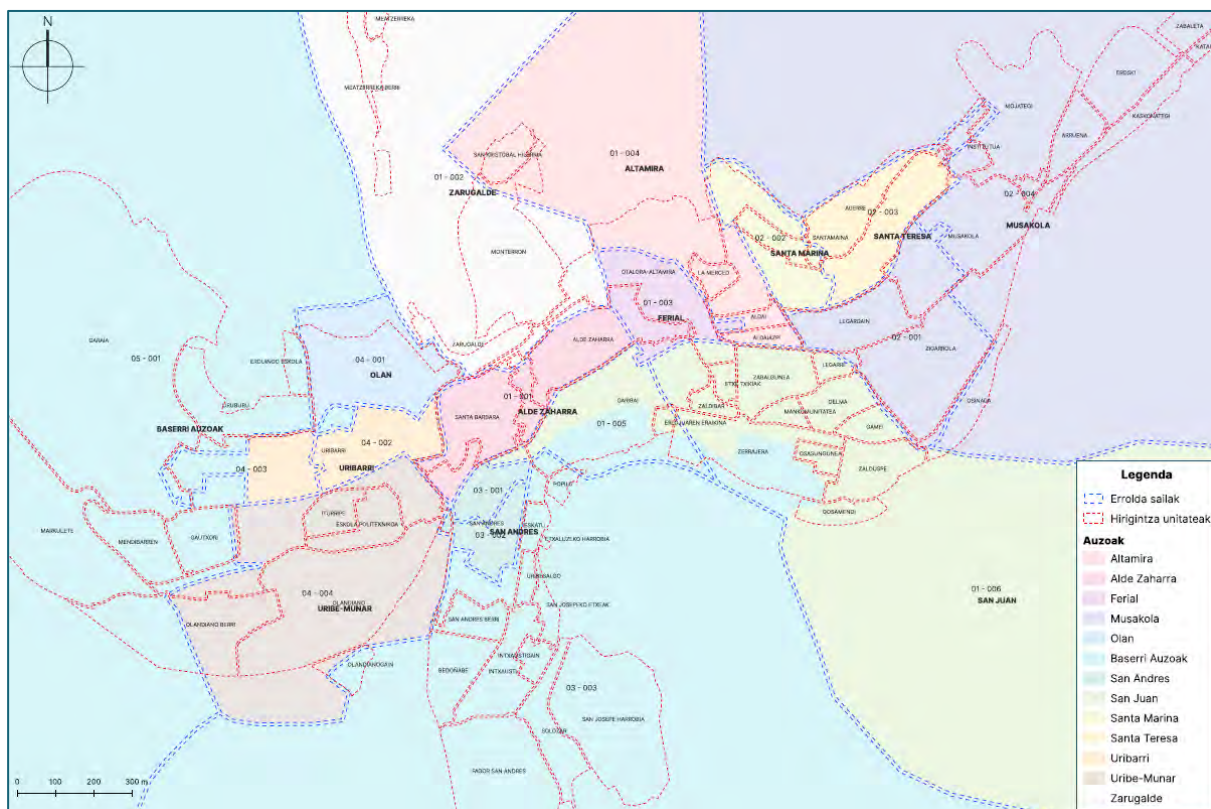
Garrantzitsua da nabarmentzea Arrasateko udalerriaren barruan industrialde asko kokatzen direla. Izan ere, udalerriak jarduera ekonomikoetarako poligono ugari ditu, eta horrek langile-fluxu handia sortzen du udalerrira industrialde horietara ibilgailu pribatuan sartzeko.

2.1.2. Banaketa funtzionalak

Administrazioari dagokionez, Arrasateko udalerrian 18 errolda-sail daude, 5 udal-barrutitan banatuta. 1. barrutiak biltzen ditu Arrasateko hirigune historikoa eta udalerriko gaur egungo erdigunearen zatirik handiena. Barruti horretan biltzen dira mugikortasun gune nagusiak eta udal-ekipamendu eta jarduera gehienak.

Hirigune Historikoa, batez ere, 1. Barrutiko 1. Sekzioan biltzen da. Azterketaren 2. planoari buruzko irudi honetan, udalerria udal-barrutietan, errolda-sailetan eta auzoetan nola banatzen den adierazten da.

Figura 2.1. Arrasate udalerriko auzoen, errolda-sailen eta hirigintza-unitateen arabeko banaketa.



Iturria: INTRA, EUSTATEk eta Arrasateko Udalak emandako informazioarekin

2.1.3. Zonifikazio-motak

Gaur egun, Arrasaten indarrean dago Hiri Antolamenduko Plan Orokorren testu bateratua, 2016aren hasieran onartua, eta dokumentu horrek ordenatzen du, gaur egun, Arrasateko lurzoru osoa, hirigintzaren ikuspegitik.

Hiri Antolamenduko Plan Orokorrek epe ertainera lortu nahi den hiri-eredua planteatzen du, eta hura garatzeko moduak zehazten ditu, plangintza-tresnak, epeak, bideragarritasuna eta abar erabiliz. Lurzorua nahitaez bete beharreko arauen arabera sailkatzen eta kalifikatzen du, eta esparruak, obrak eta, hala badagokio, egokitzapen juridikoak definitzen ditu.

HAPOn helburu nagusia, mugikortasunari dagokionez, motorrik gabeko garraiobideak eta irisgarritasun unibertsala sustatzea da. Mugikortasun plan honen proposamenei dagokienez, hirigintza plan honetan jasotzen diren proposamen asko aztertuko dira, hala nola: zirkulazioa kanporantz desbideratzea eta hirigunea oinezkoentzat ezartzea, bizikletaren erabilera sustatzea, aparkatzeko arazoak irizpide jasangarriekin konpontzea, etab. Antolamendu plan honetan planteatzen diren beste helburu batzuk udalaz gairikoa dira, eta, beraz, inplikazio politiko eta administratibo handiagoa beharko dute.

Gaur egun, Hiri Antolamenduko Plan Orokorren (HAPO) berrikuspen berri bat hasteko prozesuan dago. Dokumentu honetan jasotako ekintzak hurrengo berrikuspenaren oinarri izango dira.

Gaur egun, hiri-lurzoruak, bizitegi-eremuek, jarduera ekonomikoko eremuek, ekipamenduek eta kaleek okupatzen duten lurzorutzat hartuta, udalerriaren %11,9a hartzen du.

Figura 2.2. Azalera (km²-tan), zonakatzearen arabera.

Lurzoruaren sailkapena	Azalera (Ha)	Ha (%)
Hiri-lurzorua	390,34	%11,9
Lurzoru urbanizagarria	99,62	%3,0
Lurzoru urbanizaezina	2.801,04	%85,1
GUZTIRA	3.291	%100

Iturria: Udalplan 2023. Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza

Arrasateko HAPOk hiri-lurzoruan eta lurzoru urbanizagarrian ezartzen dituen azalerak honela banatzen dira:

Figura 2.3. Azalera (km²-tan), zonakatzearen arabera.

Hiri-lurzorua	Azalera (Ha)	Ha (%)
Bizitegia finkatua	99,70	%20,3
Bizitegia finkatu gabea	17,92	%3,7
Bizitegia urbanizagarria	7,69	%1,6
Jarduera ekonomikoa finkatua	102,23	%20,9
Jarduera ekonomikoa finkatu gabekoa	21,31	%4,3
Jarduera ekonomikoa urbanizagarria	91,93	%18,8
Sistema orokorrak		
Ekipamenduak	36,88	%7,5
Gune askeak	18,04	%3,7
Bizikleta eta oinezkoen mugikortasuna	11,82	%2,4
Bideak	66,10	%13,5
Oinarritzko azpiegiturak	4,76	%1,0
Ibai-ibilgua	11,58	%2,4
GUZTIRA	489,96	%100

Iturria: Udalplan 2023. Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Saila. Eusko Jaurlaritza

2.1.4. Hiri-egitura

Hirigintza trinkoa du ezaugarri Arrasatek, eta biztanle kontzentrazio handiko hiriguneak ditu. Hirigunearen barruko distantziak ez dira oso handiak, hirigunetik urrunen dauden eremuak 2,7 km baino ez baitira. Erdiko gunearen barruko distantziak ez dira 0,9 km baino gehiagokoak, eta batez beste 10-12 minutuan egin daitezke oinez. Horregatik, leku jakin batzuetan distantzia txikia dago industrialdeen eta bizitokien artean.

Industriak ekonomian eta udalerrriaren funtzionamenduan duen pisu handiak udalerrian sortzen den mugikortasunaren zati handi bat hirigunearen inguruko industrialdeekin lotzen du. Hiri Antolamenduko Plan Orokor berri honen helburua da, hain zuzen ere, industria lurzoruaren eta bizitegi lurzoruaren erabileren arteko bereizketa hobetzea eta, hala, hiri jarraitutasuna babestea.

Arrasate hainbat hirigunek osatzen dute. Alde batetik, alde zaharreko bizitegi eremua dugu, funtsean oinezkoen kaleek eta beheko solairuak dituzten etxeek osatzen dutena. Gune hau oinezkoentzako ardatz batean egituratuta dago, hala nola Erdiko kalea, Zerkaosteta, Maalako errabala, Iturriotz, Ferrerías... Kale horiek plaza zabaletan elkartzen dira, eta oinezkoentzako gune zabalak dituzte, hala nola Biteri plaza eta Seber Altuna plaza. Bigarrenik, bizitegi eremu intentsiboak ditugu, bizitegi eremu intentsibo deritzenak, eta San Andres, Olan, Uribarri eta San Juan auzoak hartzen dituzte.

Eremu horietan eraikuntza berriko etxebizitza da nagusi, eta kaleren batean merkataritza jarduera handia garatzen da. Bestalde, auzoen gunea dago, batez ere alde zaharraren ipar-ekialdean. Bertan, batez ere, etxebizitzek okupatutako auzoak aurkitzen ditugu, kasu batzuetan, etxebizitza poligonoen eraikuntza egitura dutenak eta eguneroko oinarrizko zerbitzuak dituztenak, biztanle asko eta industria izaerako eraikuntza batzuk biltzen dituztenak. Adibide argigarriena Musakola auzoa bera izango litzateke. Azkenik, auzo eta eremu sakabanatuak bereiz ditzakegu, baserri itxurako eraikin bakartuak dituztenak. Hirigunetik urrutien dauden eremuak dira, biztanle dentsitate txikiko auzoetan daudenak. Auzo horietako gehienak familia bakarreko etxeak dira, eta biztanle guztien %2a baino ez da bizi. Aipatu behar da eremu horietan zerbitzuen gabezia handia dagoela herritar egoiliarrentzat, eta hirigunera ibilgailu pribatua erabili gabe joateko loturak nabarmen hobetu daitezkeela.

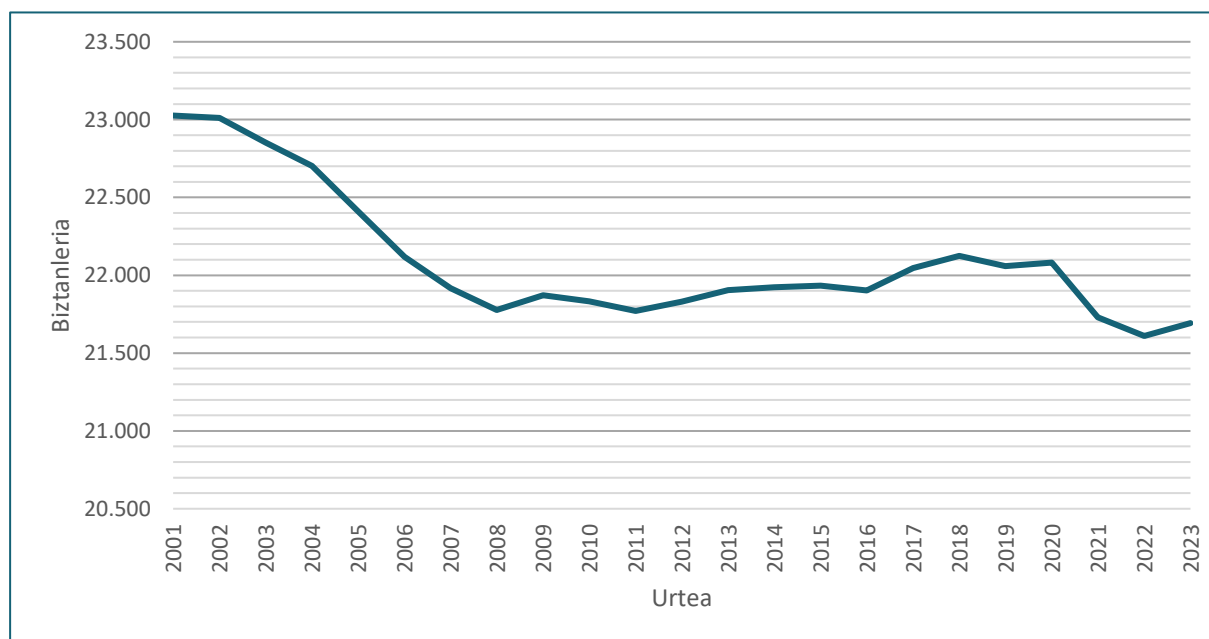
Udalerrian dagoen orografia malkartsua denez, arrapala ugari daude %6tik gorako malda dutenak. Gainera, argi eta garbi bereizten dira eraiki berri diren urbanizazioak eta eraikinak eta eraikuntza zaharrekoak, mugikortasunaren ikuspegitik; izan ere, eraiki berri diren urbanizazioek garrantzia kentzen diote ibilgailuen zirkulazioari, eta oinezkoen eta pertsonen desplazamenduak nabarmentzen dituzte, edozein motatako oztopo arkitektonikoak saihestuz.

2.2. EGITURA SOZIODEMOGRAFIKOA

2.2.1. Datu orokorrak

2023an, Arrasatek 21.693 biztanle ditu, eta, beraz, Debagoiena eskualdean biztanle gehien dituen udalerria da. 32,93 km²-ko azalerarekin uztartzen badugu, Arrasate 659 bizt./km²-ko dentsitatea duen udalerria da. Biztanleriaren batez besteko hazkunde-tasa 2001-2023 aldian, beraz, urtean % 0,25ean inguru jaitsi da. Horrek esan nahi du EAEko eta Debagoieneko urteko batez besteko hazkundea (%0,23ko hazkundea) baino txikiagoa dela. Beraz, Arrasate biztanleriaren gutxitze oso moderatua duen udalerri gisa kokatu behar da, baina, hala ere, bere periferian hazkunde moderatua duen ingurune batean dago.

Figura 2.4. Biztanleriaren bilakaera (2001-2023).



Iturria: EUSTAT

2001-2023 aldian, udalerriko biztanleriaren urtetik urterako batez besteko hazkundea negatiboa izan da, -%0,3ko beherakadarekin, eta udalerriaren urteko hazkundeari erreparatuz gero, urtetik urterako aldaketak jasangarriak izan dira, urtetik urterako gehieneko hazkundea %0,7koa izan da eta gehieneko galera %1,6koa.

Figura 2.5. Biztanleriaren bilakaera sexuaren arabera (2001-2023).

Urtea	Gizonekoak	Emakumezkoak	Guztira	Urteko igoera	Urteko igoera (%)
2001	11.495	11.531	23.026		
2002	11.499	11.513	23.012	-14	-%0,1
2003	11.385	11.468	22.853	-159	-%0,7
2004	11.340	11.362	22.702	-151	-%0,7
2005	11.194	11.217	22.411	-291	-%1,3
2006	11.038	11.080	22.118	-293	-%1,3
2007	10.875	11.042	21.917	-201	-%0,9
2008	10.795	10.983	21.778	-139	-%0,6
2009	10.833	11.039	21.872	94	%0,4
2010	10.827	11.006	21.833	-39	-%0,2
2011	10.778	10.993	21.771	-62	-%0,3
2012	10.824	11.007	21.831	60	%0,3
2013	10.876	11.028	21.904	73	%0,3
2014	10.878	11.044	21.922	18	%0,1
2015	10.864	11.069	21.933	11	%0,1
2016	10.809	11.094	21.903	-30	-%0,1
2017	10.873	11.174	22.047	144	%0,7
2018	10.886	11.238	22.124	77	%0,3
2019	10.856	11.202	22.058	-66	-%0,3
2020	10.846	11.236	22.082	24	%0,1
2021	10.638	11.091	21.729	-353	-%1,6
2022	10.600	11.010	21.610	-119	-%0,5
2023	10.622	11.071	21.693	83	%0,4

Iturria: EUSTAT.

2001etik hazkunde tasa % -5,8koa da, Eskoriatzako kasuarekin batera eskualdeko tasa negatibo bakarra.

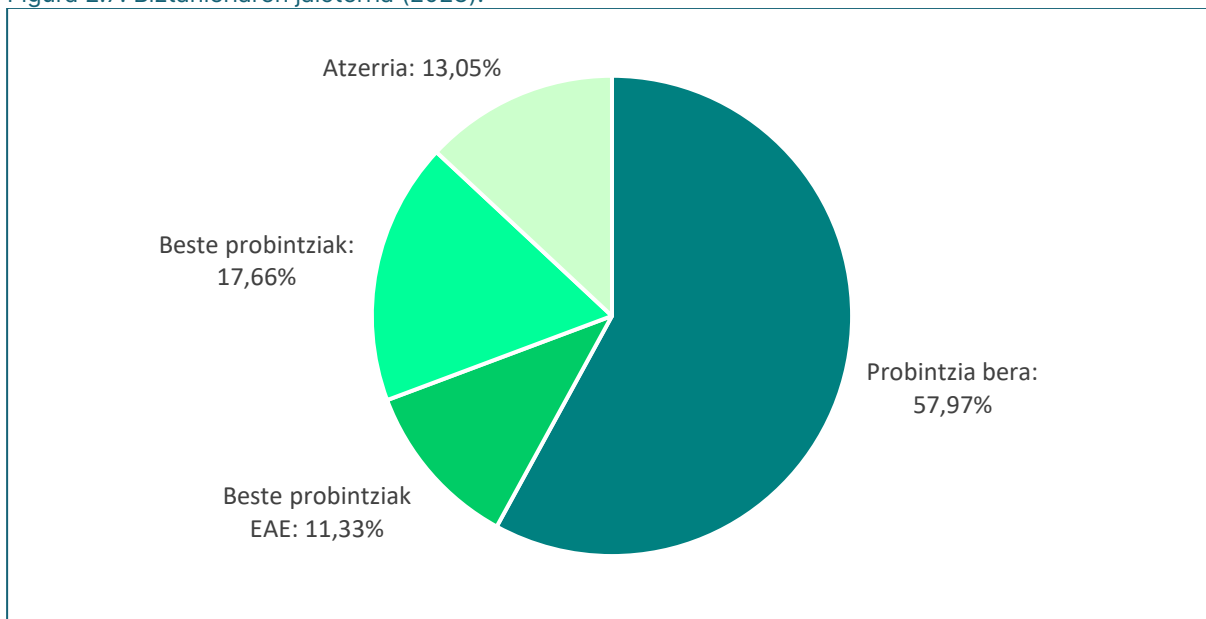
Figura 2.6. Debagoieneko udalerrietako biztanleriaren bilakaera (2001-2023).

Udalerrria	2023	2012	2001	Aldaketa 2001-2021	Aldaketa (%)
Antzuola	2.146	2.205	2.032	114	%5,6
Aretxabaleta	7.165	6.850	5.991	1.174	%19,6
Arrasate	21.693	21.831	23.026	-1.333	-%5,8
Bergara	14.739	14.790	14.736	3	%0,0
Elgeta	1.096	1.101	969	127	%13,1
Eskoriatza	4.193	4.072	3.902	291	%7,5
Leintz-Gatzaga	209	267	239	-30	-%12,6
Oñati	11.494	11.069	10.565	929	%8,8
DEBAGOIENA	62.735	62.185	61.460	1.275	%2,1

Iturria: EUSTAT

Udalerriko biztanleen jaioterriari erreparatuta, erraz identifika daiteke udalerrian gertatu diren migrazio-prozesuen izaera. 2023an, Arrasateko biztanleen %69,2a Euskadin jaiotako biztanleria da. Espainiako gainerako erkidegoetan jaiotakoen %17,7a dira, eta, azkenik, atzerrian jaiotakoak %13,1a dira. Ehuneko horiek ez dira oso desberdinak eskualdeko gainerako lurraldeetatik; izan ere, eskualde osoan Euskadin jaiotako biztanleak %75,9a dira, Estatuan jaiotakoak %14,6a eta atzerrian jaiotakoak %9,5a.

Figura 2.7. Biztanleriaren jaioterria (2023).



Iturria: EUSTAT

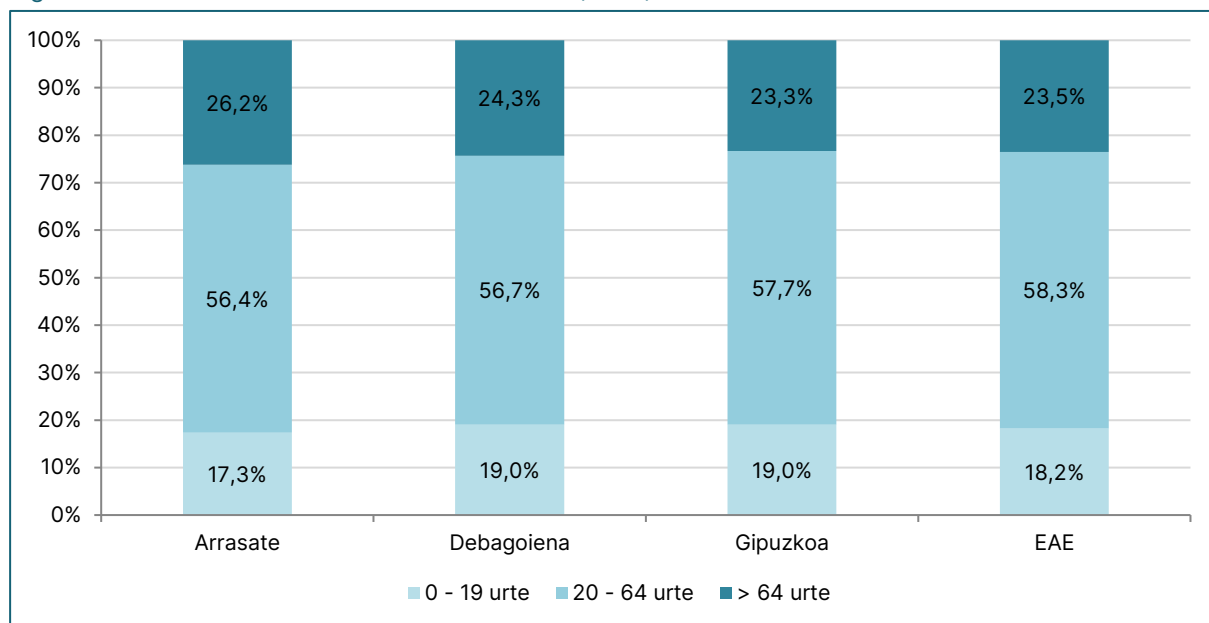
2.2.2. Egitura

Populazioaren bilakaeraz gain, garrantzitsua da haren egitura ere ezagutzea, hau da, sexuari eta adinari dagokienez dituen ezaugarriak.

Maskulinitasun indizea gizonen arrazoia da emakumeen artean, 100 emakumeko gizonen kopurua neurtuz. 2021ean, indize hori 95,9koa da Arrasaten, eta horrek adierazten du emakumeak gehiago direla gizonak baino, Debagoieneko multzoarekin alderatuta (indize hori 97,1ekoa da), baita Gipuzkoarekin eta Euskadirekin ere (95,3 eta 94,1, hurrenez hurren). Mendebaldeko gizarteetan, emakumezkoek gizonezkoek baino bizi-itxaropen handiagoa dutenez, ohikoagoa da 100etik beherako maskulinitasun-indizeak dituzten populazioak aurkitzea.

Adinari dagokionez, udalerriko biztanleen batez besteko adina 46,8 urtekoa da, eta EAEko biztanleen batez besteko adina 45,6 urtekoa da.

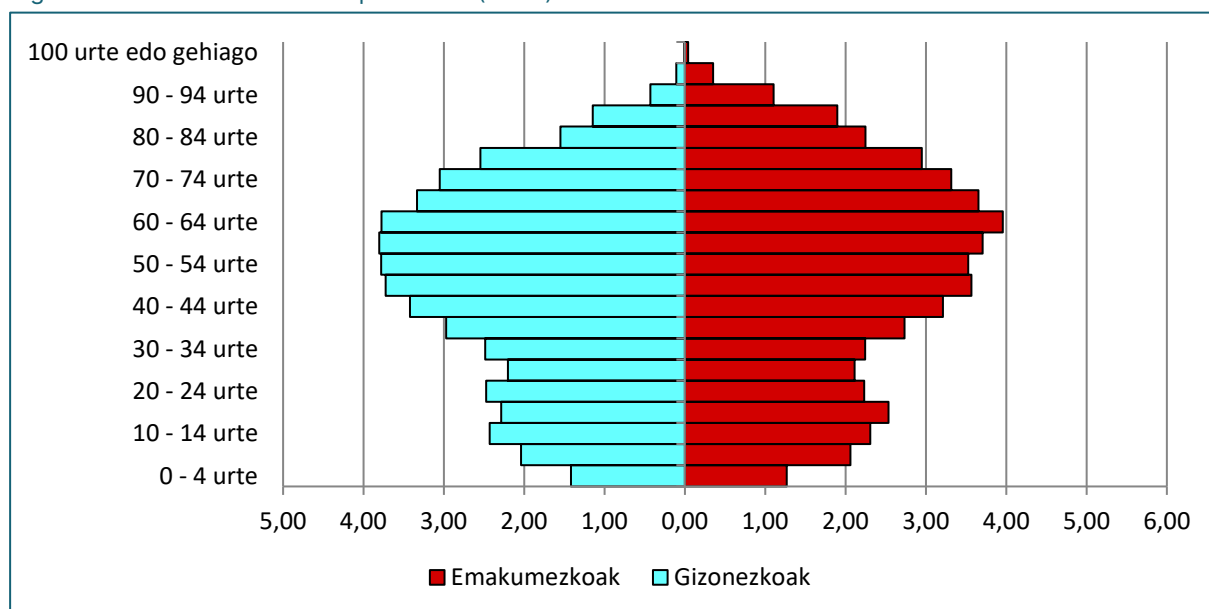
Figura 2.8. Biztanleria adin-talde handien arabera (2023).



Iturria: EUSTAT

Adin-piramidea zahartutako biztanleriaren piramide klasiko baten ezaugarriak hartzen ari ditu. Arrasatek mendebaldeko gizarteetan ohikoa den populazio-egitura du. Biztanleriaren piramide orekatu bat du, baina zahartze handia izango du datozen urteetan. Hala, ikusten da 35 eta 65 urte bitarteko jendearena dela populazioaren tarterik handiena. Hirugarren adineko biztanleria ugaria da, eta 35 urte baino gutxiago dituen gazteak ez du nahikoa helduari erantzuteko, nahiz eta nerabe gutxi izan. Genero aldetik ikusita, piramide oso orekatua da, nahiz eta hirugarren adineko jendearen artean emakumeak gehiengoa diren, bizi-itxaropen handiagoa dutelako.

Figura 2.9. Biztanleriaren adin-piramidea (2023).



Iturria: EUSTAT

Aztertutako adierazleen arabera, Arrasate eskualdeko eta EAEko batezbestekoa baino biztanle zaharragoak dituen udalerria da, bai emakumezkoetan, bai gizonezkoetan.

Figura 2.10. Adierazle demografikoen bilakaera (2023).

Adierazlea	Urtea	Arrasate	Debagoiena	Gipuzkoa	EAE
Haurren indizea: 0-14 urteko biztanleak (%)	2023	12,46	13,78	13,56	13,09
Zahartze-indizea: 65 urtetik gorako biztanleak (%)	2023	26,23	24,33	23,34	23,49
Zahartzeari buruzko indizea: 75 urtetik gorako biztanleak (%)	2023	13,19	12,42	11,87	11,91
Zahartzeari buruzko indizea: 75 urtetik gorako emakumeak (%)	2023	15,66	14,59	14,07	14,10
Zahartzeari buruzko indizea: 75 urtetik gorako gizonak (%)	2023	10,61	10,19	9,57	9,58
Jaiotza-tasa gordina (‰)	2022	5,82	6,02	6,28	6,22
Hazkunde begetatiboaren tasa (‰)	2022	-6,93	-6,05	-4,68	-4,82
Kanpoko migrazio-saldoa (‰)	2022	11,50	11,21	9,90	10,12
Atzerritarrak (%)	2023	9,26	8,09	9,34	9,27

Iturria: EUSTAT

2.2.3. Hazkundearen aurreikuspena

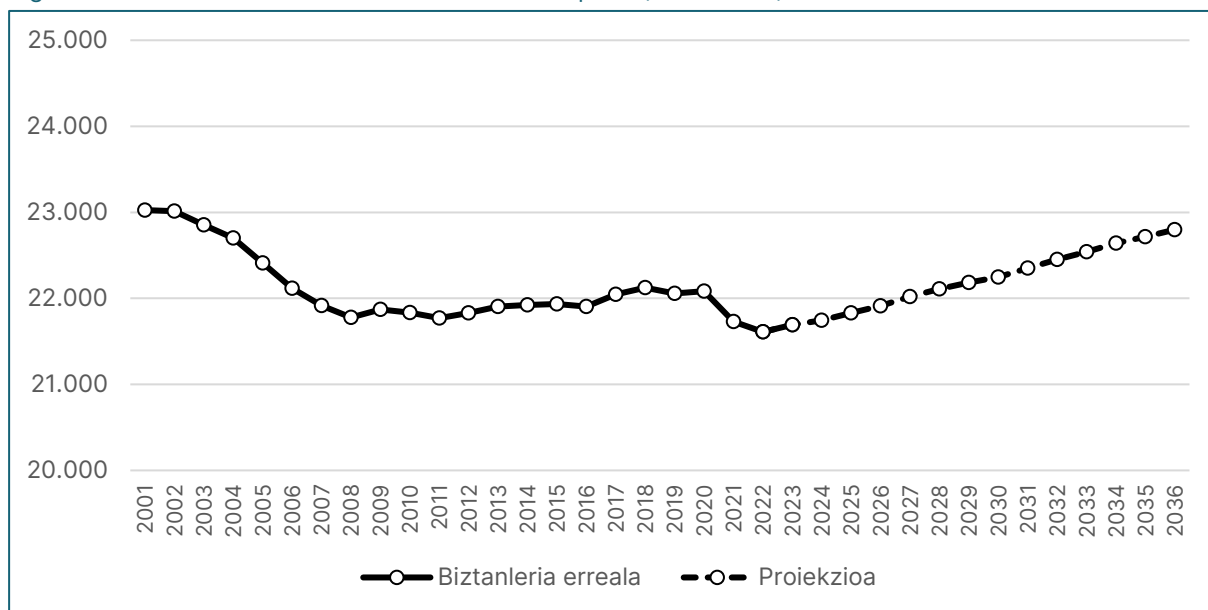
Udalerriko biztanleriaren egituratik abiatuta, etorkizuneko bilakaerari buruzko proiektzio bat egin daiteke. EUSTATEk 2001-2035 aldirako egindako proiektzio demografikoetan oinarrituta egin dira udalerrietako biztanleriaren proiektzioak. Beraz, udalerrietako biztanleriaren proiektzioen emaitzek erakusten dute, udalerrri bakoitzerako, zein izango litzatekeen udalerrriko ugalkortasunaren, hilkortasunaren eta migrazioen bilakaera berriaren eragina, baita probintzia horretarako aurreikusitako bilakaera demografikoa ere. Urtero egiten ez den azterketa denez, berriena hartu da kontuan, 2017an egina.

Proiektzio Demografikoetan, EAerako lortuko liratekeen prospekzio emaitza bakoitzari eszenatoki deritzo. Euskal Autonomia Erkidegoan, populazio-hazkundean parte hartzen duten fenomeno demografikoen bilakaerari buruzko hipotesi batzuk gertatzen badira, hau da, hilkortasuna, ugalkortasuna eta migrazioak. Adibide gisa, lehen eszenatokiak emakume bakoitzeko 1,25 seme-alaba izatea eskatzen du, 2050ean 77,2 urteko bizi-itxaropena izatea gizonentzat eta 86,0 urtekoa emakumeentzat, eta 2010etik migrazioetara itxitako populazioa izatea.

Inertzia horrekin, Euskal Estatistika Erakundeak egindako proiektzioekin batera (Gipuzkoa osorako egindako proiektzioak estrapolatu egin dira), joera udal batezbestekora hurbiltzea espero da, hazkunde iraunkorra izan arren. 2036rako proiektzioa 22.798 biztanlekoa da udalerrian, hau da, 2023rako baino %5,1 handiagoa.

Hala ere, populazio-proiektzioen datuak kontu handiz aztertu behar dira; izan ere, azken batean, fenomeno askok askotariko eragina izan dezakete udalerrri bateko biztanlerian. Gainera, ikusi behar da nola eragiten dion kovid-19aren krisiak, haren ondorioek eta fluxu demografikoen ondoriozko joera berriek.

Figura 2.11. Biztanleriaren hazkundearen aurreikuspena (2001-2035).

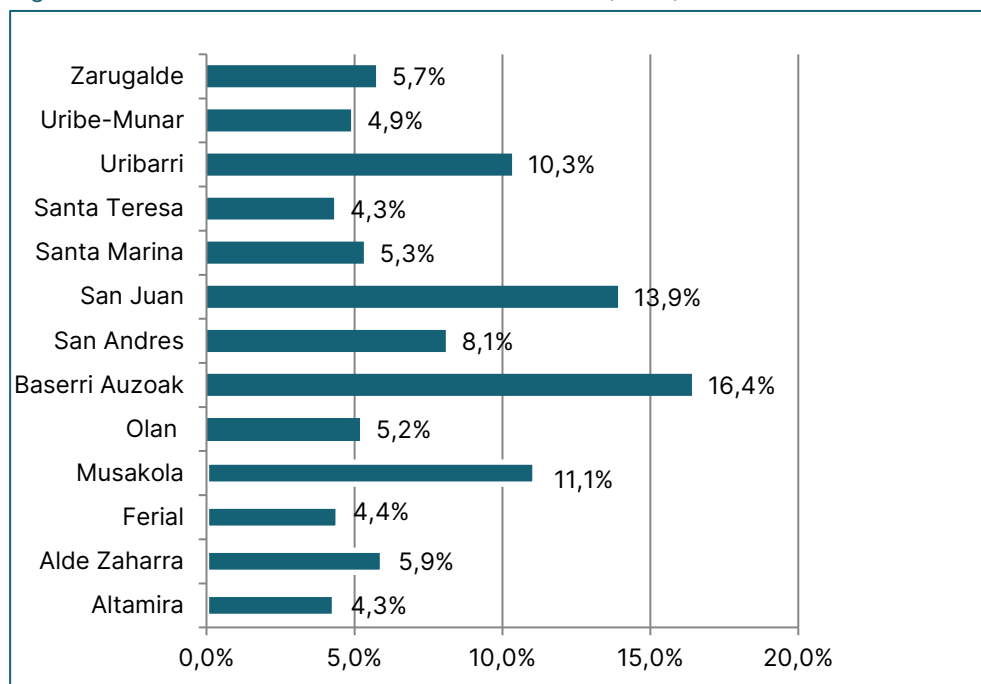


Iturria: INTRA, EUSTATEN datuetan oinarrituta

2.2.4. Biztanleriaren banaketa

Hirigunean bertan, biztanle gehienak San Juan (%13,9), Musakola (%11,1) eta Uribarri (%10,3) auzoetan biltzen dira (EUSTATEN zonakatzearen arabera). Baina biztanle gehien dituen auzoa hirigunetik kanpo dauden auzoak dira, Baserri Auzoak deiturikoak (%16,4). Beraz, auzo itxurako bloke handiek bereizten dituen hirigunea da. Ibilgailu pribatuen egiten diren desplazamenduen kopuru handi baten arrazoiak batean bihurtu daitezkeen hori (jada ez bada), berme guztiak eskaini behar ditu edozein bizilagunek oinez, bizikletaz edo garraio publikoan egin ahal izan ditzan desplazamenduak, eraginkortasun, erosotasun, ekitate eta segurtasun parametro guztiak betez.

Figura 2.12. Arrasateko herritarren banaketa auzoka (2023).



Iturria: EUSTAT

Arrasateko biztanleak hirigunean bizi dira batez ere (%96,7), eta auzoak eta bizileku barreiatuetan, berriz, 721 biztanle bizi dira (%3,3).

Figura 2.13. Arrasateko herritarren banaketa, biztanle-erakundeen arabera (2023).

Biztanle-erakundea	Biztanleria	%
Bedoña	80	%0,3
Garagartza	191	%0,9
Gesalibar	361	%1,7
Arrasate	20.972	%96,7
Udala	37	%0,2
Meatzerreka	52	%0,2
GUZTIRA	21.693	%100

Iturria: EUSTAT

Biztanleriaren banaketa errolda barrutien eta sailen arabera, EUSTATEk emandako 2023ko datu estatistikoak egiaztatu dira.

Biztanle gehien dituzten sailak hauek dira: 1. barrutia, 6. saila, 4. barrutia, 3. saila eta 1. barrutia, 5. saila, hurrenez hurren (biztanle gehiagotik gutxiagora). 1. barrutiko ataletan, udalerriko biztanleen %40a biltzen da.

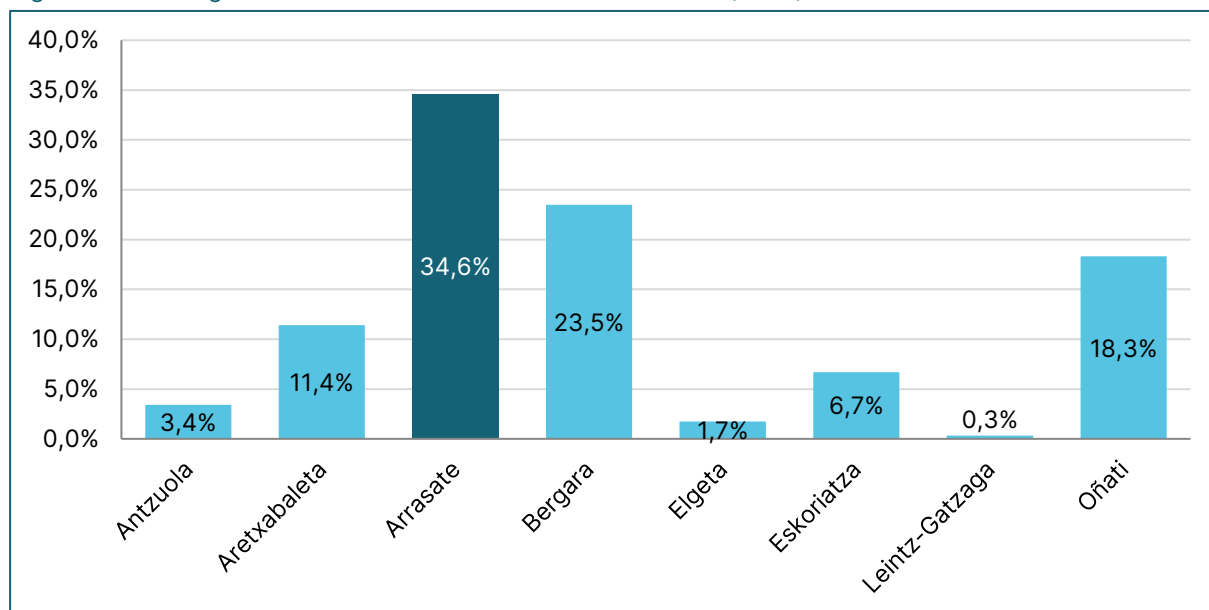
Figura 2.14. Arrasateko biztanleriaren banaketa, errolda-sailen arabera (2023).

Errolda-saila	Azalera	Biztanleria	Biztanleri dentsitatea (biz./km ²)
1-1	0,1	1.290	12.900
1-2	3,88	1.243	320,36
1-3	0,06	965	16.083,33
1-4	0,39	938	2.405,13
1-5	0,09	1.547	17.188,89
1-6	1,58	2.693	1.704,43
Barrutia 1 GUZTIRA	6,1	8.676	1.422,30
2-1	0,15	1.259	8.393,33
2-2	0,06	1.153	19.216,67
2-3	0,09	936	10.400
2-4	5,86	1.149	196,08
Barrutia 2 GUZTIRA	6,16	4.497	730,03
3-1	0,02	860	43.000
3-2	0,03	894	29.800
3-3	5,67	969	170,90
Barrutia 3 GUZTIRA	5,72	2.723	476,05
4-1	0,09	1.127	12.522,22
4-2	0,05	1.329	26.580
4-3	0,05	1.628	32.560
4-4	0,32	1.061	3.315,63
Barrutia 4 GUZTIRA	0,51	5.145	10.088,24
5-1	14,4	652	45,28
Barrutia 5 GUZTIRA	14,4	652	45,28
GUZTIRA	32,933	21.693	658,71

Iturria: EUSTAT

Arrasatek 21.693 biztanle ditu 2023an, hau da, Debagoieneko eskualdearen %35a. Alde handiarekin, eskualdeko udalerrri populatuena da. Mugikortasunari dagokionez, oso handia da, erakarpen-zentroek eta industriek desplazamendu asko sorrarazten baitituzte, eta bizilagunak ere beste udalerrri batzuetara lanera ateratzen dira.

Figura 2.15. Debagoieneko eskualdeko biztanleriaren banaketa (2023).



Iturria: EUSTAT

Biztanleriaren dentsitatea

Mugikortasunaren ikuspegitik, biztanle-dentsitate handiak (Arrasaten, batez ere, gune eta atal batzuetan) hainbat abantaila eta desabantaila ditu. HMJPeK proposatutako mugikortasun-sistemaren helburua da abantaila horiek indartzea, inpaktu negatiboak minimizatuz:

- Biztanle-dentsitate handiaren abantailak:
 - o Erregai-kontsumoa eta karbono-aztarna murrizten ditu;
 - o irisgarritasuna hobetzen du, distantziak murriztuz;
 - o garraio publikoaren bideragarritasuna eta eraginkortasuna hobetzen ditu;
 - o garraio-nodoekin batera kontzentratzeak lurraldearen gainerako zatiarekiko presioa murrizteko aukera ematen du;
 - o oinez ibiltzeak eta bizikleta erabiltzeak pertsonen osasuna hobetzen du;
 - o ibilgailuen emisio kutsatzaileak murrizten ditu, erabilerak nahastuta, garraio publikorako irisgarritasun hobearekin eta auto-pilaketaren murrizketarekin;
 - o bidaia-kopurua eta ibilgailu pribatuen egindako distantzia murrizten ditu, lurzoruen erabileran eraginkortasun handiagoa sortzen du txandakako aparkalekuei esker, etab.
- Biztanle-dentsitate handiaren desabantailak:
 - o Zirkulazio-pilaketa, aparkaleku-eskasia eta istripuak areagotzen ditu;
 - o autoaren jabetzari lotutako estatusa galtzea;
 - o garraio publikoan eta oinezkoen pilaketa eragiten ditu; eraikin handiak eraikitzeak eragozpenak sortzen ditu eremu publikoan.

Udalerriko biztanle-dentsitatea 659 bizt./km²-koa da. Balio hori altutzat jo daiteke, baina garrantzitsua da udallerriaren barruan dauden desberdintasunak aztertzea.

Arrasate osorako biztanleri dentsitateari buruzko datua eskualde osoarena, Gipuzkoa osoarena eta EAE osoarena baino handiagoa da, baina udalerriko biztanleri dentsitatea asko aldatzen da aztertutako atalaren arabera.

Udalerriko erdiguneko sekzioetan balioak handiak dira, 12.000 – 36.000 bizt./km² bitartekoak, baina landa-sakabanatuaren sekzioan eta hirigunetik kanpo dauden datuak oso txikiak direnez, balio orokorra desitxuratu egiten da udalerri osorako, Arrasateko udalerriak azpimarratu duen bezala biztanle dentsitate handia baitu udalerri gehienetan.

Lehen esan bezala, udalerri osoko biztanleri dentsitatea handia da eskualdeko udalerriekiko eta eskualde osoarekiko, eta udalerri hori da biztanle dentsitate handiena duena, nahiz eta eskualdeko udalerri populatuena izan.

Figura 2.16. Debagoieneko udalerrietako biztanle-dentsitatearen alderaketa (2023).

Udalerria	Biztanleri dentsitatea (bizt./km ²)
Antzuola	76,89
Aretxabaleta	265,96
Arrasate	659,16
Bergara	194,88
Elgeta	62,55
Eskoriatza	103,99
Leintz-Gatzaga	14,21
Oñati	106,88
DEBAGOIENA	182,65

Iturria: EUSTAT

Auzo bakoitzeko biztanle dentsitatea aztertuz gero, ikus daiteke San Andres eta Uribarriko auzoak nabarmentzen direla gainerakoen gainetik.

Figura 2.17. Biztanle-dentsitatea auzoka (2023).

Auzoa	Azalera (km ²)	Biztanleria	Biztanleri dentsitatea (bizt./km ²)
Altamira	0,386	938	2.432,92
Alde Zaharra	0,103	1.290	12.518,96
Ferial	0,059	965	16.273,63
Musakola	6,056	2408	397,62
Olan	0,092	1.127	12.288,56
Baserri Auzoak	20,188	3.559	176,30
San Andrés	0,048	1.754	36.515,00
San Juan	1,564	3.018	1.929,75
Santa Marina	0,062	1.153	18.541,98
Santa Teresa	0,081	936	11.549,50
Uribarri	0,080	2.241	28.161,41
Uribe-Munar	0,322	1.061	3.295,69
Zarugalde	3,893	1.243	319,32
GUZTIRA	32,933	21.693	658,71

Iturria: EUSTAT

Biztanle dentsitate hori atalka aztertuz gero, ikus daiteke atal horietako gehienek udalerri osoaren balioa baino askoz ere balio handiagoa dutela. Aitzitik, sakabanatutako sekzioetan balioak oso txikiak dira, eta, ondorioz, udalerri osoaren balioa ez da hain handia, baina, esan bezala, Arrasateko hiriguneko biztanle dentsitatea handia da.

Figura 2.18. Biztanleriaren banaketa errolda-sailen arabera (2023).

Errolda-saila	Azalera	Biztanleria	Biztanleri dentsitatea (biz./km ²)
1-1	0,1	1.290	12.900
1-2	3,88	1.243	320,36
1-3	0,06	965	16.083,33
1-4	0,39	938	2.405,13
1-5	0,09	1.547	17.188,89
1-6	1,58	2.693	1.704,43
Barrutia 1 GUZTIRA	6,1	8.676	1.422,30
2-1	0,15	1.259	8.393,33
2-2	0,06	1.153	19.216,67
2-3	0,09	936	10.400
2-4	5,86	1.149	196,08
Barrutia 2 GUZTIRA	6,16	4.497	730,03
3-1	0,02	860	43.000
3-2	0,03	894	29.800
3-3	5,67	969	170,90
Barrutia 3 GUZTIRA	5,72	2.723	476,05
4-1	0,09	1.127	12.522,22
4-2	0,05	1.329	26.580
4-3	0,05	1.628	32.560
4-4	0,32	1.061	3.315,63
Barrutia 4 GUZTIRA	0,51	5.145	10.088,24
5-1	14,4	652	45,28
Barrutia 5 GUZTIRA	14,4	652	45,28
GUZTIRA	32,933	21.693	658,71

Iturria: EUSTAT

2.3. EGITURA EKONOMIKOA

Arrasate Debagoieneko biztanle eta ekonomia zentro nagusia da, eta, beraz, dimentsio eta ezaugarri bereziak ditu. Bere ekonomia aztertzea baliagarria izan daiteke mugikortasuna kudeatzeko orduan; izan ere, mugikortasuna oso baldintzatuta dago produkzio, merkataritza eta logistika jardura motagatik eta biztanleen gaitasun ekonomikoagatik.

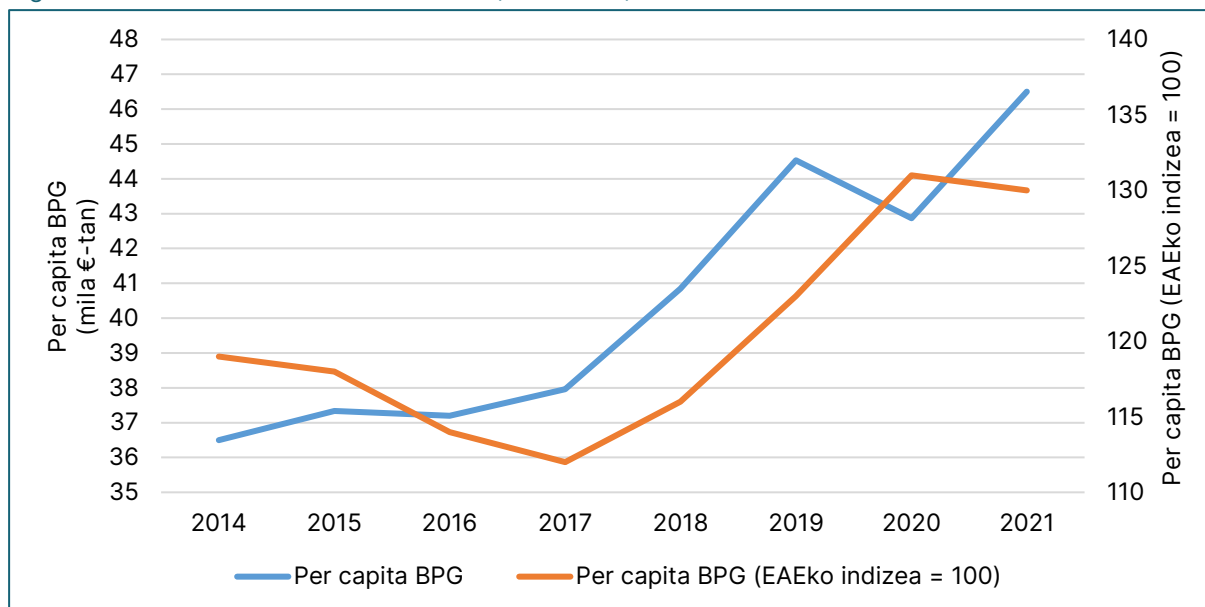
2.3.1. Datu orokorrak

Arrasate, eskualdeko udalerrri garrantzitsua Debagoiena denez, eta euskal eremuko komunikazio-nodo garrantzitsua denez, jardura ekonomiko handiko udalerria da, eta industria gune eta gune logistiko garrantzitsua. Lehen esan bezala, udalerrriak industrialdeak ditu, eta horien barruan kooperatibismoaren inguruko enpresa handiak sartzen dira.

Udalerriko muskulu ekonomikoa BPGarekin antzematen da. Izan ere, 2021ean, biztanle bakoitzeko 46.502 € ingurukoa zen batez beste, eskualdeko batezbestekoa baino zertxobait handiagoa (43.425 €), eta Gipuzkoako batezbestekoa (36.276 €) eta EAEko batezbestekoa (35.636 €) baino handiagoa. 2016az geroztik, Arrasateko eta Euskadiko per capita BPGaren arteko aldea handituz joan da, eta horrek pentsarazten du ekonomiaren susperraldiak indar handiagoa izan duela udalerrriaren barruan, industriarekiko menpekotasunagatik Euskadi osoan baino.

Hala ere, BPG lurralde bateko biztanleriaren aberastasuna edo ongizatea neurtzeko erabil daitekeen magnitude ekonomiko ugarietako bat baino ez da, eta, nolabait, ez da guztiz zehatza, udalerrri barruan sortutako azken ondasun eta zerbitzuen balio osoa baino ez baitu kalkulatzen. Horregatik, udalerrriko ekonomiari buruzko informazio gehiago emateko aukera ematen duten beste adierazle batzuekin alderatu behar da.

Figura 2.19. Arrasateko BPGaren bilakaera (2014-2021).



Iturria: EUSTAT

Eskura dauden datu eguneratuenean arabera (2022koak), Arrasateko etxebizitza parkea 10.484 etxebizitzakoa da; horietatik %88,4a etxebizitza nagusiak dira, eta gainerako %11,6a gainerako etxebizitzekin osatzen dira (2011ko erroldatik ez da zehazten Gainerakoak kategorian hutsik dauden etxebizitzak).

2014 eta 2022 bitartean, etxebizitza-parkea %2an handitu da.

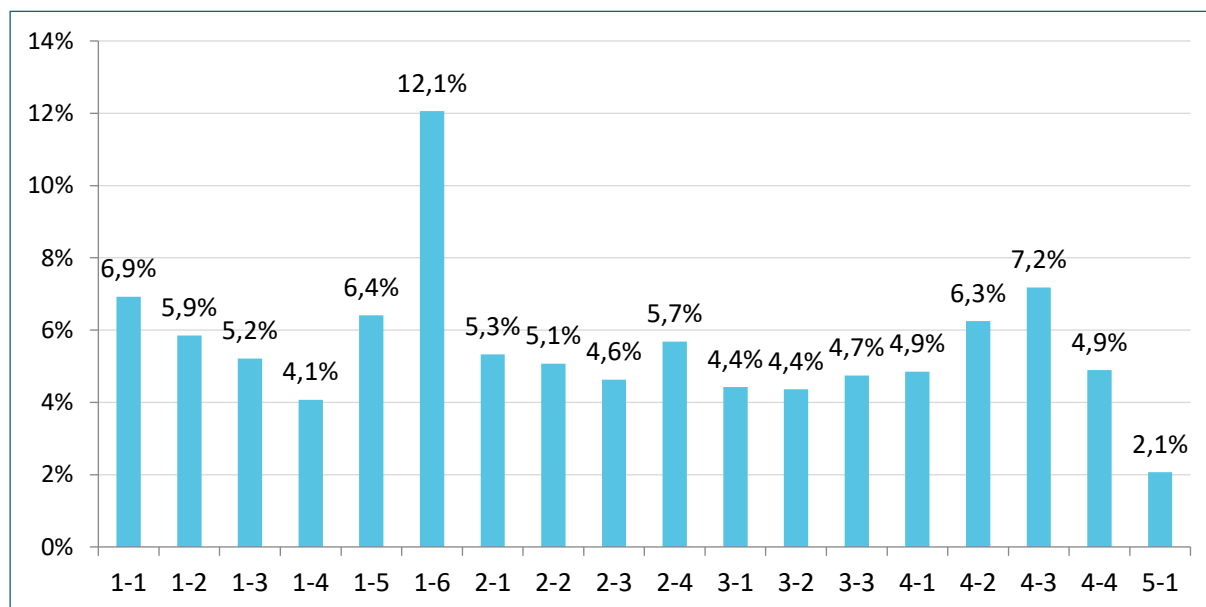
Figura 2.20. Familia-etxebizitzaren bilakaera (2014-2022).

Tipologia	2014	2018	2022	Hazkundera 2011-2022
Nagusiak	8.994	9.223	9.270	%3,1
Gainerakoak	1.275	1.224	1.214	-%4,8
GUZTIRA	10.269	10.447	10.484	%2,1

Iturria: EUSTAT

Udalerriko etxebizitzaren errolda-sailen arabera banaketa bat dator biztanleriaren errolda-sailen arabera banaketarekin. Nabarmentzekoa da 1. barrutiko 6. saila.

Figura 2.21. Arrasateko etxebizitzaren banaketa errolda-sailen arabera (2022).



Iturria: EUSTAT

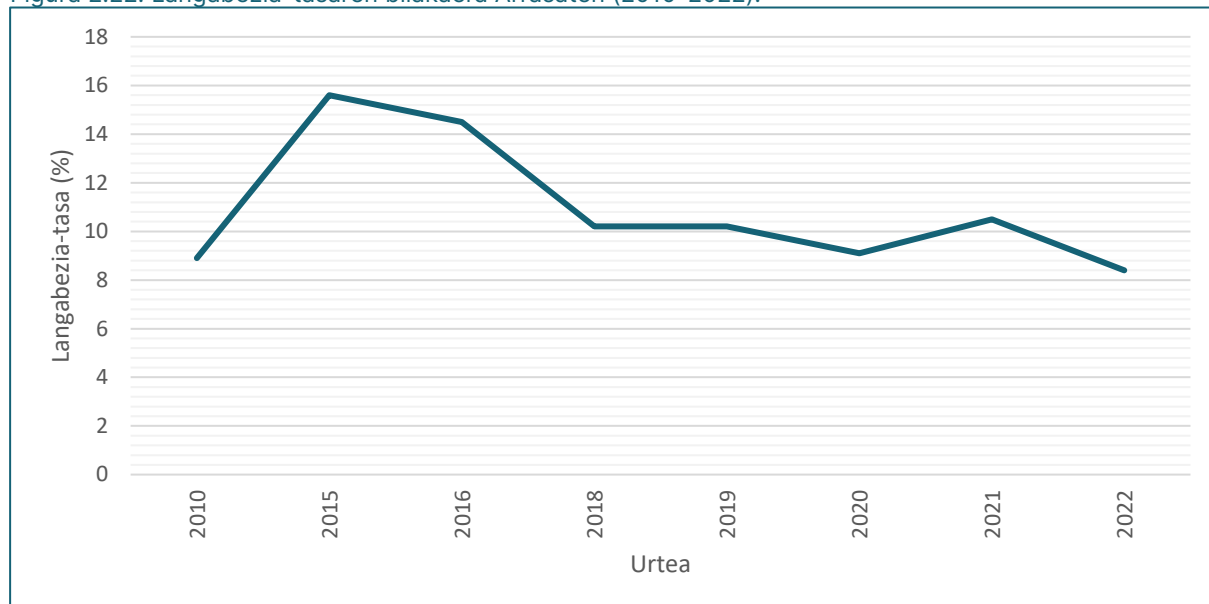
Bizitegi lurzoruko etxebizitza dentsitateak etxebizitza kopurua udalerriko bizitegi azalerarekin erlazionatzen du. Gaur egun, 87,93 etxebizitza/Ha-ko balioa aurkezten du. Balio handia da inguruko udalerriei alderatuta, hala nola Aretxabaletarekin (76,21 etxebizitza/ha), edo Oñati (54,91 etxebizitza/ha.), baina antzeko ezaugarriak dituzten inguruko udalerriena baino balio txikiagoa da (Durango 89,6; Eibar 165,27; Tolosa 88,86).

2.3.2. Okupazioa

Langabeziari dagokionez, udalerria ere gogor astindu zuen krisiak, eta 2015eko langabezia-tasa %15,6koa izan zen, Debagoieneko batezbestekoa (%13,0) baino zertxobait handiagoa, eta Gipuzkoakoa (%14,4) eta EAE osokoa (%16,1) baino txikiagoa aldi berean. Nahiko azkar berreskuratu zen lana udalerrian, eta 2018an tasa %10 ingurukoa zen.

Hala ere, oraindik ikusteko dago zer eragin izan duen kovid-19ren krisiak, lan-merkatuan eragin handia izan baitezake. Hala eta guztiz ere, eragin-maila udalerriaren muskulu ekonomikoaren arabera da, eta, bereziki, eragin gutxien duten sektoreen arabera.

Figura 2.22. Langabezia-tasaren bilakaera Arrasaten (2010-2022).



Iturria: EUSTAT

Udalerriko langabezia tasak beherakada nabarmena izan zuen 2015 eta 2018 urteen artean, eta eskualdeko udalerri gehienetan errepikatu zen, nahiz eta egia den Arrasate izan zela jaitsiera handiena izan zuen udalerrietako bat (4,2 puntu portzentual). Gaur egun, Arrasaten langabezia tasa handiagoa da eskualde osoan eta Gipuzkoa osoan baino, baina EAEn baino txikiagoa.

Figura 2.23. 16 urteko edo gehiagoko biztanleriaren langabezia-tasaren bilakaera Debagoieneko udalerrietan (2010-2022).

Udalerria	2010	2015	2016	2018	2019	2020	2021	2022
Antzuola	6,9	10,2	8,5	4,9	5,0	6,1	7,1	5,5
Aretxabaleta	7,7	11,8	9,5	7,5	7,8	6,8	6,6	5,8
Arrasate	8,9	15,6	14,5	10,2	10,2	9,1	10,5	8,4
Bergara	7,7	13,4	12,0	8,4	8,0	7,5	8,1	7,0
Elgeta	7,9	12,3	10,8	8,0	7,0	6,4	5,1	3,5
Eskoriatza	7,8	13,4	12,3	7,5	7,0	6,7	8,3	7,2
Leintz-Gatzaga	7,4	12,3	9,2	6,4	3,1	2,5	5,5	5,5
Oñati	6,3	8,8	8,2	5,8	5,5	5,5	6,7	5,8
DEBAGOIENA	7,8	13,0	11,8	8,2	8,1	7,5	8,4	7,0
GIPUZKOA	8,8	14,4	13,2	9,8	8,8	8,4	9,5	7,9
EAE	9,7	16,1	15,4	11,8	10,7	10,1	11,4	9,7

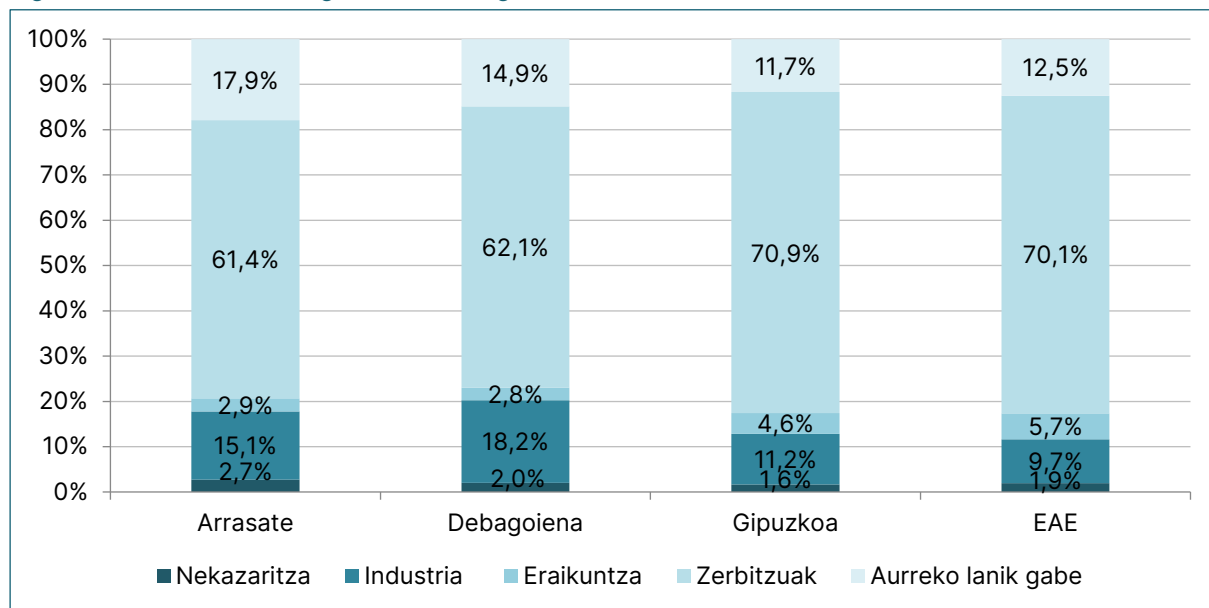
Iturria: EUSTAT

Sektoreka langabezia-datuei dagokienez, datuak bat datoz jardura bakoitzeko enpleguarekin. Udalerriko langabezia gehiena industriaren eta zerbitzuen sektorean banatzen da (%15,1 eta %61,4, hurrenez hurren).

Balioak eskualde osoan gertatzen diren antzekoak dira, eta, bi kasuetan, industriaren sektorea kolpatuago dago langabeziagatik Gipuzkoa osoan edo EAE osoan baino.

Horrek erakusten digu krisiak gogor jo zuela industriaren sektorean, bai Arrasateko udalerrian, bai Debagoieneko eskualde osoan, baina gogorrago jo zuen Arrasaten.

Figura 2.24. Sektoreka erregistratutako langabezia (2024ko martxoa).

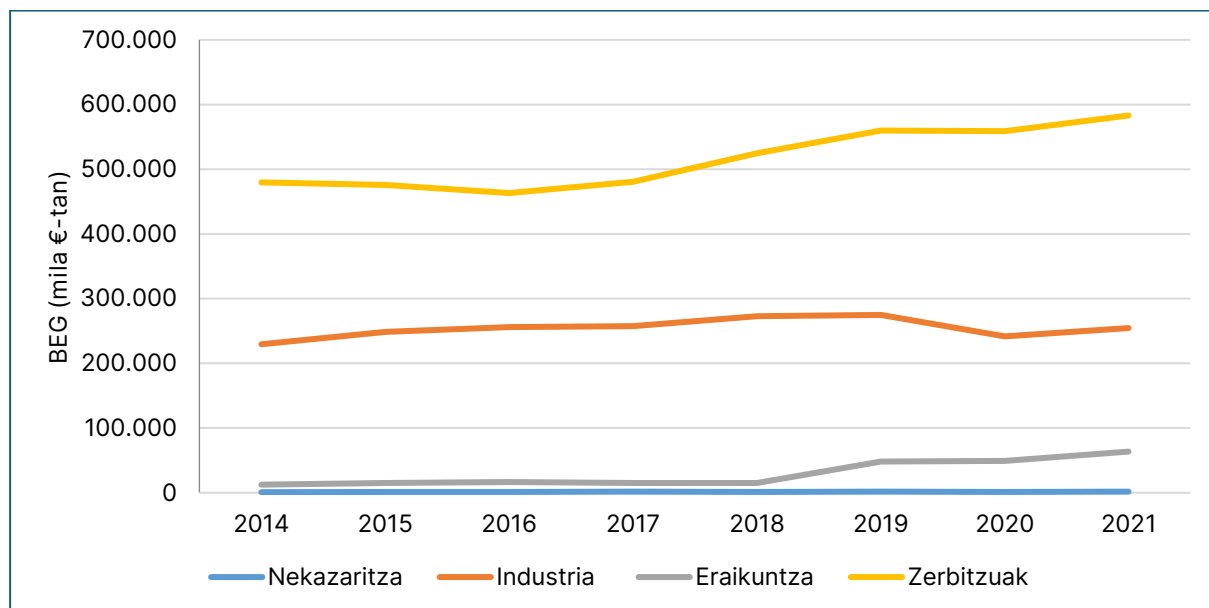


Iturria: Lanbide

2.3.3. Sektore ekonomikoak

Sektore ekonomikoak aztertzea beste alderdi garrantzitsu bat da lurralde baten azterketa ekonomikoan, batez ere mugikortasunaren esparruan, langileen desplazamenduetako eta hortik eratorritako merkantzetako portaera desberdina eragiten baitu. Kasu honetan erabili ohi den adierazleetako bat balio erantsi gordina (BEG) da, hau da, ekoizpen prozesuan eraldatzen diren ondasun eta zerbitzuen balioen batura.

Figura 2.25. Arrasateko BEG, sektore ekonomikoaren arabera (2022).

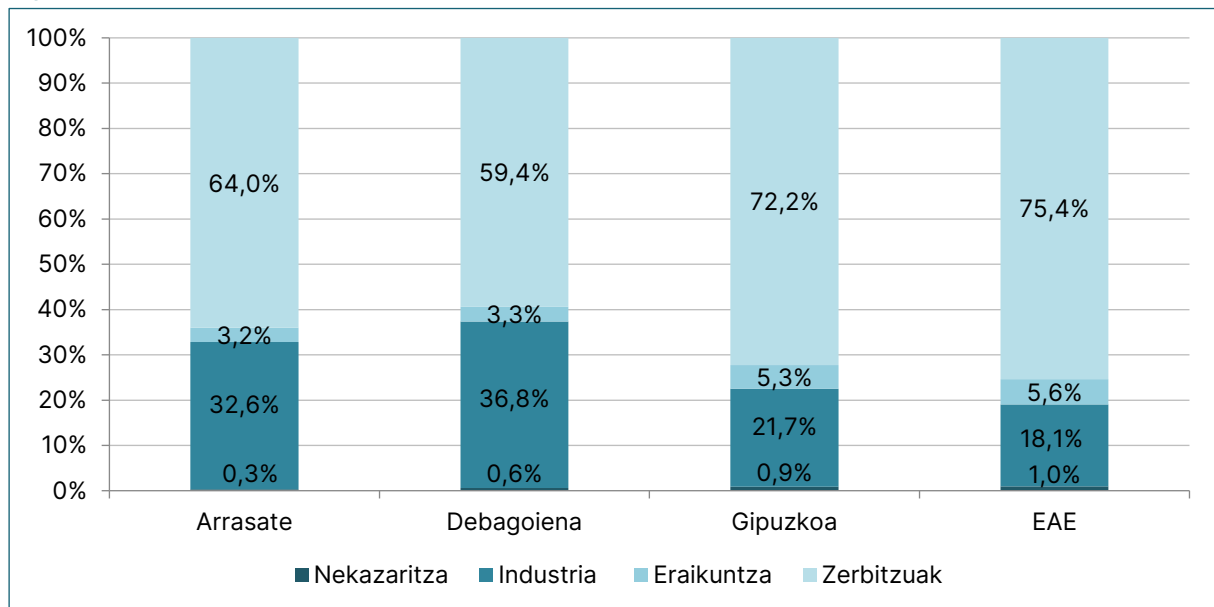


Iturria: EUSTAT

Arrasateko ekonomia industria sektorean zentratzen da, eta hiru dira adierazgarrienak: sarrailagintza, mekanizazioak eta etxetresna elektrikoak. Horien artean, Fagor taldea nabarmentzen da, aitzindaria euskal kooperatibismoaren barruan. Arrasate eta bere inguru geografikoa euskal esperientzia kooperatiboaren sorlekua da. Esan beharra dago, hala ere, udalerriko kooperatibismoa industria sektoreaz haratago ere hedatuta dagoela, eta oso garrantzitsua dela zerbitzuen sektorean duen presentzia. Soberako adibideak dira, Euskadiko Kutxa, Mondragon Unibertsitatea edo Eroski taldea. Enpresa horiek guztiak Mondragón taldearen parte dira. Talde horretan, udalerriko eta Arrasate dagoen bailarako herritar askok egiten dute lan. Udalerri mailan, Arrasateko lanpostuen %50aren inguru talde horretako enpresetan daude.

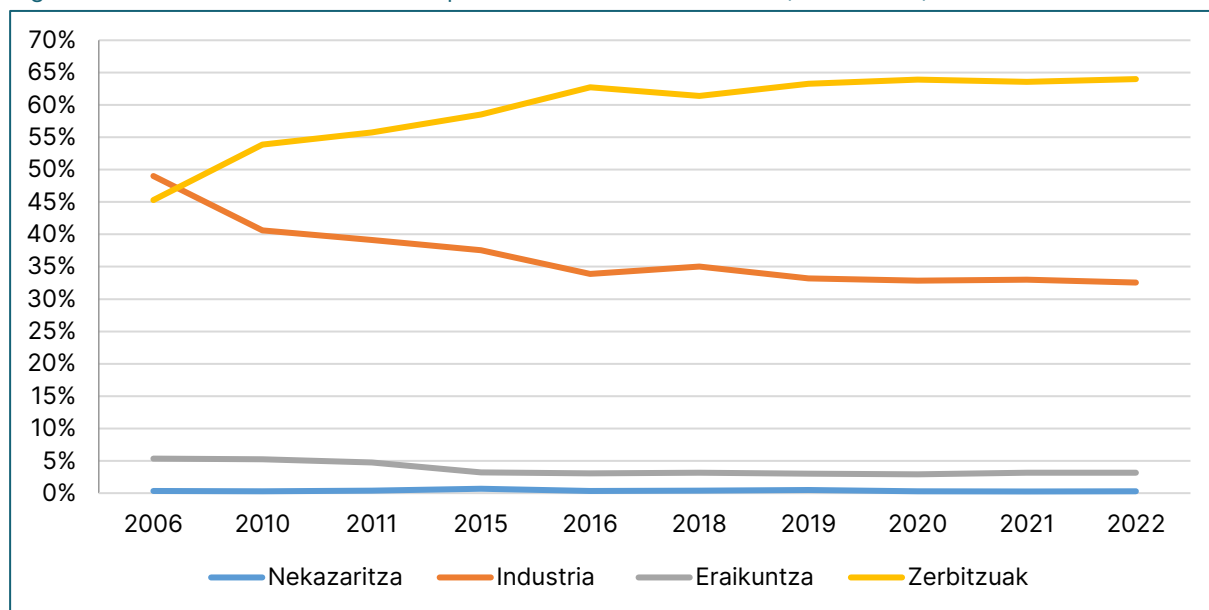
Hala ere, udalerrian lanean ari den biztanle kopuruari dagokionez, zerbitzu sektoreak du eraginik handiena (%64). Datu horiek nahiko bat datoz eskualdeko datuekin, baina Euskadi osoarekin alderatzen baditugu, ikusten dugu industriak Arrasaten eta haren eskualdean duen garrantzia Euskal Autonomia Erkidego osoan edo Gipuzkoa osoan duena baino askoz handiagoa dela. Hala ere, zerbitzuen ordezkaritza osoak, udalerrian garrantzi handia izan arren, pisu espezifiko txikiagoa du EAE osorako (%75,4) edo Gipuzkoa osorako (%72,2) baino.

Figura 2.26. Biztanleria okupatua sektoreka (2022).



Iturria: EUSTAT

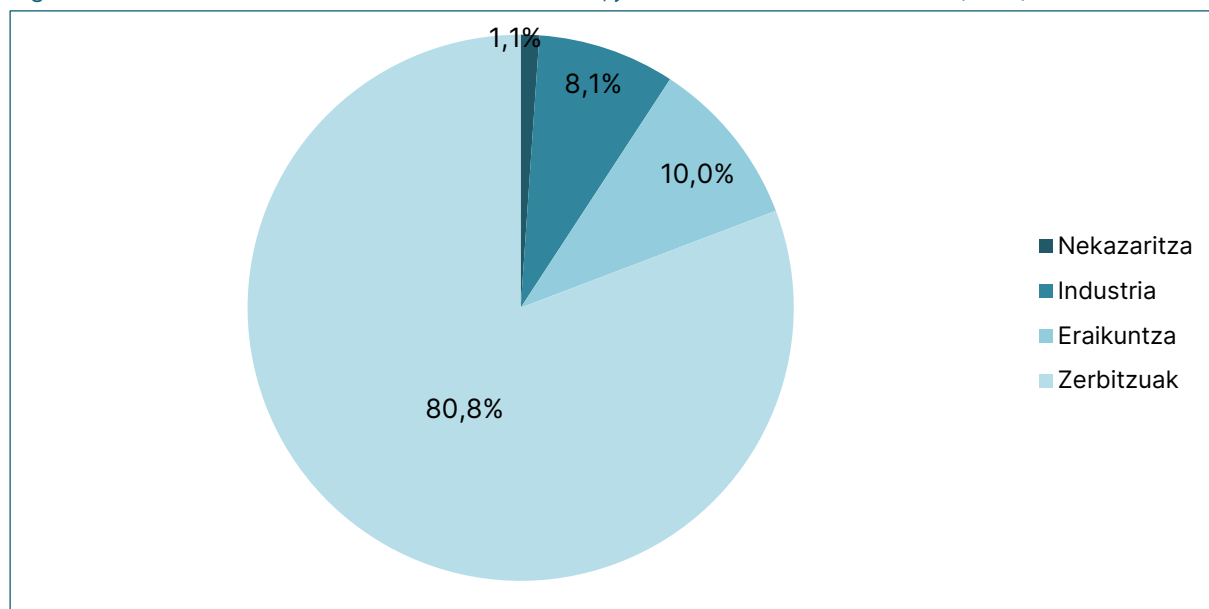
Figura 2.27. Arrasateko biztanleria okupatuaren bilakaera sektoreka (2006-2022).



Iturria: EUSTAT

Hurrengo grafikoan udalerriko establezimendu kopurua sektoreka erakusten da. Indize hori baliagarria izan daiteke lan arazoietatik egiten diren desplazamenduen eskaintza baloratzeko, espezializazio-maila handia dagoenean. Gipuzkoako eta Euskal Autonomia Erkidegoko datuekin alderatuta, nabarmendu behar da industria establezimenduen adierazgarritasun handiena Arrasaten eta Debagoieneko eskualdean dagoela, Gipuzkoan eta EAEn baino gehiago.

Figura 2.28. Arrasateko establezimenduen banaketa, jardura-sektorearen arabera (2021).

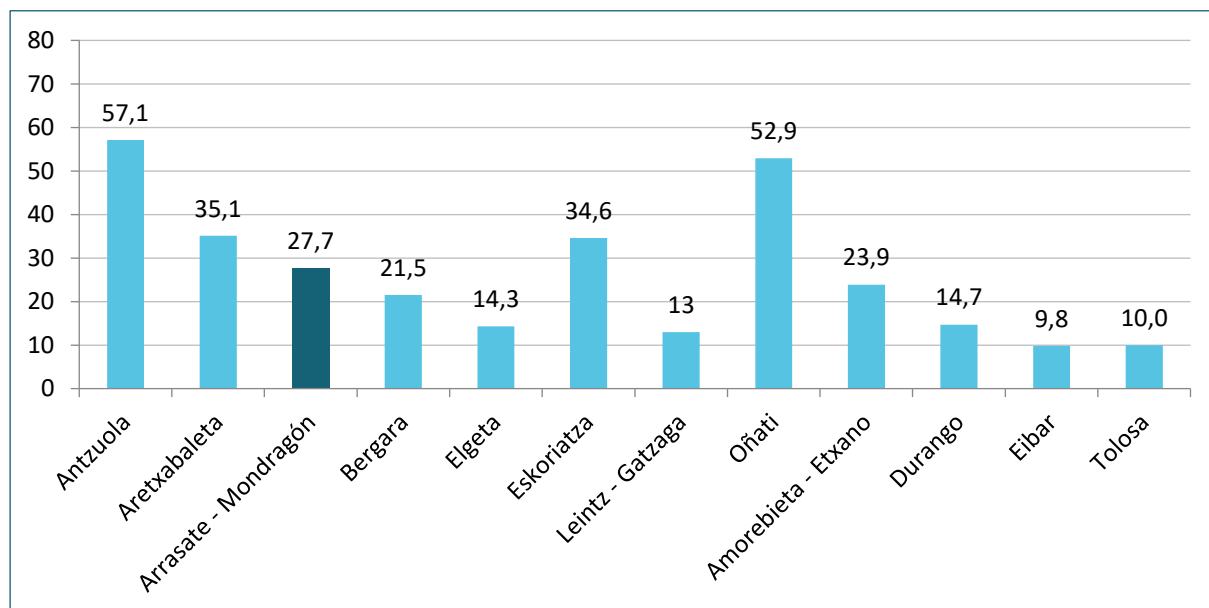


Iturria: EUSTAT

Industriarekin lotutako establezimendu handiek kolapso txiki batzuk sortzen dituzte bide-sarean, leku eta ordu berean abiatzen edo iristen diren ibilgailu pribatuen pilaketagatik. Gainera, oro har, ibilgailu pribatuen okupazioa erabiltzaile bakarrarena izaten da gehienetan.

Hurrengo grafikoan ikusten denez, Arrasateko industria establezimenduen batez besteko tamaina (langile kopurua) ez da eskualdeko handienetakoa.

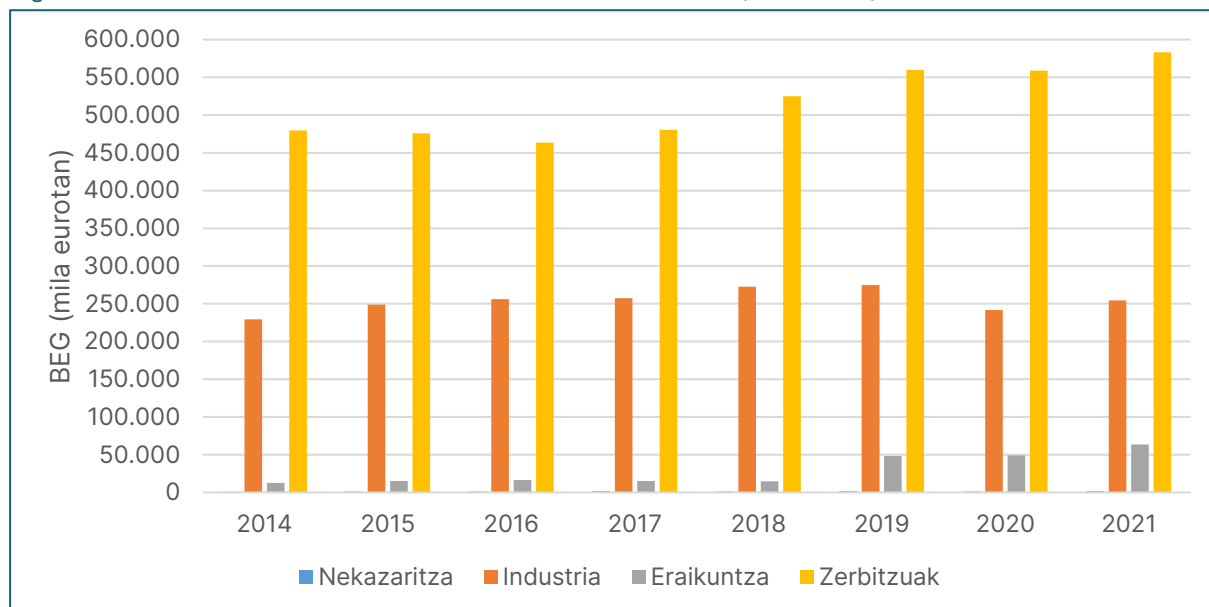
Figura 2.29. Industria-establezimenduen batez besteko tamaina (langile kopurua) (2022).



Iturria: EUSTAT

Begi-bistakoa da zerbitzuen sektoreak udal-ekonomian duela pisu handia, eta 2021ean 600.000 milioi euro inguruko BEG ematen duela. Sektore hori hazi egin da azken urteotan. Hala ere, eraikuntzak gora egin du eta nekazaritza egonkor mantendu da, baina industriak azken urteetan izan duen beherakada azpimarratu behar da.

Figura 2.30. Arrasateko ekonomia-sektoreen BEGaren bilakaera (2014-2021).



Iturria: EUSTAT

2.3.4. Autoeuspen eta autosufizientzia tasak

Biztanleria okupatuaren jarduera ekonomikoaren eta ikasleen ikasketa kokapenari buruzko eta biztanleri erroldetako informaziotik abiatuta egindako autoeuspen eta autosufizientzia tasek aukera ematen dute biztanleriaren derrigorrezko mugikortasuna ezagutzeko, lanpostua/ikasketak eta okupatutako pertsonen eta ikasleen bizitokia konparatuz.

Udalerriko autoeuspena udalerri edo bizitoki-eskualde berean lan egiten duten pertsonen ehunekoari dagokio, bertan bizi diren biztanle okupatu guztiekiko. Adierazle hori lanaren araberako mugikortasunerako eta azterketaren araberako mugikortasunerako kalkula daiteke. Ehunekotan adierazten da, udalerri berean lan egiten duen biztanleria okupatu egoiliarren proportzioa baita.

Arrasaten, 2022an, 9.136 okupatu bizi ziren, eta 4.172, udalerrian. Beraz, autoeuspen-tasa %45,67koa da. Horrek esan nahi du Arrasateko herritar okupatuaren ia erdiak udalerrian bertan bizi eta lan egiten duela.

Udalaren autosufizientzia, berriz, bizi den udalerri berean lan egiten duten pertsonen ehunekoari dagokio, bertan dauden lanpostu guztien aldean. Adierazle hori lanaren araberako mugikortasunerako eta azterketaren araberako mugikortasunerako kalkula daiteke. Ehunekotan adierazten da, eta egoiliarrek betetzen dituzten udalerriko lanpostuen ehunekoa da.

Arrasaten, 2022an, 14.222 lanpostu zeuden lokalizatuta, eta udalerrian lan egiten zuten 4.172 pertsonak kontuan hartuta, autosufizientzia-tasa %29,33koa zela ikusi daiteke. Horrek esan nahi du Arrasateko lanpostuen herenak, gutxi gorabehera, udalerrian bizi direla. Beraz, kanpotik udalerriara pertsona asko etortzen dira lan egitera.

Tasa horien kalkuluak gutxi balio du, testuinguruan kokatuta ez badaude. Beraz, interesgarria da inguruko udalerriekin eta antzeko udalerriekin konparatzea zifrak, taula honetan ikus daitekeen bezala.

Figura 2.31. Autoeuspen tasa eta autosufizientzia tasa Arrasateko udalerrian, eta beste udalerri batzuekiko konparazioa (2022).

Udalerria	BOE ¹	LKL ²	Udalerrian okupatutako egoiliarrak	Autoeuspen tasa	Autosufizientzia tasa
Antzuola	1.023	948	318	%31,09	%33,54
Aretxabaleta	3.236	3.318	637	%19,68	%19,20
Arrasate	9.136	14.222	4.172	%45,67	%29,33
Bergara	6.620	7.496	2.426	%36,65	%32,36
Elgeta	519	896	118	%22,74	%13,17
Eskoriatza	1.938	2.169	529	%27,30	%24,39
Leintz-Gatzaga	103	57	16	%15,53	%28,07
Oñati	5.117	7.806	2.950	%57,65	%37,79
DEBAGOIENA	27.692	36.912	11.166	%40,32	%30,25
Amorebieta-Etxano	9.001	13.464	2.825	%31,39	%20,98
Durango	13.800	9.566	3.291	%23,85	%34,40
Eibar	11.239	10.629	3.611	%32,13	%33,97
Tolosa	8.847	7.809	2.429	%27,46	%31,11

¹ Biztanleria okupatu egoiliarra

² Lokalizatutako lanpostuak

Iturria: EUSTAT

Udalerrietako autoeuspen tasek adierazten digute udalerri barruan biztanleria landun gehien dutenak direla udalerri handienak. Horrek esan nahi du, oro har, biztanleria udalerritik kanpo desplazatzeko joera txikiagoa dagoela inguruko udalerrietan baino.

Beraz, Arrasaten eragin handia du udalerriko mugikortasun sistemak. Alde batetik, kokapen geografikoa eta Bilbo edo Gasteiz bezalako hiri handiekiko hurbiltasuna direla eta, biztanle askok kanpoan lan egiten dute. Hala ere, garrantzi ekonomiko handiak eta, bereziki, udalerrian ezarritako industriaren eta zerbitzuen potentziak erakartzen dituzte inguruko udalerrietako langile asko. Hala, bada, Arrasaten, langileen mugimendua oso handia da lanegunetan, bai sarrerakoa, bai irteerakoa.

2.4. BIDAIAK SORTZEN ETA ERAKARTZEM DITUZTEN ZENTROAK

2.4.1. Ekipamenduak

Arrasateko udalerriaren hiri-ezaugarriak direla eta, oinez ibiltzea nahiko erraza da udalerri barruan mugitzeko. Hirigunea bereziki egokia da, txikia eta trinkoa baita eta orografia nahiko onbera baitu, puntu espezifiko batzuk eta desnibel handiagoak dituzten eremu batzuk izan ezik.

3. planoan, Arrasateko erakargune nagusiak ikus daitezke. Planoan ikusten den bezala, Arrasateko bidaiak erakarri eta sortzeko zentroak (batez ere garrantzitsuenak) udalerrian sakabanatuta daude, eta horien sarbidea hobeto prestatuta dago ibilgailu motordunen irisgarritasunari dagokionez. Historikoki, hiri-plangintza herritarrentzako zerbitzuen ikuspuntutik, ez da egin mugikortasunaren ikuspuntutik irizpideak kontuan hartuta.

Arrasateko hirigunean bidaiak erakartzen eta sortzen dituzten hainbat zentro daude, gehienak erdigunean, baina hirigunetik kanpo gune garrantzitsuak daude (kirol-guneak eta industrialdeak, batez ere). Erakarpen zentro batzuk hirigunean daude, batez ere eskola eremukoak. Kirol instalazioak eta zentroak sakabanatuago daude lurraldean.

Udalerriaren hego-ekialdean, mugikortasuna eragiten duten udalerriko beste zentro handi batzuk daude, hala nola Debagoieneko eskualde ospitalea, udalerriko anbulatorioaren ondoan dagoena. Horrek desplazamendu ugari eragiten ditu, oinez, ibilgailu pribatuan edo autobusez, ospitalearen eragin-eremua eskualdea baita, eta autobus geltokiaren ondoan dago, gaur egun behin-behinean Zalduspen baitago autobus geltokia.

Arrasateko industrialde batzuk edo jarduera ekonomikoko zentroak udalerriko hiri-bilbean integratuta daude gaur egun, eta handik nahiko gertu daude, hiri-bilbeari jarraipena emanez. Horregatik, dudarik gabe, udalerrian desplazamenduak sortzen dituzten erakarpen-zentro bihurtzen dira.

Desplazamendu horiek hainbat modalitatetan egin beharko lirateke, oinez, bizikletaz, garraio publikoan edo ibilgailu motordunetan, baina, hurrengo kapituluetan ikusiko dugunez, desplazamendu gehienak ibilgailu pribatuan egiten dira. Desplazamendu gehienak ibilgailu pribatuan egiteko arrazoi nagusietako bat da langile horietako asko beste udalerri batzuetatik Arrasatera etortzen direla lanera, baina udalerriko biztanleak ere ibilgailu pribatuan mugitzen dira, nahiz eta kasu askotan bizikletan edo oinez mugitzeko baldintzak egokiak izan.

Baina beste kasuistika bat ere badago beste industrialde batzuetan, hala nola Zigarrola, Mugarrieta edo Markulete. Hirigunearen mugetatik kanpo daude, baina, kasu gehienetan, hirigunetik nahiko hurbil daude. Zentro horietara joateko, hainbat modalitate erabili behar dira: oinez, bizikletaz, garraio publikoan edo motordun ibilgailuetan. Baina, aurreko kasuan bezala, desplazamendu gehienak ibilgailu pribatuan egiten dira.

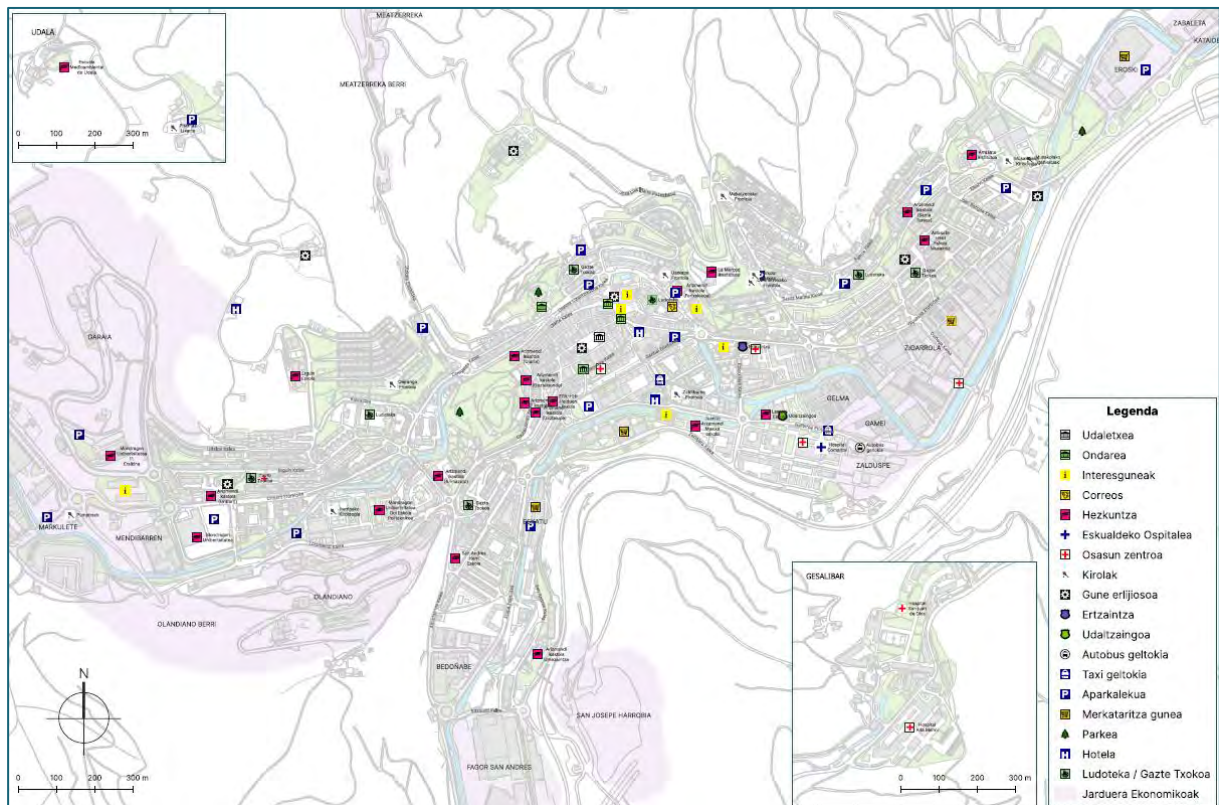
Desplazamendu gehienak ibilgailu pribatuan egiteko arrazoi nagusietako bat langileen jatorria da, baina langileen sarrera eta irteera ordutegiak garraio publikoaren ordutegia eta eskaintzarekin ez koordinatzea ezinezkoa egiten autobusa erabili ahal izatea. Gauza bera gertatzen da hirigunetik urrunago dauden ikastetxe batzuekin

Hirigunetik kanpo dauden auzo ez hain konpaktuak ere erakargune garrantzitsuak dituzte bidaiak sortzeko, hala nola Udala eta Gesalibar auzoak.

Laburbilduz, hauek dira bidaiak erakarri eta sortzeko zentro nagusiak:

- Ondare historiko-arkitektonikoa: Arrasate kultura-ondare aberatsa duen udalerria da, eta hirigune historikoko hainbat eremutan banatuta dago nagusiki, monumentu-multzo izendatuta.
- Ikastetxeak: udalerriko ikastetxeak nahiko banatuta daude udalerriko hirigune osoan. Ikastetxe eta institutu asko hirigunearen inguruan daude; beste batzuk, berriz, udalerriko auzoei ematen diete zerbitzua, eta beste batzuk, hala nola Unibertsitatea, hirigunea inguratzen duten kanpoko mugetan kokatzen dira.
- Administrazio-zentroak edo interes publikokoak: Udalaren administrazio-zentro nagusiak hirigunean daude, hala nola, Udaletxea, bake-epaitegia, Debagoieneko mankomunitatea edo Udaltzaingoa.
- Osasun-zentroak: Arrasaten, udal-anbulatorioa izateaz gain, Debagoieneko eskualde ospitalea eta osasun mentaleko zentroa ere badaude. Zentro horiek oso erakargarriak dira mugikortasunari dagokionez, langileen, pazienteen eta bisitarien artean sortzen duten pertsona-fluxuagatik.
- Saltokiak: Merkataritza erakargune nagusiak Alde Zaharrean, oinezkoentzako kaleetan eta horiek osatzen dituzten plazetan daude.
- Aisialdi guneak: kiroldegia, kirol guneak, parkeak.
- Kultur guneak: Kultur izaera nabarmena duten eraikinak, Kulturate edo Amaia antzokia bezalako pertsonak mobilizatzeko gaitasuna dutenak.
- Industrialdeak.

Figura 2.32. 3. planoaren xehetasuna. Desplazamenduak erakarri eta sortzen dituzten zentroak (2024).



Iturria: INTRA.

Jarraian, desplazamenduak sortu eta erakartzeko zentro nagusietako batzuk laburtzen dira, eta garraio publikoaren eta bizikletaren bidezko sarbidearen egokitasuna baloratzen da. Garraio publikoan sarbide egokia izateko, kontuan hartu da erakarpen-zentroa hiriarteko autobusaren gurelaketik 300 metroko eragin erradioan dagoen edo herribusaren gurelaketik 100 metroko eragin erradioan dagoen.

Bizikletan, bidegorri sarearen konfigurazioa kontuan hartuta, 100 metroko eragin erradioa hartu da kontuan bizikleta aparkalekueetatik eta bidegorrien zirkulazioa erakarpen zentrorako sarbideetik gertu (gutxienez 30 metroko distantziara). Hau da erabilitako ikonografiaren esanahia.



Erakarpen-zentroak hiriarteko autobus-geltoki bat du 300 metrora edo gutxiagora.



Erakarpen-zentroak ez du hiriarteko autobus-geltokirik 300 metrora edo gutxiagora.



Erakarpen-zentroak herribusaren gertokia du 100 metro edo gutxiagora.



Erakarpen-zentroak ez du herribuseko geltokirik 100 metrora edo gutxiagora.



Bidegorria iqarotzen da erakarpen-zentrorako sarbidetik 30 metro baino gutxiagora.



Ez da bidegorririk iqarotzen erakarpen-zentrora sarbidetik 30 metro baino gutxiagora.



Erakarpen-zentroak bizikletentzako aparkalekua du 100 metro edo gutxiagora.



Erakarpen-zentroak ez du bizikletentzako aparkalekurik 100 metrora edo gutxiagora.

Figura 2.33. Desplazamenduak sortzen eta erakartzen dituzten Arrasateko zentroetara sartzeko baldintzak (2024).

Zentroa	Mota	Sarbidea
Bedoñabe	Jarduera ekonomikoak	   
Emaldi	Jarduera ekonomikoak	   
Eroski	Jarduera ekonomikoak	   
Eskatu	Jarduera ekonomikoak	   
Fagor San Andrés	Jarduera ekonomikoak	   
Gamei	Jarduera ekonomikoak	   
Garaia	Jarduera ekonomikoak	   
Gelma	Jarduera ekonomikoak	   
Ibarreta	Jarduera ekonomikoak	   
Kataide	Jarduera ekonomikoak	   
Kobate	Jarduera ekonomikoak	   
Markulete	Jarduera ekonomikoak	   
Meatzerreka	Jarduera ekonomikoak	   
Meatzerreka berri	Jarduera ekonomikoak	   
Mendibarren	Jarduera ekonomikoak	   
Mugarrieta	Jarduera ekonomikoak	   
Muzibar	Jarduera ekonomikoak	   
Olandiano	Jarduera ekonomikoak	   
Olandiano berri	Jarduera ekonomikoak	   
Pesa	Jarduera ekonomikoak	   
San Josepe harrobia	Jarduera ekonomikoak	   
Txurisena	Jarduera ekonomikoak	   
Zabaleta	Jarduera ekonomikoak	   
Zalduspe	Jarduera ekonomikoak	   
Zapataerreka	Jarduera ekonomikoak	   
Zigarrola	Jarduera ekonomikoak	   
Udaletxea	Udaletxea	   
Merkataritza gunea Etxagibel	Merkataritza gunea	   
BM Supermerkatua	Merkataritza gunea	   

Eroski Supermerkatua	Merkataritza gunea	   
San Kristobal hilerria	Gune erlijiosoak	   
Uribarriko eliza	Gune erlijiosoak	   
San Francisco eliza	Gune erlijiosoak	   
San Isidro eliza	Gune erlijiosoak	   
San Juan Bautista eliza	Gune erlijiosoak	   
Santa Teresa eliza	Gune erlijiosoak	   
Aita Menni eguneko zentroa	Osasun zentroa	   
Osasun mentaleko zentroa	Osasun zentroa	   
Udalaitz Osasun Zentroa	Osasun zentroa	   
Arrasateko Osasun Zentroa	Osasun zentroa	   
Aita Menni Ospitalea	Osasun zentroa	   
San Juan de Dios Ospitalea	Osasun zentroa	   
Iturbide Egoitza	Osasun zentroa	   
Correos	Correos	   
Makatzena frontoia	Kirolak	   
Olaran frontoia	Kirolak	   
Uarkape frontoia	Kirolak	   
Zaldibar frontoia	Kirolak	   
Parkour parkea	Kirolak	   
Musakola igerilekuak	Kirolak	   
Uxarpe igerilekuak	Kirolak	   
Iturripe kiroldegia	Kirolak	   
Musakola kiroldegia	Kirolak	   
Pumptrack	Kirolak	   
Arizmendi ikastola	Hezkuntza	   
Arizmendi Ikastola Umezaintza	Hezkuntza	   
Arizmendi Ikastola (Arimazubi)	Hezkuntza	   
Arizmendi Ikastola (Ferixalekua)	Hezkuntza	   
Arizmendi Ikastola (Gazteluondo)	Hezkuntza	   
Arizmendi Ikastola (Gaztelupe)	Hezkuntza	   
Arizmendi Ikastola (Olarte)	Hezkuntza	   
Arizmendi Ikastola (Santa Teresa)	Hezkuntza	   

Arizmendi Ikastola (Uribarri)	Hezkuntza				
Arrasate Herri Eskola Musakola	Hezkuntza				
Arrasate Institutua	Hezkuntza				
EPA-HHI Helduen Eskola	Hezkuntza				
Erguin Eskola	Hezkuntza				
Udala Ingurumen Eskola	Hezkuntza				
Juanito Arzamendi Musika Eskola	Hezkuntza				
La Merced Ikastetxea	Hezkuntza				
Lantegi Eskola	Hezkuntza				
Mondragón Unibertsitatea	Hezkuntza				
Mondragón Unibertsitatea Edificio 11	Hezkuntza				
Mondragón Unibertsitatea Escuela Politécnica Superior	Hezkuntza				
San Andrés Herri Eskola	Hezkuntza				
Ertzaintza	Ertzaintza				
Zalduspeko autobus geltokia	Autobus geltokia				
Debagoieneko eskualde ospitalea	Ospitalea				
Arrasate Hotela	Hotela				
Mondragón Hotela	Hotela				
Santa Ana Hotela	Hotela				
Musakola Gazte Txokoa	Ludoteka / Gazte Txokoa				
Erdigunea Gazte Txokoa	Ludoteka / Gazte Txokoa				
San Andrés Gazte Txokoa	Ludoteka / Gazte Txokoa				
Uribarri-Erguin Gazte Txokoa	Ludoteka / Gazte Txokoa				
Erdigunea Ludoteka	Ludoteka / Gazte Txokoa				
Santa Marina Ludoteka	Ludoteka / Gazte Txokoa				
Uribarri-Erguin Ludoteka	Ludoteka / Gazte Txokoa				
Arruena Parkea	Parkea				
Monterron Parkea	Parkea				
Santa Barbara Parkea	Parkea				
El Portalon	Ondarea				
Monterron Jauregia	Ondarea				
Iturriotz atea	Ondarea				
Arbolapeta atea	Ondarea				
Udaltzaingoa	Udaltzaingoa				
Kulturete	Interesguneak				

Kulturola	Interesguneak				
Azoka	Interesguneak				
Ur parkea	Interesguneak				
Garaia Berrikuntza Gunea	Interesguneak				
Amaia antzokia	Interesguneak				

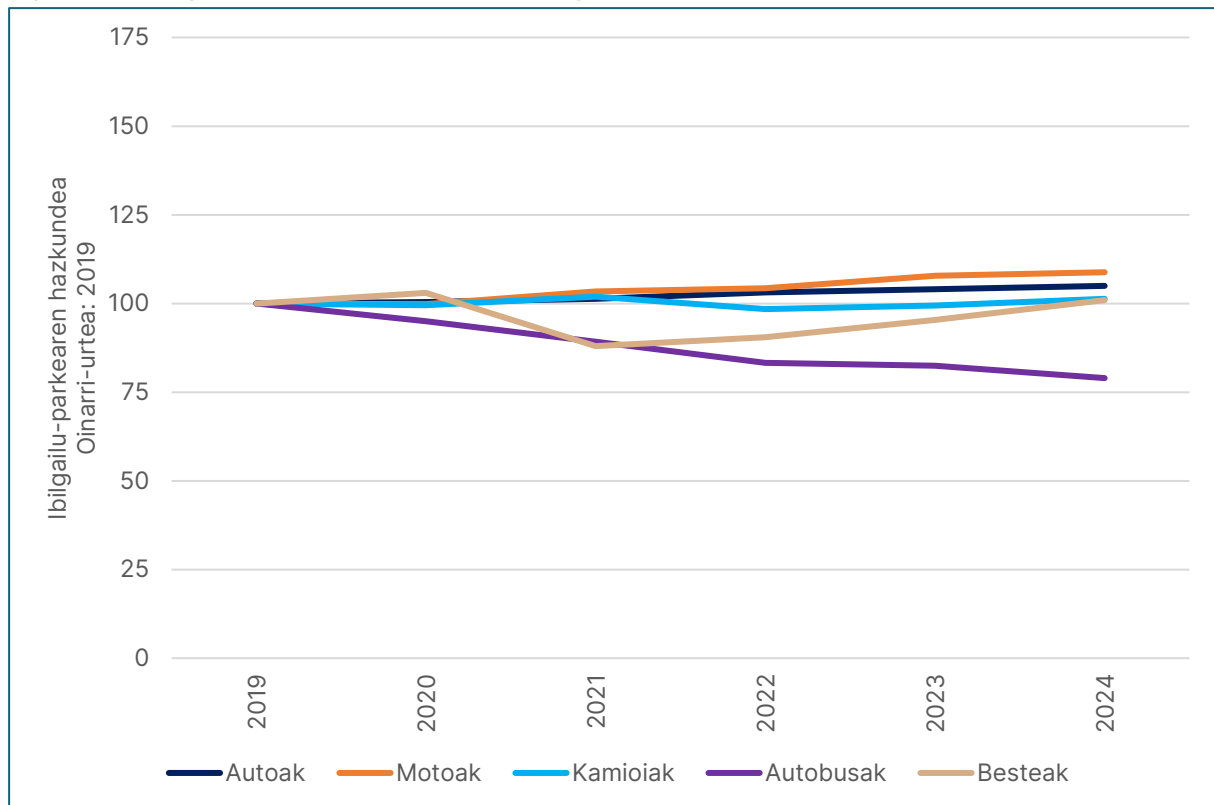
Iturria: INTRA.

2.5. IBILGAILU PARKEA ETA MOTORIZAZIOA

Udalerri bateko ibilgailu parkea adierazle ona da mugikortasuna aztertzeko. Izan ere, udalerriko ibilgailu motordunen kopuruari buruzko argibideak ematen ditu, eta, beraz, eguneroko desplazamenduetarako zer neurritan erabiltzen diren jakin daiteke.

Ibilgailuen parkea asko joan da ziklo ekonomikoen eskutik. Hala, 2015etik aurrera, ibilgailu kopuruak gora egin du 2022. urtera arte, eta, azken urteetan, 2023. eta 2024. urteetan, jaitsiera txiki bat izan da ibilgailuen parkean (-%2,3 2022 eta 2024 artean), eta Arrasate izan da fenomeno hori erregistratu duen Gipuzkoako udalerri bakarretako bat. 2024an 13.365 ibilgailu zeuden erroldatuta Arrasaten.

Figura 2.34. Ibilgailu-parkearen hazkundera, tipologiaren arabera (2019-2024).



Iturria: Arrasateko Udala

Arrasaten, ibilgailu-parkea 88 ibilgailutan jaitsi da 2019-2024 aldian, %0,65 bat. Gogoan izan behar da aldi berean udalerriko biztanleria %1,65ean jaitsi dela, eta datu horrek berretsi egiten du ibilgailu parkea jaistearen arrazoi nagusia biztanleriaren jaitsiera bera dela.

Arrasaten, udalak emandako azken datuen arabera, udalerriko ibilgailuen % 83,4 autoak dira, baina motor eta ziklomotor asko ere badaude (% 8,7).

Tipologiaren arabera bereiziz gero, autoak dira nagusi, 11.281 unitaterekin (%84,4).

Motozikletak eta kamioiak dira Arrasaten erroldatutako beste ibilgailu talde handiak: ibilgailuen erroldaren %9,5a eta %3a, hurrenez hurren. Aldi horretan ibilgailu kopuruak behera egin duen arren, bi ibilgailuek hazkunde nabarmena izan dute 2019az geroztik (%10a motorren kasuan eta %336a autobusen kasuan). Azkenik, kamioiek, traktoreek eta gainerako ibilgailu motek osatzen dute ibilgailuen gutxieneko frakzioa, %3a.

Figura 2.35. Ibilgailu-parkea, tipologiaren arabera, balore absolutuetan, Arrasaten (2019-2024).

Urtea	Autoak	Motoak	Kamioiak	Autobusak	Besteak	Guztira
2019	11.537	1.158	391	25	342	13.453
2020	11.512	1.173	393	35	282	13.395
2021	11.624	1.206	387	93	290	13.600
2022	11.631	1.241	415	91	308	13.686
2023	11.348	1.248	406	96	306	13.404
2024	11.281	1.274	406	109	295	13.365

Iturria: Arrasateko Udala

Figura 2.36. Ibilgailu-parkea, tipologiaren arabera, balore erlatiboetan, Arrasaten (2019-2024).

Urtea	Autoak	Motoak	Kamioiak	Autobusak	Besteak
2019	%85,8	%8,6	%2,9	%0,2	%2,5
2020	%85,9	%8,8	%2,9	%0,3	%2,1
2021	%85,5	%8,9	%2,8	%0,7	%2,1
2022	%85,0	%9,1	%3,0	%0,7	%2,3
2023	%84,7	%9,3	%3,0	%0,7	%2,3
2024	%84,4	%9,5	%3,0	%0,8	%2,2

Iturria: Arrasateko Udala

Arrasateko ibilgailu parkea inguruko udalerriekin eta biztanle kopuru bereko edo handiagoko beste batzuekin alderatzen badugu, ikusten da ez duela nabarmenezkoa den ibilgailu parkerik beste udalerri batzuekin alderatuta.

Figura 2.37. Ibilgailu-parkearen alderaketa udalerriaren arabera (2014-2022).

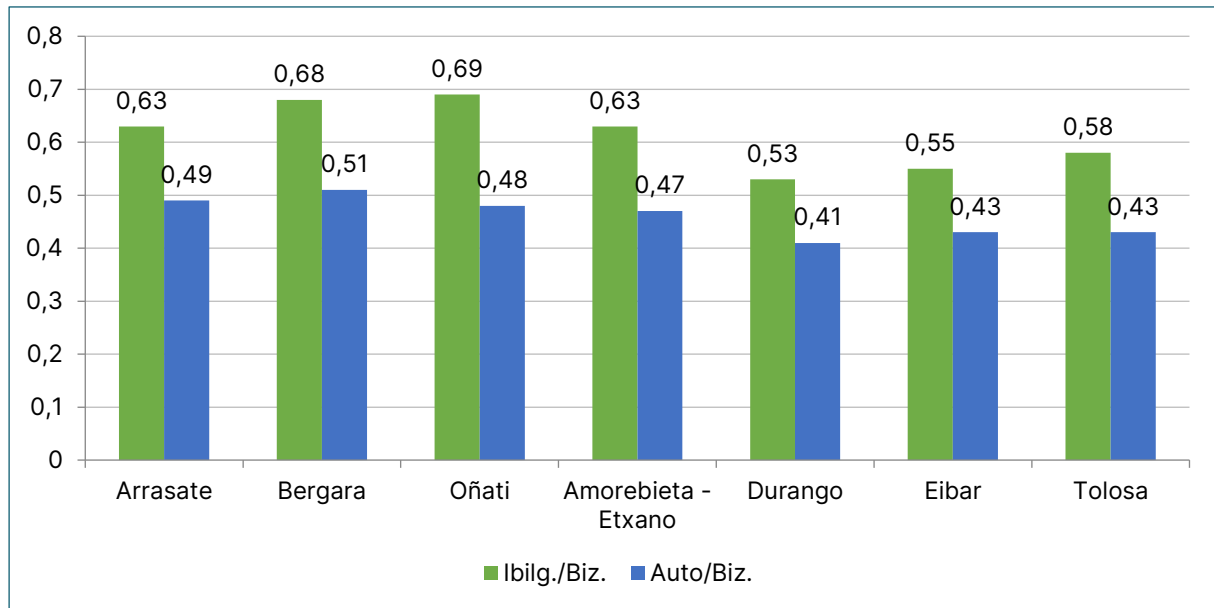
Urtea	Arrasate	Bergara	Oñati	Amorebieta-Etxano	Durango	Eibar	Tolosa
2014	13.355	9.576	7.365	11.877	15.640	14.864	10.558
2015	13.362	9.663	7.414	12.088	15.918	14.814	10.697
2016	13.399	9.749	7.548	12.300	16.309	14.969	10.864
2017	13.519	9.857	7.680	12.554	16.714	15.139	11.035
2018	13.679	9.999	7.839	12.902	17.011	15.245	11.274
2019	13.791	10.160	7.981	13.249	17.144	15.342	11.447
2020	13.923	10.216	8.001	13.343	17.372	15.409	11.568
2021	14.023	10.178	8.048	15.002	17.491	15.319	11.640
2022	13.930	10.264	8.071	17.281	17.605	15.219	11.690

Iturria: DGT

Udalerrien arabeko alderaketa errealistagoa da udalerri bakoitzeko biztanle kopurua kontuan hartzen bada.

Aztertutako udalerrien artean, Arrasatek eskualdeko beste udalerri batzuek baino balio txikiagoak ditu biztanleko ibilgailu indizeari dagokionez, baina antzeko ezaugarriak dituzten udalerrien gainetik daude balioak. Biztanleko autoak bakarrik kontuan hartzen badira, aztertutako udalerri guztietako balioak oso antzekoak diren arren, Arrasate bigarrena da rankinean, Bergararen atzetik bakarrik. Hala ere, zehaztu behar da Udalmap-ek emandako datu hori 2022koa dela, eta, ikusitako datuen arabera, 2023tik aurrera auto kopuruak behera egiten hasi zela Arrasateko erroldan.

Figura 2.38. Ibilgailuen eta autoen alderaketa biztanleko, udalerriaren arabera (2022).



Iturria: Udalmap

Udalerriko ibilgailu parkeari dagokionez, DGTren ingurumen etiketen arabera, ikus daiteke udalerriko ibilgailu gehienek B edo C kategoria dutela, edo ez dutela etiketarik. Horrek esan nahi du ez dutela inolako bereizgarririk jasotzeko eskubiderik, ibilgailu garbi gisa etiketatzeko baldintzak betetzen ez dituztelako. Sailkapen hau egiten du DGTk:

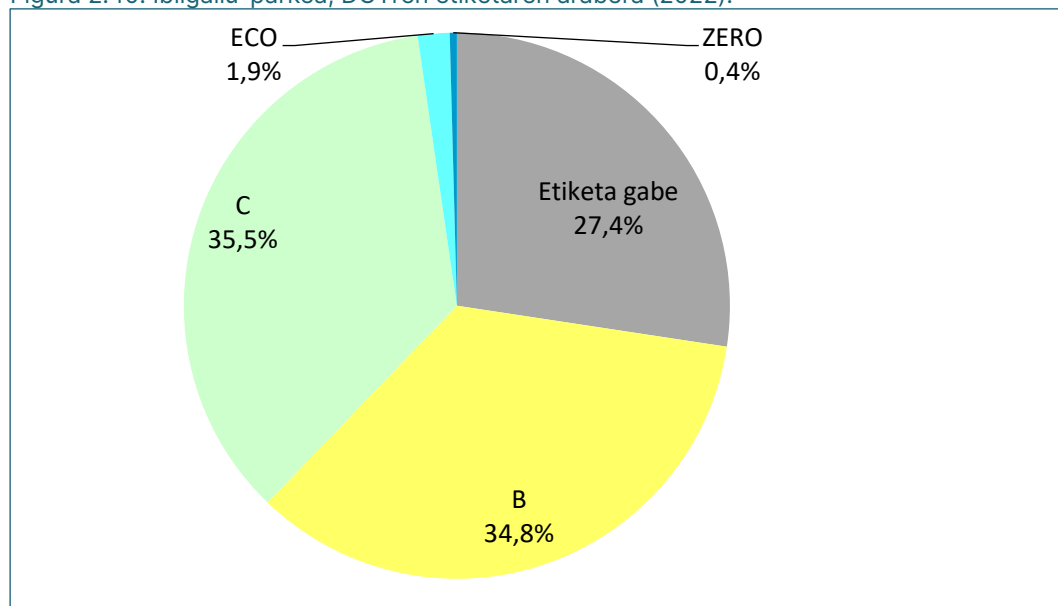
- Etiketarik gabe: ez du inolako bereizgarririk jasotzeko eskubiderik, ez baititu betetzen ibilgailu garbi gisa etiketatzeko baldintzak.
- ZERO emisioko etiketa, urdina: ibilgailu eraginkorrenak identifikatzen ditu. Etiketa hau jasotzeko eskubidea izango dute: bateriako ibilgailu elektrikoak (BEV), autonomia hedatuko elektrikoak (REEV), entxufa daitezkeen elektriko hibridoak (PHEV), 40 km-ko autonomia dutenak edo erregai piladun ibilgailuak.
- ECO etiketa: Hauek, eraginkortasun mailan, gehienak ibilgailu hibridoak, gasa edo biak dira. Etiketa hau jasotzeko eskubidea izango dute: 40 km-tik beherako autonomia duten entxufa daitezkeen elektrikoak, hibrido ez-entxufagarriak (HEV), gas natural eta gasez propulsatutako ibilgailuak (GNC eta GNL) edo petroliotik likidotutako gasa (PGL). C etiketako irizpideak bete behar dituzte.
- C etiketa, berdea: azken EURO isurketak betetzen dituzten barne errekontzako ibilgailuak. Etiketa hori jasotzeko eskubidea izango dute: 2006ko urtariletik aurrera matrikulatutako gasolinazko turismo eta furgoneta arinek, eta 2015eko irailetik aurrera matrikulatutako dieselak. 8 plaza baino gehiagoko ibilgailuak, gidaria izan ezik, eta gasolinazko zein dieselazko ibilgailu astunak, 2014tik matrikulatuak.
- B etiketa, Horia: Barne-errekuntzako ibilgailuak. Ez dituzte betetzen EURO emisioen azken zehaztapenak, baina aurrekoak betetzen dituzte. Etiketa hori jasotzeko eskubidea izango dute: 2001eko urtarrilaren 1etik aurrera matrikulatutako turismo eta furgoneta arinek, eta 2006tik aurrera matrikulatutako dieselak. 8 plaza baino gehiagoko ibilgailuak eta gasolinazko zein dieselazko ibilgailu astunak, 2006tik matrikulatuak.

Figura 2.39. Arrasateko ibilgailu-parkeko DGT bereizgarriak, ibilgailu-motaren arabera (2022).

Etiketa mota	Autoak	Motoak	Furgonetak	Kamioiak	Autobusak	Traktoreak	Besteak	Guztira
Etiketa gabe	2.412	306	409	306	9	167	127	3.736
B	3.950	141	272	243	36	7	96	4.745
C	3.974	519	152	83	52	5	56	4.841
ECO	249	0	6	0	2	0	0	257
ZERO	41	11	5	0	0	0	0	57
GUZTIRA	10.626	977	844	632	99	179	279	13.636

Iturria: RTVE eta DGT

Figura 2.40. Ibilgailu-parkea, DGTren etiketaren arabera (2022).



Iturria: RTVE eta DGT

2.5.1. Motorizazio-indizea

Motorizazio-indizeak, berriz, 1.000 biztanleko motordun ibilgailuen kopurua neurtzen du, eta adierazle ona izan daiteke herritarrek ibilgailu horiek nola erabiltzen dituzten jakiteko. Alderdi horrek mugikortasunean eragiten duelako.

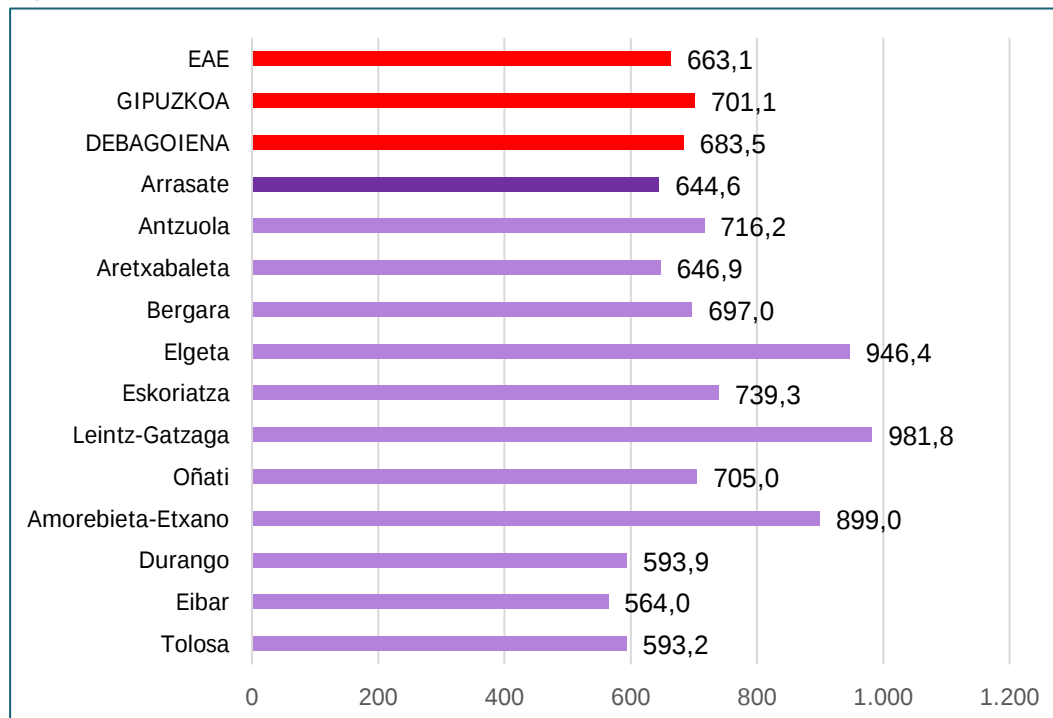
Kasu honetan, Trafikoko Zuzendaritza Nagusiaren (DGT) datu-baseak ematen ditu erabiltzen diren ibilgailu parkeari buruzko datuak. Horrek esan nahi du desoreka txiki bat dagoela udalek eskaintzen duten ibilgailu parkeari buruzko datuekin alderatuta.

Arrasate ez diren gainerako udalerriei dagokienez, ez dago Udalak emandako daturik, eta, beraz, DGTko datuak erabiltzen dira udalerrri guztietan, alderaketa fidagarriagoa egiteko.

Arrasateko ibilgailu parkea, DGTren estatistika oinarriaren arabera, 2022an 13.930 ibilgailukoa zen, hau da, 1.000 biztanleko 645 ibilgailuko motorizazio-indizea. Indize hori txikia da EAE osoarekin (663 ibil./1.000 bizt.), Gipuzkoako probintziarekin (701 ibil./1.000 bizt.) eta Debagoieneko eskualdearekin bere osotasunean (683 ibil./1.000 bizt.) alderatuz gero. Udalerrien arteko alderaketan, Debagoieneko udalerria izan arren, Arrasatek du eskualdeko udalerrien artean motorizazio-indizerik txikiena.

Hala ere, antzeko egitura izan dezaketen hurbileko udalerriekin alderatuz gero, udalerri horiek baino motorizazio-indize handiagoa du, Amorebieta-Etxanoko udalerriarekin alderatuta izan ezik.

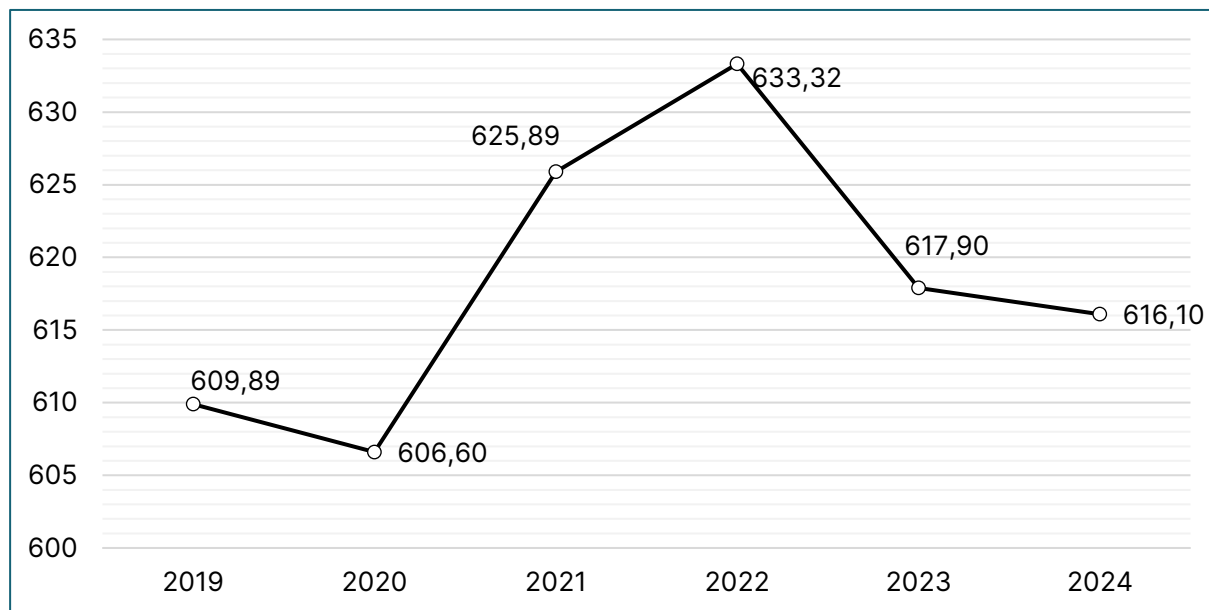
Figura 2.41. Arrasateko motorizazio-indizea eta hurbileko lurralde-eremuak (2022).



Iturria: DGT eta EUSTAT

Udalaren datuen arabera, indize hori 2019an 610 ibilg./1.000 biztanleko zen. 2020an, 633 zen kopurua, %4a gehiago, baina, ibilgailu parkearekin gertatzen zen bezala, motorizazio-indizea jaisten hasi zen 2023tik aurrera. Mugikortasunari dagokionez, datu positiboa da; izan ere, indize hori handituz gero, areagotu egingo lirateke hiriguneetan autoa erabiltzeari lotutako arazoak, adibidez, espazioaren okupazioa, aparkalekuen beharretik eratorria.

Figura 2.42. Arrasateko motorizazio-indizearen bilakaera (2019-2022).



Iturria: Arrasateko Udala

Ibilgailuen udal errolda eta udalerriko kartografia eskura daudenez, informazioa gurutzatu egin da, ibilgailu parkeari buruzko informazioa lortzeko, auzoka edo errolda-sailka. Informazio hori oso baliagarria izan da azterketa xeheagoa eta zehatzagoa egiteko, adibidez, dokumentu honetako aparkalekuaren kapituluan.

Motorizazio-indizea auzoka bereiziz gero, ez dago alde handirik auzoen artean; izan ere, Uribe-Munar auzoan dago motorizazio-indize handiena (714,4 ibilgailu biztanleko), eta San Juan auzoan, berriz, motorizazio-indize txikiena (547,1 ibilgailu biztanleko).

Figura 2.43. Ibilgailu-parkea eta motorizazio-indizea auzoka (2023).

Barrio	Ibilgailu parkea	Ibilgailu parkea (%)	Biztanleak	Motorizazio indizea (ibil./biz.)
Altamira	655	%4,9	938	698,3
Alde Zaharra	714	%5,4	1.290	553,5
Ferial	597	%4,5	965	618,7
Musakola	1.636	%12,3	2.408	679,4
Olan	796	%6,0	1.127	706,3
Baserri Auzoak	2.095	%15,7	3.559	588,6
San Andrés	1.008	%7,6	1.754	574,7
San Juan	1.651	%12,4	3.018	547,1
Santa Marina	699	%5,2	1.153	606,2
Santa Teresa	516	%3,9	936	551,3
Uribarri	1.390	%10,4	2.241	620,3
Uribe-Munar	758	%5,7	1.061	714,4
Zarugalde	826	%6,2	1.243	664,5

Iturria: Arrasateko Udala

Errolda sailen arabera bereizitako motorizazio-indizean ere antzeko emaitzak lortu dira. Indize handiena 5. barrutian dago: 790 ibilgailu biztanleko, eta, ondoren, 2. barrutiko 4. sailean, 782 ibilgailu biztanleko. Motorizazio-indize baxuena 1. barrutiko 6. sailean dago: 464 ibilgailu biztanleko.

Figura 2.44. Ibilgailu-parkea eta motorizazio-indizea errolda-sailen arabera (2023).

Errolda-saila	Ibilgailu parkea	Biztanleak	Motorizazio indizea (ibil./biz.)
1-1	714	1.290	553,5
1-2	826	1.243	664,5
1-3	597	965	618,7
1-4	655	938	698,3
1-5	929	1.547	600,5
1-6	1.251	2.693	464,5
Barrutia 1 GUZTIRA	4.972	8.676	573,1
2-1	736	1.259	584,6
2-2	699	1.153	606,2
2-3	517	936	552,4
2-4	899	1.149	782,4
Barrutia 2 GUZTIRA	2.851	4.497	634,0
3-1	504	860	586,0
3-2	504	894	563,8
3-3	728	969	751,3
Barrutia 3 GUZTIRA	1.736	2.723	637,5
4-1	796	1.127	706,3
4-2	862	1.329	648,6
4-3	851	1.628	522,7
4-4	758	1.061	714,4
Barrutia 4 GUZTIRA	3.267	5.145	635,0
5-1	515	652	789,9
Barrutia 5 GUZTIRA	515	652	789,9
GUZTIRA	13.341	21.693	615,0

Iturria: Arrasateko Udala

3. DESPLAZAMENDUEN ANALISIA

3.1. DESPLAZAMENDUAK AZTERTZEKO METODOLOGIA

Arrasateko mugikortasuna aztertzeke, garrantzi handia eman behar zaio desplazamenduen lurralde-banaketari eta haien banaketa modalari, eta kontuan hartu behar dira mugikortasunean eragiten duten zenbait faktore. Jarraian aztertzen dira faktore horiek.

Arrasateko herritarrek egin ohi dituzten desplazamenduak aztertzeke, iturri honetako datuak kontsultatu dira:

- Euskal Autonomia Erkidegoko 2021eko Mugikortasun Inkesta. Helburua da EAEn bizi diren pertsonen mugikortasuna ezaugarritzea, garraiobideen erabilerari eta lurraldeen arteko desplazamenduen fluxuei dagokienez. Inkesta horiek 2021eko urritik 2022ko martxora bitartean egin ziren. Guztira, 5.261 etxeri egin zitzaion inkesta, eta 7 urte eta gehiagoko 11.606 pertsonari buruzko informazioa bildu zen. Gaur egun, Euskal Autonomia Erkidegoan mugikortasunari buruz eskuragarri dauden azken datuak dira inkesta honetako datuak.

Jarraian, 3 bloketan laburtutako inkesten emaitzak aurkezten dira:

1. Inkestatuaren profila: biztanleriaren ezaugarri orokorrei egiten die erreferentzia (generoa, adina, egoera profesionala, etab.).
2. Laneguneko hiri mugikortasuna: inkestatuak aurreko egunean egindako desplazamenduak, horiek egiteko erabilitako arrazoi eta garraiobideekin (oinez, auto pribatuan, garraio publikoan, etab.).
3. Hiri mugikortasuna genero-ikuspegitik.

3.2. INKESTATUTAKO HERRITARREN PROFILA

Lehen bloke horretan lortutako datuek zehazten dute zein den Arrasaten mugikortasun-inkestako elkarrizketetan elkarrizketatutako pertsonen profil orokorra.

Figura 3.1. Arrasaten galdetutako biztanleen profil soziodemografikoa (2021).

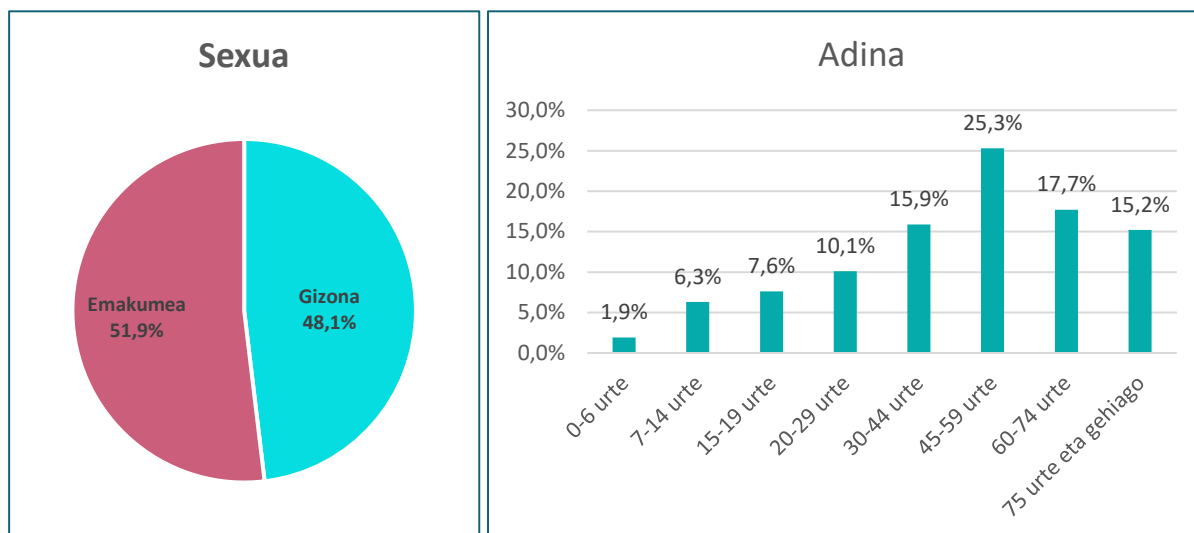
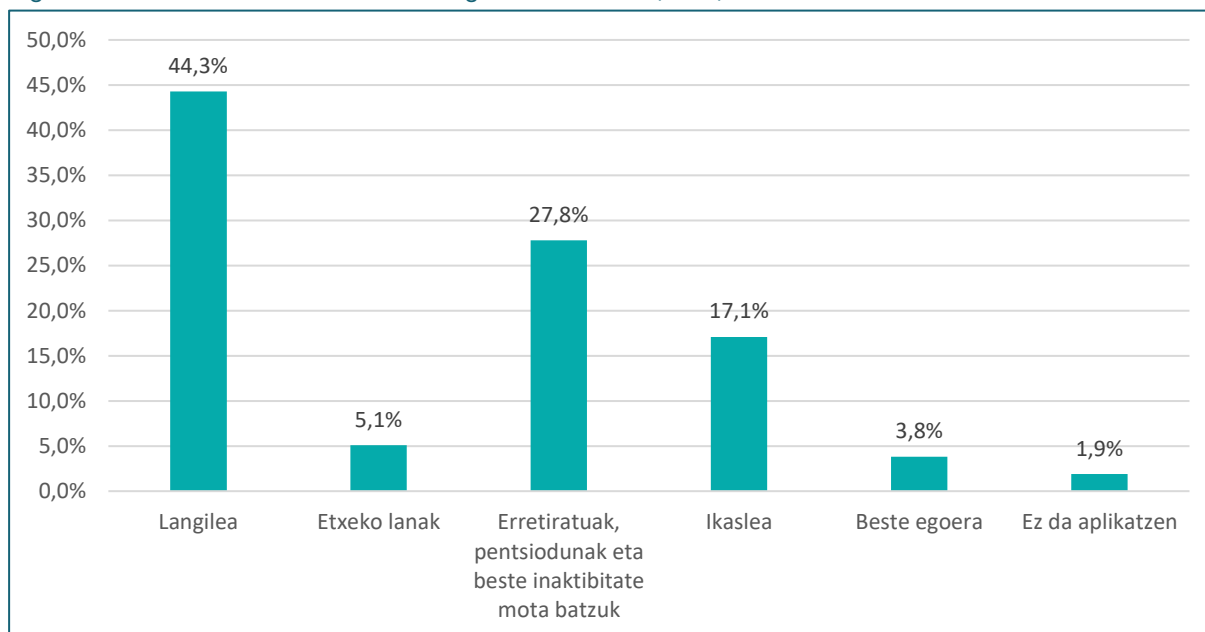


Figura 3.2. Galdetutako biztanleen lan-egoera Arrasaten (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Aurreko irudiek erakusten dutenez, profil soziodemografikoa askotarikoa da, eta Arrasateko biztanleriaren adierazgarri da. Ikus daitekeenez, inkestan parte hartu duten emakumeen eta gizonen proportzioa oso antzekoa da, eta adin-egitura udalerriak duenaren antzekoa da. Lan egoerari dagokionez, inkestatutako biztanleen %44,3a lanean dago, eta %17,1a ikaslea da. Beraz, inkestaren emaitzetan esan dezakegu herritarren %61,4k derrigorrezko mugikortasuna eskatzen duten jarduerak egiten dituela, eta, beraz, oso dinamika zehatzari jarraitzen diotela. Era berean, kontuan hartu behar da gainerako biztanleek, %38,6k, lana/hezkuntza binomioak duen mugikortasunaren dinamika desberdina dutela.

3.3. MUGIKORTASUNA LANEGUNEAN

Diagnostikoaren atal honen helburua udalerriko biztanleen mugikortasun jarraibide nagusiak ezartzea da. Azterketa horretan, laneguneko mugikortasunaren ezaugarri nagusiak hartzen dira kontuan, hala nola desplazamenduen kopurua, erabilitako garraiobidea, desplazamenduen jatorria eta/edo helmuga, etab.

Arrasateko mugikortasuna aztertzeke, garrantzi handia eman behar zaio desplazamenduen lurralde-banaketari eta haien banaketa modalari, eta kontuan hartu behar dira mugikortasunean eragiten duten zenbait faktore. Jarraian aztertuko ditugu faktore horiek.

Lurralde mugikortasuna aztertzeke eta udalerriaren etorkizuneko mugikortasunaren joera orokorrak kalkulatzeko, Eusko Jaurlaritzak lanegunetarako 2021ean egindako Mugikortasun Inkesta da oinarrizko tresna.

Arrasaten, egunero 103.343 desplazamendu egiten dira lanegunetan. Horietatik %46,6a barne desplazamenduak dira, hau da, Arrasaten dute jatorria eta helmuga.

Mugimendu gehienak konexiokoak edo udalerrien artekoak dira (%53,4a). Udalerrien arteko desplazamenduak ia pendularrak dira; beraz, udalerrian sortzen eta erakartzen diren desplazamenduen arteko erlazioa nahiko simetrikoa da, baina Arrasatetik beste udalerri batzuetara egiten diren desplazamenduek pisu handiagoa dute.

Figura 3.3. Laneguneko mugikortasun-fluxuak Arrasaten (2021).

Desplazamendu mota	Desplazamenduak	%
Barnekoak	48.190	%46,6
Sortutakoak	30.687	%29,7
Erakarrirakoak	24.466	%23,7
Konexioko desplazamendu guztiak (sortutakoak + erakarrirakoak)	55.153	%53,4
GUZTIRA	103.343	%100

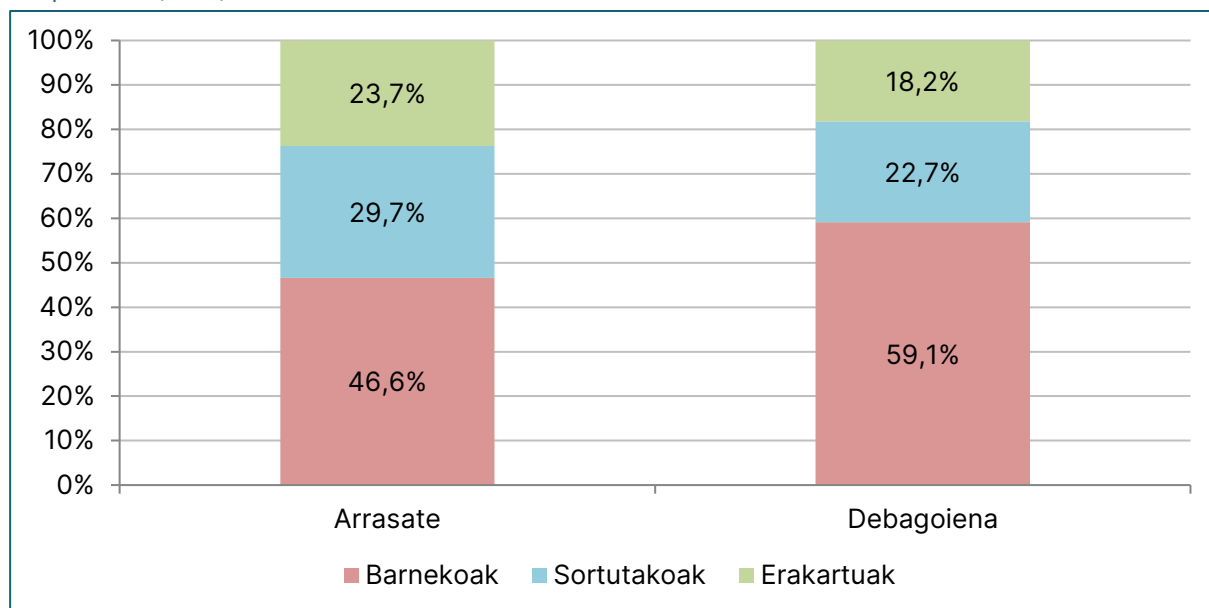
Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Aurreko Mugikortasun Planeko (2016) datuekin alderatuta, desplazamenduen kopuru osoa %1ean hazi da (102.268 desplazamendu 2016an), eta barneko desplazamenduen ehunekoa jaitsi egin da (2016an, %49,9a), eta konexioko desplazamenduak igo egin dira (%50,1a 2016an).

Arrasaten erregistratutako desplazamenduen tipologia eta Debagoieneko eskualdean erregistratutakoena alderatuz gero, ikusten da Arrasaten barneko desplazamenduen pisu espezifiko askoz txikiagoa dela eskualde osoarena baino.

Debagoieneko eskualdean jatorria edo helmuga duten 181.707 desplazamenduetatik, 103.343 (%56,9a) Arrasatetik etorritakoak dira edo helmuga dute Arrasaten.

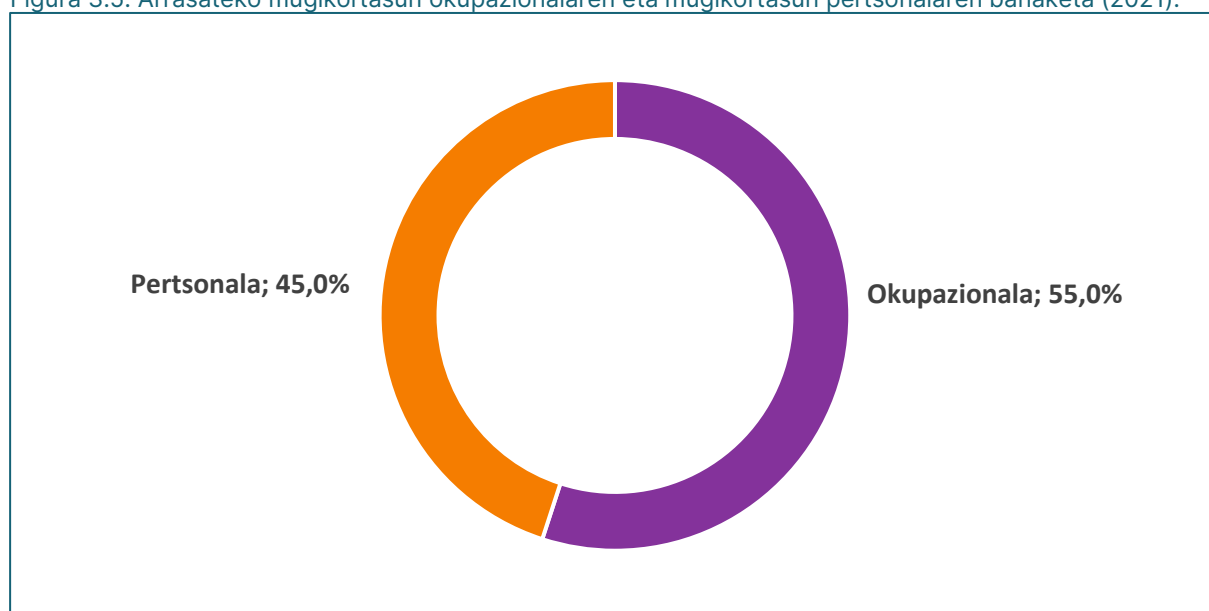
Figura 3.4. Arrasateko eta Debagoieneko eskualdeko laneguneko mugikortasun-fluxuen arteko konparazioa (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

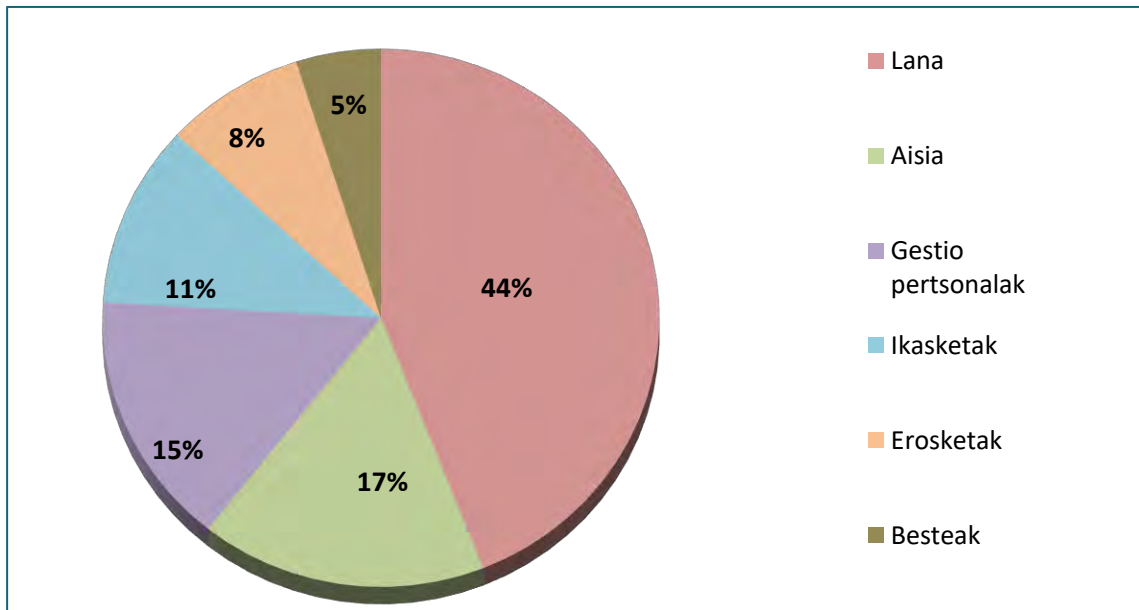
Desplazamenduak egiteko arrazoia dela eta, ikusi daiteke oso parekatuta daudela arrazoi okupazionalen (% 55) eta arrazoi pertsonalen (% 45) artean.

Figura 3.5. Arrasateko mugikortasun okupazionalaren eta mugikortasun pertsonalaren banaketa (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Figura 3.6. Desplazamenduak Arrasaten, arrazoiaren arabera (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Desplazamenduak jatorriaren eta helmugaren arabera eta horiek eragiten dituzten arrazoiaren arabera aztertuz gero, ikusi daiteke barneko desplazamenduen artean aisialdia dela gehien errepikatzen den arrazoiak, eta konexioko desplazamenduetan, alde handiarekin, lana dela arrazoi nagusia, bai sortutako desplazamenduetan, bai erakarritako desplazamenduetan.

Figura 3.7. Arrasaten emandako desplazamenduen arrazoiak, tipologia kontuan hartuta (2021).

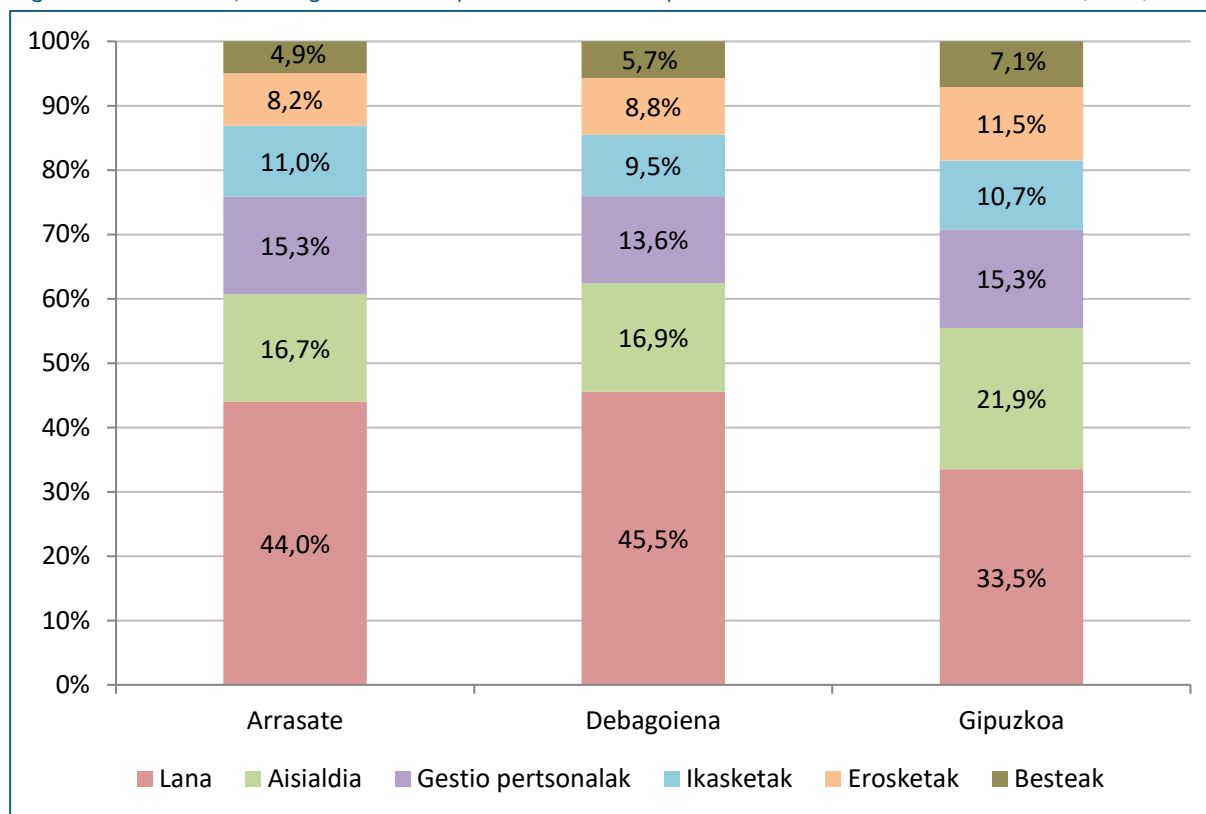
Arrazoiak	Barnekoak	Sortutakoak	Erakarritakoak	GUZTIRA
Lana	%22,7	%59,7	%66,3	%44,0
Aisialdia	%29,9	%3,6	%7,1	%16,7
Gestioak	%12,8	%22,3	%11,2	%15,3
Ikasketak	%12,8	%9,3	%9,6	%11,0
Erosketak	%14,2	%3,0	%2,8	%8,2
Besteak	%7,6	%2,1	%3,1	%4,9

Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Laburbilduz, Arrasateko lana eta ikasketak direla eta, desplazamendu asko egiten dira, gehienak udalerrri batetik bestera. Horrek esan nahi du garraio publikoko sare on bat behar dela, eta puntako orduetan gatazka sor daitekeela udalerrriaren sarreran eta irteeran. HMJParen politikek lanera joateko desplazamenduetan ibilgailu pribatuak duen pisua murrizteko metodologia landu beharko dute.

Informazio hori Debagoieneko eskualdearekin eta Gipuzkoa osoarekin alderatuz gero, ikusten da lan arrazoiengatik Arrasateko mugikortasuna Debagoienekoa baino pixka bat txikiagoa dela, baina Gipuzkoa osokoa baino askoz handiagoa (ia 11 puntu portzentual gehiago). Datu garrantzitsua da; izan ere, Gipuzkoan industria asko daude hiri-inguruneetatik kanpo, eta horrek desplazamendu ugari eragiten ditu Gipuzkoan lanarengatik, eta balio handiak ditu alderdi horretan. Baina Arrasaten, industria-arrazoi horrek berak pisu handiagoa du Gipuzkoa osoan baino.

Figura 3.8. Arrasate, Debagoiena eta Gipuzkoa arteko desplazamenduen arrazoen alderaketa (2021).



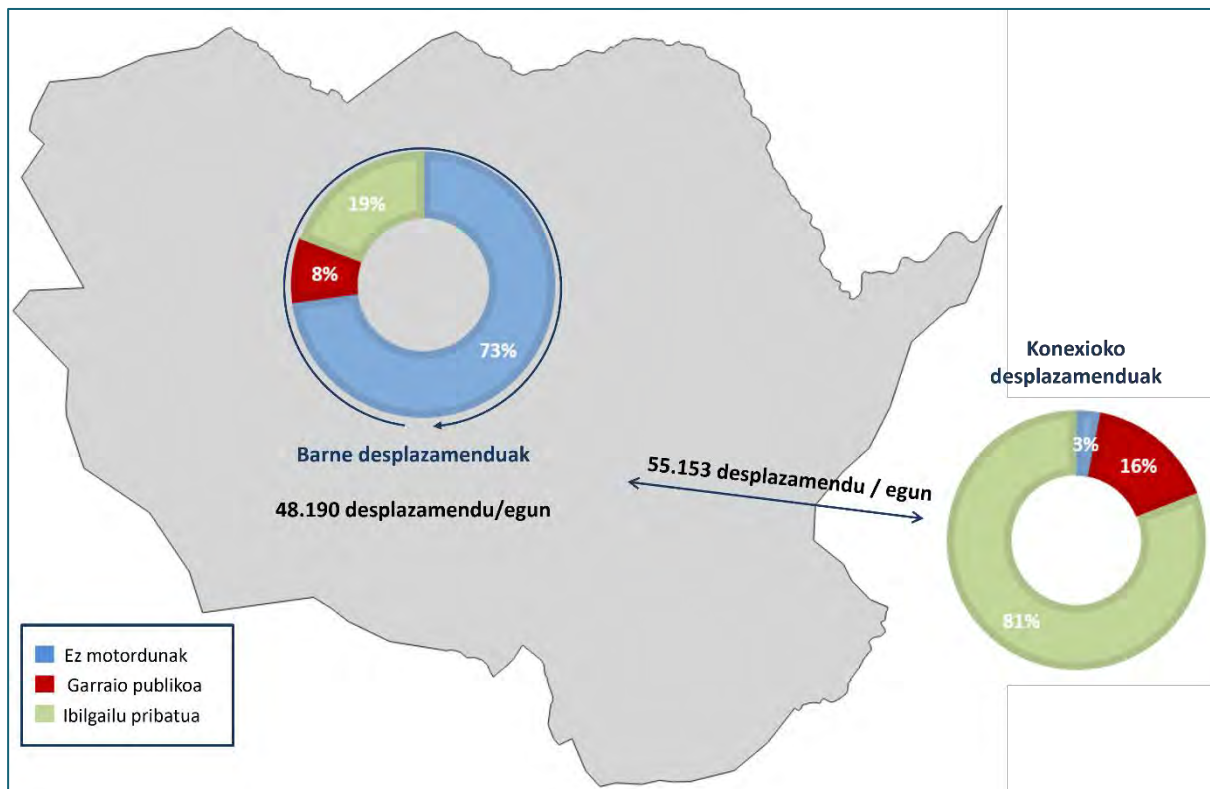
Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

3.3.1. Desplazamenduen banaketa modala

Udalerri barruko desplazamendu gehienak motorrik gabeko garraiobideetan egiten dira (%73a oinez/bizikletaz); garraio publikoak, berriz, erabilera maila txikia du (%8a), herribuseko zerbitzua badagoela kontuan hartuta. Datu garrantzitsua da, eta horri eusteko edo zabaltzeko lan egin behar da, barneko desplazamenduen %81a ibilgailu pribatua erabili gabe egiten baitira.

Udalerrien arteko desplazamenduei dagokienez, motorrik gabeko garraiobideetan desplazamendu gutxi egiten dira (%3a), eta garraio publikoan nabarmen dira (%16a). Hala ere, ibilgailu pribatuan egiten diren desplazamenduak dira ugariak (%81a).

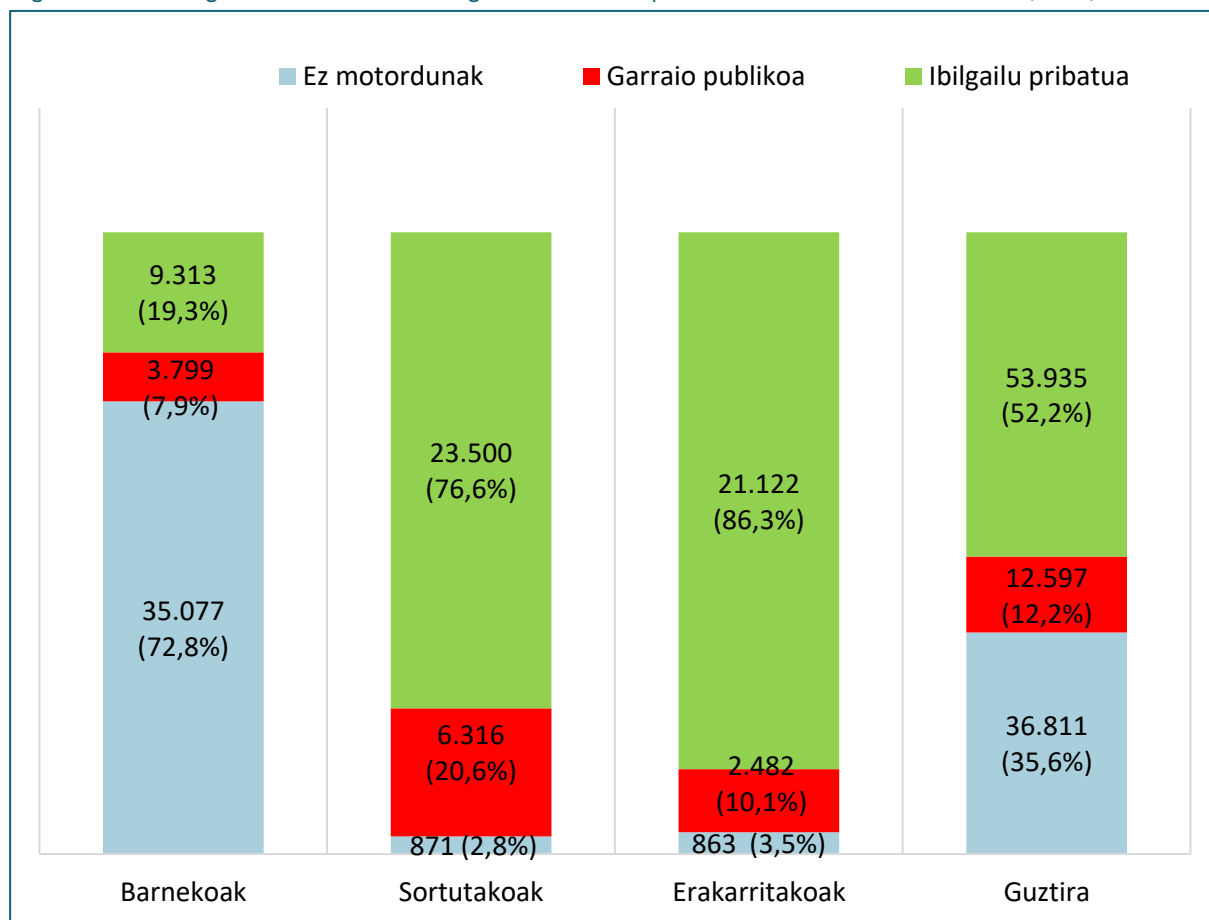
Figura 3.9. Lanegunetan Arrasaten erregistratutako desplazamenduen banaketa modala (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Konexioko desplazamenduak bereizita aztertuz gero, alde txikiak ikusten dira Arrasaten egiten diren desplazamenduetan. Sortutako desplazamenduetan (Arrasatetik beste udalerrira batera), garraio publikoa gehiago erabiltzen da (%20,5a) erakarrirako desplazamenduetan baino (jatorria beste udalerrira batean du, eta helmuga Arrasaten). Erakarrirako desplazamenduen ibilgailu pribatuen egiten diren desplazamenduetan kuota handiagoa da sortutako desplazamenduetan baino. Horrek esan nahi, jende gehiago sartzen dela udalerrira ibilgailu pribatuen Arrasatetik beste udalerrira joaten dena baino.

Figura 3.10. Lanegunetan Arrasaten erregistratutako desplazamenduen banaketa modala (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Banaketa modalaren aldaketa nahiko positiboa da 2016ko HMJPak planteatzen zituen datu eta helburuei dagokienez. Barruko desplazamenduetan, ibilgailu pribatuaren erabilera kuota murriztu egin da, batez ere autobusera aldatu baita. Arrasatera edo Arrasatetik egiten diren konexioko desplazamenduetan, ibilgailu pribatuaren erabilera kuotari eusten zaio, eta kopuru hori murriztea da plan honen helburu nagusietako bat.

Figura 3.11. 2016ko Mugikortasun Planaren eta egungo egoeraren arteko desplazamendu-moduen alderaketa.

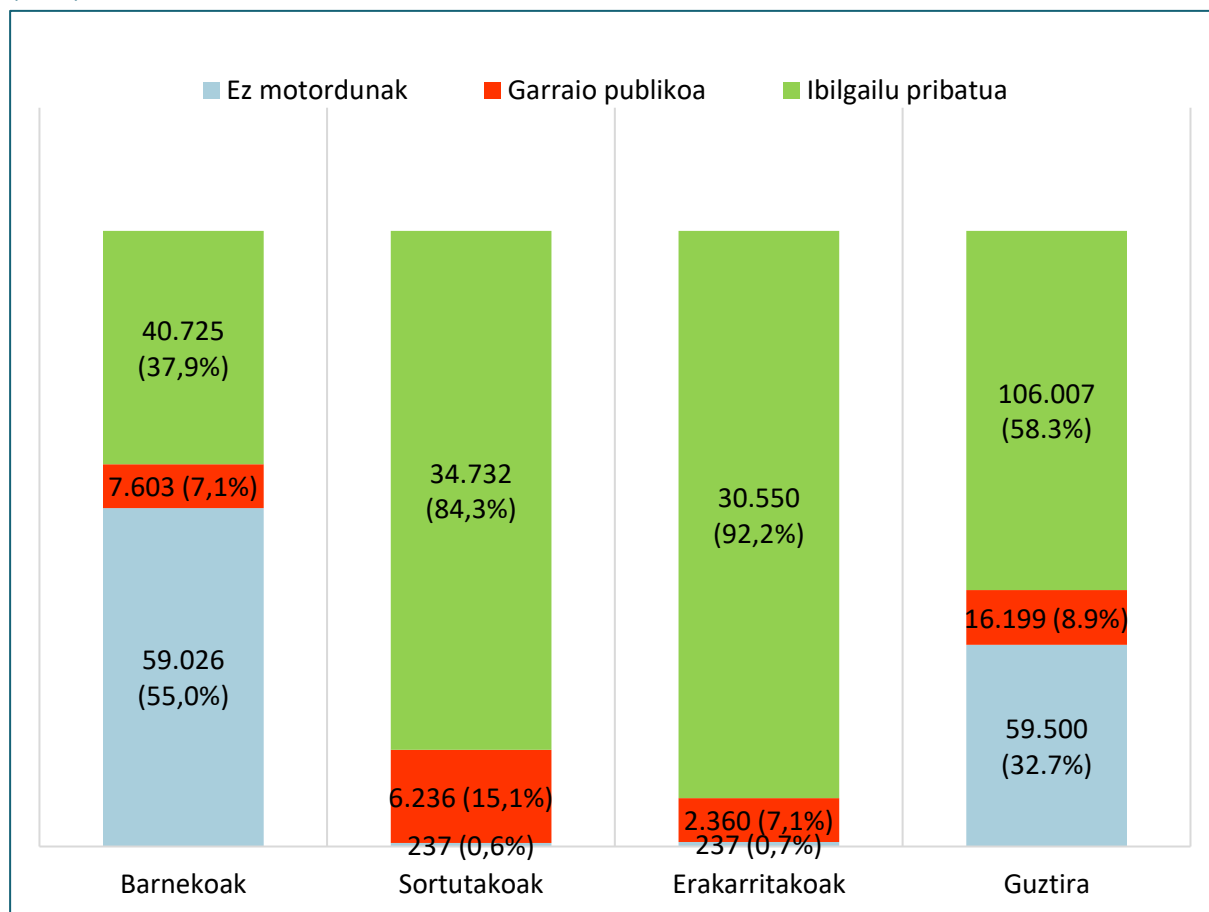
Desplazamenduak	Garraiobidea	2016 HMJP	2024 HMJP
Desplazamendu guztiak		102.268	103.343
Barneko desplazamenduak	Desplazamenduak	51.075 (%49,9)	48.190 (%46,6)
	Ez motordunak	%71	%73
	Garraio publikoa	%2	%8
	Ibilgailu pribatua	%27	%19
Konexioko desplazamenduak	Desplazamenduak	51.193 (%50,1)	55.153 (%53,4)
	Ez motordunak	%10	%3
	Garraio publikoa	%9	%16
	Ibilgailu pribatua	%81	%81

Iturria: EAEko Mugikortasun Inkesta 2016 eta 2021

Eusko Jaurlaritzaren 2021 Mugikortasunari buruzko Inkestaren arabera, Debagoieneko eskualdeko desplazamenduen %59a barnekoak dira, hau da, eskualdeko udalerriren batean dute jatorria eta helmuga. Desplazamendu horien arrazoi nagusia lana da (%45,5a), eta ikastera joateko desplazamenduen %9,5a dira.

Debagoienan egiten diren desplazamenduen erdiak baino gehiago ibilgailu pribatuan egiten dira (%58,3). Ehuneko hori askoz handiagoa da konexio desplazamenduak bakarrik kontuan hartzen badira.

Figura 3.12. Lanegunetan Debagoiena eskualdean erregistratutako desplazamenduen banaketa modala (2021).



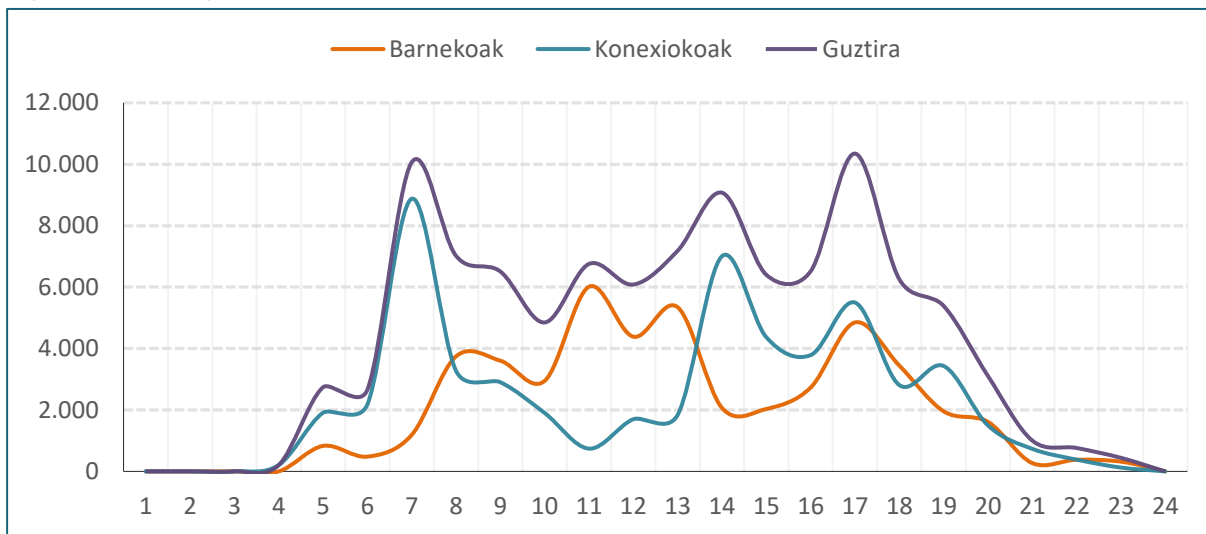
Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

3.3.2. Desplazamenduen ordu-banaketa

Garraiobideen arabera ordu-banaketari dagokionez, alde nabarmenak daude lanegunetan.

Arrasateko desplazamenduen ordu-banaketa hori desberdina da puntako epealdietan barneko desplazamenduen eta konexio desplazamenduen artean. Konexioko desplazamenduetan, hiru puntako ordu oso desberdin gertatzen dira, eta bat datoz lantokietako eta ikastegietako sarrera eta irteerekin, goizeko 7ak eta arratsaldeko 17ak, eta arratsaldeko 14:00ak (txikiagoa), eguerdiko irteerarekin batera. Desplazamendu horiek, gainera, ibilgailu pribatuan egiten dira gehienbat. Barneko desplazamenduetan, kurba homogeenagoa da, eta, gehienbat, oinez egiten direlako desplazamendu hauek, eta egun osoan egiten dira hauek.

Figura 3.13. Laneguneko desplazamenduen ordu-banaketa, desplazamendu motaren arabera (2021).

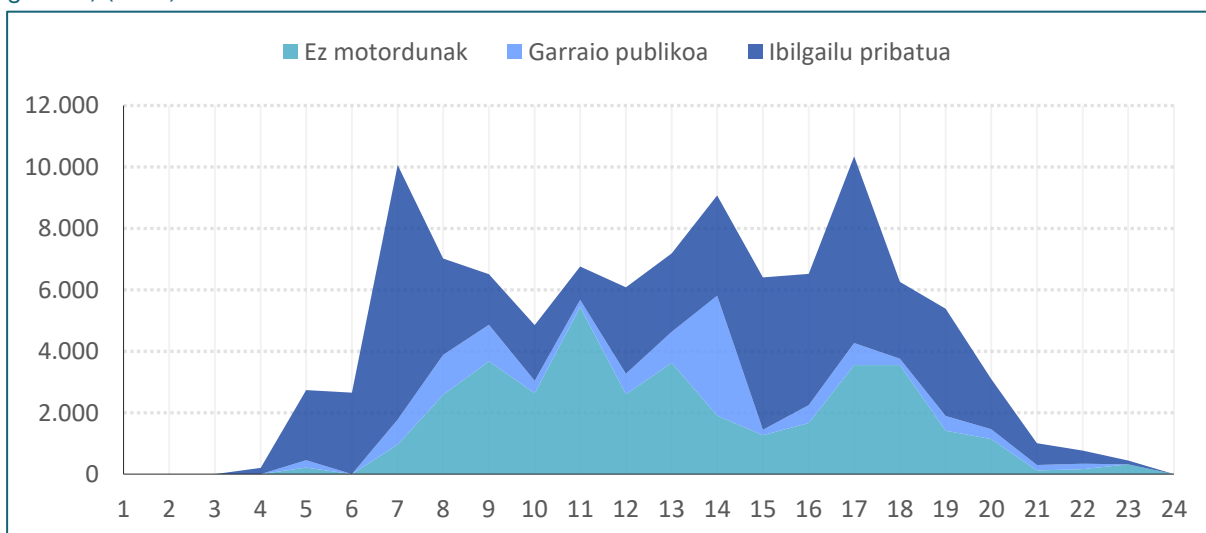


Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Desplazamenduen arrazoiak eta garraiobideak baldintzatzen dute banaketa hori. Udalerrian eguneroko mugimenduak desplazamendu moduen nagusitasunaren arabera bereiz daitezke:

- Barneko desplazamendu gehienak goizez egiten dira, neurri handi batean, hirigunean oinez egiten diren desplazamenduengatik, kudeaketak edo erosketak egiteko edo aisialdirako.
- Oinez ibiltzea da ia egun osoan garraiobide nagusia. Puntako orduetan, 5.000 oinezko baino gehiago dituzten tontorretara iristen da.
- Ibilgailu pribatuaren mugikortasuna da nagusi ia ordu guztietan.

Figura 3.14. Laneguneko desplazamenduen ordu-banaketa garraiobidearen arabera (desplazamendu guztiak) (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Arrasateko desplazamenduen batez besteko iraupena 29 minutukoa da, eta erabilitako garraiobidearen arabera aldatzen da.

Garraio publikoan egiten diren desplazamenduetan, denbora gehiago behar izaten da (38 minutu). Denbora hori ibilgailu pribatuarekin alderatuz gero (28 minutu), pentsa daiteke garraio publikoa ez dela behar bezain lehiakor ibilgailu pribatuarekin alderatuta.

Figura 3.15. Desplazamenduen batez besteko denbora, garraiobidearen arabera, Arrasaten (2021).

Garraiobidea	Batez bestekoa minututan
Ez motorduna	24,4
Garraio publikoa	37,8
Ibilgailu pribatua	28,5
Batez besteko orokorra	29,2

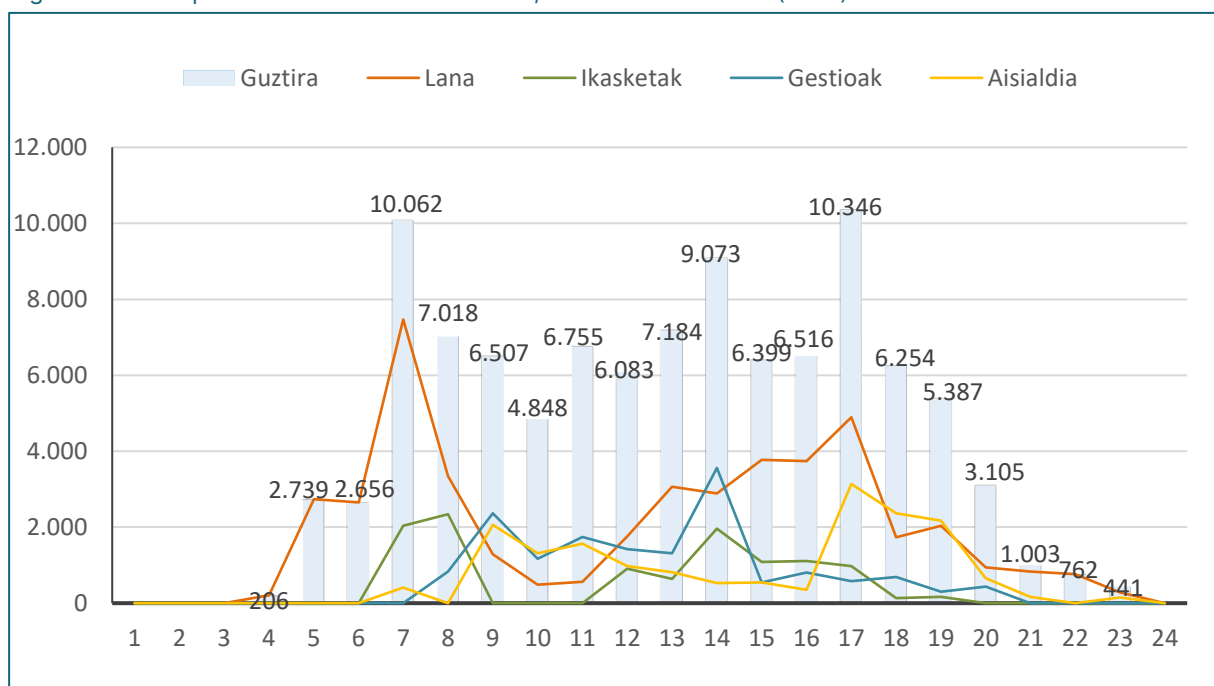
Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Lanegunetan, mugikortasuneko puntako orduak zerikusi handia dute derrigorrezko mugikortasunarekin (lana eta ikasketak), mugikortasun pertsonalean duten bolumen handiagatik. Horregatik, lanera sartu eta irteteko ordukin lotzen dira, 7:00etatik 8:00etara eta 13:00etatik 14:00etara etxera itzuliz.

Goizean, osagarritasun pixka bat dago lanerako mugikortasunaren eta mugikortasun pertsonalaren artean. Lehen orduan, laneko mugikortasunak ia desplazamendu guztiak egiten ditu. Goiz erdian, ordea, asko murrizten da, eta arrazoi pertsonalengatik egiten diren desplazamenduak ugariagoak dira.

Arratsaldean, lanera itzultzeko desplazamenduak mailakatuagoak dira, eta arrazoi pertsonalengatik egiten diren desplazamenduekin gainjartzen dira.

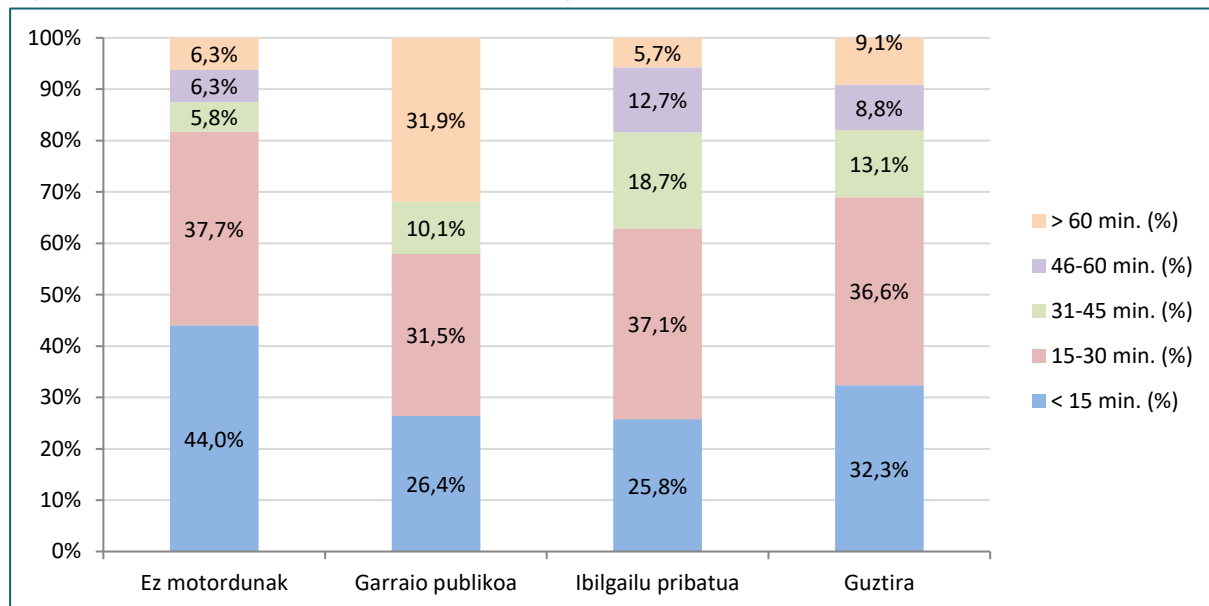
Figura 3.16. Desplazamenduen ordu-banaketa, arrazoiaren arabera (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Desplazamenduetan erabiltzen diren garraiobideak kontuan hartuta, desplazamenduen denbora aztertuta, nabarmentzekoa da autoz egiten diren desplazamenduen %37k baino ez duela 30 minutu baino gehiago irauten.

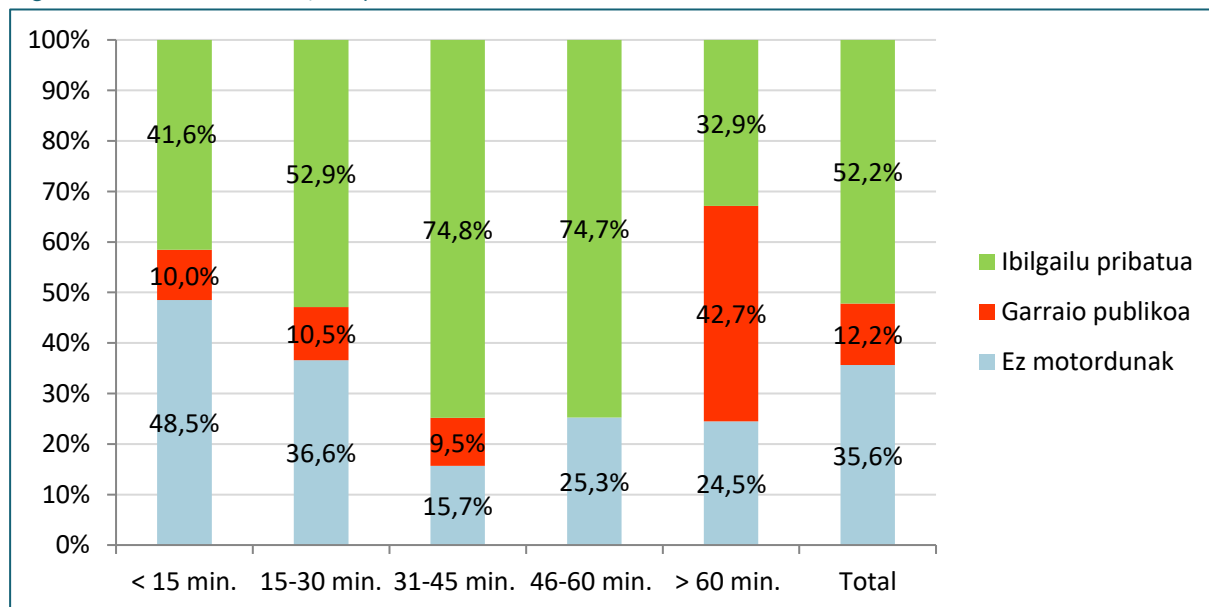
Figura 3.17. Erabilitako desplazamendu denbora garraiobidearen arabera (2021)



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Nabarmentzekoa da, halaber, 15 eta 30 minutu bitarteko desplazamenduen %53a eta 15 minutu baino gutxiagoko desplazamenduen %42a ibilgailu pribatuan egiten direla.

Figura 3.18. Garraiobideak, desplazamendu-denboraren arabera (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

3.3.3. Desplazamenduen banaketa, generoaren arabera

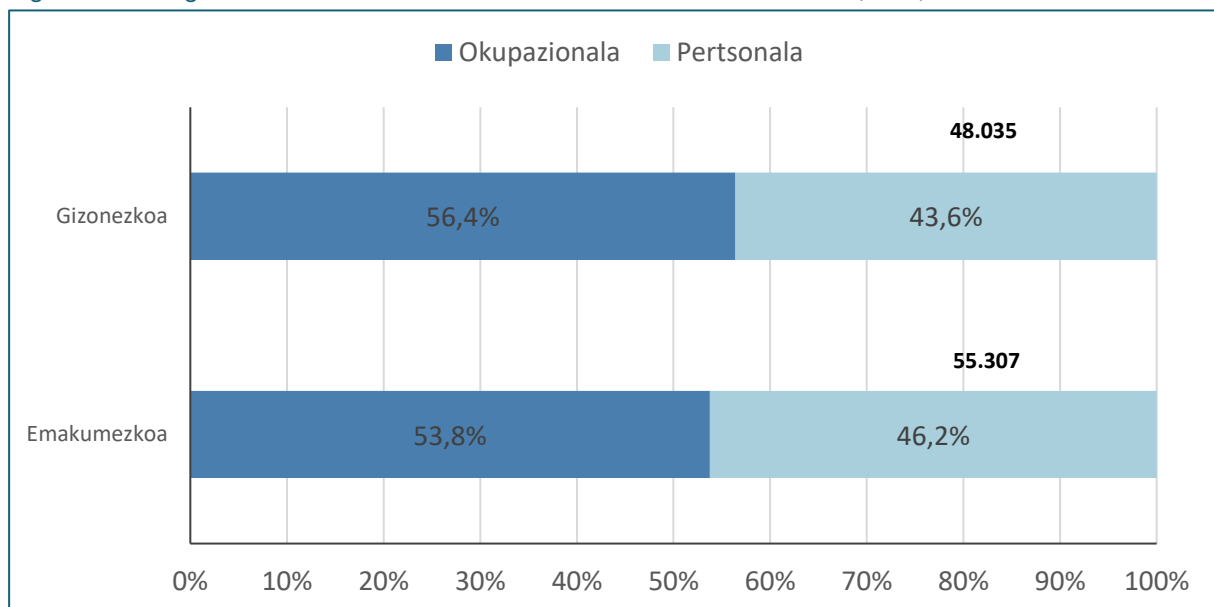
Sexu bakoitzeko desplazatzeko arrazoiek baldintzatzen dituzte emakumeen eta gizonen mugikortasun ereduak, eta horrek, aldi berean, bakoitzaren mugikortasun moduak errazten ditu.

EAE-n eta udal-eremu askotan, emakumeek gizonak baino desplazamendu gehiago eta eguneko batez besteko handiagoak dituzte. Arrasaten, lan arrazoiengatik mugikortasun maila handiak egoera hori alderantzikatzen du; izan ere, gizonen kasuan, okupazio mugikortasunak pisu erlatibo handiagoa du, eta emakumeen kasuan, berriz, okupazio arrazoiaren eta arrazoi pertsonalen arteko banaketa proportzionalagoa da, nahiz eta lan mugikortasunaren pisua handia izan.

Emakumeen mugikortasuna lan-kate konplexu batek markatzen du, eta horietako asko egunerokotasunean garatu behar dira, emakumeek pisu handiagoa baitute zeregin jakin batzuk egiteko orduan.

Bestalde, emakumeek ardura handiagoa dute beste pertsonak zaintzeko. Bestalde, emakumeek gehiago egiten dituzte etxeko lanak eta erosketak, nahiz eta egia den genero mugikortasunagatik alde horiek txikiagoak direla Arrasaten Euskadi osoan baino.

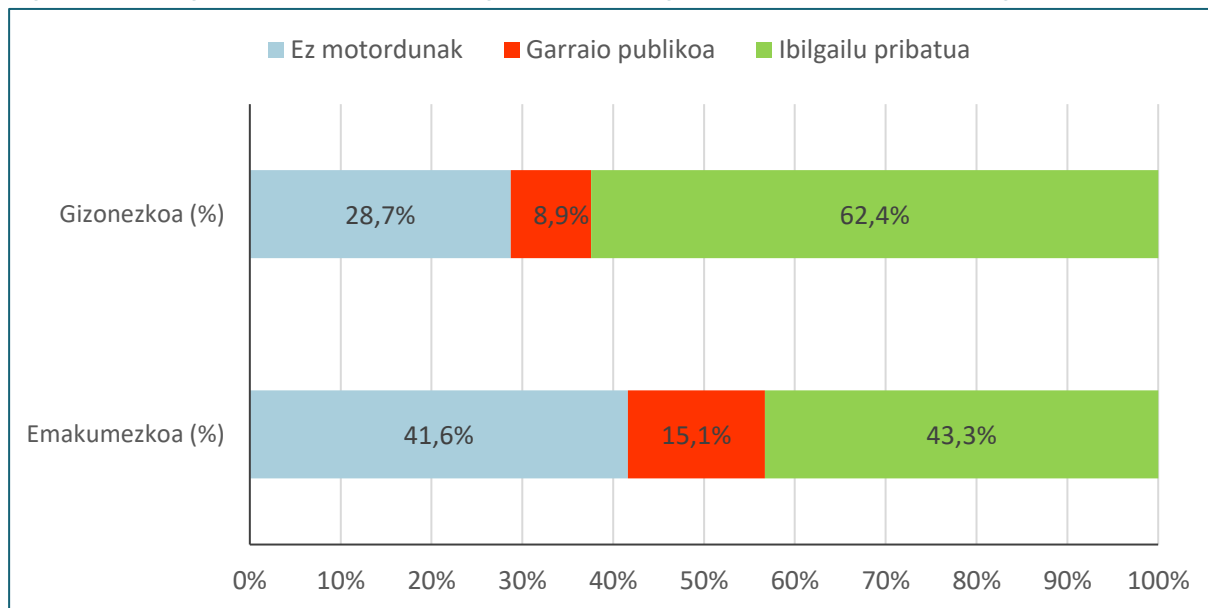
Figura 3.19. Mugikortasunaren banaketa sexuaren eta arrazoiaren arabera (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Hainbat arrazoiengatik (zaharren zaintza, eskola uztea, etab.), emakumeek garraio publikoaren erabilera-tasa handiagoa dute. Emakume askorentzat, arrazoi ekonomikoengatik eta arazo praktiko batengatik bakarrik, ibilgailu pribatuaren erabilera mugatuta dago; izan ere, udalerriko hainbat puntu elkartu behar direnez, horietako asko elkarrengandik hurbil daude, eta zaila da ibilgailu pribatua egitea, zailtasunak eta estresa eragin baititzake aparkalekuan, auto-ilaretan denbora galtzea, etab.

Figura 3.20. Mugikortasunaren banaketa, generoaren eta garraiobidearen arabera (lanegunak) (2021).



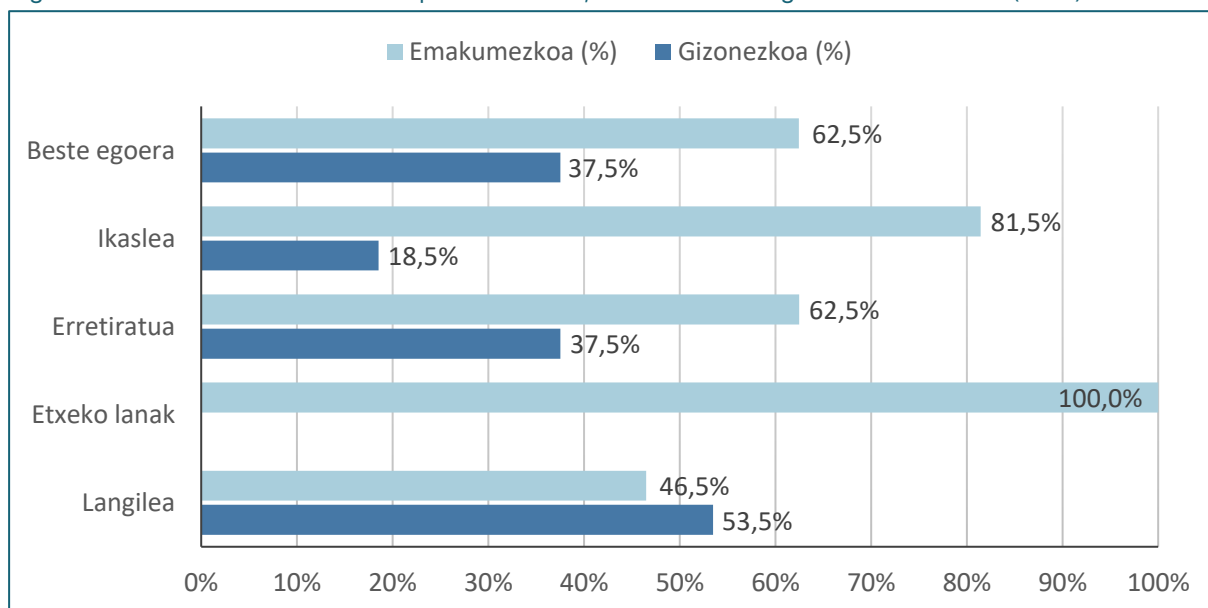
Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Jarduera sektorea, desplazamenduen generoaren arabera

Lanegunetan egiten diren desplazamendu gehienak lanerako egiten direnez, interesgarria da gainerako desplazamenduak nola banatzen diren jakitea.

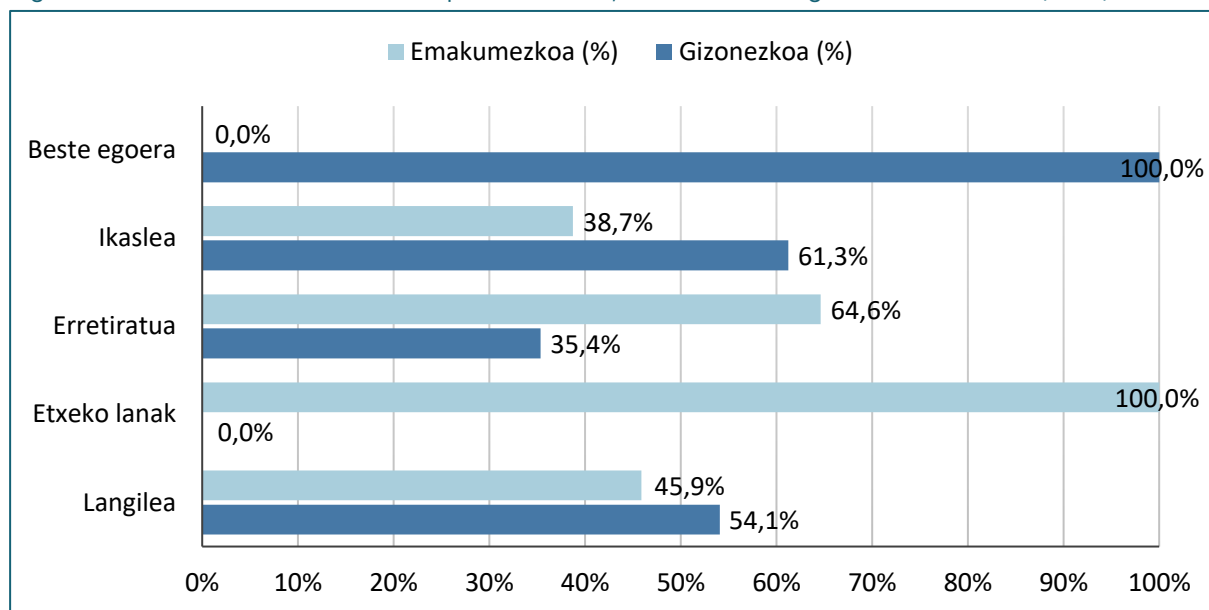
Arrasaten bizi diren eta udalerritik kanpo lanegunetan joaten diren emakume eta gizon gehienak langileak dira. Ikus daitekeen bezala, etxeko lanak egitera kanpora joaten diren pertsona guztiak emakumeak dira. Etxeko lanak direla eta egiten diren konexioko desplazamenduetan, gehienbat emakumeek egiten dituzte.

Figura 3.21. Arrasateko barneko desplazamenduak, lanbidearen eta generoaren arabera (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Figura 3.22. Arrasateko konexioko desplazamenduak, lanbidearen eta generoaren arabera (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Oro har, udalerrietako egungo garraio sistemak eta mugikortasun ereduak gizonezkoek egiten dituzten desplazamenduetarako prestatuagoak eta orientatuagoak daude, eta egoera hori aldatzeko HMJP honek proposamenak egiten saiatuko da:

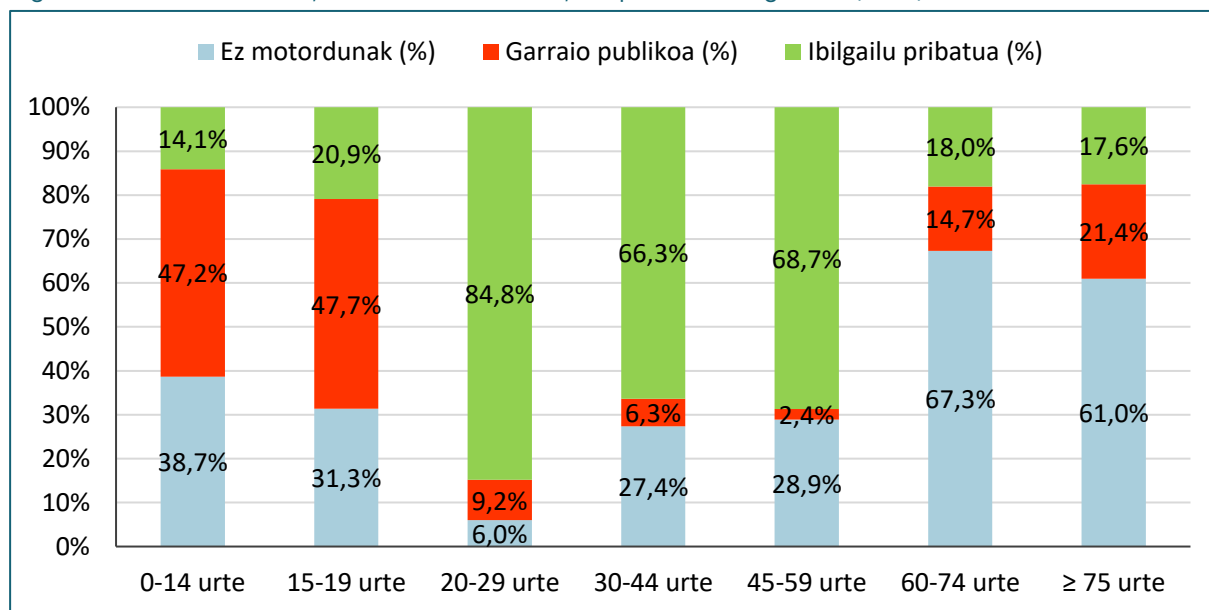
Figura 3.23. Desplazamenduen ohiko tipologia, sexuaren arabera.

Gizonezkoen desplazamenduak	Emakumezkoen desplazamenduak
Bidaia gutxi	Bidaia laburrak, ohikoak eta kateatuak
Zuzeneko bidaiak	Hainbat zerbitzu erabiliz
Zehaztutako orduetara	Ordu desberdinetan
Bakarrik	Haur eta helduekin

3.3.4. Adin-taldeak, garraiobidearen arabera

Garraio publikoaren erabilerari dagokionez, bi erabiltzaile profil nabarmentzen dira: 20 urtetik beherako gazteak eta 60 urtetik gorakoak. 20 eta 59 urte bitarteko pertsonak erabiltzen dute gehien ibilgailu pribatua, eta hori bat dator lan arrazoiengatik egiten diren desplazamenduetan ibilgailu pribatuak duen pisu erlatiboarekin.

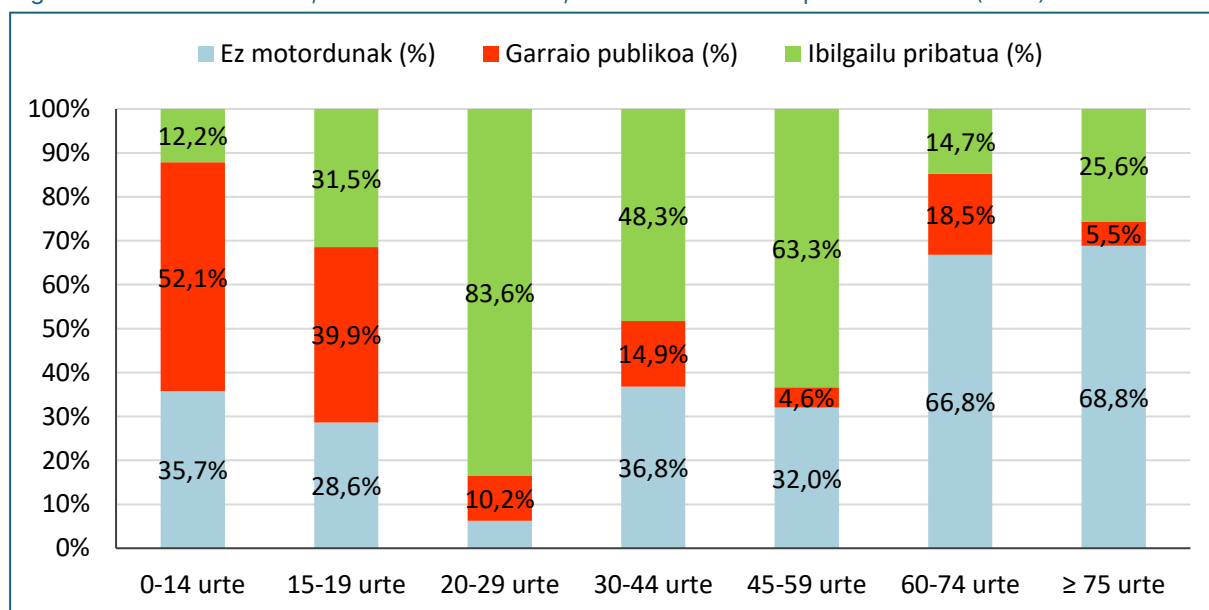
Figura 3.24. Garraibideak, adin-taldearen arabera, desplazamendu guztiak (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Emakumeen kasuan, nabarmentzekoa da 20 urtetik beherako gazteek garraio publikoa erabiltzen dutela, eta 30 eta 44 urte bitarteko autobusaren erabilera askoz ere handiagoa dela gizonezkoena baino.

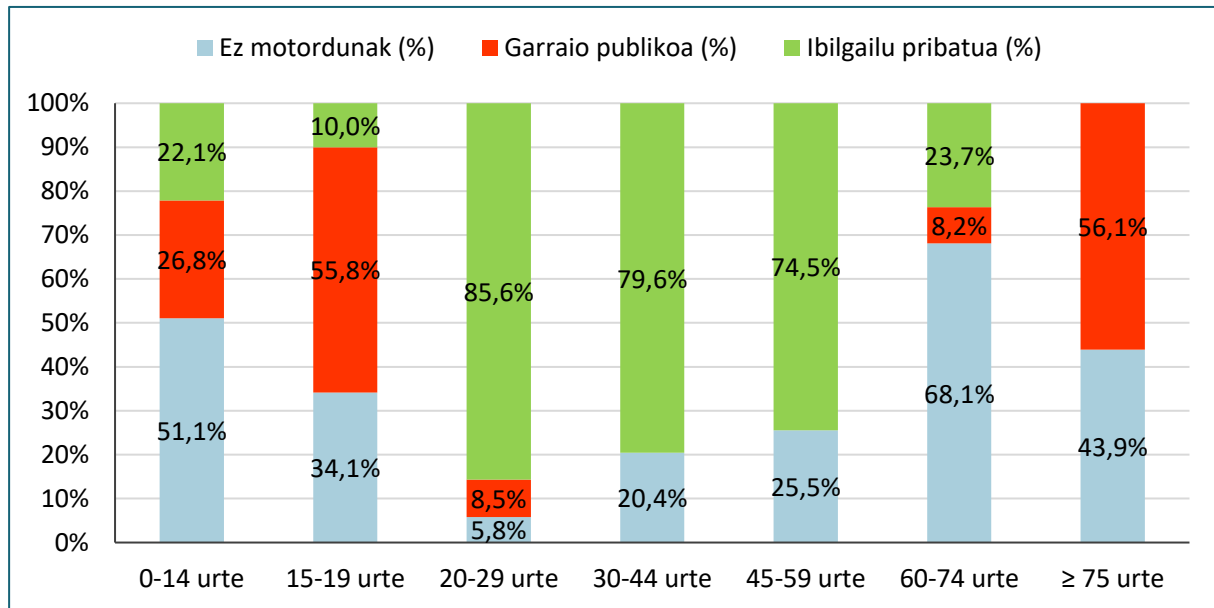
Figura 3.25. Garraibideak, adin-taldearen arabera, emakumezkoen desplazamenduak (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Gizonen kasuan, garraio publikoa erabiltzen duten gehienak 20 urtetik beherakoak edo 75 urtetik gorakoak dira. 20 eta 29 urte bitarteko, 30 eta 44 urte bitarteko eta 45 eta 59 urte bitarteko adin-tarteek erabiltzen dute gehien ibilgailu pribatua.

Figura 3.26. Garraiobideak, adin-taldean arabera, gizonezkoen desplazamenduak (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

3.3.5. Konexioko mugikortasuna lanegunean (egoiliarrek eta ez-egoiliarrek)

Estatistika Institutu Nazionalak (INE) mugikortasuna neurtzeko proiektu bat jarri zuen martxan 2019ko amaieran, telefono mugikorren posizionamendu datuetatik abiatuta (EM-1), helburu oso zehatz batekin. Eguneroko mugikortasuneko matrizeak (egoitza-lana) eraikitzea zen helburua, hirietako metropoli-areen forma mugatzeko. Lana herrialdeko telefonía mugikorreko hiru operadore nagusien (OTM) datu agregatuetan oinarritzen zen (jatorri/helmuga fluxuen kontaketa osoak). 2019ko azaroaren 18an eta 21ean egin zen lehen azterketa, eta beste neurketa bat egin zen alarma-egoeran (martxoaren 16an hasi zen azterketa), COVID-19k mugikortasunean duen eragina baloratzeko. Gaur egun udalerriaren arabera banatuta dauden azken datuak 2021ekoak dira.

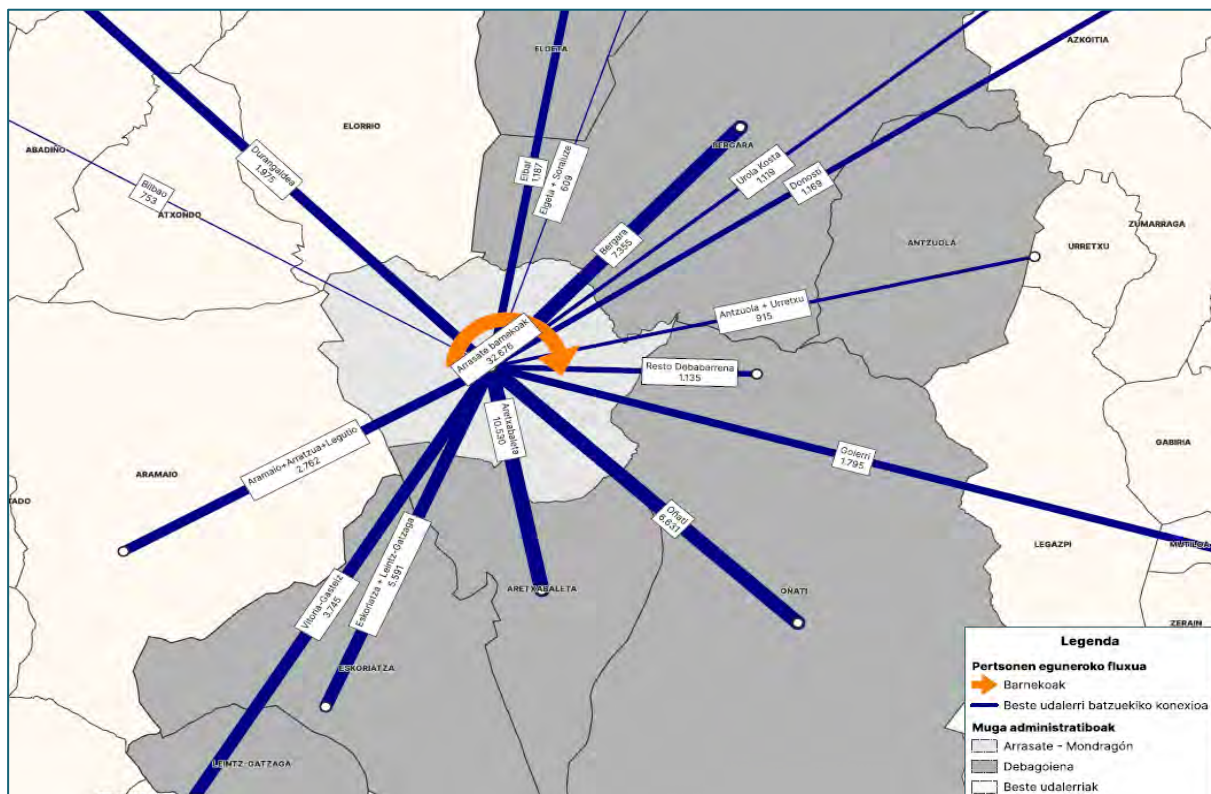
Ondoren, hainbat kanpaina eta neurketa egin dira, eta, azterketa honetarako, 2021eko apirilko lanegunetan jasotako datuak erabili dira, Arrasateko eta Debagoieneko udalerrien arteko konexioak osorik aztertzeko helburu nagusiarekin. Izan ere, gogora dezagun, Eusko Jaurlaritzaren Mugikortasun Inkestak ez du datu bereizirik ematen udalerri mailan 10.000 biztanle baino gutxiagoko udalerrientzat.

Inkesta horren bidez, eskualdeek eta udalerriek beren ingurunearekin dituzten harreman nagusiak ezagutu daitezke. Desplazamendu gehienak barnekoak izan ziren. 4. planoan ikus daitekeenez, lanegunetan, Arrasatek edo Arrasatera doazen udalerrien arteko loturak nahiko banatuta daude udalerri askotan. Eskualdeko udalerrien artean, Aretxabaleta, Bergara eta Oñatirekin egiten dira lotura nagusiak. Nabarmenezkoak dira, halaber, Gasteizekin, Aramaioko udalerriarekin eta mugakideekin eta Goierri, Durangaldea eta Urola Kostako eskualdeekin dituen loturak.

Beraz, ikusten da Arrasaten egunero egiten diren desplazamendu asko udalerrian bertan egiten direla, eta horrek esan nahi du desplazamendu gehienak udalerrian egiten direla, eta, beraz, distantzia nahiko laburra dela.

Jatorrizko eta helmugako udalerrien banaketa hain antzekoa denez, egunero mugimendu pendular handia dagoela suposatzen du, hau da, egunero Arrasate eta inguruko udalerri batzuen arteko desplazamendua egiten duten pertsonak, batez ere lanarengatik edo ikasketengatik. Bergara, Aretxabaleta eta Oñati dira Arrasatetik kanpoko desplazamenduen jatorri eta/edo helmuga nagusiak. Aztertutako lurralde-eremuko desplazamenduen gune garrantzitsua da udalerria.

Figura 3.27. 4. planoaren xehetasuna. Arrasateko desplazamenduen fluxu nagusiak (2021).



Iturria: INTRA, INEren Mugikortasun Azterketako datuetan oinarrituta

INEren azterketari esker, Arrasatetik edo Arrasatera egiten diren desplazamenduetako mugikortasunarekin lotutako beste parametro batzuk ere azter daitezke. Lanegun batean, Arrasateko herritarrak 13 tokitara joaten dira, eta Arrasatera sartzen direnak 28 tokitatik datoz. Datu hori bat dator mugikortasunari buruzko inkestarekin; izan ere, konexioko desplazamenduetan erakarritako mugimenduak sortutakoak baino handiagoak dira.

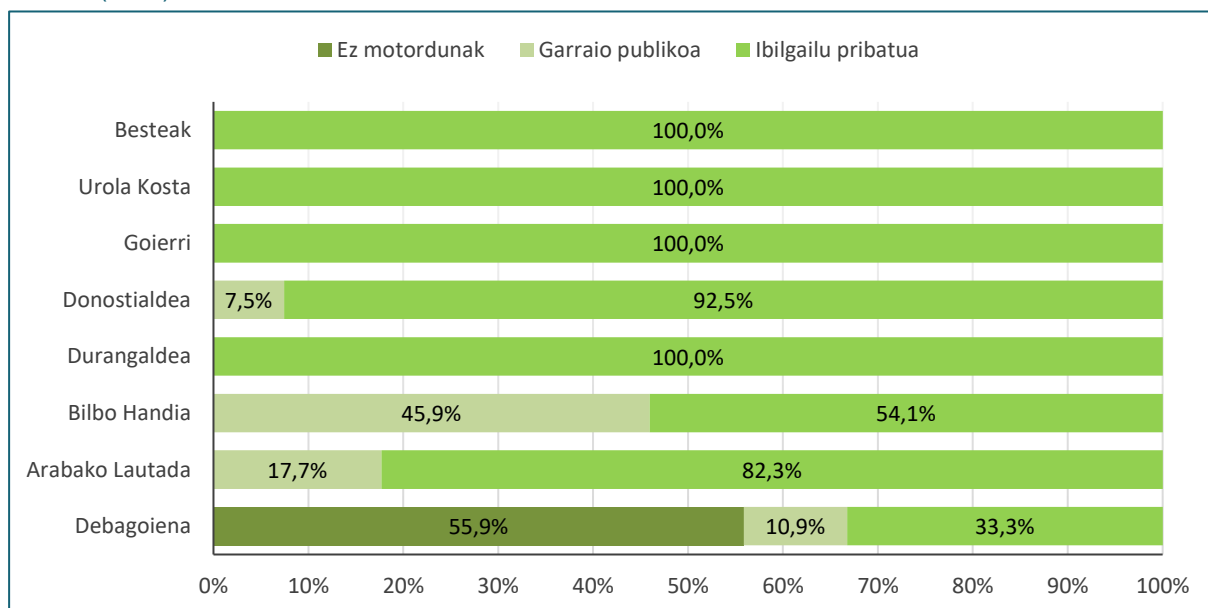
Figura 3.28. INEk erregistratutako desplazamenduei buruzko datu orokorrak (2021).

Egun mota	Arrasaten bizi direnen destinoen kopurua	Zenbat jatorritatik iristen den Arrasatera	Bere eremuan jarraitzen duen biztanleria egoiliarra	Bere eremutik ateratzen den biztanleria egoiliarra	Egunean zehar Arrasaten dauden ez-egoiliarrak	Egunean zehar bertan dauden biztanle guztien eta biztanle egoiliarren arteko zatidura	Egunean zehar irabazten edo galtzen duen biztanleen ehunekoa
Laneguna	13	28	73,39%	10,47%	18,22%	91,6%	7,75%
Igandea	5	5	76,76%	3,97%	3,75%	80,51%	-0,22%

Iturria: INTRA, INEren Mugikortasun Azterketako datuetan oinarrituta

Arrasaten, eskualde barruko mugikortasuna ibilgailu pribatuan egiten da nagusiki. Aipatzekoak dira, halaber, Bilbo Handiarekin eta Arabako Lautadarekin garraio publikoan egiten diren desplazamenduak, gehienak Bilbo eta Gasteizko hiriarteko autobus konexioetan oinarritzen baitira.

Figura 3.29. Arrasaten sortutako/erakarritako eskualdeen arteko desplazamendu nagusien banaketa modala (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

3.3.6. Eskola-mugikortasuna

Arrasateko ikastetxeen eskaintza nahiko zabala eta osoa da; beraz, udalerriko ikastetxe horietara joaten diren ikasleen kopurua nahiko handia da.

Arizmendi ikastola osatzen duten zentro guztietan 2.000 ikasle baino gehiago biltzen dira, hirigunean eta San Andres eta Uribarriko auzoetan barrena mugitzen direnak. Ikastetxe batzuetan, esaterako, prestakuntza zentroan, eskualdeko beste udalerri batzuetako ikasleak ere jasotzen dira.

Ez dute ikasleak beren ikastetxeetara garraiatzeko lerro propiorik, eta landa-auzoetatik edo beste udalerri batzuetatik datozenak ibilgailu pribatuan mugitzen dira.

Arrasate Herri Eskolak hainbat ikastetxe ditu, Erguinen (udalerri osoko ikasleak), Bedoñan (gehlenak San Andres, Uribarri eta hirigunetik etortzen diren ikasleak) eta Musakolan (Musakola auzotik, Santa Teresatik, Makatzenatik eta abarretatik datozen ikasleak).

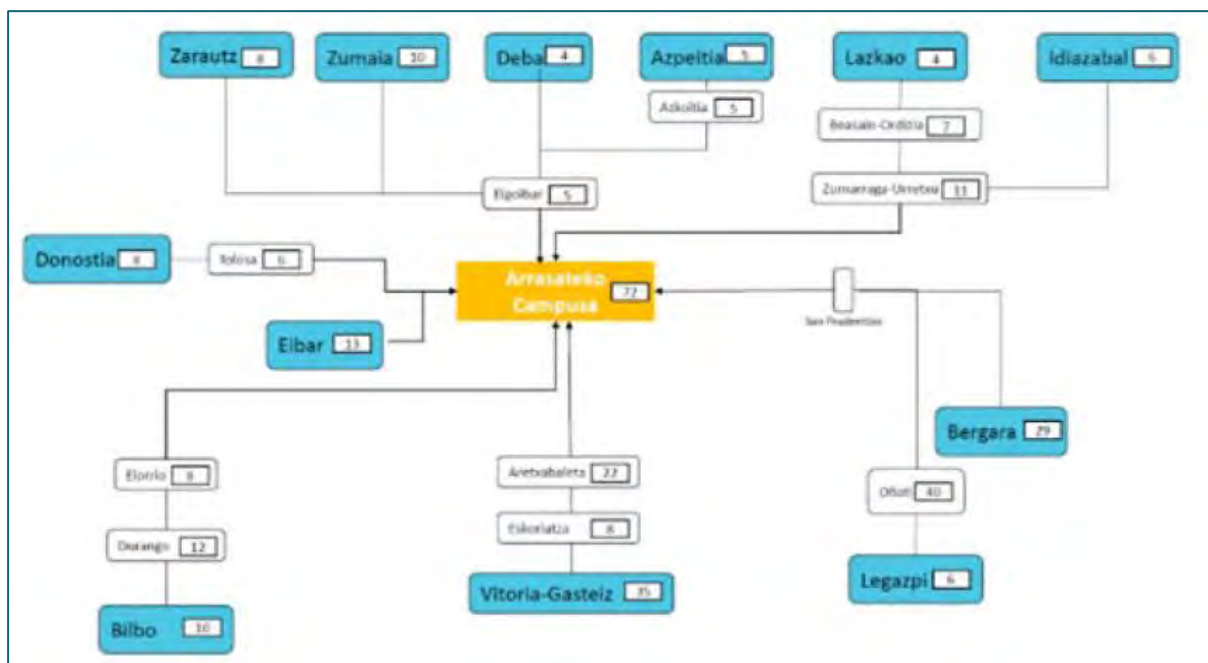
Arrasate Institutuak 550 ikasle inguru mugitzen ditu bi ikastetxeen artean, eta gehienak Arrasateko hainbat lekutatik datoz, baita Aramaiotik ere. Ikasle horietako askok herribusa erabiltzen dute desplazamenduetarako. Aramaiotik datozen askok hiriarteko autobusa ere erabiltzen dute.

Mondragon Unibertsitateak, berriz, 1.500 ikasle inguru ditu Iturripe, Ulibarri eta Garaiko ikastetxeen artean. Kanpotik datozenetako asko astelehenetik ostiralera egoten dira udalerrian, eta asteburua beren jaioterrira itzultzen da. Unibertsitateak ez du garraio propioa, baizik eta ikasleei eskatzen die garraio publikoa erabil dezatela fakultateetara joateko. Gaur egun, Herribusak 3. linearen zati bat autobus-geltokitik fakultatera ikasle horiek eramateko bakarrik mantentzen da.

Mondragon Goi Eskola Politeknikoak joan den ikasturtean langile eta ikasleen jatorriari buruzko datuak eman ditu, garraio publikoko konexioetan eta garraio partekatuko sistemetan indartu beharreko beharretarako kontuan hartzeko.

Zentroko plantilla osatzen duten 405 pertsonetatik gehienak Oñatitik datoz (40 langile), 35 Gasteiztik, 29 Bergaratik eta 22 Aretxabaletatik.

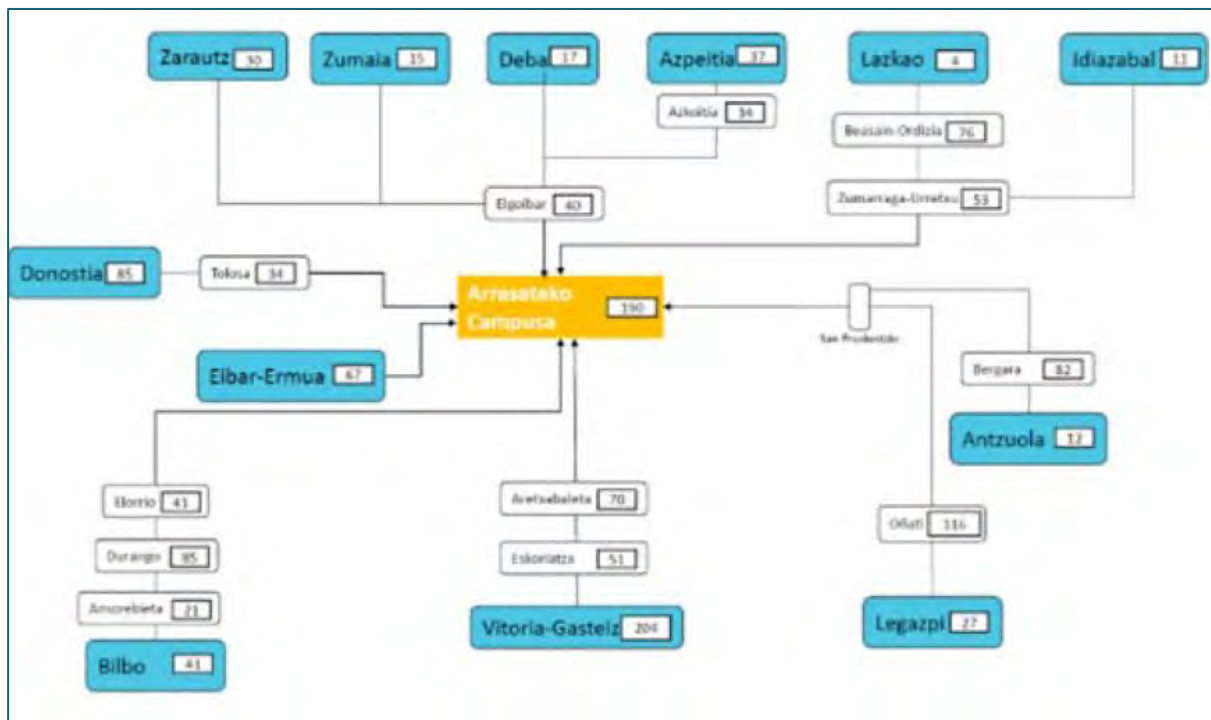
Figura 3.30. Mondragon Goi Eskola Politeknikoko langileen banaketa jatorriaren arabera (2023-2024).



Iturria: Mondragon Goi Eskola Politeknikoa

Zentroko 1.670 ikasleen artean, gehienak Gasteiztik etortzen dira (204 ikasle), 116 Oñatitik, 85 Donostiatik, 85 Durangotik, 82 Bergaratik, 76 Beasain-Ordiziatik, 70 Aretxabaletatik eta 67 Eibar-Ermuatik.

Figura 3.31. Mondragon Goi Eskola Politeknikoko ikasleen banaketa jatorriaren arabera (2023-2024).



Iturria: Mondragon Goi Eskola Politeknikoa

4. MUGIKORTASUN SAREEN DIAGNOSIA

4.1. MUGIKORTASUNA OINEZ

Azken urteetan, oinezkoentzako eremuak herri eta hirietako gune historikoak berreskuratzeko tresna bihurtu dira, hiriko bizi kalitatea hobetzeko asmoz. Hala ere, arkitektura eta hiri-oztopoak, hirigintzaren sakabanaketa eta istripu tasa dira espazio horien kontra joka dezaketen faktoreak.

Planeamenduan zintzilik dagoen ikasgaia da oinezko mugikortasuna alternatiba lehiakor bihurtzea. Horretarako, beharrezkoa da hiri espazioan egiturazko aldaketak egitea, baina baita herritarrek udalerrria ulertzeko moduan ere.

Oinezkoentzako eremuek ez dute hiri sarearen barruan uharterik izan behar, sareak eta ibilbideak osatu behar dituzte, eta sare eta ibilbide horiek ez dira soilik hirien erdigunera mugatu behar; auzoetan ezarri behar dira, eta oinezkoentzako ardatzek zentro erakargarri eta mugikortasun sortzaile nagusiak elkarrekin lotu behar dituzte (garraio publikoko geltokiak, kirol zentroak, zentro ofizialak, parkeak, etab.). eta enpresei, industrialdeei eta jarduera eremuei sarbidea erraztu behar diete.

Hiriko goiko eremu eta auzoekin konexio eroso eta segurua eragozten duten hirigintza oztupoak kendu behar dira.

Garraio publikoko zerbitzuarekin batera egiten diren oinezko desplazamenduei lagundu behar zaie, eta, hartara, haien erabilera eta intermodalitatea bultzatu, ibilgailu motordunen erabilera kuota murriztu ahal izateko.

Azken finean, helburua kalitatezko hiri espazioak sortzea da, segurtasuna emango dutenak eta bertan ibiltzeko gonbita egiten dutenak. Oinezkoentzako ibilbideak hobetzeko helburu nagusia puntu beltzak kentzea izan behar da.

Diagnosiaren atal honetan, Arrasateko hiri ingurunearen kalitatea ebaluatu nahi da, oinezkoen desplazamenduen erosotasun eta segurtasun gisa ulertuta. Jendea eremu publikoan ibiltzeko, beraz, oinez ibiltzen direnen eguneroko jardueretan segurtasuna eta erosotasuna bermatuko duten espazioak behar dira.

Hiri ingurunearen kalitatearen ebaluazio hori egiteko, komenigarritzat jo da hiriguneko bide sarearen karakterizazioa egitea. Alde horretatik, Arrasaten politika argia ari da aplikatzen oinezkoen espazioa, irisgarritasuna eta segurtasuna handitzeko, azken urteetan hiri espazioan egin diren azken hobekuntzekin ikusten den bezala. HMJP honek oinezkoari eskainitako hiri espazioa aztertzen du, oraingo legeriaren arabera, eta espazioa egungo legeriara egokitzeko esku hartu behar den tokiak atzematen ditu, araudi berean ezarritako epeen arabera.

Eremu publikoan oinez mugitzeko, oinez ibiltzen direnen eguneroko jardueretan segurtasuna eta erosotasuna bermatuko duten espazioak behar dira. Espazio publikoak izan behar dituen ezaugarriei eragiten dieten eta horiek baldintzatzen dituzten araudi berriak agertzeak, eta, zehazki, oinezkoentzako pasabideak, espazio horiek irisgarritasun arau berriak eguneratuz joan behar dute.

4.1.1. Oinezkoen sarea

Hiriaren morfologiak erraztu egiten ditu hirigunean oinezko desplazamenduak, baina zailtasunak eragiten ditu goiko auzoekin lotzeko, desnibela baitu. Desnibel horiek gainditu egin dira azken urteotan, udalerrian igogailu ugari jarri baitira, udalerriko goiko aldeak eta beheko aldea hainbat tarteren bidez lotzen dituztenak.

Gainera, hirigunean, Arrasate udalerrri trinkoa da, nahiko hiri-egitura erradiala du, eta desplazamenduak eta merkataritza jarduera sortzen eta erakartzen dituzten zentro gehienak hirigunean biltzen dira.

Arrasateko oinezkoen sareak desplazamenduak hirigune zaharrera joateko joerarekin antolatzea eragiten du, eta Biteri plaza da mugikortasun mota horren erdigunea, hortik ateratzen baitira oinezkoentzako ibilbideak osatzen dituzten besoak.

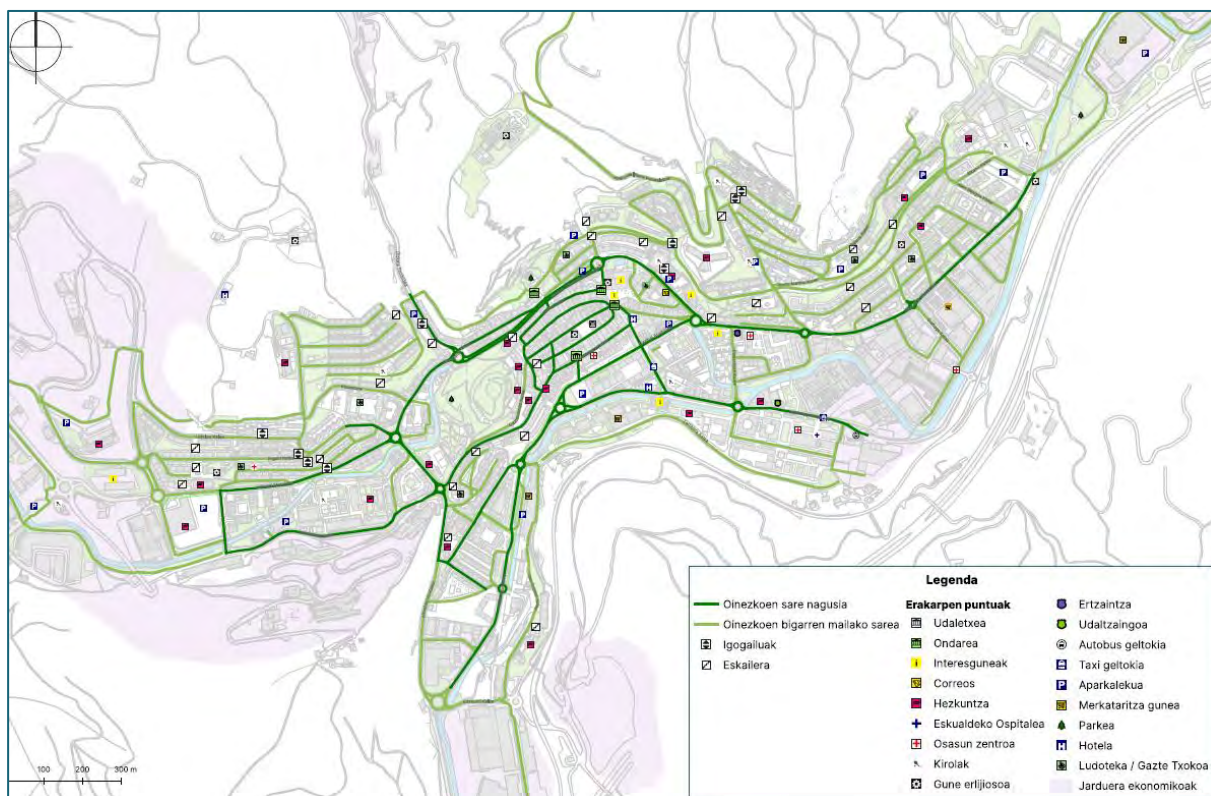
Oinezkoentzako ibilbideek lotzen dituzte bizitegi-eremuak erakargune nagusiekin eta bidaiak sortzeko gune nagusiekin (saltokiak, zerbitzuak, ekipamenduak), eta industrialdeekin (lan leku asko daude). Oinezkoen sareak, funtsean, bi ibilbide mota ditu: lehen mailakoak eta bigarren mailakoak.

Oinezkoen ardatz nagusiak dira udalerrri osoan zehar oinez egiten diren desplazamenduak egituratzen dituztenak, pertsonen mugimendua bideratuz. Alde Zaharra osatzen duten kaleen ardatzak dira, eta Gipuzkoa etorbidean, Garibai etorbidean, Kontzezino kalean, Otalora Lizentziatua kalean, Arrasate pasealekuan, Uribarri etorbidean, Nafarroa etorbidean edo Araba etorbidean noranzko ezberdinetan duten jarraitutasuna.

Bigarren mailako ardatzek ere eginkizun egituratzailea dute oinezko desplazamenduetan, baina, aldi berean, ardatz nagusietarako auzo-bideetako kolektoreen funtzioa betetzen dute.

Udalerrian, kale horiek ez diote hainbeste erantzuten egitura erradialari, baizik eta gehiago lotzen dituzte auzoak beren artean eta hirigunearekin. Horietako batzuk, ekialdetik mendebaldera, honako kale hauek dira: Joan Bengoa, Elkano, Santa Marina, Agerre, Jose Luis Iñarra, Lapurdi, Osinaga, Etxetxikiak, Gazteluondo, Kalealdea, Udalpe edo Erguin.

Figura 4.1. 5. planoaren xehetasuna, Oinezkoen ibilbideen sarea (2024).



Iturria: INTRA.

Ibilbide horiek zehazteko, bidaiei matrize bat esleitu zaio kale-sareari, kaleko nodo bakoitzaren eta ekipamendu bakoitzaren arteko bidaia bat duena. Helburua ez da oinezkoen intentsitatea zehaztea, baizik eta udalerriko zati guztien artean ekipamenduetara joateko gutxieneko bidea zehaztea. Irudi horretatik ondoriozta daiteke oinezko desplazamenduak egiteko ibilbide nagusiak hauek direla:

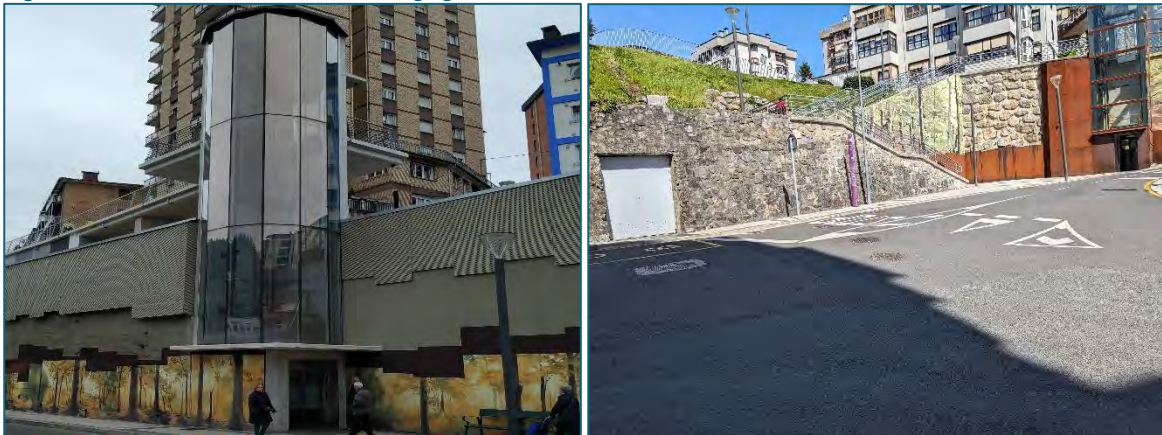
- Ikastetxeetarako ibilbideak: ikastetxetara oinez, bizikletaz eta/edo patinete bidez joaten diren ikasleak eta gurasoak, batez ere hirigune historikoaren erdigunetik edo auzoetako ikastetxeen ingurutik, oinezkoen guneen sarea erabiliz. Ikasleak Mondragon Unibertsitatera eramaten dituen ibilbidea ere nahiko ohikoa da, hiriguneko etxeetatik hasita. Etxebizitza horiek ikasle gisa erabiltzen dituzte gazte gehienek astelehen eta ostiral artean.
- Merkataritza-bideak: Herriko plazaren ondoko kaleak (Ferrerias, Erdiko kalea, Iturriotz kalea, etab.) osatutako ardatzen arteko merkataritza gestioak eta hirigune historikoa inguratzen duten kaleak (Otalora Garaikidea, Arrasate pasealekua).
- Kirol ibilbideak: Kirol jardueraren bat egiteko desplazatzen diren pertsonen oinez egindako ibilbideak. Asko Musakolako kirol eremura joaten dira, eta kiroldegia, kirol pistak, igerilekuak eta abar daude han. Neurri txikiagoan, baina Iturripeko kiroldegirako desplazamenduak ere egiten dira. Urkapeco pilotalekura joateko gazteek egiten duten bidaia ere ohikoa da.
- Aparkalekuak: Arrasateko bizilagunek oinezko beste ibilbide bat egiten dute ibilgailuaren aparkalekuaren eta helmugaren artean.

Oro har, oinezko desplazamendu laburrak izaten dira, herritar gehienak helmugatik ahalik eta hurbilen aparkatzen saiatzen direlako. Hirigunera sartzeko mugan dauden aparkalekuak erabiltzen dituzte eta oinez joaten dira.

- Osasun-zentroak: Debagoieneko eskualde ospitalearen ondoan udal anbulatorioa dagoenez, oinezkoen desplazamendu ugari hartzen dituen eremu bat sortzen da, bai jatorritik oinez gerturatzen direnena, bai ibilgailua gertuko eremuetan aparkatu ondoren zentro horietara oinez joaten direnena.
- Oinezkoentzako ibilbideak industrialdeetan. Hirigunetik gertuen dauden industrialdeetan, hala nola Zigarrolan eta Markuleten, urteetan zehar egin den baktezaren ondorioz, oinezkoek asko erabiltzen dute bide hori, bai aisiarako, bai paseatzera joateko, bai lanera joateko.

Oinezkoentzako ibilbide horiek erabili ahal izateko, ezinbestekoa izan da udalerrian igogailu gisa instalatutako garraio bertikala. Igogailu horiek iragazkortasuna handitzen dute udalerrian, eta aukera ematen dute goiko auzoak eta hirigunea lotzeko. Igogailu horiek ezartzea zen udalerrian egindako aurreko mugikortasun planeko ekintza planean ezarritako lehentasunezko neurrietako bat, eta, proposamen horietako gehien-gehienak inplementatu dira.

Figura 4.2. Udalerrian instalatutako igogailuen adibideak



Iturria: INTRA.

Arrasateko merkataritza gunen nagusian, hamaika merkataritza ardatz nagusi daude, oinez mugitzeko leku proposak:

- Erdiko kalea
- Otalora Lizentziatua
- Olarte
- Iturriotz
- Kontzezino
- Garibai
- Maalako errabala
- Zerkaosteta
- Maisu Arano
- San Frantzisko
- Seber Altube

Merkataritza ardatz horiek bat egiten dute Seber Altube plazan, Biteri plazan edo Herriko plazan, eta ardatz hori da oinezkoentzako gune nagusia, eskaintzen diren zerbitzuen (merkataritzakoak izan ala ez) kopurua eta aniztasuna dela eta. Ardatz hori Garibai eta Otalora kaleetara zabalduz joan da, eta hiriguneko eragin komertzialaren eremua zabaldu egin da, azken urteetan inguruko biztanleak hornitzeko sortu den eskaintza komertziala dela eta.

Alde Zaharra da oinezkoen mugikortasunerako bide espazio gehien duen aldea. Sektore honetan, oinezkoak pasatzeko lehentasuna duen kale-sare bat dago. Kale eta plaza batzuetan erabat debekatuta dago inolako ibilgailurik sartzeara, hala nola Elizalde kalean edo Biteri edo Maiatzaren 1eko plazetan. Beste kale edo eremu batzuetan, ordu gutxi batzuetan ibilgailuak sar daitezke zamaianak egiteko, batez ere.

Bide motak

Oinezkoen zuzendutako bideek oso ezaugarri desberdinak dituzte beren artean, eta erosoagoak edo ez hain erosoak izan daitezke haien zirkulaziorako.

Plataforma bakarreko kaleak

Arrasatek plataforma bakarreko kale-sarea du, eta horietako gehienek lehentasuna dute oinezkoentzat. Kaleen tipologia horri esker, oinezkoen lehentasuna dute galtzadaren erdialdean. Horrek esan nahi du bide horietan oinezkoak lehentasuna duela eta zabalera osoa har dezakeela, nahiz eta batzuetan ibilgailu pribatuak ere ibil daitezkeen. Kale batzuetan, baina, ibilgailuen desplazamendua oso mugatua da, eta egoera jakin batzuetan bakarrik onartzen da, hala nola ordu batzuetan, auzoko ibietara sartzeko edo zamaianak egiteko.

Plataforma bakarra erdialdean nagusi den kalearen tipologia da, batez ere Alde Zaharrean, baina badira beste kale batzuk ere, hala nola Uribe kalean oinezkoentzako berriki jarri den tartea, Gazteluondo edo Okendo kalean, Azoka kalean eta Arrasate kalean dagoen sarrera eta irteera ardatza. Kaleak estuak izatea da plataforma bakarra aukeratzeko arrazoi nagusia, oinezkoari segurtasunez eta erosotasunez ibiltzeko aukera ematen baitio. Kale horietako batzuek pilonaz edo beste oztopo batzuek hornituta daude, eta, ondorioz, ezinezkoa da autoek edo lau gurpileko beste ibilgailu motordunak sartzeara. Hala ere, ezaugarri hori, oro har, oraindik ere gutxiengoa den kale mota bat da, nahiz eta udalak azken hamarkadetan kopurua handitu duen. Garibai etorbidea da adibiderik berriena. Duela gutxi itxi da zirkulazioa, eta sendotu egin da oinezkoen ardatz nagusietako bat.

Hala ere, plataforma bakarreko kale gehienetan, oinezkoak protagonista izaten jarraitzen badu ere, motordun ibilgailuak ibil daitezke.

Figura 4.3. Plataforma bakarreko kaleen adibideak



Iturria: INTRA.

Hala ere, azpimarratu behar da plataforma bakarraren konfigurazioa askotarikoa izan daitekeela, eta baliteke plataforma horrek beti oinezkoari eragin bera ez izatea. Hala, plataforma bakarreko kale batek hiri-altzariak ditu, autoentzako lekua mugatzen duena (adibidez, pilonekin), nahiz eta oinezkoari segurtasun handiagoa eman diezaioketen ibilgailuen zirkulaziotik fisikoki aldentzean, azkenean tunel efektua sortzen du, hau da, gidariari espazio propioa duen ibilgailu pribatuaren sentsazioa sortzen dio, eta horrek abiadura handiagoan gidatzea eragiten du. Plataforma bakarreko kale batek, ordea, ez du bereizketarik egiten, eta oinezkoari laguntzen dio espazioa errazago eskuratzen eta, beraz, ibilgailu pribatuak abiadura moteltzen.

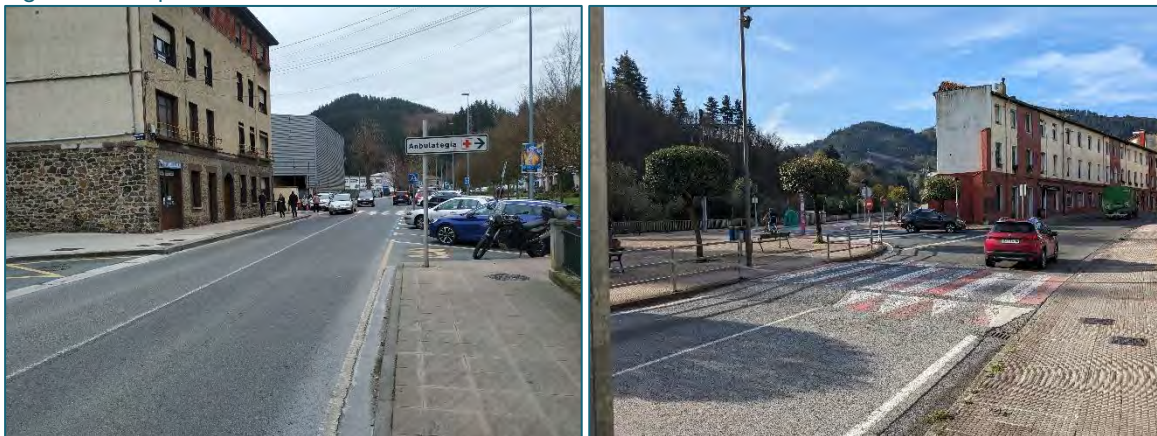
Arrasaten, plataforma bakarreko kale asko pilonekin eraiki dira, eta, praktikan, oinezkoen alboetara baztertzea eragiten dute, eta, gainera, oztopo izan daitezke desgaitasunen bat duten pertsonentzat.

Espaloidun kaleak

Hirigune historikotik kanpo dauden Arrasateko bide gehienek oinezkoentzako espaloien eta ibilgailuentzako galtzaden sekzio klasikoa dute. Espaloiak, oro har, bideen alboetan daude, eta galtzadatik zentimetro gutxi batzuk baino ez dira altxatzen.

Hala ere, espaloia ez da berez oinezkoentzako gune erosoak, baizik eta hainbat faktorek eragiten dute oinezkoentzako gune bat egokitze prozesuan. Espaloiare zabalera eta bidearekiko oztopoak (hiri-altzariak, pilonak, motozikleten aparkalekua, etab.) espaloien irisgarritasunerako funtsezko alderdiak dira, eta eragin handia dute espaloien erosotasunean eta segurtasunean.

Figura 4.4. Espaloia duten kaleen adibideak



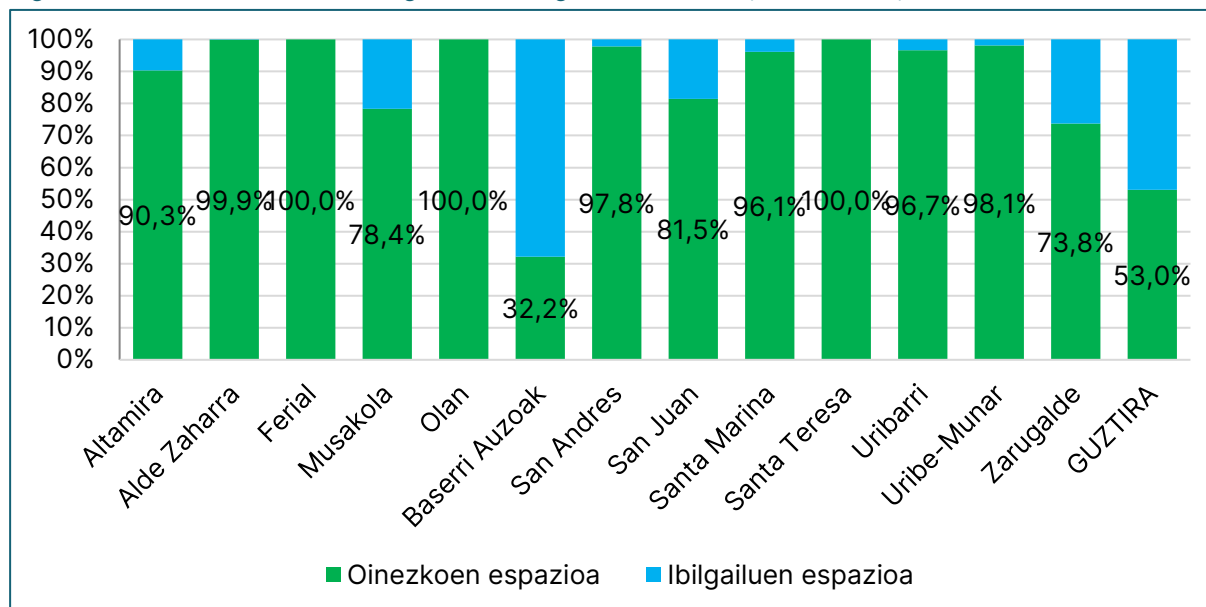
Iturria: INTRA

Azkenik, Arrasatek ere nolabaiteko isolamendua du bere ingurunearekiko, eta oinezko mugikortasuna errespetatzen du. Oinezkoek aukera gutxi dituzte inguruko udalerriekin konektatzeko, baita urbanizazioekin modu aktiboan lotzeko ere, eta batzuetan gaizki seinalizatuta egoten dira.

GeoArrasate atariaren oinarri den udalerriko kartografiaren datuen arabera, ibilgailurako espazioaren banaketan eta oinezkoen espazioaren banaketan, oinezkoari zuzendutako espazioak (%53s) ibilgailuentzako espazioak baino ordezkartza handiagoa du (%47a).

Auzoka, honela banatzen da ibilgailuentzako espazioa eta oinezkoentzako espazioa.

Figura 4.5. Oinezkoentzako eta ibilgailuentzako guneen banaketa, ehunekotan, auzoka (2024).



Iturria: INTRA.

4.1.2. Irisgarritasuna

Arrasaten 2016an egin zen aurreko Mugikortasun Planak argi eta zehatz zehazten zituen irisgarritasunari buruz indarrean zegoen araudia betetzen ez zuten puntu eta guneak, besteak beste, aldapetan, espaloien zabaleran eta oinezkoen zebra-bideen egoeran. Bestalde, udalerriko Irisgarritasun Plana egitea proposatzen zuen. Hori dela eta, Arrasateko Udalak udalerriko irisgarritasun plana bultzatu zuen. Plan horrek oinezkoentzako oinarrizko sareko espaloiak eta oinezkoentzako zebra-bideak eta bide publikoko beste arazo batzuk aztertu zituen, jarduera proposamen multzo bat proposatu ahal izateko. Proposamen horien artean, dibertsitate funtzionala duten pertsonentzako irisgarritasuna hobetzeko neurri fisikoek lehentasuna duten kokalekuak identifikatu behar ziren, eta beste arau eta plangintza neurri batzuk proposatu.

Arrasateko udalak, plan hori erreferentziatzen hartuta, norabide horretara bideratutako hainbat jarduera egin ditu, eta pertsona askoren irisgarritasuna erraztu dute.

Beraz, mugikortasunari lotutako irisgarritasunari dagokionez, dokumentu horrek horri buruzko diagnostiko espezifiko bat jasotzen duela uste da. Hala eta guztiz ere, dokumentu honek horri buruzko alderdi zehatz batzuk aztertzen ditu, nabarmendu eta zuzendu beharrekotzat jotzen

Figura 4.6. Espaloi estuen adibideak



Iturria: INTRA

Herritarren ekarpen batzuk jaso dira udalaren kexa eta iradokizunen postontziaren bidez, eta informazio hori udaleko sail eta sailetako udal teknikarien balorazioarekin eta kalean bertan egindako ikuskapen teknikoarekin alderatu da.

Ondorioa da udalerrian hainbat hobekuntza eta aurrerapen egin diren arren, oraindik egiteko dagoen lana dela, batez ere auzo eta eremu batzuetan.

Gaur egungo obra eta esku-hartze guztiek irisgarritasun araudia betetzen dute, baina oraindik badira zenbait eremu irisgarritasun arloan defizitak dituztenak, batez ere auzoetan. Espaloi batzuk, oso estuak direnez, ez dira oinezkoen ibilbide nagusi gisa erabiltzen, eta, gainera, mugikortasun murriztua duten pertsonen mugitzeko arazoak dituzte.

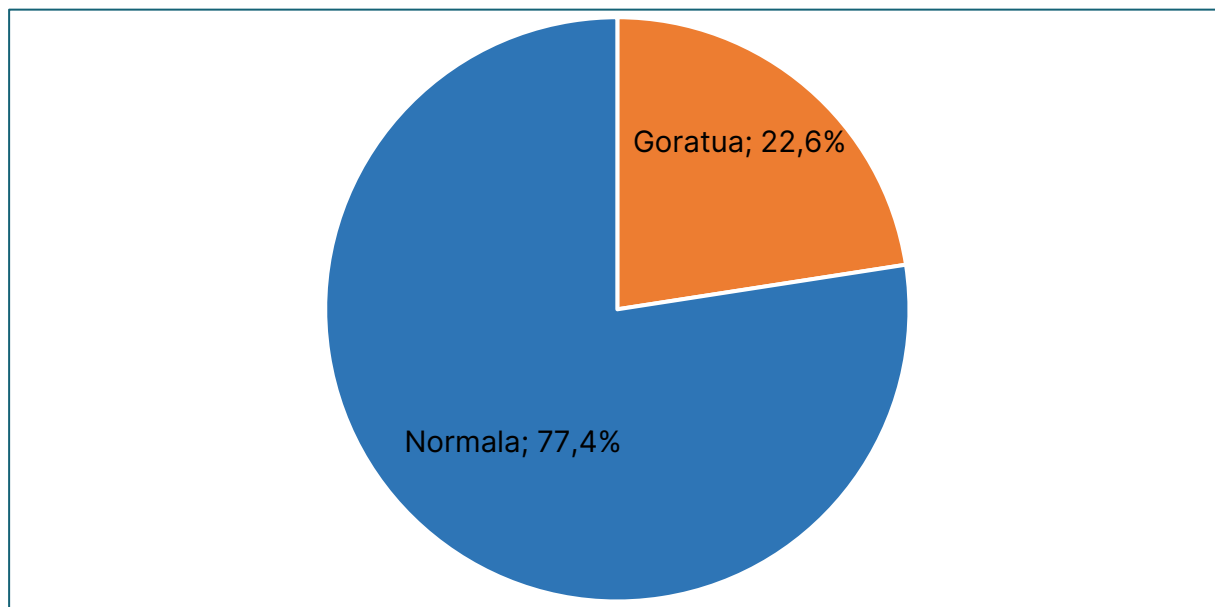
Parke edo plaza batzuek, gainera, ez dute sarbide irisgarririk, hala nola Gorostitza edo Alfonso X Jakintsua. Auzoei dagokienez, Udala auzoak ez du oinezkoentzako loturarik hirigunearekin, baina, gainera, auzoaren barruko bi gune bereziekin ere ez dute loturarik auzoen artean.

Oinezkoen zebra-bideak

Oinezkoen zebra-bideak beharrezkoak dira zenbait bide-morfologiatan, batez ere espaloia eta galtzada altuera ezberdinetan daudenetan. Hala, plataforma bakarreko oinezkoentzako bide-gurutze batek ez du oinezkoentzako zebra-biderik behar, eta, aldiz, bi bideko bidegurutze batek, ibilgailuen eta oinezkoen zirkulazio handia duenak, bai. Egoera normalean, bidegurutze batek espaloiak husten dituen bide adina oinezkoentzako pasabide behar dituela jotzen da.

Hurrengo grafikoan, oinezkoen sare nagusiko oinezkoen zebra-bideen tipologia ageri da, normalak diren edo zebra-bide goratuak diren kontuan hartuta. Oinezkoen zebra-bide horien laurdena (%22,6a) baino gutxiago dira goratuak, eta horiek ematen diote irisgarritasun eta segurtasun handiena oinezkoari; izan ere, aukera ematen dute oinezkoari bere ibilbideari jarraitzeko galtzadara jaitsi beharrik gabe, eta ibilgailuek abiadura murriztu behar dute zebra-bidea zeharkatzeko.

Figura 4.7. Arrasateko oinezkoen sareko oinezkoentzako zebra-bideak (2024).



Iturria: INTRA, Arrasateko Udalak emandako informazio kartografikoan oinarrituta

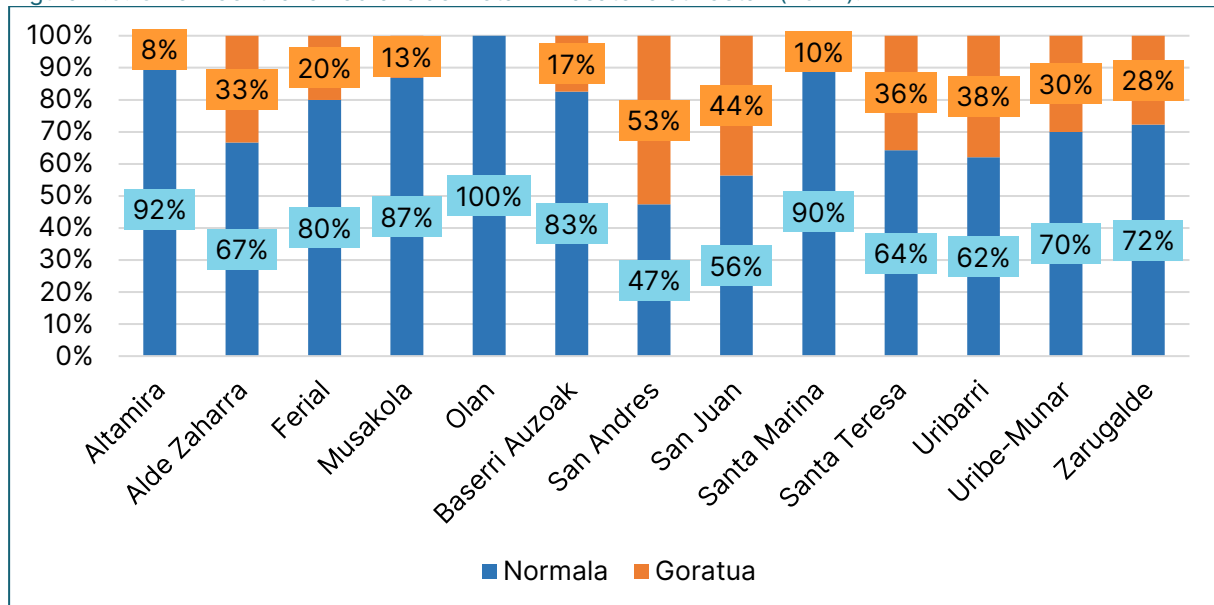
Figura 4.8. Oinezkoentzako zebra-bide goratuen (ezkerrean) eta galtzada gaineko (eskuinean) adibideak.



Iturria: INTRA

Datuaren banaketan irizpide geografikoen arabera, alde handiak daude udalerriko zonen artean. Auzoka, San Andres da, alde handiarekin, zebra-bide goratuen adierazgarritasun handiena duen auzoa. Aitzitik, Olan bezalako auzoetan ez da oinezkoentzako zebra-bide goraturik identifikatu.

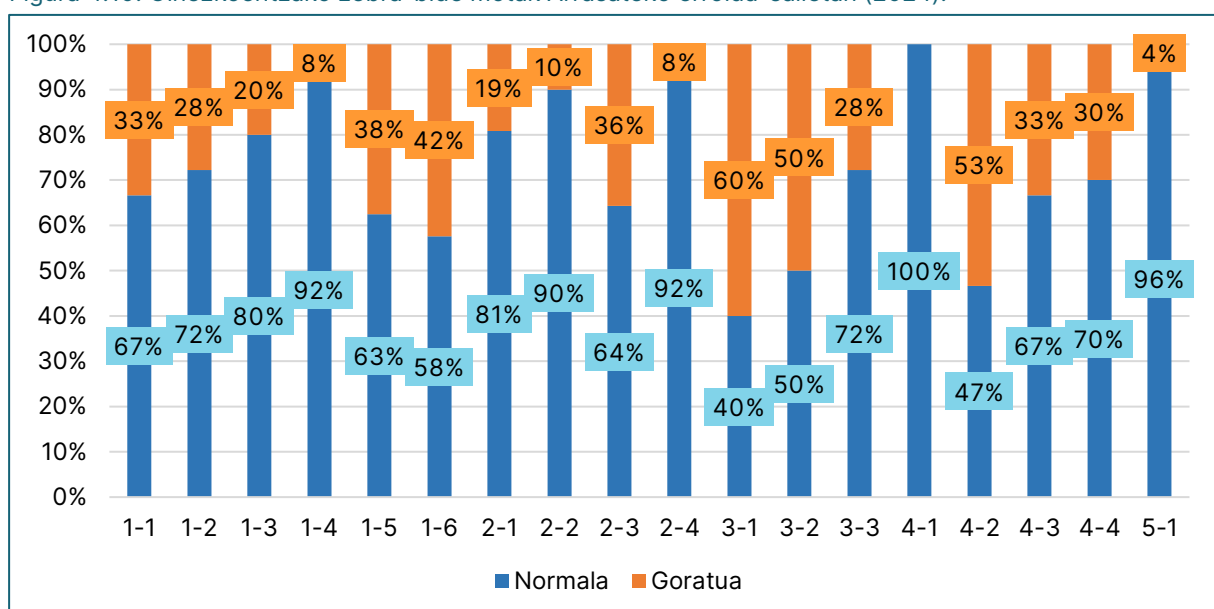
Figura 4.9. Oinezkoentzako zebra-bide motak Arrasateko auzoetan (2024).



Iturria: INTRA, Arrasateko Udalak emandako informazio kartografikoan oinarrituta

Errolda sailei dagokienez, 3. barrutiko 1. saila, 4. barrutiko 2. saila eta 3. barrutiko 2. saila dira, hurrenez hurren, oinezkoen zebra-bide goratuen kopurua adierazgarrienak dituztenak, guztiak ere %50etik gorakoak.

Figura 4.10. Oinezkoentzako zebra-bide motak Arrasateko errolda-sailetan (2024).



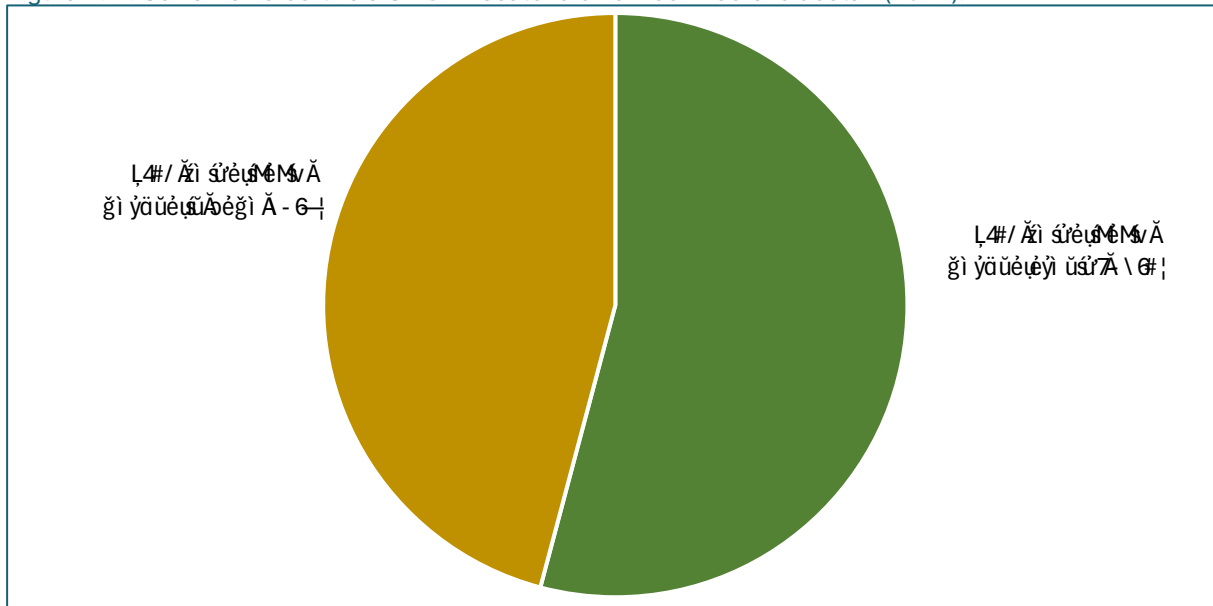
Iturria: INTRA, Arrasateko Udalak emandako informazio kartografikoan oinarrituta

Oinezkoen zebra-bideen seinaleztapena

Landa-lanean identifikatutako gabezia nagusietako bat izan da oinezkoen pasabideetan S-13 seinaleztapen bertikalik ez izatea, eta ikuspen eskasa, aparkalekuak, edukiontziak edo modu irregularrean aparkatutako ibilgailuak daudelako.

Hirigunean inbentariatutako oinezkoen pasabideen %46k ez du S-13 seinalerik. Datozen urteetan udalaren lanen barruan seinale horiek osatzearen aldeko apustua egin behar da.

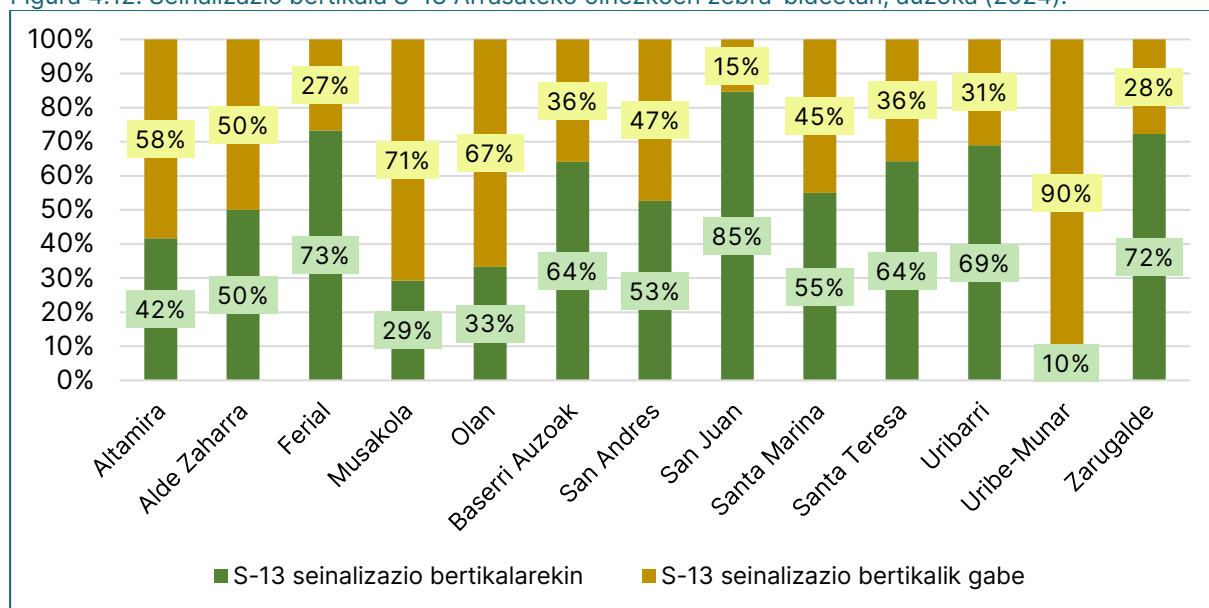
Figura 4.11. Seinalizazio bertikala S-13 Arrasateko oinezkoen zebra-bideetan (2024).



Iturria: INTRA, Arrasateko Udalak emandako informazio kartografikoan oinarrituta

Auzoetan alde nabarmenak daude: San Joan (%85ek S-13 seinalea dute), Feriala, Zarugalde eta Uribarri auzoek dute oinezkoen zebra-bide seinaleztatuen ehuneko handiena, %69tik gora. Aitzitik, Uribe-Munar (oinezkoen zebra-bideen %90ek S-13 seinalerik ez dute), Musakola eta Olan nabarmentzen dira, non oinezkoentzako zebra-bide goratu gutxi dauden.

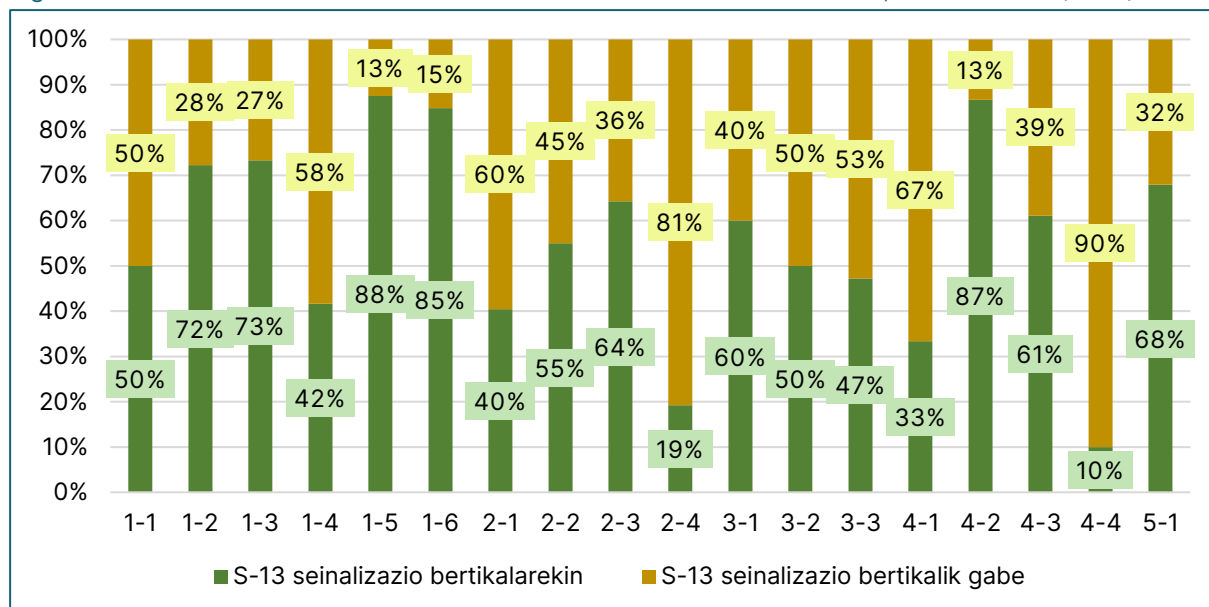
Figura 4.12. Seinalizazio bertikala S-13 Arrasateko oinezkoen zebra-bideetan, auzoka (2024).



Iturria: INTRA, Arrasateko Udalak emandako informazio kartografikoan oinarrituta

Errolda-sailei dagokienez, hauek nabarmentzen dira: 1. barrutiko 5. saila (oinetzkoen zebra-bideen %88k S-13 seinala du), 4. barrutiko 2. saila eta 1. barrutiko 6. saila. Sekzio horietan guztietan, S-13 seinalak dituzten oinezkoen zebra-bideen ehunekoa %80a baino handiagoa da. Aldiz, 4. barrutiko 4. sailean eta 2. barrutiko 4. sailean, S-13 seinalak eskasak dira, oinezkoen zebra-bideen %10ean eta %19an baino ez baitaude seinalizatuta, hurrenez hurren.

Figura 4.13. Seinalizazio bertikala S-13 Arrasateko oinezkoen zebra-bideetan, errolda-sailka (2024).



Iturria: INTRA, Arrasateko Udalak emandako informazio kartografikoan oinarrituta

Oztopoak bide publikoan

Nahiz eta espaloiarene zabalera osoa adierazle nahiko ona den oinezkoen espazioa ebaluatzeko, batzuetan ez du errealitatea erabat islatzen, espaloian oinezkoen zirkulazioa oztopatzen duten elementuak daudelako eta, praktikan, duten espazioa murrizten dutelako.

Bide publikoaren oztopo ohikoenak hiri-altzarietara zerikusia dutenak dira, hala nola farolak, trafiko seinaleak, kaxa elektrikoak, paperontziak edo pilonak. Elementu horiek bereziki arazotsuak dira 1,8 m baino gutxiagoko espaloiak dituzten kaleetan, automatikoki irisgarriak ez diren kaleetan bihurtzen dituelako. Kasu horietan, farolak eta seinaleak dira oinezkoen pasabidea noizbehinka oztopatzen duten elementuak, baina arazoa areagotu egiten da bide horiek zuzenaz landatutako txorloak badituzte; izan ere, orduan, zabaleraren arazoa birtualki gertatzen da espalo osoan.

Askotan, bideko elementu horiek birkokatze obra bat egin behar izaten da, hirirako funtsezko zerbitzuak ematen baitituzte, hala nola argiak, elektrizitatea, garbiketa, etab.

Arrasaten, gehienetan, oztopo horiek pilona gisa agertzen dira. Alde batetik, ibilgailu motordunak hirigune historikora sartzea arautzen duten pilonak daude, eta, bestetik, espaloian dauden pilonak, ibilgailuen espaloia gainean aparkatzea saihesteko. Batzuetan, pilona horiek oinezkoen zebra-bidearen zabaleraren gainean baino ez daude, baina, beste batzuetan, oinezkoentzako ibilbide osoan zehar banatzen dira. Atal honetan identifikatu diren disfuntzioak 7. planoan grafikoki irudikatu dira.

Galtzadan kokaturiko edukiontzia, baina espaloia estuen ondoan daudenak, bai eta haietatik hurbil dauden aparkalekuak ere, oztopotzat har daitezke, bi pertsonak ezin baitute gurutzatu, eta pertsona bat behartuta dago bere ibilbidea aldatzera edo bere ibilbideari jarraitu ahal izateko itxarotera.

Bestalde, oinezkoen zirkulazioa zailtzen duten beste oztopo batzuk ere badaude, hiri-altzarien parte ez direnak baina, hala ere, espaloian daudenak. Horren adibide dira espaloian aparkatutako motozikletak, taberna eta jatetxeetako terrazak (publizitate-arbelak eta menuen kartelak barne), fruta denden kaxen erakusleihoak edo landare loreontziak, besteak beste. Oztopo horiek egoteak zerikusia du agintarietara araudia ez aplikatzearekin, jarduera horiek dagoeneko ordenantza egokiek arautzen baitituzte.

Figura 4.14. Oinezkoentzako zebra-bidea ukipen-zoladurarekin (ezkerrean) eta pilona baxu arriskutsua (eskuinean)



Iturria: INTRA

Aipatu behar da, halaber, gizalege falta batzuk, hala nola zakur gorotzak espaloietan ez jasotzea, arazo bat direla oinezko desplazamenduetarako, zeren eta, oinezkoak zikindu ez ezik, gurpil-aulkiarekin edo kotxetxoarekin mugitzen den jendeak, adibidez, bere norabidea zuzendu behar baitu oztopo horiek saihesteko.

Desgaitasunen bat duten pertsonak

Desgaitasun egoeraren batean dauden pertsonen irisgarritasuna Arrasaten landu da azken urteotan, udalak bultzatutako zenbait ekimenen bidez. Hala ere, oztopoak eta zailtasunak desberdinak dira minusbaliotasun motaren arabera.

Mugikortasun urriko pertsonak, gorpil-aulkiak edo mugitzeko antzeko tresnak behar dituztenek, haur kotxetxoak, erosketa orgak edo oinezkoentzako zamako beste ibilgailu batzuk bultzatzen dituztenek, oinezkoen zebra-bideak aurkitzen dituzte murriztu gabe, eta, beraz, zebra-bide horiek zeharkatzea zaila da. Gainera, hiriko eremu batzuetan espaloi estuegiak egoteak desplazamenduak zailtzen ditu, kale batzuk saihestu behar izaten baitira edo, batzuetan, galtzadara jaitsi behar izaten baita espaloiko oztopoak inguratzeke.

Ikusmen urritasuna duten pertsonak, berriz, zailtasun bereziak dituzte eguneroko bizitzan Arrasaten oinez ibiltzeko.

Ibi behekatuek ere estropezu egitea eragozten badute ere eta galtzada gurutzatzea errazagoa bada ere, horiek ukimen-zoladura, baldosa gidariak eta semaforo akustikoak eduki behar dituzte, kolektibo horrentzat guztiz irisgarriak izan daitezten. Arrasaten, oinezkoentzako zebra-bide batzuek betetzen dituzte estandar horiek guztiak, hala nola azken urteotan Gipuzkoa etorbidean, Nafarroa etorbidean eta Oñate Lizentziatua jarri diren oinezkoentzako zebra-bide adimendun berriek. Hala ere, zebra-bide eta kale gehienak oraindik ez daude itsuentzat egokituak. Gainera, kasu batzuetan, zebra-bidea behar bezala ez orientatzeak bidegurutzak gaizki interpretatzea ekar dezake, eta, beraz, itsuek oztopoak izatea galtzadaren beste aldean. Espaloietan ere oztopo arriskutsuak daude ikusmen urritasuna duten pertsonentzat, hala nola, pilonak edo egoera txarrean dauden espaloiak.

Azkenik, badira Arrasateko hiri-bideen zenbait alderdi ere, adimen minusbaliotasunen bat duten edo autismoaren espektroan nahasmendua duten pertsonen mugikortasuna zailtzen dutenak. Pertsona horiek hiri-ingurune ulergarri eta atsegin batez baliatzen dira. Hala, oinezkoentzako ibilbideak argi eta erraz seinaleztatzeak haien independentzia hobetzen lagun dezake, hiri-inguruneari modu seguruagoan aurre egiteko aukera ematen baitie. Arrasatek gaur egun ez du elementu nabarmenik kolektibo horri oinez erraz mugitzeko aukera ematen diona. Oinezkoen zebra-bideek ez dute minusbaliotasun kognitiboak edo autismoa duten oinezkoen zebra-bidea gurutzatzen erakusten dien argibiderik (adibidez, gelditu, begiratu eta gurutzatzen irakatsiz, ordena horretan). Bestalde, pertsona horien zirkulazioak eragiten duen gehiegizko estimulazioak, espazioa okupatuta, ikusmen seinaleak eta kutsadura akustikoa, osasun eta ongizate arazoak ere eragiten ditu.

Oinezkoentzako lehentasunezko eremuak

Arrasateko hirigunean, zenbait kale eta plazatan ezin da ibilgailu motordunik zirkulatu. Zama-lanak egin ahal izateko, ordu erregulazioa duten ibilgailuak bakarrik sar daitezke. Gehienak alde zaharreko kaleak dira, eta bertako saltoki askotan furgonetak eta banaketa ibilgailuak sartzen dira. Ibilgailua kale horietako batean erroldatuta duten bizilagunek ere badute baimena. Oinezkoen eremu horietan baimenik gabeko ibilgailuak baimenik gabe sartzea saihesteko sistema seinaleztapen bertikalak soilik osatzen du, eta baimendutako ibilgailu horiek zer ordutan sar daitezkeen adierazten du. Zirkulazioari eta hiri-bideen erabilerari buruzko udal-ordenantzaren arabera (2014), Udal Agintaritzak elementu mugikorrak erabili ahal izango ditu ibilgailuak eremu horietara sartzea eta ibiltzea eragozteko.

Eremu horretan dago oinezkoak mugitzeko lekurik handiena. Espazio hori guztia kale-sare batek osatzen du, eta lehentasuna oinezkoen mugikortasuna da. Ibilgailuen sarrera mugatuta dago, batez ere zamalanak egin ahal izateko, baita egoiliarrentzat eta baimendutako ibilgailuentzat ere.

Figura 4.15. Alde Zaharreko oinezkoentzako lehentasunezko eremuak



Iturria: INTRA

Oinezkoen desplazamenduei kalte egiten dien elementuetako bat, askotan, ibilgailu motordunen presentzia eta azken garaiotan oinezkoen lehentasuna duten guneeetan sortzen ari diren bizikidetza-arazoak dira.

Denborak aurrera egin ahala, herritarrak (oinezkoak zein gidariak) ohitu egin ziren, eta, gaur egun, bi desplazamendu moduen arteko errespetu maila handiagoa da (oinezkoak urrutiratzen dira ibilgailu bat eta sistema martxan jarri zenean baino abiadura motelagoan dabiltzan ibilgailuak ikusten dituztenean).

Hala ere, nabarmendu behar da, azken urteotan, inguru horretan zirkulatzen ari diren ibilgailuen hazkunde esponentziala dela eta, batzuetan, oinezkoei leku eta segurtasun falta zaiela sumatzen dela. Ibilgailuak ugaltzearen arrazoi nagusietako bat da herritarrek online egiten dituzten erosketen kopurua izugarri hazi dela. Izan ere, ia goiz osoan atez ateko banaketa masiboa izaten da, normalean furgonetekin egiten dena.

Gaur egun, arazoa da, halaber, eremu horretan bizikletak eta MPLak elkarrekin bizitzea, oinezkoentzako eremu horietan ibiltzen direnean. Oinezkoek kezagarritzat jotzen duten egoerari buruzko kexak adierazi dituzte, bizikletak eta, batez ere, MPLak (patinete elektrikoak, batez ere) abiadura handian ibiltzen baitira.

Figura 4.16. Patinete elektrikoa alde zaharrean barna, oinezko eta ibilgailu aparkatuen ondoan



Iturria: INTRA

Azken urteotan gero eta gehiago erabiltzen da bizikleta udalerrian, eta horrek arazo berri bat sortzen du gaur egun: oinezkoen eta bizikleten arteko elkarbizitza, batez ere oinezkoen pilaketa dagoen orduetan. Ez dago arauketa argi eta zehatzik, espazioaren erabilerak arautzen dituen, eta kasu horietarako herritarren aurrean azaldu dena. Horrek kezka eragiten die inguruan ibiltzen diren oinezkoek, ordu jakin batzuetan bi norabideetan ibiltzen diren bizikleten kopurua nabarmena baita.

Horri gehitu behar zaio, gainera, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak ugaritu egin direla, batez ere patineteak, eta horiek beste maila bat hartzen dute arazoaren barruan. Izan ere, haur-patinete asko ibiltzen direnez gain, gero eta gehiago dira eremu horietan ibiltzen diren patinete elektrikoak, oinezkoen segurtasuna eta oinezkoek desplazamendu erosoak eta seguruak egiteko duten konfiantza arriskuan jarritz. Beste batzuetan, patineteek (batez ere hurrek) bidegorria betetzen dute, eta patinetearekin batera talde handitan ibiltzen dira.

4.1.3. Oinezko eskariaren karakterizazioa

2021eko Mugikortasun Inkestaren arabera, Arrasaten 36.800 desplazamendu egiten dira oinez egunero. Oinezko desplazamendu gehienak (%95,3a) barneko desplazamenduei dagozkien, hau da, Arrasaten dute jatorria eta helmuga. Desplazamenduen %2,4a Arrasaten hasi eta beste udalerri batera egiten dira, eta %2,3a, berriz, beste udalerri batean hasi eta Arrasaten amaitzen dira.

Udalerriko hirigunean egiten dira desplazamendu gehienak; izan ere, saltoki eta zerbitzu askok erakartzen dituzte herritarrak eta bisitariak.

Arrasateko oinezkoaren profil soziodemografikoari dagokionez, bide erabiltzailearen profila heterogeneoa da. Era guztietako pertsonak joaten dira oinez udalerritik, baina aldeak daude ordu tartearen arabera. Horrela, oinezkoentzako eremu publikoa era askotako pertsonen okupatzen dute, eta askotariko erabilerak dituzte, eta, desplazamenduak ez ezik, paseoak eta aisialdiak ere hartzen dituzte (jolasak, bilerak, kirolak, etab.). Zenbat eta eskuzabalagoa izan oinezkoentzako eremua, hala nola erdiguneko oinezkoentzako eremua, orduan eta jarduera gehiago egiten dira.

Ibilgailu pribatuen ez bezala, oinezkoen kopurua zenbatzea eta, zehazki, leku jakin batean egiten diren desplazamenduen kopurua zehaztea lan zaila da, oinezkoen desplazamenduen anarkia dela eta. Hori dela eta, informazio iturri gisa erabili dira Eusko Jaurlaritzak 2021ean egindako Mugikortasun Inkesta eta eskuz egindako neurketak.

Beraz, Alde Zaharrean eskuzko zenbaketekin batera egiten diren desplazamenduen kopurua zehazteko, kontuan hartu dira eremu horretan bizi diren biztanleak eta bertara gerturatzen diren oinezkoak.

Figura 4.17. Oinezko desplazamenduen erlazio nagusien eskema

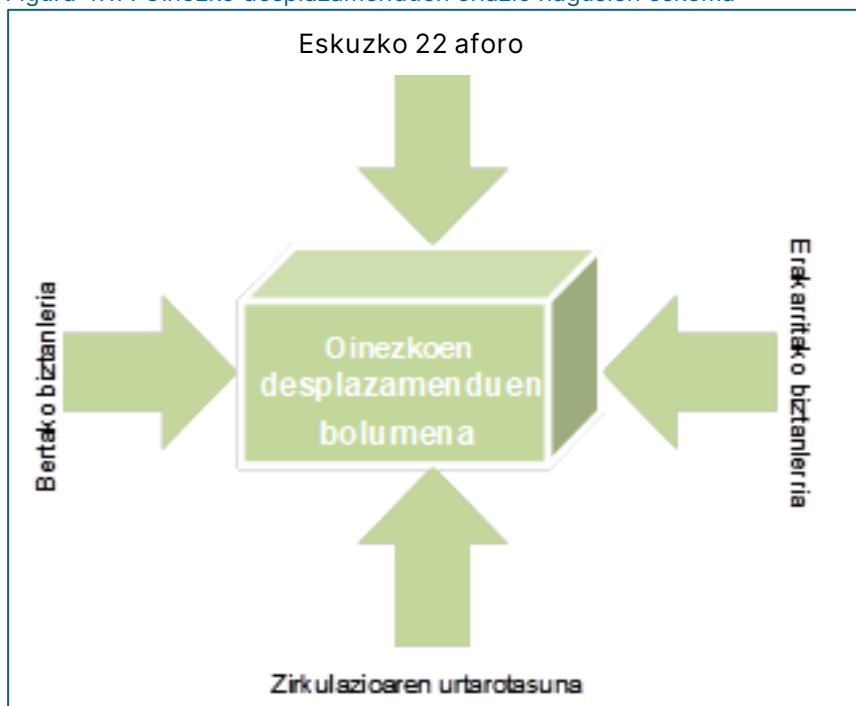
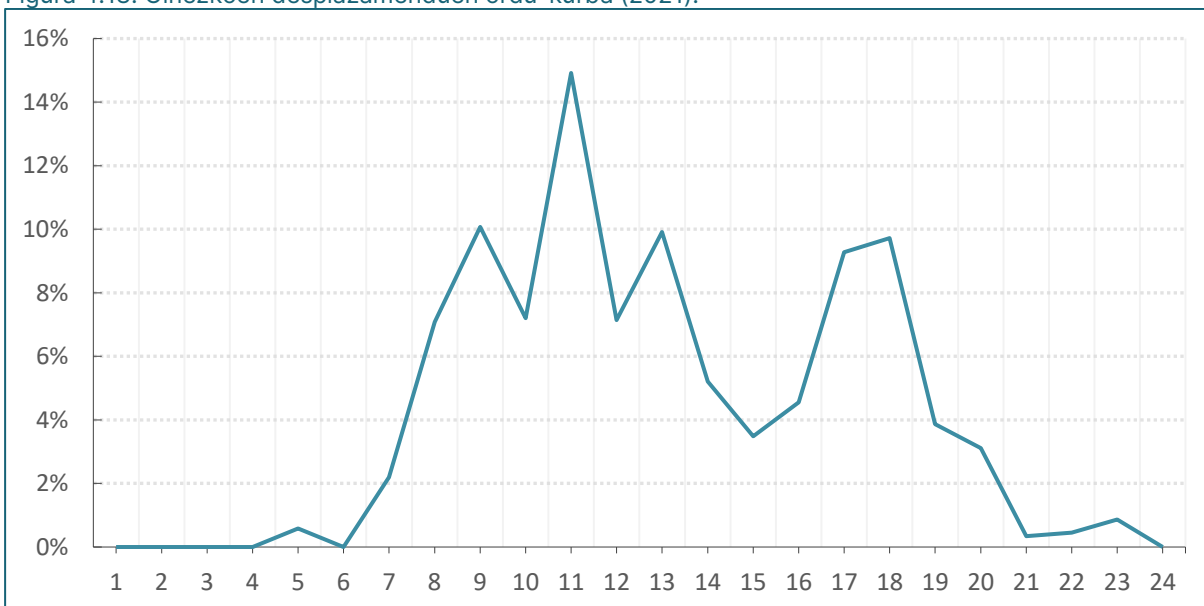
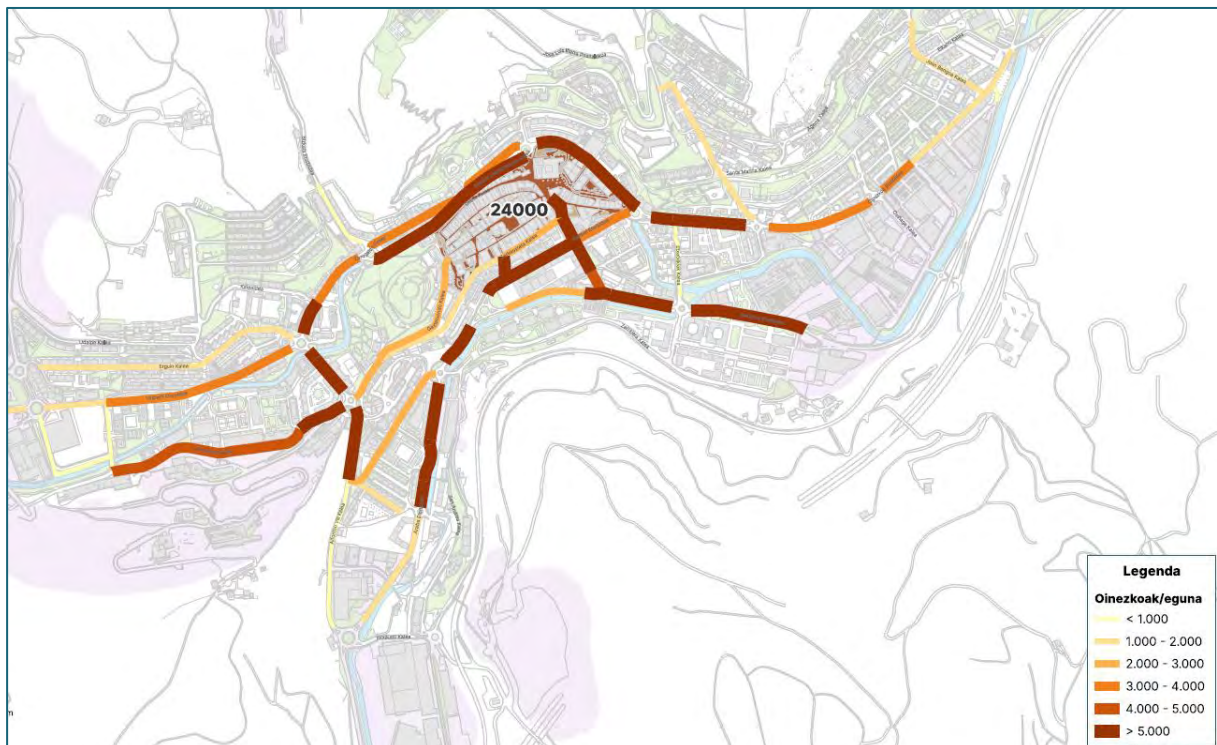


Figura 4.18. Oinezkoen desplazamenduen ordu-kurba (2021).



Iturria: 2021eko EAEko Mugikortasun Inkesta

Figura 4.19. 6. planoaren xehetasuna. Arrasateko hirigunean oinezkoen desplazamenduen bolumena.



Iturria: INTRA.

Arrasaten, gutxi gorabehera, 37.000 oinezkoen desplazamendu egiten dira egunero. Udalerriko oinezkoen fluxu nagusia Alde Zaharrean dago, egunero 24.000 desplazamendu inguru egiten baitira (inguruetan). Hainbat arrazoi dituzten oinezkoen desplazamenduak, ikastegietarako desplazamenduak, gestio komertzialetarako eta aisialdirako desplazamenduak eta abar biltzen dituen gunea da. Olarte, Ferrerías, Erdiko kalea, Iturriotz, Biteri eta Zerkaosteta kaleetako oinezkoentzako ardatzak dira oinezkoentzako eremu honetara iristen diren ardatz nagusiak.

Musakola ingurua eta auzo hau Gipuzkoa etorbidearen bidez erdigunearekin lotzea dira oinezkoen fluxu nabarmena duten beste eremu batzuk. Inguruko bizilagunek zentzura egiten duten mugimendua eta paseatzeko konexio hori erabiltzen duten pertsonen egiten dutena nahiko konstantea da. Aforoen parte izan ez denez, grafikoan islatu ez den arren, ordu jakin batzuetan oinezko asko dituen beste gune bat Gernika ibilbideko oinezkoentzako korridorea da. Bertan, aisialdirako eta paseatzeko gune gisa erabiltzen duen jendeaz gain, goi-auzoak erdigunearekin lotzeko ere balio du, igogailu eta eskaileren bidez.

Aipagarria da, halaber, Araba Etorbidean edo Loramendin aurkitzen dugun oinezkoen fluxua. Izan ere, leku horietan oinezko desplazamenduen maiztasuna nahiko handia da, alde batetik, paseatzeko gune gisa erabiltzen duen jendea dagoelako, eta, bestetik, industrialdera oinez joaten den jendea, eta, Loramendiren kasuan, unibertsitaterako bidean.

Oinez egiten diren desplazamenduen armiarma banaketa bat dator Arrasateko desplazamenduen barne logikarekin, eta, neurri handi batean, oinezkoen sarearen maparekin. Hala ere, garrantzitsua da kontuan hartzea oinezkoen sarean gertatzen diren desoreka batzuk, eta kontuan hartu behar dira.

Desberdintasun hori, batez ere, hiriaren erdigunean desplazamenduak sortzeko eta erakartzeko zentro gehiago daudelako gertatzen da, baina baita hiriguneko oinezkoentzako kaleak erosoak direlako ere.

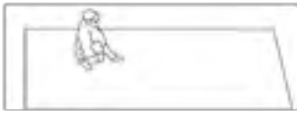
Lehenik eta behin, kaleen tipologiari edo oinezkoen intentsitateari buruz hausnartzera bultzatzen dute emaitzek. Alde Zaharrak oinez joateko duen erosotasuna da, hain zuzen ere, eremu horretan desplazamendu asko oinez egiteko arrazoi nagusia, indutitutako eskaeraren adibide garbia baita. Aldiz, inguruko auzoetara doazen oinezkoen ibilbideen kalitate eskasak oinez ibiltzea eragozten du. Beraz, alde horretatik, lurraldeen arteko desberdintasuna ikusten da; izan ere, erdiguneak oinezko sare bat du, pertsonak oinez joatera animatzen dituen, baina fenomeno hori ez da ikusten auzo urrunenetan.

Bigarrenik, gaur egun oinezkoen mugikortasuna egituratzen duten ardatzetako batzuek ez dituzte behar diren baldintzak betetzen arrakastaz egin ahal izateko desplazamendu hauek.

Hirugarrenik, bidaiak edo etorkizuneko ekipazioak sortzeko eta erakartzeko zentro berri batzuk daude, eta horiek kontuan hartu beharko dira oinezko irisgarritasuna aztertzean.

Ibilgailu pribatuak bezala, oinezkoek zirkulatzeko erabiltzen duten espazioak ere (oztoporik gabeko ibilbideen zabaltasunak zehazten du) oinezko pilaketak maiz izaten diren kaleetan kontuan hartu beharreko edukiera du.

Figura 4.20. Oinezkoentzako zerbitzu-mailen parametroak eta deskribapena

OINEZKOEN MUGIMENDUAN ZERBITZU MAILA		
Zerbitzu maila A Espazioa > 5,6 m ² /o Isuria ? 16 o/min/m	Mugimendu askatasun osoa	
Zerbitzu maila B Espazioa 3,7 - 5,6 m ² /o Isuria 16 - 23 o/min/m	Zeharkako mugimenduetan edo korrontez kontrakoetan zailtasunak agertzen dira	
Zerbitzu maila C Espazioa 2,2 - 3,7 m ² /o Isuria 23 - 33 o/min/m	Mugimendu mugatuak eta zeharkako mugimenduetan edo korrontez kontrakoetan zailtasunak agertzen dira	
Zerbitzu maila D Espazioa 1,4 - 2,2 m ² /o Isuria 33 - 49 o/min/m	Beste oinezkoak gainditzeko arazoak eta mugimenduen Mugatze gogorrak	
Zerbitzu maila E Espazioa 0,75 - 1,4 m ² /o Isuria 49 - 75 o/min/m	Bidearen gaitasun praktikoa 4.500 o/o	
Zerbitzu maila F Espazioa ? 0,75 m ² /o Flujo 49 - 75 o/min/m	Isurian etenaldiak eta marta bultzaka	

Oinezkoak seguru eta gustura ibiltzeko, E mailara ez iristea komeni da (49 eta 75 pertsona/min/m bitartean), eta "Bidearen gaitasun praktikoa" izatea.

Alde Zaharreko kaleetako zati batzuetan, arazoak izan ditzakegu oinezkoen mugikortasunean, hainbat faktorek bat egiten dutelako: oinezkoen ibilbidearen zati dira, oinezkoen intentsitate handia dago tarte horretan, bizikletak eta patineteak ibiltzen dira, eta ibilgailuen pilaketa dago (batzuk tonaje handikoak) zamalanak egiten (bizilagunen ibilgailuak aldi baterako aparkatzeaz gain).

Figura 4.21. Hirigune historikoaren adibideak, oinezkoen desplazamenduen kalitatean eragin dezaketen aparkatutako ibilgailuekin



Iturria: INTRA

4.1.4. Disfuntzio nagusiak

Jarraian, lehen aipatutako baliabideen bidez, udalerriko oinezkoen mugikortasunean identifikatu diren disfuntzio nagusiak aurkezten dira. Disfuntzio horiek grafikoki adierazita daude 7. planoan.

Ibilbide nagusietatik aldentzerakoan, zenbait puntu aurkituko ditugu, sartzeko zailtasunak dituztenak edo oinez ibiltzeko baldintzak hain egokiak ez direnak, oinezkoen zebra-bideetan edo oinezkoentzako ibilbideetan pilonak daudelako edo irisgarritasunari buruzko legea betetzen ez duten espaloi estuak daudelako. Hala eta guztiz ere, nabarmendu behar da udala etengabe ari dela lanean zenbait urtez gabezia horiek konpontzeko.

Hona hemen udalerriko hainbat punturi buruz jasotako balorazio guztiak, zerrenda formatuan.

Figura 4.22. Oinezkoen mugikortasunari buruz identifikatutako disfuntzioak (2024).

Disfuntzioa	Kokapena
Oinezkoentzako ibilbideak, ibilbide zuzenenetik kanpo	Gipuzkoa etorbidea eta Otalora Lizentziatua kaleen arteko biribilgunea
	Otalora Lizentziatua eta San Frantzisko kaleen arteko biribilgunea
	Otalora Lizentziatua, Zarugalde eta Bizkaia etorbidea kaleen arteko biribilgunea
	Araba etorbidea, Kontzezino eta Zerrajera kaleen arteko biribilgunea
Espaloi falta	Gazteluondo kalea, Arizmendi ikastolaren inguruan
	Uriburu kalea, 5, 7 eta 7 bis atarien parean
	Aldai kalea
Espaloiaren zabalera irisgarritasun araudiaren gutxienekoa baino txikiagoa	Otalora Lizentziatua, Ignacio Zuloaga kaleko aparkalekuaren pareko tartean
	Santa Marina kalea, Galizia eta Obenerreka kaleen artean
	Agerre kalea, Santa Marina eta Santa Teresa kaleen artean
	Loramendi kalea, Arrasate pasealekuaren eta Loramendi kalearen arteko alboko aldea
	Uribarri etorbidea, Herribusa Uribarri 1 geralekuaren ondoan, Polo Garaiaren norabidean
	Obenerreka kalea
	Santa Marina 42
Zeharkako malda handiegia duen espaloia	Nafarroa etorbidea, Santa Marina kalea eta Galizia kalea artean (biribilgunea)
	Santa Marina kalea, Obenerreka eta Legargain kaleen artean
	Santa Marina 20-22
Espaloia okupatuta bizikletak edo MPlak zirkulatzen daudelako	Gipuzkoa etorbidea, Etxetxikiak eta Oñati kaleen artean
	Gipuzkoa etorbidea, Oñati eta Etxagibel Notarioa kaleen artean
	Uribarri etorbidea, Uribe kalera iristen
	Uribarri etorbidea, Arrasate pasealekuarekin biribilgunetik
	Nafarroa etorbidea, Etxetxikiak kalea eta ospitalearen artean
	Otalora Lizentziatua, San Frantzisko kalea eta Bizkaia etorbidea artean
	Loramendi kalea, Arrasate pasealekua eta unibertsitatea artean
	Zarugalde kalea, Arrasate pasealekua eta Kalealdea artean
Oinezkoen zebra-biderik eza	Nafarroa etorbidea, Ospitalearen parean
	Nafarroa etorbidea, Argitek parean
	Zerrajera kalea, igelaren iturritik gertu dauden edukiontzien parean
Beherratu gabeko oinezkoen zebra-bidea	Antso Abarka, Ziorla tabernaren parean
	Arrasate pasealekua, Gazteluondo eta 17 Emakume kaleen artean
	Erguin kalea, Uribarri auzoa eta bide-zatiaren amaiera artean
	Gazteluondo kalea, Erdiko kalea eta Arrasate pasealekuaren artean
	Larragain kalea, Uribarri eta bide-zatiaren amaiera artean
	Otalora Lizentziatua San Frantzisko kaleko biribilgunearen eta Bizkaia etorbideko biribilgunearen artean
	Loramendi kalea, Arrasate pasealekua eta Loramendi kalearen (alboa) artean
	Obenerreka kalea, Santa Marina eta Hondarribia kaleen artean
	Olaran kalea, Uribarri auzoa eta bide-zatiaren amaiera artean
	San Bixente Ferrer kalea, Nafarroa etorbidearekiko bidegurutzean
	Santa Marina kalea, Galizia eta Obenerreka aleen artean

	Santa Marina kalea, Obenerreka eta Legargain aleen artean
	Agerre kalea, Santa Marina eta Santa Teresa aleen artean
	Elkano kalea eta Joan Bengoa kalearen arteko elkargunea
	Udalpe kalea
	Zarugalde kalea
	Gipuzkoa etorbidea y Bidekurtzeta arteko elkargunea
Beheratu gabeko oinezkoen zebra-bidea eta ikuspen murriztua edukiontziak daudelako	Erguin kalea, Uribarri auzoa eta bide-zatiaren amaiera artean
Beheratu gabeko oinezkoen zebra-bidea eta MMPen irisgarritasuna murrizten duten pilonak	San Frantzisko kalea
Ikuspen murriztua oinezkoen zebra-bideetan, edukiontziak daudelako	Dr. Bañez kalea eta Kurtzetxiki plaza arteko elkargunea
Ikuspen murriztua oinezkoen zebra-bideetan, aparkatutako ibilgailuak daudelako	Otalora Lizentziatua, Olarte kalearen parean
Oinezkoen zebra-bideetan MMPen irisgarritasuna murrizten duten pilonak	Okendo kalea
	Azoka kalea
	Otalora Lizentziatua – San Frantzisko kalea
	Kontzezino kalea Garibai etorbidearekin
	Joan Bengoa kalea – Sailuente plaza
	Bizkaia etorbidea – Zarugalde kalea
	Zarugalde kalea – Bizkaia etorbidea
	Agerre kalea, Santa Marina eta Santa Teresa kaleen artean
	Dr. Bañez kalea - Araba etorbidea
	Txaeta kalea
	Zarugalde kalea - Kalealdea
	Olarte kalea, Zurgin kantoia eta Ferrerías kalearen artean
	Zerkaosteta kalea
	Okendo kalea
	Azoka kalea
	Gazteluondo kalea
	Kontzezino kalea Garibai etorbidearekin
	Jauregibarria kalea
	San Frantzisko kaleko sarrera
	Maalako errabalako sarrera
	Ferrerías-Gazteluondo sarrera
Oinezkoen zebra-bideetan MMPen irisgarritasuna murrizten duten pilonak eta ikuspen murriztuarekin ibilgailuak aparkatuta daudelako	Zarugalde kalea, Bizkaia etorbidearekin biribilgunera iristen
Oinezkoen zebra-bideetan MMPen irisgarritasuna murrizten duten pilonak eta seinaletzen horizontala egoera txarrean	Otalora Lizentziatua, Zarugalde kaleko biribilgunearen parean
Seinaletzen horizontala egoera txarrean oinezkoen zebra-bidean	Errebuelta kalea 8-10
	Zerrajera kalea, Eroski parean
	Elkano kalea - Joan Bengoa kalea
	Oinezkoentzako zebra-bidea Eroskirantz, Kataidetik

Zoladura irristakorra/egoera txarrean	Erdiko kalea, atearen ondoan
	Gipuzkoa etorbidea, Lapurdi bidegurutzearen parean
	Loramendi kalea, Arimazubi kalearen parean
	Aragoa kalea, erreken alde
Oinezkoen/kotxeen bizikidetzako arazoak	Maalako arrabala
	Sebero Altube plaza
	San Frantzisko kalea
	Erdiko kalea
	Olarte kalea
	Iturriotz kalea
	Ferrerias kalea
	Arano Maisuak plaza
	Arrasate – Iturriotz kalea
Argiztapen eskasa	Iturriotz kalea, Kanpantorpea kantoia eta Arrasate pasealekua artean
	Jose Luis Iñarra, Oñati kalea eta Errando Gebarako kalea artean, bigarren igogailuaren sarrera
	Garajeetatik Makatzenako 13 eta 15 atarietara jaisten diren eskailerak
	Otalora Lizentziatua, Okendo kalearen eta Azoka kalearen artean, igogailuaren sarreran
Igogailua faltan	Maitena kalea
Oinezkoen zebra-bideak dituen eskola ibilbidea, segurtasun errefortzurik gabe.	Zarugalde kalea, Bizkaia etorbideko biribilgunearen eta Arrasate pasealekuaren artean

Iturria: INTRA.

4.2. MUGIKORTASUNA BIZIKLETAN ETA MPI

Mugikortasun jasangarriari dagokionez, bi garraiobide gehitu dira alternatiba gisa, eta orain arte gutxi erabili dira: bizikleta eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak (MPIak). Horien artean, bereziki, patinete elektrikoa nabarmendu behar da.

Oinez ibiltzeaz gain, bizikleta da mugikortasun aktiboko beste garraiobide nagusia. XIX. mendean bazegoen bizikleta, baina XX. mendean automobila sartu zenean, eguneroko bizimoduan bazterrera utzi zuten herrialde industrializatu gehienetan. Hala ere, mugikortasunaren ingurumen, ekonomia eta osasun kostuak murriztea helburu duen mugikortasun jasangarria sortu da, eta, ondorioz, ibilgailu hori izan da arreta gehien jaso duen aukeretako bat, bitarteko ez kutsatzailea delako, eta erabiltzaileari ariketa fisikoa egiteko eta osasuna hobetzeko aukera ematen diolako.

Bestalde, patinete elektrikoa ere XX. mendearen hasieran asmatu bazen ere, oso berria izan da haren merkaturatzea eta hedapena. Nahiz eta ez den mugikortasun aktiboaren zati bat, ez baitu inolako ahalegin fisikorik eskatzen, bizikletarekin elkartzen da, bere tamaina, erabilera eta abiaduragatik. Izan ere, leku berak erabilita eroso dagoen eta antzeko dinamikek gidatzen duten garraioa da. Gainerako MPIak ere, hala nola, unizikloak, aeropatinak eta segwayak, egokiak dira bide berak erabiltzeko.

Diagnostikoaren atal honetan, Arrasaten bizikletaz eta MPIz mugitzeko hiri-ingurunearen kalitatea ebaluatu nahi da, ibilgailu horien desplazamenduen erosotasuna eta segurtasuna kontuan hartuta. Gaur egun, EAEn ez dago txirrindularientzako edo MPIentzako bideak eraikitzea behartzen duen legerik, eta, beraz, aukerakoa da horiek instalatzea.

Bidegorriak ezin dira aisialdirako gunetzat soilik hartu, baizik eta eguneroko erabilera duten bide bihurtzea dute helburu. Hala, mugikortasun modu hori sustatzen laguntzen duten elementu bihurtzen dira, eta, batez ere, ibilgailu pribatuaren erabilera kuota murrizten laguntzen dute barneko desplazamenduetan eta baita lan arrazoiengatik hurbileko udalerrietatik egiten diren desplazamenduetan ere.

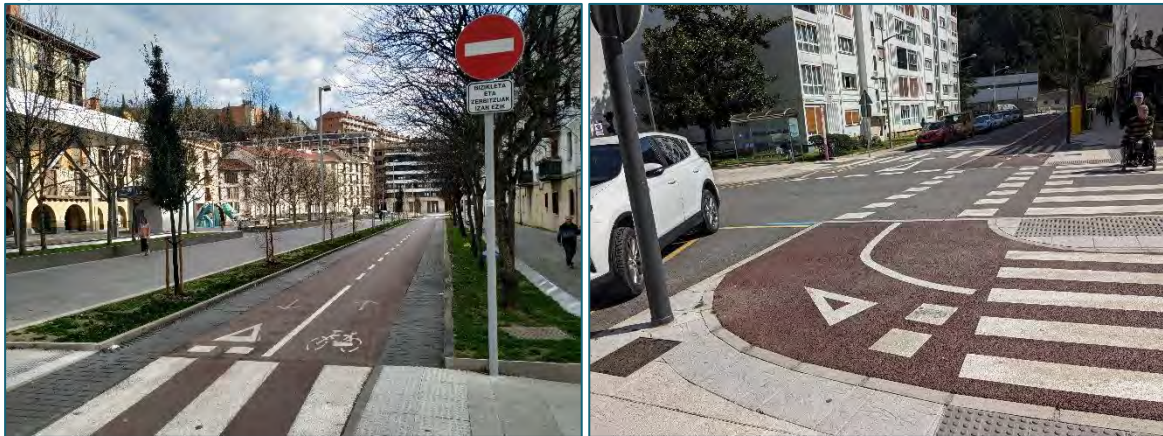
Horretarako, garrantzitsua da sareko zati guztien artean ondo konektatutako sare global bat izatea, auzoekin lotzeko formula eraginkorrenak bilatuz. Beraz, baliteke beste esku-hartze mota bat behar izatea trukeak eta desplazamenduak egiteko, hala nola igogailuak, azken urteotan udalerrian inplementatzen ari direnak.

Udalaren helburuetako bat herritarren bizi kalitatea hobetzea da, jarduera fisikoaren bidez. Hori dela eta, udalak zenbait ekimen eta proiektu garatzen ditu, sedentarismo maila murrizteko eta bizitza aktiboa sustatzeko, bai eta horiek guztiak gauzatu ahal izateko beharrezko azpiegiturak prestatu eta egokitzeko ere. Besteak beste, bizikleta-bideak.

4.2.1. Bizikleta/MPI sarea

Arrasateko bizikleta sareak 15,8 km inguruko luzera du, hiriarteko bide berdeak eta hiri-bideak kontuan hartuta. Azpiegitura, batez ere hirikoa, oso homogeneoa da, eta gehienbat espaloian bereizitako bidegorrien bidez egiten da. Sare hori poliki eta modu irregularrean hazten joan da urteetan, eta, beraz, oso sare heterogeneoa da, ez oso kohesionatua, eta sareko zatien artean ez dago konexiorik.

Figura 4.23. Bizikleta bideen adibideak



Iturria: INTRA

Azken urteotan, Arrasaten diagnostiko sakona egin da udalerriko bizikletaren egoerari buruz, eta lan handia egiten ari dira bizikletaren erabilera areagotzeko, azpiegitura hobetzeko, azpiegitura eguneratzeko eta deskonektatutako zatiak josteko. Egia da hausnarketa hori egin arren eta udalerrri osoa lotzen duela jakinda ere, aurreko mugikortasun planean definitu ziren bidegorriak ezartzeko proposamenak ez direla neurri handi batean inplementatu. Bizikletarako azpiegitura handitzea da aurreko mugikortasun planeko proposamenen artean garapen maila txikiena duen proposamen multzoetako bat.

Aldi berean, MPIak agertu dira, udalerrian gero eta gehiago erabiltzen diren garraiobideak, eta, beraz, ezinbestekoa da bizikleten eta MPIen etorkizuneko eskaerari aurre egiteko gai izango den sarea izatea.

4.2.2. Bizikleta-ibilbideen tipologia

8. planoak bizikleta eta MPI erabiltzaileentzat udalerrian egokituta dagoen egungo sarea erakusten du. Sare horrek bidegorri txiki eta ertaineko zatiak erakusten ditu, udalerrian zehar banatuak. Bizikleta bideen sarea irudikatzeko, bizikleta erre bereiziak hartu dira kontuan, baita hiriko bizikleta erreiak eta oinezkoen lehentasuna ematen dieten aisialdi eremuak ere, bizikletan ere erabili daitezkeenak.

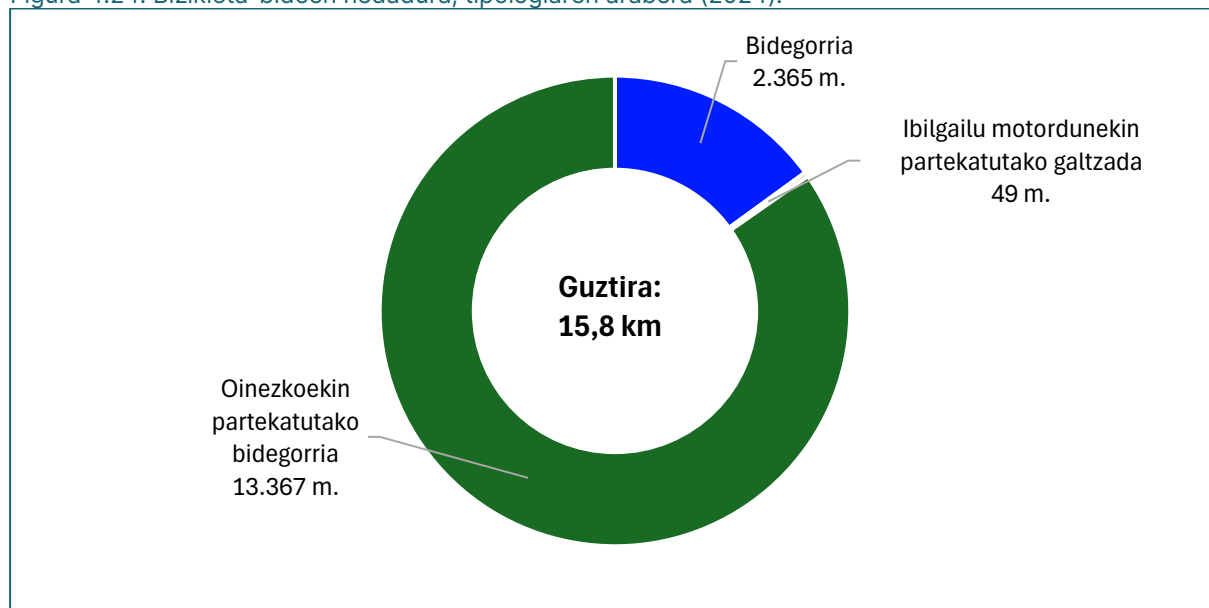
Arrasateko ardatz egituratua osatzen duten bideak etorbide zabaletan daude, baina jarraitutasun falta eta haien arteko lotura eskasa nabarmendu behar dira. Etorbideak dira, eta udalerriko erdigunearekin loturarik ez izateagatik edo jarraitutasunik ez izateagatik nahi diren desplazamenduak egiteko baino ez dira balio. Gaur egun, lau ardatz nagusi daude bizikleta-erre gisa:

- Deba bailarako bidegorria
- Gernika oinezkoentzako pasealekua eta Gesalibarrerantz luzapena
- Etxaluze-Garagartza bidegorria
- Garibai-Biteri ardatza

Arrasaten bizikletan ibiltzeko egokitutako bideak 15,8 km dira, gutxi gorabehera. Zifra orokor gisa aztertuz gero, kontuan hartzeko luzera bat ematen du, baina arretaz aztertuz gero, ikusten da kopuru horretatik gehienak hirigunetik urrun daudela. Batez ere kirol edo jolas arduretarako balio duten azpiegiturak dira, hala nola paseatzeko; izan ere, zati batzuk eremu atseginetatik igarotzen dira, hala nola ibaiertzetik.

Beste zati batzuk industrialdeekiko paralelo doaz, baina lotura orokor bat falta da jendeak bide horiek gehiago erabil ditzan industria horietara bizikletaz joateko edo bizikleta derrigorrezko desplazamenduetarako (lan arrazoiengatik edo ikasketengatik). Nabarmendu behar da handitu egin dela udalerriko bizikleta bideen sarea, 2016ko mugikortasun plana egin zenetik. Urte horretan, bizikleta sarearen luzera 12,5 km zen; beraz, 8 urteko aldi horretan, udalerriko bizikleta sareko luzera %26,4ean hazi da. Sarean izan den gehitze hori, gainera, udalerriko hirigunean gertatu da, hiriko bizikleta erreji gisa.

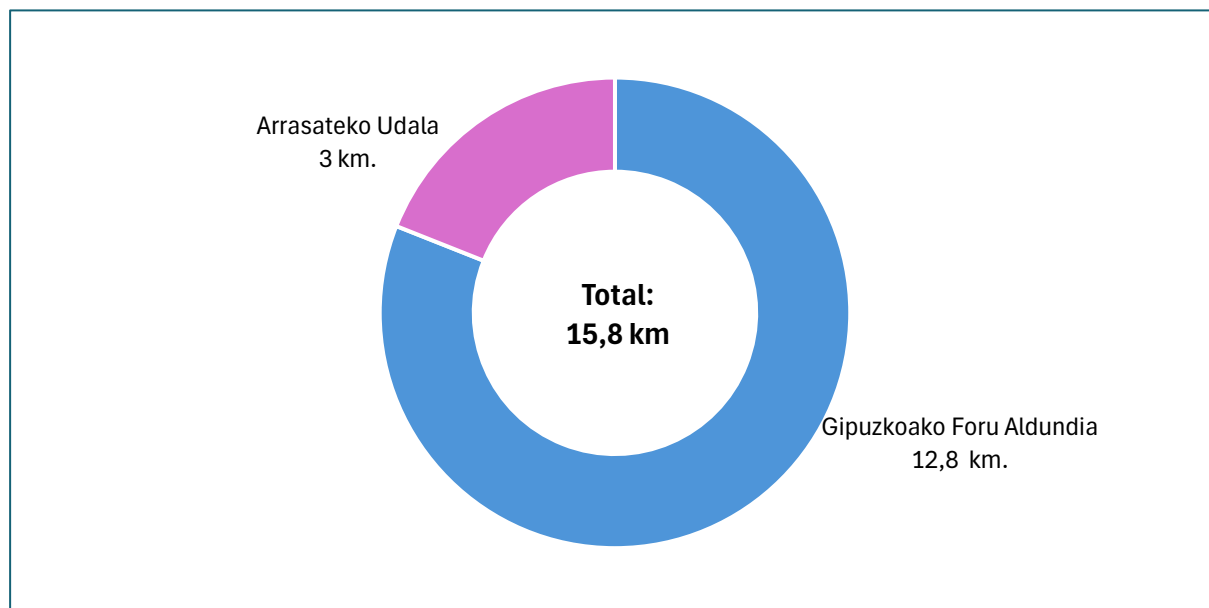
Figura 4.24. Bizikleta-bideen hedadura, tipologiaren arabera (2024).



Iturria: INTRA, GeoArrasateko informazio kartografikotik abiatuta

Sarearen zatirik handiena Gipuzkoako Foru Aldundiarena da, udalerri arteko bidegorri sarearen zati bat baita.

Figura 4.25. Bizikleta-bideen hedadura, titulartasunaren arabera (2024).



Iturria: INTRA, GeoArrasateko informazio kartografikotik abiatuta

Hiriko bidegorriak

Hirigunearen barruan, bizikletarentzako gune eskusiboak dira nagusi, edo, gutxienez, bizikletak bere ibilbide mugatua duen guneak. Batetik, bizikleta espaloiak bereizita daude, eta bizikleta zaleen eta oinezkoen zirkulazioa seinalatzapenaren eta zolatze bereizketaren bidez bereizten da. Batez ere udalerrira sartzeko bideetan eta ingurabideko etorbideetan daude.

Nabarmentzekoak dira Araba etorbidea, Kontzezino kalea. Uribarriko atzealdea eta Gipuzkoa etorbidean dagoen tarteak. Hala ere, bizikleta espalo horiek askotan etenune ugari izaten dituzte, hau da, bat-batean eteten diren edo antzeko azpiegitura duten beste kale batzuekin lotzen ez diren puntuak. Gainera, espazio bereizi bat izan arren, espaloian daude, eta horrek arazoak sor ditzake bide segurtasunean; izan ere, batzuetan, oinezkoak bizikleta espazioa inbaditu behar izaten du, semaforo bat zeharkatzeko, oztopo bat saihesteko, aglomerazioagatik, etab.

Figura 4.26. Bizikleta-espaloien adibideak



Iturria: INTRA

Bizikleten eta oinezkoen arteko bizikidetza ibilbideak

Bizikleta zaleen eta oinezkoen arteko bizikidetza ibilbideetan, bidearen bi erabiltzaileek espazioa partekatzen dute, plataforma bakarreko kale eskusiboa delako edo oinezkoek lehentasuna dutelako, bizikletak ibiltzeko espaloia bezala. Bizikleta bideei buruzko eskuliburuaren sailkapenean, bide-mota horiek “bizikletentzako oinezkoentzako eremuen” eta “bizikleta bidezko espalo partekatua” kategorien barruan sartzen dira. Lehenengo kategoriari dagozkion bideak, batez ere, hirigune zaharrean kokatzen dira, non kale gehienak plataforma bakarrekoak diren eta, beraz, oinezkoari lehentasuna ematen zaion. Eremu horretan, ibilgailu pribatuaren zirkulazioa oso mugatua da, eta 10 km/h-ra mugatzen da, txirrindularien eta oinezkoen abiadurera egokitzeko.

Bizikletak (eta MPI) eta oinezkoak leku berean egoteak, batez ere plataforma bakarreko bideetan egiten badute, kale bat baketzen laguntzen du neurri handi batean, ibilgailu motordunak abiadura murriztera behartzen baitituzte. Hala ere, horien arteko elkarbizitza ere arriskutsua izan daiteke, batez ere bizikletek edo MPlak abiadura errespetatzen ez badute edo oinezkoen pilaketa handiko egoeretan, bide segurtasuna arriskuan jar baitaiteke. Hori dela eta, Arrasateko kaleetan oinezkoen dentsitate handiena duten kaleetan, bizikletan edo patinetean doanari desmuntatzeko eta oinez pasatzeko eskatu beharko litzaioke.

Bizikleten eta ibilgailu motordunen arteko bizikidetza ibilbideak

Bizikletak eta motordun ibilgailuak partekatutako espazioak, batez ere auzo bideetan edo 30. Kaleetan ematen dira. Bide horietan, ibilgailu pribatuaren abiadura moteldu egiten du hiri-inguruneak, eta horrek aukera ematen dio bizikletari edo MPLari galtzadatik abiadura handiagoko kale batean baino modu seguruagoan zirkulatzeko. Hala ere, ingurune horretan oso subjektiboa da txirrindulariaren segurtasun pertzepzioa, faktore asko parte hartzen dutelako: esperientzia propioa, zirkulazio dentsitatea, kamioien zirkulazioa, etab.

Figura 4.27. Galtzadan partekatutako bidegorria Zerrajera kalean



Iturria: INTRA

Udalerriko bideak dauden arren, noranzko bakarreko kale zati asko dauden tokian, abiadura handian zirkulatzea eragozten duten elementu fisiko ugari daude (oinezkoentzako zebra-bide goratuak, berlingo kuxinak, etab.). eta hiriguneko zirkulazio abiadura arautzen duen araudi berria ez dago ia udalerrian motordun zirkulazioarekin partekatutako biderik, 30 zonak deiturikoak, non txirrindulariek galtzadatik zirkulatzen duten ibilgailu motordunekin partekatzen duten galtzada. Salbuespen bakarra Zerrajera kaleko lehen zatia da, Araba etorbideko biribilgunetik hasita. Hori da udalerrian horrelako bideen irudikapen bakarra, eta oso ibilbide motza da.

Hiriarteko bidegorriak

Normalean, aisialdirako erabiltzen da, eta udalerrien arteko komunikazio bide azkar gisa erabiltzeko aukera ematen du. Izan ere, trazadura inguruaren gozamenerako pentsatuta egoten da, eta inpaktua ahalik eta gehien murrizten du, komunikazio ardatz azkar gisa baino. Gainera, hiriarteko bide gehienak ez daude asfaltatuta, eta hori dela eta, ezin dute patineteen erabiltzaileek erabili.

Arrasateko hiriarteko bideen sareak udalerrria eta inguruko bideak lotzen ditu, baina zati batzuetan ibilgailuen zirkulaziorako beste bide batzuk gurutzatu behar dira bideak lotzeko.

4.2.3. Bizikleta-bideen seinaleztapena

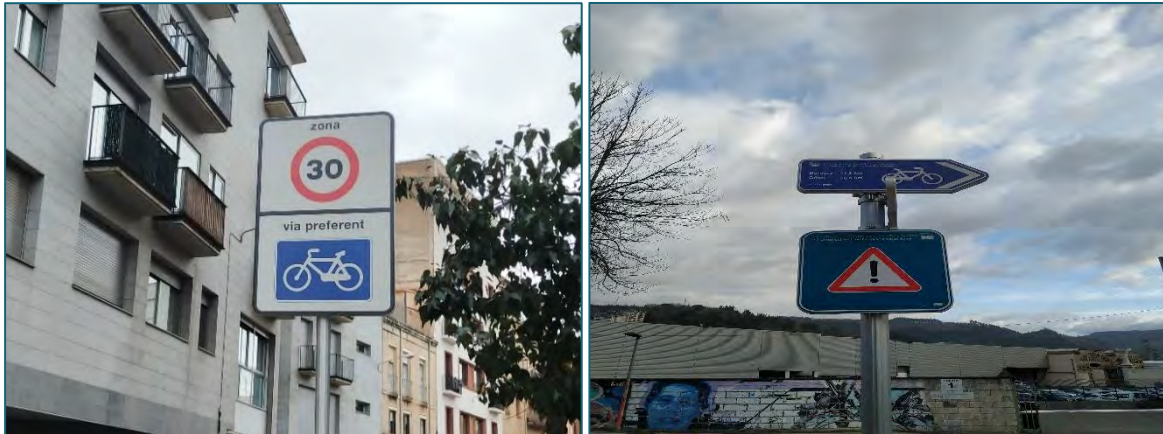
Bizikletentzako ibilbideen seinaleztapena Arrasaten intuitiboa da bereizitako guneeetan, oso ondo mugatzen baititu. Hala ere, hutsune eta argitasun handiak ditu partekatutako guneeetan eta konexioetan.

Alde batetik, bizikleta bideak, bereziki bereizitako bizikleta espaloiak, granate kolorez asfaltatu dira edo antzeko kolorez margotu dira, gehienak. Horrek ikusgarri egiten ditu, eta koherentziaz eta argitasunez hornitzen ditu. Gainera, maiz erabiltzen da kolore hori bizikleta azpiegitura handia duten herrialdeetan, hala nola Herbehereetan. Hala, intuitiboa da bide horietatik bizikletaz ibiltzea, kolore hori zirkulatzeko baimenarekin lotzen baita.

Bestetik, bizikletan ibiltzeko erraztasuna ia mugatua da. Beste erabiltzaileekiko bizikidetza espazioak nahastu egiten dira ziklistarentzat; izan ere, bizikletariak, bere lekuri ezean, oinezkoekin, bideko erabiltzaileek ahulenekin edo autoekin bizi behar izaten du, horrek dakarren arrisku pertzepzioa handituz. Hala, adibidez, bizikleta baten galtzadarekiko seinale horizontalak ez du inolako eraginik txirrundulariaren segurtasunaren pertzepzioan, ez baita ibilgailu pribatuko gidariarentzako behar besteko disuasio oharra abiadura murrizteko edo bizikleta zirkulazioa errespetatzeko.

Horrekin batera, Arrasateko bizikleta bideak oso deskonektatuta daude elkarren artean. Hori dela eta, bizikleta sarea ez da oso intuitiboa, eta erabiltzaileak hainbat aldiz ikusten du bere ibilbidean azpiegitura bat-batean amaitzen dela, eta, jarraitzeko, hainbat maniobra egin behar ditu oztopoak saihesteko, edo, bestela, ibilgailu pribatuarekin galtzadara jaitsi behar du.

Figura 4.28. Beste udalerri bateko bide partekatuko seinaleen adibidea (ezkerrean) eta hiriarteko bidegorriaren seinaleztapena (eskuinean)



Iturria: INTRA

Hala ere, hiriarteko bizikleta ibilbideen sarean, aisialdirako gehiago erabiltzen direnetan, osatuago daude haien kokapenari eta ibilbideei buruzko seinaleak.

4.2.4. Bizikleten aparkamendua

Bizikleta azpiegituraren beste alderdi bat aparkalekuak dira. Bizikleta gune pribatuetan gordetzea posible da. Hala ere, aparkaleku publikoak izatea ibilgailu horietan ibiltzeko pizgarria da, bizikletaren komenigarritasuna eta intermodalitatea hobetzen baitute. MPlék, haienezako aparkaleku espezifikorik ez dagoenez, bizikletek aparkatzeko erabiltzen dituzten azpiegitura berak erabiltzen dituzte, baina egia da azken urteotan MPlrako berariazko aparkaleku batzuk instalatzen hasi direla.

Arrasateko bide publikoko bizikletentzako aparkaleku gehienek U formako ainguraketa dute, hau da, lurrian ainguratutako metalezko pieza zilindriko batean oinarritzen den ainguraketa, U alderantzikatuaren forma duena. Lau ainguraketa edo gehiagoko taldeetan kokatu ohi dira aparkaleku bat osatzeko, eta bakoitzak bi bizikleta aparkatzeko aukera ematen du, ainguraketaren banda bakoitzari bat. Ainguraketa mota horiek abantaila bat dute, oso praktikoak baitira, eta bizikleta askok erabil ditzakete. Hala ere, kanpoan daude eta ez daude babestuta; beraz, errazagoa da bizikletak galtzea eguraldi txarragatik edo bandalismo ekintzengatik, edo lapurtzeagatik.

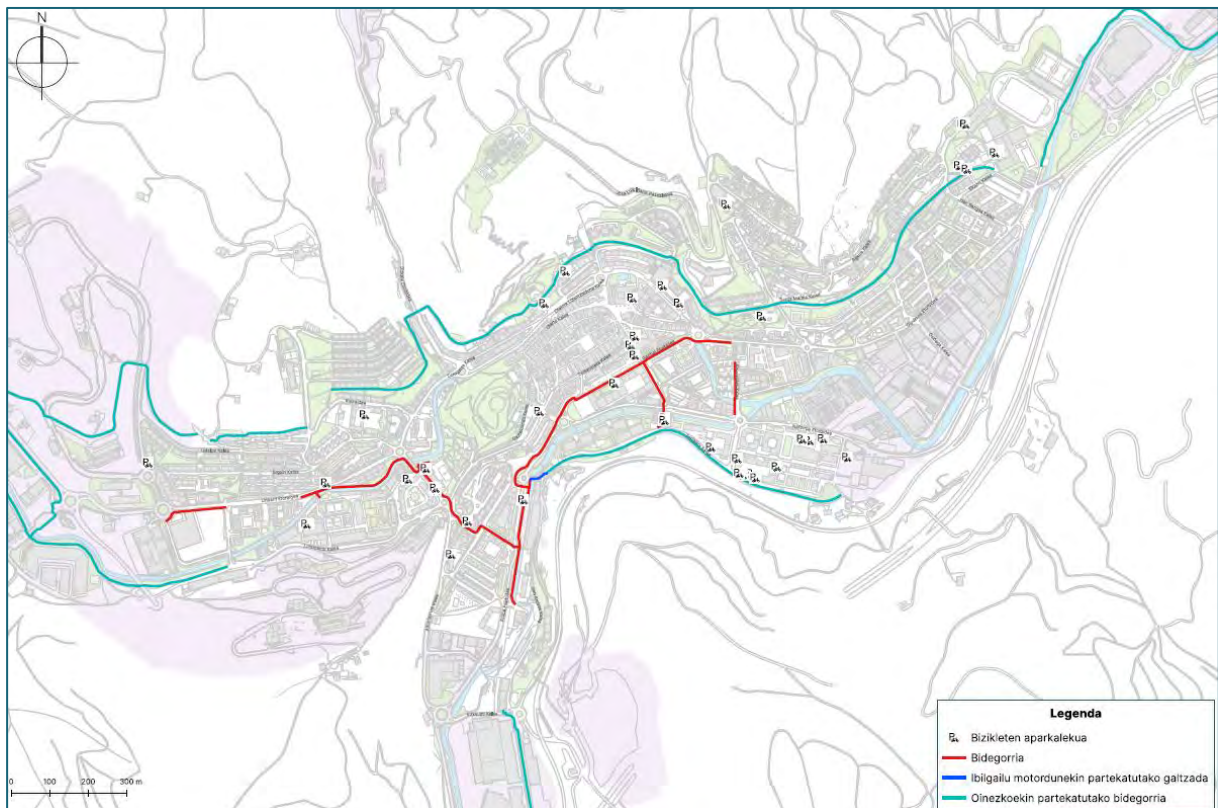
Gaur egun, bizikletentzako 53 aparkaleku daude bide publikoan udalerrian. Ez daukagu aparkaleku bakoitzeko plaza kopuru zehatza, baina aparkaleku bakoitzeko 8 plaza esleituz gero, guztira 424 aparkaleku egongo lirateke. 2016ko mugikortasun planaren arabera, udalerrian 36 aparkaleku puntu zeuden, eta, beraz, azken 8 urteetan, bizikletentzako aparkalekuak %47an hazi dira.

Hiriko erakargune nagusietako askok bizikletak uzteko aparkalekua dute inguruan. Gaur egungo aparkalekuek eskola, kirol eta osasun ekipamendu nagusiak estaltzen dituzte, baita udalaren eraikinak ere. Hirigunetik urrunago dauden beste udal ekipamendu batzuek ez dute garraibide horren bidezko aparkalekurik.

8. planoan dauden aparkalekuak irudikatuta daude, eta udalerriko erakarguneen kapituluan bizikletentzako aparkalekua gertu duten aztertzen da.

Bizikletentzako aparkalekuak eta bidegorrien sarea lotzen dituen plano horri erreparatuz gero, ikusten da aparkalekuak sarea bera baino gehiago hazi direla, eta onartzen da bizikletaren erabilera gero eta handiagoa izango dela, nahiz eta sarearen hazkundearekin bat ez etorri. Bizikletaz ibiltzeko egokiak diren bizikleta bideak asko handitzen badira (motordun eta bizikletentzako bide mistoen 30. eremuak), behar diren aparkaleku asko instalatuta egongo dira, dagoeneko ezarrita daudenak erabil baitaitezke.

Figura 4.29. 8. planoaren xehetasuna. Bizikleta-bideen sarea, MPI eta aparkalekuak (2024).



Iturria: INTRA.

Figura 4.30. Udalerrian dauden bizikleta-aparkalekuen adibideak



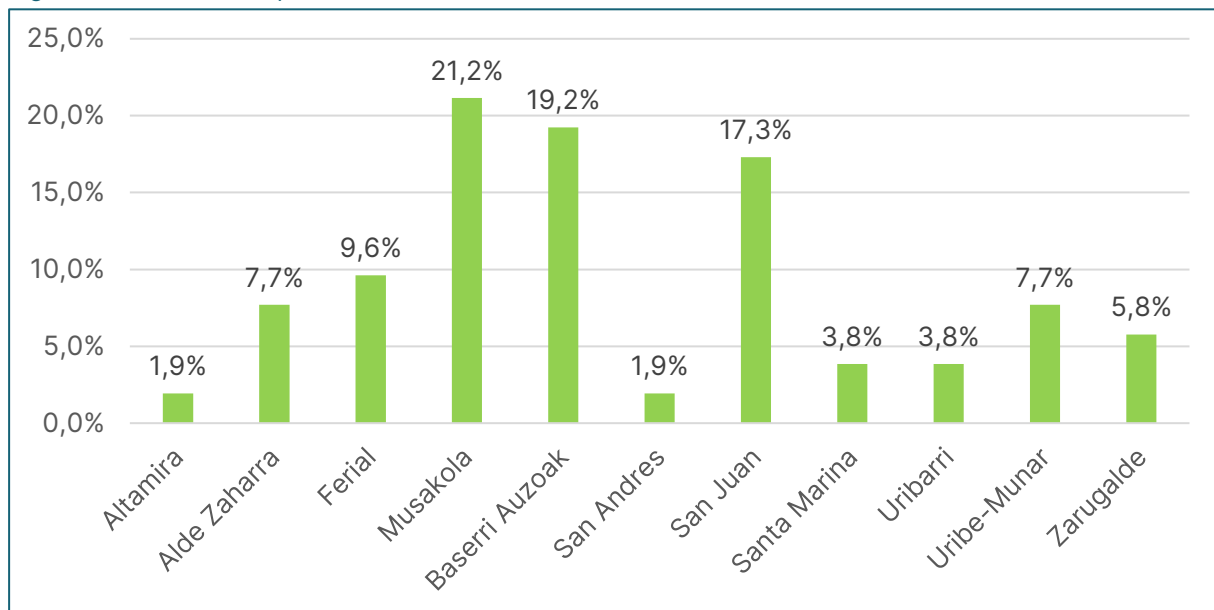
Iturria: INTRA

Arrasateko bizikletentzako aparkaleku gehienak aire zabalean daude, eta gaur egun ez dago aparkaleku estali eta segururik, nahiz eta aurreko mugikortasun planak proposamen zehatz bat egiten zuen autobus geltokiaren inguruan. Aire zabaleko aparkaleku bat erabilgarria da aparkaleku labur bat egin nahi bada, baina aparkaleku luze baterako, lanera joateko, ikastera joateko edo etxean bertan bizikleta sartzeko alternatiba gisa, babes gutxiko aparkalekua da. Aparkaleku estali batek bizikleten segurtasuna eta zaintza bermatzen ditu denbora luzez. Geltokian kokatuz gero, garraio publikoan beste udalerrri batzuetara joaten diren pertsonen desplazamendu jasangarrien arteko intermodalitatea bultzatuko litzateke. Biteri eta Laubiden dauden lurpeko aparkalekuek ere badute bizikletentzako aparkaleku estaliak eta seguruak eskaintzeko aukera.

Azken urteotan, patinetearen eskaera gero eta handiagoa da, batez ere gazteenen artean, eta, horren ondorioz, bizikletentzako aparkalekuak patinetez beteta egoten dira askotan, batez ere ikastetxeetatik edo kirol instalazioetatik gertu dauden patinete horietan. Hori dela eta, azken urteotan, bizikletentzako aparkalekuen ondoan, patineteentzako berariazko aparkalekuak jarri dira.

Eremuka, banaketa desberdina ikus daiteke auzoen artean. Musakola da aparkaleku gehien dituen auzoa, eta, neurri handi batean, kirol erakarpen handiko zentroak daude. Bestalde, Altamira, San Andres, Santa Marina eta Uribarri auzoetan aparkaleku gutxi dagoela nabarmendu behar da.

Figura 4.31. Bizikletak aparkatzeko lekuen banaketa auzoka (2024).



Iturria: INTRA, GeoArrasateko informazio kartografikotik abiatuta

4.2.5. Bizikleten eta MPLen eskaria

Azken urteotan, Arrasaten, bizikletan mugitzeko eskaria asko hazi da. Izan ere, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak (MPI) iritsi dira, eta horien artean, patinete elektrikoa nabarmendu behar da. Garraiobide horrek erabat aldatu du herritar askoren desplazamenduak egiteko modua, eta bizikletaren parekoa den garraiobide berri bat sartu da, bide-espazioaren erabilerari dagokionez.

Bizikleta eta MPI mugikortasun aktiboaren parte diren arren (oinez ibiltzea bezala), ibilgailu horiek bide-espazioaren gaineko okupazioa ez du zerikusirik oinezkoen desplazamenduen kasuarekin. Hala ere, maila horretan MPI sartzea eztabaidagarria da, ahalegin fisikorik egin beharrik ez dagoelako. Ibilgailu horiek ahalik eta lasterren eta segurtasun handienaz mugitzeko bideak bilatzen dituzte.

Udalerrian bizikletaren erabilera areagotzeko, lehenik eta behin, garrantzitsua da bertakoentzako J/H harreman nagusiak identifikatzea. Harreman horiek lotura dute egoiliarren helbideekin:

Lan mugikortasunarekin edo mugikortasun akademikoarekin zerikusia duten loturak:

- Industrialdeak edo fabrika handiak.
- Ikasketa zentroak, batez ere institutuak eta ikastetxeak.

Gestio edo aisialdiagatiko mugikortasunarekin zerikusia duten loturak:

- Hirigunea, merkataritza eta administrazio gune gisa.
- Bigarren mailako merkataritza ardatzak.
- Udal ekipamenduak.

Bizikletarien eskuzko aforoei esker, Arrasateko barneko desplazamenduetako ohituretan identifikatu eta egiaztatu ahal izan dira harreman horiek. Zenbaketa horiek 9. planoan adierazten dira.

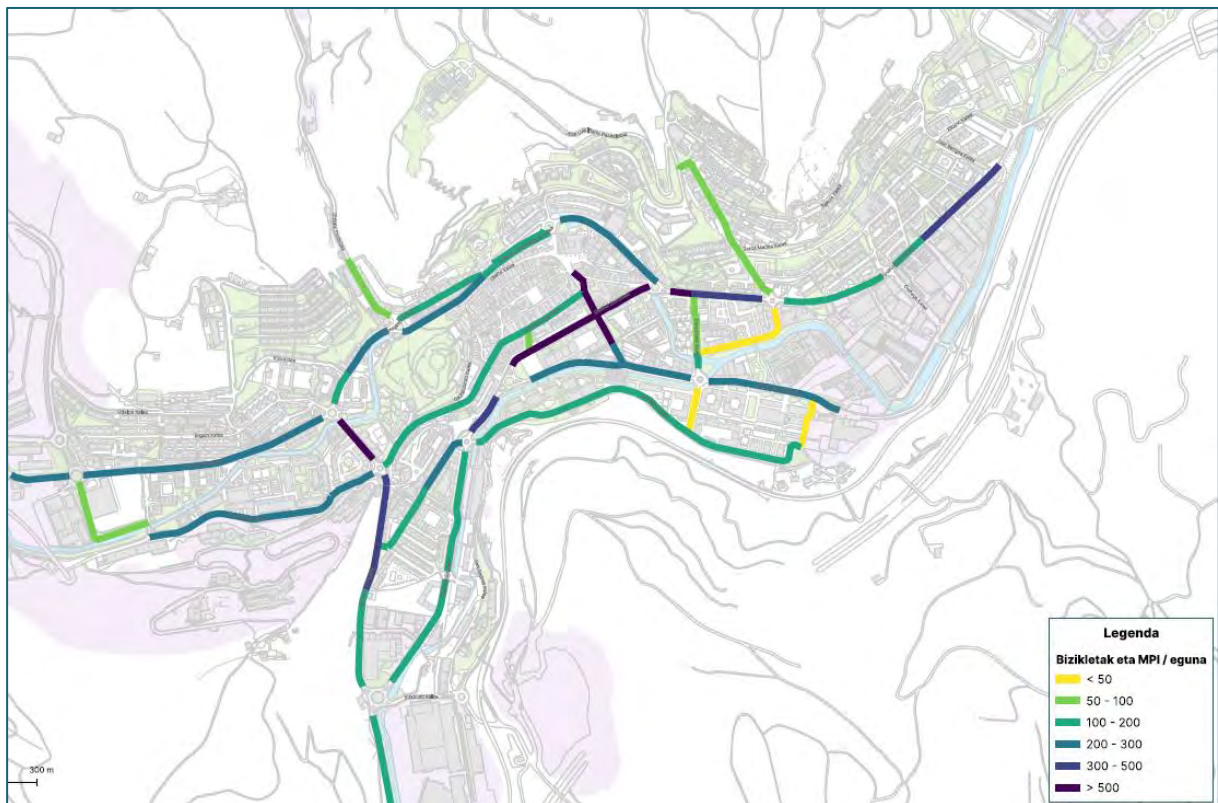
9. plano honek erakusten duen bezala, bizikletazko desplazamenduei dagokienez, eremurik jendetsuena Garibai etorbidea zeharkatzen duen ardatza da, Biteri etorbidearekin bat egiten du eta Biteri plazan zehar banatzen da, bai Garibai etorbidean zehar jarraituz, Gipuzkoa etorbidearekin ekialdetik lotuz, bai Araba etorbideetik mendebaldetik luzatzen den Kontzezinoko bidegorriarekin lotuz.

Bizikletek asko erabiltzen duten beste eremu bat Alde Zaharreko oinezkoentzako eremua da. Izan ere, askok ibilgailu motordunik ez dagoenez, bide horiek oinezkoarekin partekatutako lekuetan (Sebero Altuna eta Biteri plazetan, batez ere) ibiltzeko aprobetxatzen dute. Eremu horietan, bizikleten eta patineteen maiztasuna eta abiadura gehiegizkoa izaten da batzuetan, oinezkoarekin bakean bizi ahal izateko. Oinezkoentzako eremu horietan bizikletaz egiten diren desplazamenduak arautzen dituen udal-araudi bat dagoen arren, oro har, erabiltzaileek ez dute betetzen; izan ere, gutxi jaisten dira bizikletatik oinezkoentzako eremu horiek zeharkatzeko.

Zenbaketa horietan, kontuan hartu dira bidegorrietan egiten diren desplazamenduak (halakorik baldin badago) eta espaloietan eta galtzadetan egiten diren desplazamenduak. Dauden bidegorrien artean, nabarmentzekoa da Etxetxikiak kalean ezarritako bidegorri berria gutxi erabiltzen dela; izan ere, erabiltzaileek, oro har, Gipuzkoa etorbideetik zuzen jarraitzeko joera dute; batzuek, galtzadan, motordun ibilgailuekin espazioa partekatuz, eta beste batzuek, berriz, oinezkoen espazioa hartuz, espaloien gainean zirkulatuz. Leintzibar kaleko bidegorri berria Kurtzetxiki plazarekin lotzen da, eta Arrasate pasealekurantz luzatzen da. Hala ere, erabilera handiagoa izango du, eta Araba etorbidea eta Uribarri etorbidea lotzeko ardatz hori finkatu ondoren, erabilera handia aurreikusten da.

Bidegorriak ez duten baina bizikleten zirkulazioa duten bideen edo bide-zatien artean, Gipuzkoa etorbidea nabarmentzen da, Musakola eta hirigunea lotzen baititu. Otalora-Zarugalde ardatza ere nabarmentzen da, Arrasate pasealekuarekin bat egin arte.

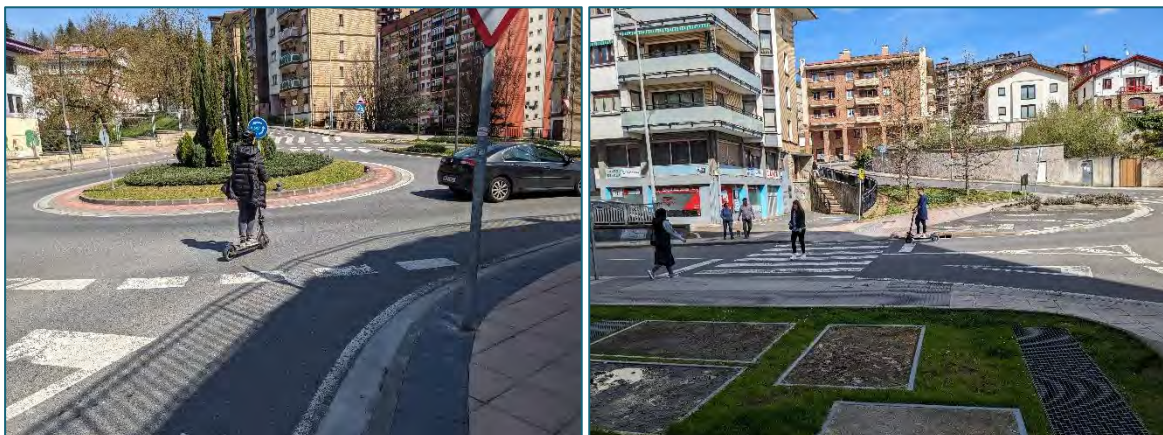
Figura 4.32. 9. planoaren xehetasuna. Bizikleten desplazamenduen bolumena Arrasaten (2024).

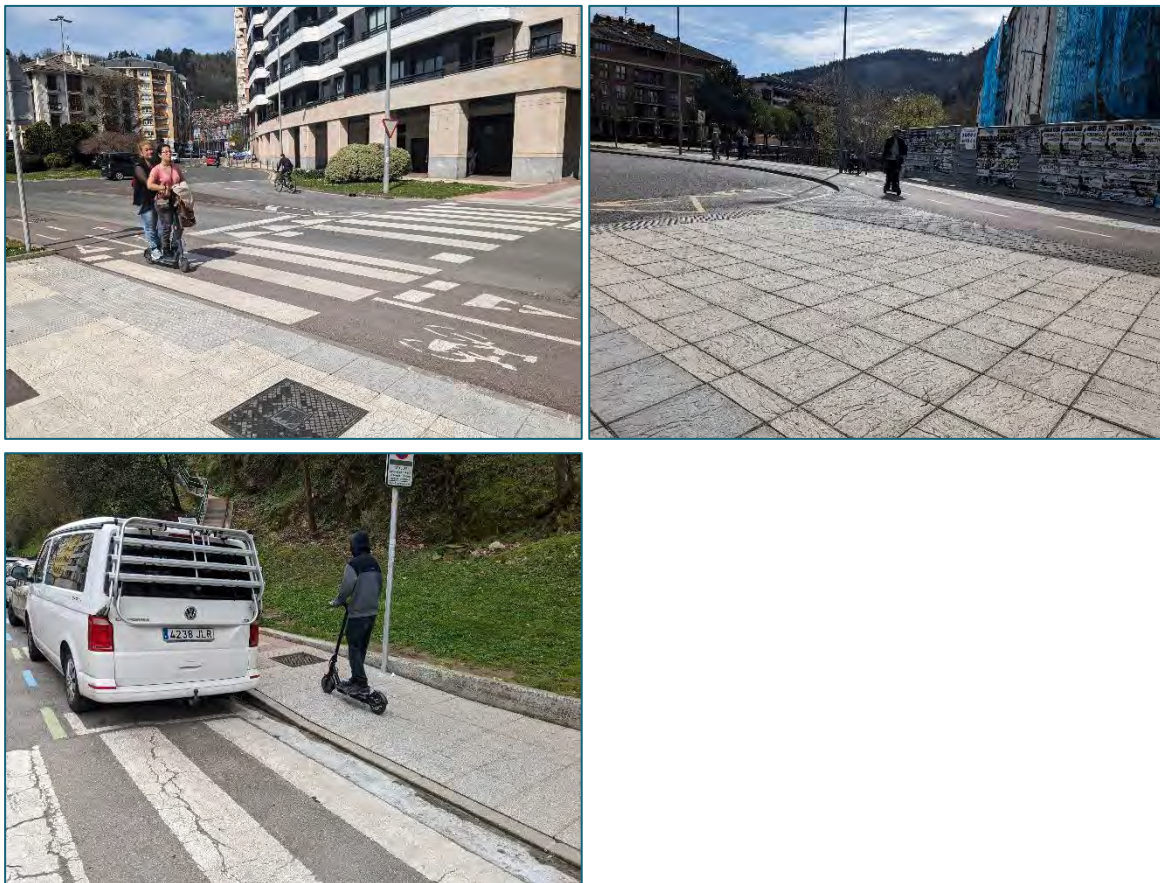


Iturria: INTRA.

Patinete elektrikoek kasuan, Gipuzkoa etorbideak eta Garibai etorbideak osatzen duten ardatza erabiltzen da nagusiki, eta, gero, hirigune historikoan sakabanatzen da, edo Otalora Lizentziatutik jarraitzen du. Landa-lana egitean, ikusi zen bidegorria dagoen zatietan patineteak ibiltzen direla. Baina bidegorririk egon ezean, espaloian zihoazen ibilgailu horien eta galtzadan zihoazen ibilgailuen proportzioa nahiko antzekoa izan zen.

Figura 4.33. Adibideak, galtzadatik zirkulatzen ari diren patineteak (goiko ilara), bidegorrietatik zirkulatzen ari diren patineteak (erdiko ilara) eta espaloitik zirkulatzen ari diren patineteak (beheko ilara).





Iturria: INTRA

Bizikleten eta MPlen erabiltzaileen profil soziodemografikoari dagokionez, aipatu behar da, oro har, hiru talde bereizi daudela. Talde horiek, pertsona mota guztiak biltzen dituzten orokortzeak izan arren, nahiko desberdinak dira eredu jakin batzuk ezarri ahal izateko.

Lehenik eta behin, aisialdiko txirrindularia dago, hau da, bizikleta kirolerako erabiltzen duena. Erabiltzaile honen profila maskulinoa eta heldua (40 urte edo gehiago) izan ohi da, errepideko bizikletekin edo kirolerako pentsatutako bizikletekin, eta herriz kanpoko ibilbideekin lotzeko erabiltzen dituzten bideetatik joan ohi da.

Bigarrenik, langile gaztearena dugu. Kasu honetan, profila ez du genero argi batek definitzen, eta bizikleten eta patineteen arteko proportzioa antzekoa da. Hala ere, gutxi gorabehera 30 eta 40 urteko pertsona da, bertakoa zein atzerrikoa, eta bere lanpostura joaten da ibilgailu horietan. Mota horretako bizikletariak eta patinetearen erabiltzaileek gehien erabiltzen dituzten bideak lantokietara edo garraiobideetara iristeko bideak dira: hau da, mendebalde ekialdeko ardatz osoa, Gipuzkoa etorbidea, Garibai etorbidea, Otxalora Kontzejua, Zarugalde eta Uribarri etorbidea.

Azkenik, erabiltzaile profila askoz gazteagoa da, nerabeak batez ere, eta patinetea bakarrik erabiltzen dute udalerrian mugitzeko, baita aisialdirako ere. Generoa ez da garrantzitsua talde soziodemografiko honetan. Gipuzkoa etorbidea eta Garibai etorbidea kaleek osatzen duten erdiguneko eta ardatzeko oinezkoentzako gunea talde honen epizentroa da.

Hazkunde potentzial handiko garraiobidea da, baina, oraingoz, nahiko gutxi erabiltzen da derrigorrezko mugikortasunagatiko desplazamenduetan. Gaur egun, desplazamendu asko aisialdiaren esparruan egiten dira, eta bizikleta eta patinetea ez dira gaur egun behar den mugikortasunerako gehiegi erabiltzen diren desplazamendu moduak, nahiz eta egia den eskolara bizikletan edo patinetean joaten diren ikasleen kopurua etengabe hazi dela.

4.2.6. Disfuntzio nagusiak

Jarraian, aipatutako baliabideen bidez udalerrian bizikletaz mugitzeko identifikatu diren disfuntzio nagusiak aurkezten dira. Disfuntzio horiek 10. planoan ageri dira grafikoki.

Arrasateko bizikleta mugikortasunaren eskariaren azterketak pizgarri bat izan du azken urteotan, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuak (MPI) sartu baitira; horien artean, patinete elektrikoa nabarmendu behar da. Garraiobide horrek erabat aldatu du herritar askoren desplazamenduak egiteko modua, eta bizikletaren parekoa den garraiobide berri bat sartu da, bide-espazioaren erabilerari dagokionez.

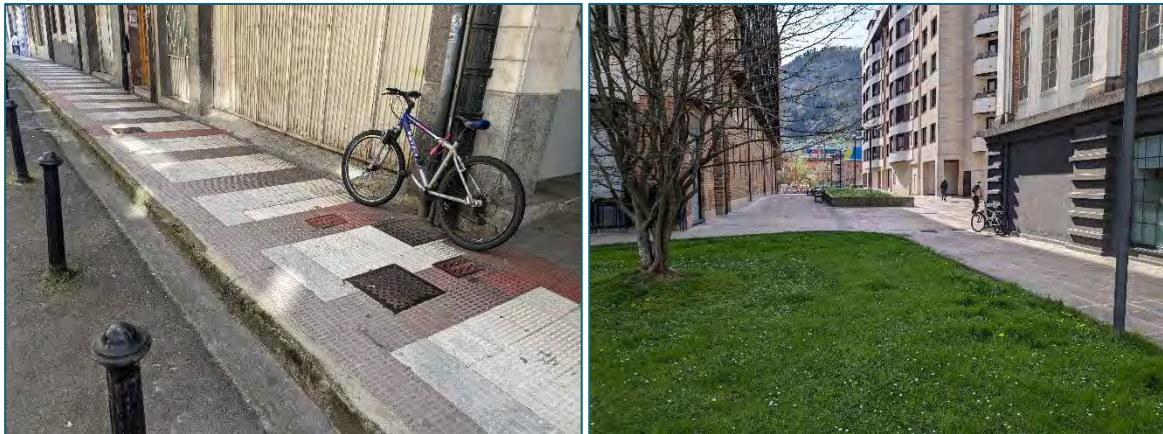
Bizikletaren eta MPLaren erabiltzaileek ahalik eta lasterren eta segurtasun handienaz mugitzeko bideak bilatzen dituzte. Orografia malkartsua dela eta, zenbait eremu edo auzotara bizikletaz joatea ahalegin fisiko handia eskatzen duen lana da. Beraz, udalerrian badira txirrindulariak ekidin nahi dituzten aldapa handiak. Hala ere, aipatu behar da azken urteetan hainbat igogailu jarri direla udalerrri osoan, goiko zatiak eta auzoak hirigunearekin lotzen dituztenak, eta, horri esker, desplazamendu intermodalak egin daitezkeela bizikletaz. Igogailua goialdetik hirigunera iristeko erabiltzen da, eta ez dago aldapa handirik. Hala eta guztiz ere, Arrasaten bizikleta eta patinetea gutxi erabiltzen dira, eta horrek erakusten du udalerrriak ez dituela gaur egun garraiobide hori alternatiba sinesgarri bihurtzeko behar diren baldintzak betetzen.

Arrasateko bizikleta mugikortasunak duen arazo nagusia da sare heterogeneoegia eta ez oso kohesionatua dela, eta eguneroko desplazamenduetarako alternatiba sinesgarria dela.

Gaur egun udalerrian dauden bizikleta errei bananduak eta babestuak nahikoak dira, eta espaloian daudenez, segurtasuna ematen dute, baina ez da gomendagarria, oinezkoarekin gatazkan jartzen baitira. Gainera, ibilgailu pribatuarekin espazioa partekatzen den zatietan, espazio partekatua dela adierazten duen seinaleztapena urria da, eta ez du gidaria bultzatzen abiadura murriztera eta modu seguruan gidatzera (Zerrajera kalea). Arrasaten, beraz, bizikleta bideen sare integral bat falta da, auzo guztiak lotuko dituen eta erabiltzaileari segurtasuna, azkartasuna eta erosotasuna emango dizkiona.

Bestalde, Arrasatek bizikletak aparkatzeko lekuak homogeneousatu ditu, eta U alderantzikatu bat hautatu du, modelo gomendatuenetako bat, erabiltzeko errazak eta seguruak baitira. Hala eta guztiz ere, auzo guztietan ez da estaldura erabatekoa, eta ez dira nahikoak izan eskaria handitzen hasten denean, batez ere bidaiak erakartzen eta sortzen dituzten zentroetan, gaur egun ez baitute instalazio horiek gehiago erabiltzeko aukerarik. Gainera, aparkalekuak gutxi okupatuta egoteak esan nahi du erabiltzaileek ez dutela konfiantzarik ibilgailua bide publikora aparkatzeko, eta horrek agerian uzten du bizikleta seguru eta babestuak aparkatzeko lekurik ez dagoela.

Figura 4.34. Bizikleta-aparkalekuetatik kanpo, hiri-bidean aparkatutako bizikleten adibideak



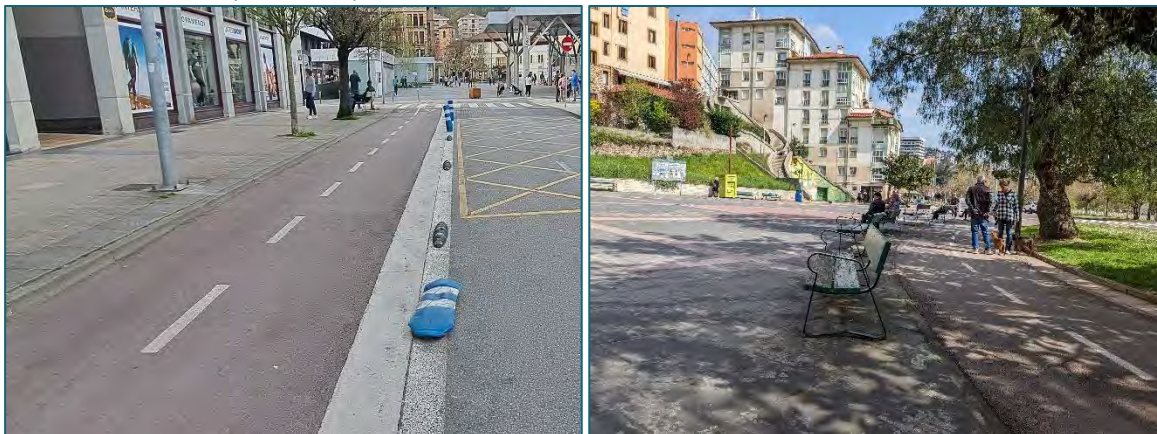
Iturria: INTRA

Figura 4.35. Bizikleta bidezko mugikortasunari eta MPLei buruz identifikatutako disfuntzioak (2024).

Disfuntzioa	Kokapena
Bidegorria, ibilbiderik zuzenena ez izateagatik gutxietsia	Etxetxikiak kalea
	Biteri etorbidea - Kulturete
	Leintzibar kalea
Jarraitasunik gabeko bidegorria	Gipuzkoa etorbidea – Etxetxikiak kalea
	Kontzezino kaleko bukaera
	Zerrajera kalea
	Uribarri etorbidearen atzealdea
	Araba etorbidea Fagor arte
Egoera txarrean (bidegorria bereizten duten elementuak, argiak, etab.)	Kontzezino kalea (banantzeko pibotak)
	Biteri etorbidea (banantzeko pibotak)
	Anboto kalea (argiztapen falta)
Arrisku handiko pertzepzioa eskaintzen duen intersektzioa	Arrasate pasealekua Arizmendi ikastolaren parean
	Arrasate pasealekua Loramendi kalerantz (albokoa)
	Intxausti kalea, San Andres kaleko biribilgunearekin
Oinezkoak bidegorrian sartuta	Uribarri etorbidearen atzealdea
	Arrasate pasealekua Arizmendi ikastolaren parean
	Maiatzaren 1a plaza
	Biteri etorbidea, Garibai etorbidea eta Kulturete artean
Bizikletentzako aparkaleku falta	Mojategi futbol zelaia
	Aldai kalea
	Arrasate – Iturriotz kalea

Iturria: INTRA.

Figura 4.36. Egoera txarrean dagoen bidegorriaren adibidea (ezkerrean) eta bidegorria inbaditzen ari den oinezkoen adibidea (eskuinean).



Iturria: INTRA

4.3. MUGIKORTASUNA GARRAIO PUBLIKOAN

4.3.1. Herribusa

Garraibide publikorik lokalena herribusa da. Autobusen bidez eskaintzen den zerbitzua da, eta udalerriko auzoak eta erakarpen zentroak komunikatzea da bere helburua. Leintz-Garraioak enpresak ustiatzen du zerbitzua.

Zerbitzuan dauden lineak

Arrasateko hiri-garraioak bi linea ditu hirigunean eta inguruko auzoetan barrena. Linea batek erloju-orratzen noranzkoan egiten du ibilbidea, eta besteak, berriz, kontrako noranzkoan.

Figura 4.37. Udalerrian dabilen Herribusaren adibidea



Iturria: INTRA

Zerbitzua Lurraldebuseneko plataforma teknologikoan eta Gipuzkoako txartel bakarrean integratuta dago, arrasatearrak Gipuzkoako lurralde historiko osoan mugitzeko aukera izan dezaten eta abantaila ekonomikoez baliatu daitezen.

1. linea: Egunean 28 ibilbide ditu, astelehenetik ostiralera, 30 minutuko maiztasunarekin. Larunbatetan 60 minutura murrizten da maiztasuna, eta, beraz, egunean 14 ibilbide egiten ditu ibilbideak. Abuztuko lanegunetan, maiztasuna 60 minutura murrizten da, eta 13 ibilbide egiten dira. Igande eta jaiegunetan ez dago zerbitzurik.

2. linea: egunean 28 ibilbide ditu, astelehenetik ostiralera, 30 minutuko maiztasunarekin. Larunbatetan 60 minutura murrizten da maiztasuna, eta, beraz, egunean 14 ibilbide egiten ditu ibilbideak. Abuztuko lanegunetan, maiztasuna 60 minutura murrizten da, eta 13 ibilbide egiten dira. Igande eta jaiegunetan ez dago zerbitzurik.

Figura 4.38. Herribuseko lineen ibilbidea, maiztasuna eta bidai kopurua.

Linea	Ibilbidea		Maiztasuna			Espedizioak		
	Jatorria	Helmuga	Lanegunak	Larunbatak	Abuztua eta zubiak	Lanegunak	Larunbatak	Abuztua eta zubiak
L1	Eroski	Eroski	Ordutegia: 08:05etik 21:25era, kadentzia: 30 min.	Ordutegia: 09:05etik 21:55era, kadentzia: 60 min.	Ordutegia: 09:15etik 21:10era, kadentzia: 60 min.	28	14	13
L2	Gorostitza	Gorostitza	Ordutegia: 08:15etik 21:40ra, kadentzia: 30 min.	Ordutegia: 09:15etik 22:10era, kadentzia: 60 min.	Ordutegia: 09:15etik 21:10era, kadentzia: 60 min.	28	14	13

Iturria: Leintz-Garraioak

Autobusen maiztasuna ez da oso lehiakorra 30 minutuan behin izanda, beste garraiobideekin alderatuta; izan ere, udalerriko zati handi bat oinez egin daiteke denbora berean.

Aldi berean, lineen ibilbidea oso bihurgunetsua da, eta horrek ingurunearen lehiakortasunean eragin dezake.

Figura 4.39. Herribuseko lineen ibilbidea (2024).



Iturria: GeoArrasate

Zalduspeko behin-behineko autobus geltokia martxan jarri zenean, herriko autobus linea berri bat ere ezarri zen, 3. linea. Linea horrek gaur egungo lineen muturrak lotzen zituen. Duela 3 urte jarri zen martxan, baina gutxi erabiltzen zenez, kendu egin zen. Goizeko lehen zerbitzua bakarrik mantentzen da, Zalduspe geltokira autobusean beste udalerrietatik datozen ikasleek erabil dezaten. Hala, unibertsitatera iritsi arte konekta daitezke.

Udalerrian badira beste herribus zerbitzu batzuk ere. Adibidez, Gesalibarrekiko loturaren zati bat Hermanos Arriaga konpainiaren autobusekin egiten da, eta beste zati bat Taxi-Bus zerbitzuarekin.

Aita Menni Ospitaleko iragarki taulan dauden ordutegien arabera, lanegunetan 9 autobus zerbitzu eta beste 7 taxi-bus daude Arrasatetik Gesalibarrerantz. Alderantziz, Gesalibarretik Arrasateko erdigunera, zerbitzu kopuru bera eskaintzen da. Zerbitzua goizeko 8:00ak aldera hasten da eta arratsaldeko 20:00ak aldera amaitzen da, baina itxaron denbora laburrena ordu batekoa da.

Geltokiak

Herribusako zerbitzuak gaur egun 51 geltoki ditu 1. eta 2. lineetako ibilbideak betetzeko. Horien %33,3a (17 geltoki) 1. lineakoak dira, %37,2a 2. Lineakoak dira, eta gainerako %29,4k (15 geltoki) estaldura ematen die bi lineei.

Autobus geltokiak aztertzerakoan ere garrantzitsua da haien ezaugarri fisikoak kontuan hartzea. Horrela, zenbat eta zerbitzu gehiago eskaini geltokiak, orduan eta erosoagoa izango da erabiltzaileentzat. Herribus zerbitzuko geraleku askok ez dute itxaroteko toki erosorik erabiltzaileentzat, itxaroteko gune babesturik ez dagoelako, bankurik ez dagoelako edo geltokiaren konfigurazioa bera delako, eta horrek gehiegizko distantzia eskatzen du autobusaren geltokiaren eta espaloiaaren arteko galtzadan.

Hirigunearen inguruko geltoki batzuetan ez dago autobusarentzako geralekurik, eta, beraz, autobusaren geralekuaren ondorioz, atzean doazen ibilgailuek gelditu egin behar dute.

Figura 4.40. Herribusaren geldialdiaren adibidea markesinarekin (ezkerrean) eta makilarekin (eskuinean)

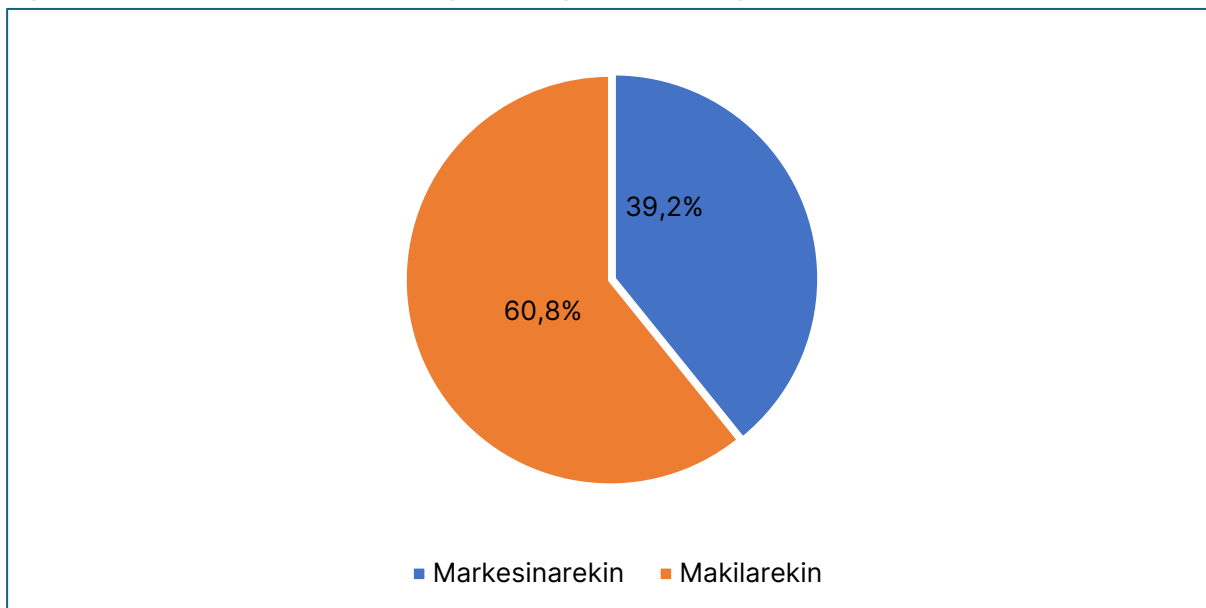


Iturria: INTRA

Geltokietatik igarotzen diren autobusen orduari eta ibilbideari buruzko informazioa askoz ere ohikoagoa da geltokietan, eta erabiltzaileari desplazatzeko oinarritzko informazioa ematen dio. Hala ere, ez da ahaztu behar, oro har, oso egoera txarrean daudela, zikinkeria eta pegatinak daudelako eta geldione makilan dagoen informazioa behar bezala irakurtzea eragozten dutelako. Garraio publikoko sarearen eskaintza osoari buruzko informazioa ez dago autobus geltoki guztietan; beraz, intermodalitatea edo lineen arteko garraioa oso zaila da erabiltzailearentzat.

Herribuseko lineei zerbitzua ematen dieten geltoki horietako gehienak makila duten geltokiak dira, ez dute markesinarik. Markesina duten herribuseko geltoki gehienak hiriarteko autobus zerbitzuaren geltokiekin espazio bera duten geltokiak dira.

Figura 4.41. Herribusaren zerbitzu erregularreko geltokien tipologia (2024).

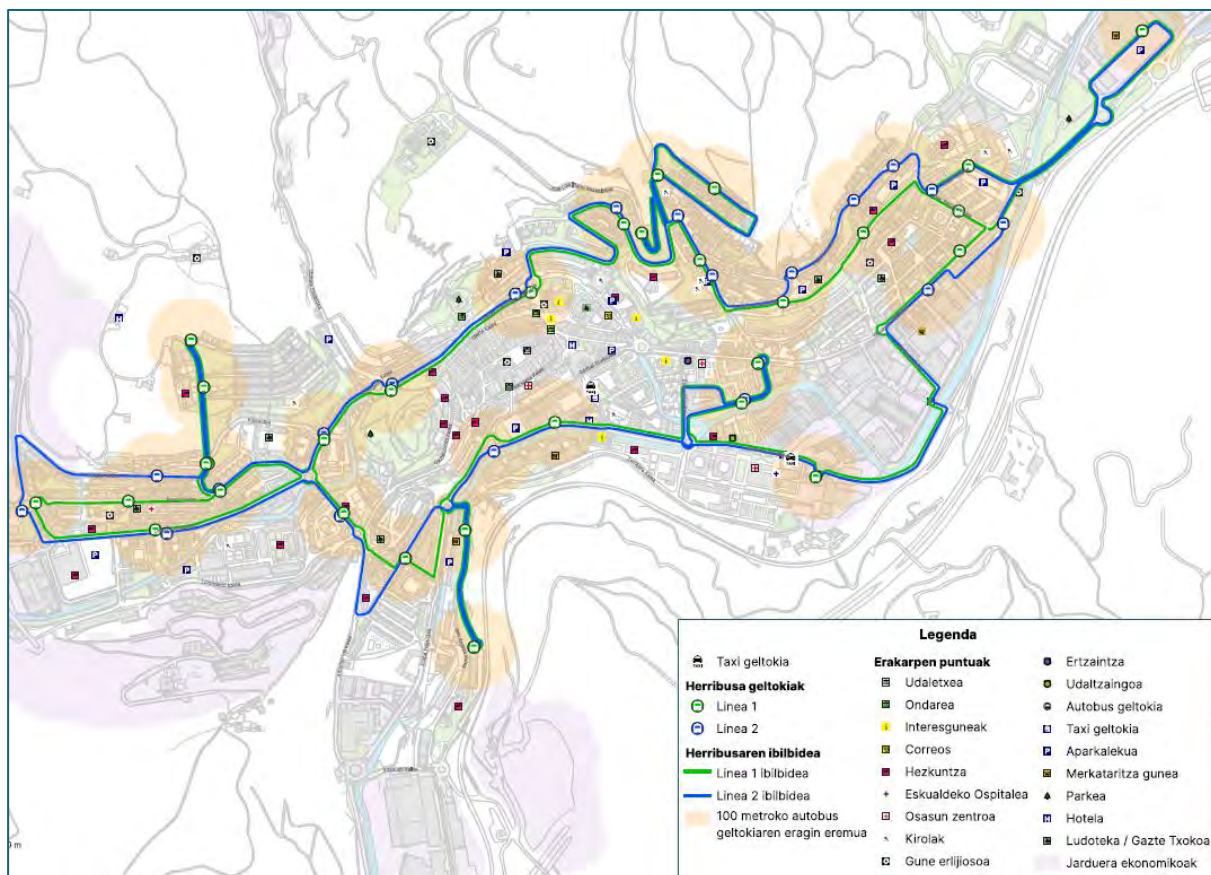


Iturria: INTRA.

Lurralde estaldura

Udalerriko garraio publikoak udalerrri bateko auzoak elkarrekin lotu nahi ditu, eta, hala, estaldura zabalena izateko joera du, hurbiltasuna bilatzen baitu, neurri batean. Arrasaten, herribusak tokiko eskari horri erantzuten dio, eta estaldura handiagoa edo txikiagoa du, auzoaren arabera, 14. planoan ikusten den bezala.

Figura 4.42. Herribusaren lurralde-estaldura (2024).



Iturria: INTRA.

Herribuseko geltokietarako, 100 metroko eragin-eremua kalkulatu da, mota horretako zerbitzu baterako estaldura optimotzat hartzen dena. Ikus daitekeenez, geltokiaren banaketak udalerriko hiriguneko eremu urbanizatu ia osoa hartzen du, baina industrialdeetara hurbiltzeko defizita dago.

Arrasateko hirigunean bizi diren biztanleen %31,6k herribuseko geltokia du 100 metro baino gutxiagora.

Estaldura auzoka aztertuz gero, ikusten da banaketa nahiko desberdina dela herribusaren estalduran. Herribus zerbitzuaren estaldura handiena (100 metroko distantzia geltokira) Santa Marina (%93), Uribarri (%84), Santa Teresa (%81) eta San Andres (%74) auzoetan dago. Bestalde, herribusaren estaldura txikiena duten auzoak hauek dira: Baserri Auzoak (%0,9), Zarugalde (%0,9), Musakola (%3,2) eta San Juan (%6,4).

Figura 4.43. Arrasateko herribuseko geltokien estalduraren kalkulua auzoka, 100 metroko erradioan (2024).

Auzoa	Biztanleak	Biztanleriaren estaldura 100 metro	Biztanleriaren estaldura 100 metro (%)
Altamira	938	171	%18,2
Alde Zaharra	1.290	493	%38,2
Ferial	965	218	%22,6
Musakola	2408	78	%3,2
Olan	1.127	493	%43,7
Baserri Auzoak	3.559	32	%0,9
San Andrés	1.754	1.306	%74,5
San Juan	3.018	193	%6,4
Santa Marina	1.153	1.077	%93,4
Santa Teresa	936	759	%81,1
Uribarri	2.241	1.889	%84,3
Uribe-Munar	1.061	129	%12,2
Zarugalde	1.243	11	%0,9
GUZTIRA	21.693	6.849	%31,6

Iturria: INTRA.

Denbora estaldura

Herribusaren aldi baterako estaldurari dagokionez, linea gehienek ez daude pentsatuta eskola eta lan ordutegi osoa koordinatzeko, guztiak goizeko 8etan hasten baitira zerbitzua ematen. Unibertsitateko ikasleen kasuan, disfuntzio hori zuzendu egiten da lehen aipatu dugun 3. lerroko zerbitzu espezifikoarekin.

Figura 4.44. Herribuseko zerbitzuen hasierako ordutegia (2024).

Linea	Ibilbidea		Irteerako ordutegia	
	Jatorria	Helmuga	Lehen zerbitzua	Azken zerbitzua
L1	Eroski	Eroski	8:05	21:25
L2	Gorostitza	Gorostitza	8:15	21:40

Iturria: Leintz-Garraioak

Garraio tarifak

Arrasateko herribusaren garraio tarifek udal zerbitzuaren izaera islatzen dute; izan ere, erabilera erregularrerako pentsatuta dago, eta hainbat abonu ditu erabiltzaileen beharrei aurre egiteko.

Figura 4.45. Arrasateko herribusaren garraio-tarifak (2024).

Izena	Baldintzak	Prezioa
Aldizkakoa (paperezko txartela)		1,35€
Txartel anonimoa	%66 Deskontua	0,46€
1 Tarte: Ohikoa 1-20 bidaia	%74 Deskontua	0,35€
2 Tarte: Ohikoa 21-50 bidaia	%79 Deskontua	0,28€
3 Tarte: Ohikoa 51 edo bidaia gehiago	%95 Deskontua	0,07€
Gazteak eta familia ugaridun gazteak: 51 bidaiaik aurrera	%100 Deskontua	0€
Gauekoa		2€
Ontzi-Aldaketa	Dohainik (Bidaia garestiena bakarrik ordaintzen da).	0€

Iturria: Mugi

Arrasateko herribusaren tarifek, beraz, bi bezero mota erakartzen dituzte. Batetik, noizbehinkako erabiltzaileak hartzen ditu, eta horiek bidaia kopuru mugatua duten txartelak erosten dituzte. Bestalde, tarifa finkoak dituzten erabiltzaile ohikoenak ere hartzen ditu, hau da, denbora tarte jakin batean bidaia kopuru mugagabea duen txartela.

Gogoratu behar da, halaber, Arrasateko herribusa Mugi tarifakazio komuneko sistemaren barruan dagoela. Hala, erakunde horrek igorritako txartelek bidaia multimodalak errazten dituzte, eta herribusa hiriarteko busarekin lotu daiteke.

4.3.2. Hiriarteko autobusa

Hiriarteko bus sareak, udal sareak ez bezala, beste lotura bat du udalerriaren eta inguruko autobusen artean, baita urrunagoko batzuen artean ere, hala nola Bilboren edo Gasteizen, baina hurbiltasun borondatea erabat galdu gabe. Hala, udalerrian geldialdi gutxiago dituzten zerbitzuak dira, hiri zerbitzuak errespetatzen dituztenak, baina hub gisa jokatzeko puntu jakin batzuk dituztenak.

Zerbitzuan dauden lineak

Arrasateko hiriarteko busen sareak 27 linea ditu, estandarren (19 linea) eta gauekoen (8 linea) artean, eta hainbat operadorearen ardurapean daude. Linea gehienak Lurraldebusek kudeatzen ditu, baina Aramaioko udalerriarekin lotzeko linea Arababusek kudeatzen du.

Arrasaten, hiriarteko bidaiari garraioaren gune nagusiak hauek dira: Nafarroa etorbidea, Araba etorbidea, Musakola auzoa eta ospitaleen eremua. Lau puntu estrategiko horiekin, hiriguneko eremuak estalita geratzen dira, hiriarteko autobusari dagokionez.

Oro har, hiriarteko linea horiek maiztasun handia dute, abiadura komertzial handia, eta ibilgailu irisgarriak erabiltzen dituzte. Hala, ez dute geldialdi gehiegi egiten udalerri barruan, baina, aldiz, azkarrak dira beste udalerri batzuk betetzeko orduan. Lanegunetan ere maiztasun handiagoa izaten dute.

Nahiko hurbil dauden udalerriekin egindako kanpo konexioek maiztasun ona dute. Nahiko osatua da Arrasate eta inguruko herriak eta hirigune garrantzitsuak lotzen dituen autobus zerbitzua, hala nola EAEko hiriburuak.

Bi norabideetan langile fluxua duten udalerriekiko lotura nahiko ona da, eta langileei aukera ematen die lanera ondo iristeko ordu batzuetan mugitzeko, bai Arrasatek Oñatira, Bergara, Eibarrera, Zumarragara... joaten direnentzat, bai Arrasaten lan egiteko kontrako bidaia egiten dutenentzat. Geografikoki hurbilen dagoen euskal hiriburua Gasteiz da, eta hiriburuen artean lotura onena duen hiria da. Donostiarekiko lotura gutxi dago, baina Zumarragara bidaiatuz eta aldiriko trena hartuz egin daiteke bidaia konbinatu bat (autobus geltokia tren geltokian bertan dago). Bilborekiko konexioan nabaritzen da hobetzeko premia handiena.

Hiri arteko autobus gehienek Zalduspeko autobusen geltokian egiten dute parada, eta hori da lineen arteko nodo nagusia.

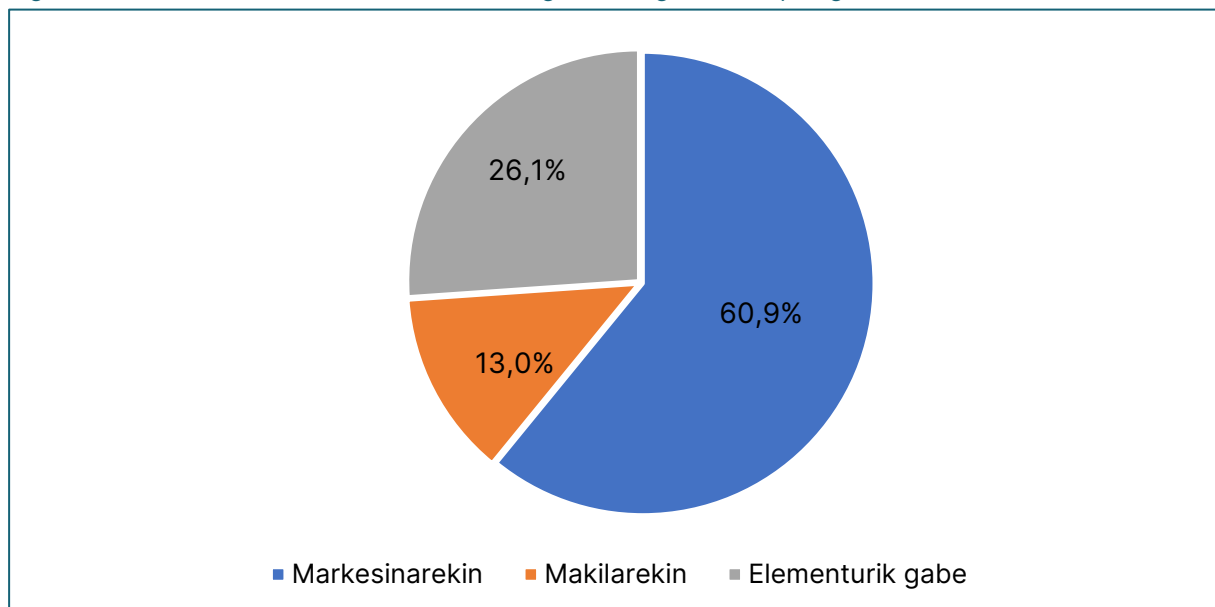
Geltokiak

Udalerrian 12 geltoki daude herri arteko autobus zerbitzurako, udalerri osoan banatuta.

Autobus geltokiak aztertzerakoan ere garrantzitsua da haien ezaugarri fisikoak kontuan hartzea. Horrela, zenbat eta zerbitzu gehiago eskaini geroak, orduan eta erosoagoa izango da erabiltzaileentzat.

Geltokietako zerbitzu batzuk beste batzuk baino hedatuago daude. Markesina ohiko elementua da, baina arreta jarri behar zaio ezaugarri hori ez duten geldialdien ehuneko handi bati. Hori dela eta, ibilbidea aurrez ezagutzen ez duenak ezin du ikusi leku hartan geltoki bat dagoenik. Hala ere, markesinarik gabeko geltoki batzuek, gutxienez, makila dute, eta horrek ere geldiunea adierazten du. Markesinek garraio publikoaren erabilera bultzatzen dute, itxaronaldietan baldintza hobeak bultzatuz. Zerbitzu erregularreko geltokietatik, %61ek markesina dute.

Figura 4.46. Hiriarteko autobusen zerbitzu erregularreko geltokien tipologia (2024).



Iturria: INTRA.

Geltokiak, oro har, egoera onean daude, eta hiriguneko geltoki gehienek erosotasuna eta segurtasuna ematen dieten elementuak dituzte, hala nola markesina, bankuak eta erabiltzaileentzako informazioa.

Atsedean hartzeko eserlekuak oso zabalduta daude hiriarteko autobus geltokietan, markesina duten geraleku guztietan egoten baitira. Elementu horiek edukitzeak erosotasuna ematen die erabiltzaileei hurrengo zerbitzuaren zain dauden bitartean.

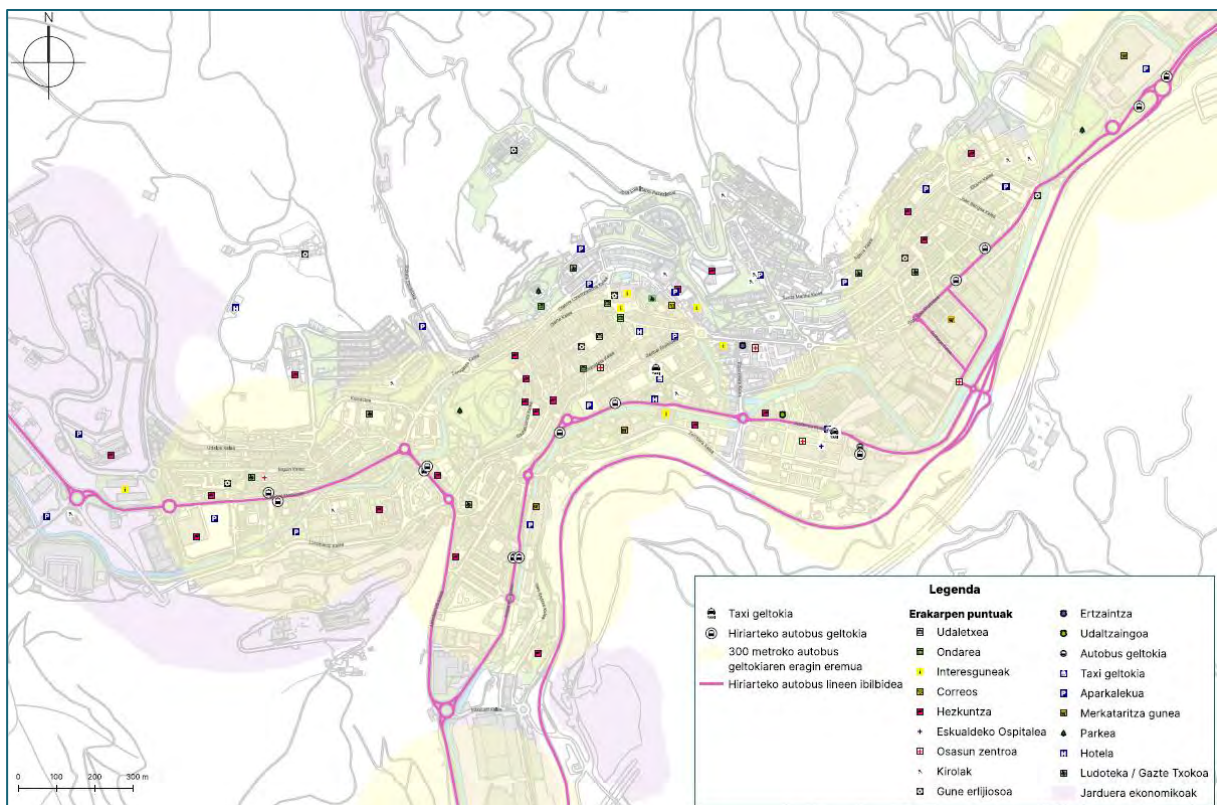
Geltokietatik igarotzen diren autobusen orduari eta ibilbideari buruzko informazioa askoz ere ohikoagoa da geltokietan, eta erabiltzaileari desplazatzeko oinarritzko informazioa ematen dio. Autobusaren itxaronaldiari buruzko informazioa (iristeko geratzen diren minutu zehatzak adierazita) nahiko hedatuta dago hiriarteko geralekuetan. Sareari buruzko informaziorik ez dago autobus geltoki guztietan; beraz, intermodalitatea edo lineen arteko bus-aldaketa oso zaila da erabiltzailearentzat.

Lurralde estaldura

Hiriarteko autobusak Arrasaten duen estaldura herribusena baino handiagoa da; izan ere, linea horiek autobus geltokietarako ez ezik, hirigunera sartu ondoren, hainbat puntutan gelditzen dira. Ezin da bi zerbitzuen arteko konparaziorik egin; izan ere, hiriarteko autobusaren kasuan, estalduraren kalkulua 300 metroko distantziaren gainean egiten da (herribusaren kasuan, 100 metro dira). Ondorengo irudian eta taulan ikusten da hiriarteko autobus lineek Arrasateko bizitegi nukleo ia osoa hartzen dutela. Hirigunetik urrunen dauden guneei, urbanizazio berriagoa dutenek edo oraindik garatu gabe daudenek baino ez dute hiriarteko autobus geltokirik. Jarduera ekonomikoen poligonoei dagokienez, horietako askok estaldura estalia dute, baina badira muturretan dauden beste poligono batzuk, hala nola Garagarza, Kataide eta Markulete, estaldura onik ez dutenak.

Arrasateko herritarren %63k hiriarteko autobus geltokia du 300 metro baino gutxiagora.

Figura 4.47. Hiriarteko autobusaren lurralde-estaldura.



Iturria: INTRA.

Estaldura auzoren arabera aztertuz gero, ikus daiteke estaldura handiena Alde Zaharra, San Andres eta Uribarri auzoetan eskaintzen dena dela, bertan estaldura %100ekoa baita. Altamira eta Santa Marina auzoek, aldiz, ez dute betetzen hiriarteko autobus geltokia 300 metrora edo gutxiagora izatearen hurbiltasun irizpidearen araberako estaldurarik. Zarugalde (%0,6), Baserri Auzoak (%7,2), Musakola (%18,1) eta San Juan (%18,2) auzoek ere estaldura maila baxua dute, udalerriko batez besteko osoaren azpitik.

Figura 4.48. Arrasateko hiriarteko autobus zerbitzuaren geltokien estalduraren kalkulua auzoka, 300 metroko erradioan (2024).

Auzoa	Biztanleak	Biztanleriaren estaldura 300 metro	Biztanleriaren estaldura 300 metro (%)
Altamira	938	0	%0
Alde Zaharra	1.290	1.290	%100
Ferial	965	394	%40,8
Musakola	2.408	435	%18,1
Olan	1.127	431	%38,2
Baserri Auzoak	3.559	255	%7,2
San Andrés	1.754	1.754	%100
San Juan	3.018	548	%18,2
Santa Marina	1.153	0	%0
Santa Teresa	936	541	%57,8
Uribarri	2.241	2.241	%100
Uribe-Munar	1.061	603	%56,8
Zarugalde	1.243	7	%0,6
GUZTIRA	21.693	8.499	%39,2

4.3.3. Autobus geltokiaren kokapena

Arrasateko autobus geltokiak intermodalitateko zentro nagusietako bat izan behar du udal mugartean, hiri arteko autobus zerbitzu ia guztiak bertan gelditzen baitira. Hala eta guztiz ere, erdigunean kokapenik ez dagoenez, ez dio gehiegizko estaldurarik eskaintzen udalerriri, eskualdeko ospitalea izan ezik, Zalduspen baitago.

Gaur egun behin-behinekoa da, eta kokapen horri esker, zuzenean sartu eta atera daitezke hiriarteko autobus linea gehienak. Beraz, kokapenagatik, geltokia udalerriko jende gehien mugitzen den lekutik urrun badago ere, zirkulazioari dagokionez puntu estrategiko batean dago, udalerriko autobusak sartu eta ateratzeko aukera ematen baitu, bai eta haien ingurabidea ere. Gainera, geltoki barruan ibilgailuak hainbat bandatatik sar daitezke, eta horrek geldi dauden autobusen zirkulazio azkarra ahalbidetzen du.

Figura 4.49. Autobus geltokiaren egungo kokapena Zalduspen (behin-behinekoa)



Iturria: INTRA

Mugikortasun plan honen helburuetako bat udalerrian behin betiko autobus geltoki bat behin betiko kokatzeko arrazoiak aurkitzea da. Aukera errealistenak bi dira, egungo egoera eta 2016ko aurreko mugikortasun planean egindako proposamenak kontuan hartuta. Aukera bat da behin behineko kokapena Zalduspe behin betiko kokapen bihurtzea. Beste aukera erdigunean ezartzea da, Laubide plazaren eta Kontzezino, Nafarroa eta Garibai arteko biribilgunearen espazioa erabiliz, kale hori erabat birmoldatuta biribilgune izateari utzi baitio. Jarraian, AMIA matrize bat aurkeztuko dugu (ahuleziak, indarguneak, mehatxuak eta aukerak) bi kokaleku posibleetako bakoitzerako.

Figura 4.50. AMIA matrizea, behin betiko autobus-geltokia zentroan kokatzeko (Laubide plaza) azterketa.

AHULEZIAK	MEHATXUAK
- Pilaketa: Zirkulazio eta pilaketa handiagoak gaur egun baketuta dagoen zonalde batean.	- Saturazioa: trafikoaren eta inguruko zerbitzu publikoen saturazioa. - Gatazkak: auzotarrekin eta tokiko negozioekin izandako gatazkak, garraio publikoaren ondoriozko jarduerak ugaritzeagatik (zaratak/kutsadura).
INDARGUNEAK	AUKERAK
- Irisgarritasuna eta erosotasuna: . Irisgarritasun handiagoa: Hirigunea, oro har, irisgarriagoa da jende gehiagorentzat, garraio publikoko hainbat linea elkartzen diren gunea baita. . Bidai denbora murriztea: Erabiltzaileak azkarrago irits daitezke azken helmugara, kanpoaldetik zentrorako bus-aldaketa gehigarri egin beharrik gabe. . Konektatzeko erraztasuna: Beste garraibide batzuekin (geltoki intermodala) eta taxiekin (geraleku nagusiak zentroan izaten dituzte) konexioa errazten du. Kokaleku horretatik hurbil dauden lurpeko aparkalekuek disuasio-aparkalekuen funtzioa bete dezakete, autobusa beste udalerrri batzuetara hurbiltzen den jendearentzat.	- Onura ekonomikoak . Tokiko bultzada ekonomikoa: Autobus-geltokiak jende gehiago erakar dezake, eta horrek mesede egiten die tokiko saltoki eta negozioei, hala nola jatetxeei, dendei eta hotelei. . Hiri-suspertzea: Hiriguneak suspertzen laguntzen du, bisitari gehiago erakartzen dituelako eta tokiko ekonomia dinamizatzen duelako. - Gogoeta sozialak - Gizarteratzea: diru-sarrera txikiak dituzten pertsonen eta kanpoaldera iristeko zailtasunak izan ditzaketen beste komunitate ahul batzuei garraio publikoa erabiltzeko aukera ematen die. . Segurtasuna eta erosotasuna: Hiriguneak hobeto argiztatuta eta zainduta egoten dira, eta segurtasun handiagoa ematen diete erabiltzaileei, batez ere gauean. - Jasangarritasuna eta Ingurumena . Emisioak murriztea: kanpoaldetik zentrorako bidaia gehiago egitea saihesten denez, ibilgailu pribatuen erabilera murrizten da, eta, beraz, gas poluitzaileen emisioak. . Garraio publikoaren sustapena: Geltokia hirigunean kokatzeak garraio publikoaren erabilera bultzatzen du ibilgailu pribatuen ordez, eta hiri jasangarriagoa lortzen lagundu. - Hiri-plangintza . Espazioaren optimizazioa: Arrasateko hiriguneak badu jada autobus-geltoki bat jartzeko espazio egokia. . Zirkulazio-pilaketa: Ospitaleko guneari zirkulazioa arintzen lagun dezake. - Kultura eta komunitatea . Zerbitzu eta Entreenimendurako sarbidea: Bidaiariek hiriaren erdigunean biltzen diren oinarriko zerbitzuak, kultur atrakzioak eta aisialdiko jarduerak eskura ditzakete berehala.

Iturria: INTRA.

Figura 4.51. AMIA matrizea, behin betiko autobus-geltokia periferian kokatzeko (Zalduspe) azterketa.

AHULEZIAK	MEHATXUAK
- Irisgarritasuna: Irisgarritasun eta erosotasun txikiagoa egoiliarrentzat, adinekoentzat eta hiriguneko bisitariarentzat. - Konexioa: beste garraiobide batzuekin interkonexio eraginkorrik ez izateko arriskua. Aldirietako aparkalekuen beharra. - Desegokitasuna: Ez da hain komenigarria bisitariarentzat eta zentroan lan egiten dutenentzat. Bidaiariek ez dute berehalako sarbiderik hiriaren erdigunean biltzen diren funtsezko zerbitzuetara, kultura-jolasetara eta aisialdiko jardueretara.	- Isolamendua: Geltokia isolatuta eta gutxiago erabiltzeko arriskua, ospitalerako sarbidea izan ezik. - Kostu ezkutua: garraio eta logistika-kostu gehigarriak periferia erdigunearekin lotzeko. - Onarpena: Erdiguneko kokapenak nahiago dituzten biztanleen eta negozioen erresistentzia.
INDARGUNEAK	AUKERAK
- Espazioa: Ospitalearekiko hurbiltasuna eta hedapenerako eta zerbitzu osagarrietarako leku gehiago izatea. - Zirkulazioa: auto-pilaketa eta trafiko gutxiago hirigunean. - Kostuak: espazioa eskuratzeko eta eraikuntza kostuak txikiagoak (aurreikuspena soilik da). - Distantzia luzeko ibilgailuentzat sarbide erraza: periferiako geltokiek beste hiri edo eskualde batzuetatik datozen autobusentzat sarbide errazagoa eta azkarragoa ahalbidetzen dute, zentroko zirkulazioa zeharkatu beharrik gabe.	- Garapen periferikoa: eremu periferikoen garapen ekonomikorako eta hiri-garapenerako pizgarria. - Berrikuntza: garraio-irtenbide berritzaileagoak eta jasangarriagoak ezartzeko aukera. - Plangintza: hiri-plangintza eta garapena hobetzea epe luzera.

Iturria: INTRA.

Autobus geltoki bat hirigunean edo kanpoaldean jartzeko erabakia hainbat faktoreren mende dago, besteak beste, Arrasateko testuinguru espezifikoak, egoiliarren beharrak eta hiri-garapenerako lehentasunak. Aukera bakoitzak bere abantailak eta desabantailak ditu, eta funtsezkoa da epe laburreko inplikazioak eta epe luzeko ondorioak kontuan hartzea erabaki informatua hartzeko.

4.3.4. Taxia

Taxia hiri barruko garraiobide publikoa da, bidaiari gutxirentzat, baina bidaiariek desplazamendu zehatzagoak egiteko aukera ematen du, helmuga erabakitzen baitute.

Taxi zerbitzua taxiaren udal ordenantzak arautzen du (ibilgailu arinetako bidaiarien hiri barruko eta hiri arteko zerbitzuen udal araudia), baina 1980ko ordenantza da eta, beraz, zaharkituta dago.

Arrasaten, gaur egun, 9 taxiko flota dago (2016an 11 lizentzia zeuden). Horietako bat mugikortasun-arazoak dituzten pertsonentzat egokitu dute. Zerbitzu publikoaren identifikatzaile bereizgarri bat izateagatik desberdintzen dira.

2001etik 2016ko irailera bitartean, taxibus zerbitzua jarri zen martxan udalerrian, zentroa Garagartza eta Gesalibar auzoekin lotzeko. Zerbitzu hori taxilari batek ematen zuen, udalak eskatutako baldintzak betetzen zituen ibilgailu batekin. Gaur egun zerbitzua ez dago indarrean, bide horren zati handi bat Arrasateko autobus zerbitzuak hartzen baitu. Gaur egun, taxi-bus zerbitzuak Arrasate eta Gesalibarren arteko zerbitzu batzuk baino ez ditu betetzen.

Geltokiak

Nahiz eta taxiak aukera ematen duen bidaiariak gidariari egindako seinale baten bidez igotzeko eta bidaiariak nahi duen lekura jaisteko, Arrasaten bi taxi-geltoki daude, bidaiak sortu eta erakartzeko zentro garrantzitsuetan, hala nola eskualdeko ospitalearen inguruan eta hirigunean, Biteri plazaren ondoan.

Figura 4.52. Nafarroa etorbideko (ezkerrean) eta Biteri etorbideko (eskuinean) taxi geralekuak



Iturria: INTRA

Taxi geltokiak, beraz, bidaiak sortu eta erakartzeko gunen nagusi batzuetan daude, hala nola eskualdeko ospitalean eta alde zaharren ardatzean bertan.

Figura 4.53. Arrasateko taxi geralekuen kokapena



Iturria: GeoArrasate

Tarifak

Arrasateko taxiak hiri-tarifa batzuk ditu udalerrian egiten diren zerbitzuetarako. Ingurune geografiko horretan sartzen ez diren ibilbideetan, hiriarteko tarifa aplikatzen da.

Beti taximetroarekin funtzionatzen duen zerbitzua da. Taximetroa ibilgailuaren leku ikusgarri batean dago, normalean, ibilgailuaren kontrol panelean. Bezero bat igotzen denean, gidariak beti jartzen du martxan ibilbidearen hasieran, eta, itopuntuan, amaieran. Orduan, bidaiariak jakin egiten du zenbat ordaindu behar duen zerbitzuagatik, eta aldatu egiten da, erabilitako denboraren eta egindako distantziaren arabera.

Euskadik eguneratu egin ditu 2024 honetarako taxiaren tarifak. Gasteizen, adibidez, 3,30 euro ordaindu behar dira lanegun batean, 7:00etatik 22:00etara, eta euro bat kilometroko. Lanegun bateko gainerako orduetan eta jaiegunetan ere 1,44 euro ordaindu behar dira. Horri guztiari banderaren jaitsiera gehitu behar zaio, lau euro eta erditik bost eta erdira bitartekoa. Eusko Jaurlaritzako Turismo, Merkataritza eta Kontsumo Sailak, Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratutako ebazpen baten bidez, honako udalerrri hauen tarifak eguneratu ditu: Arrasate; Lazkao, Legorreta eta Ordizia, Goierri eskualdea; Alegia eta Tolosa, Tolosaldea; Zestoa; Aia, Getaria, Gasteiz, Zarautz eta Zumaia.

1. tarifa lanegunetan aplikatuko da, 7:00etatik 22:00etara. Jarraian, hainbat udalerritako bandera jaitsierari, egindako kilometroari eta itxarote orduari dagozkien tarifak azaltzen dira, eurotan:

Figura 4.54. Arrasateko eta beste udalerrri batzuetako taxi zerbitzuaren 1. tarifa (lanegunak) (2024).

Tarifa 1 (días laborables de 7:00 a 22:00)			
En euros.			
Lugar	Bajada de bandera	Kilómetro recorrido	Hora de espera
Arrasate-Mondragón	4,2910	1,3442	25,6718
Lazkao, Legorreta y Ordizia	4,2403	1,3275	25,3552
Alegia y Tolosa	4,8998	1,2029	21,8107
Zestoa	4,2417	1,3384	25,5609

Iturria: Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria

2. tarifa gaueko eta jaiegunetako tarifa da, eta egunero aplikatzen da 22:00etatik 7:00etara, igandeetan eta jaiegunetan 7:00etatik 22:00etara, baita larunbatetan ere, abenduaren 24an eta 31n. Jarraian, hainbat udalerritako bandera jaitsierari, egindako kilometroari eta itxarote orduari dagozkien tarifak azalduko dira, eurotan:

Figura 4.55. Arrasateko eta beste udalerri batzuetako taxi zerbitzuaren 2. tarifa (gauekoa eta jaiegunak) (2024).

Tarifa 2 (de 22:00 a 7:00 y también domingos y festivos)			
En euros.			
Lugar	Bajada de bandera	Kilómetro recorrido	Hora de espera
Arrasate-Mondragón	4,2910	2,1440	40,3558
Lazkao, Legorreta y Ordizia	4,2403	2,1171	39,8501
Alegia y Tolosa	5,5297	1,8298	32,1282
Zestoa	4,2725	2,1347	40,1793

Iturria: Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkaria

Udal teknikarien iritziz, enpresei, kooperatibei eta unibertsitatei laguntza ematen dien zerbitzua da, baina herritarrei eskaintzen dieten zerbitzuak hobetzeko aukera handia du. Gainera, gaueko zerbitzuetan, batez ere jaiegun seinalatuetan, oso zaila da taxi bat aurkitzea, garraio publikoaren eskaintzarik ez egoteaz gain, bide segurtasuneko arrisku egoerak sor ditzake etxera itzultzeko eskaintzarik ez dagoelako.

4.3.5. Irisgarritasuna garraio publikoan

Garraio publikoa erabiltzeko irisgarritasuna da alderdi garrantzitsuenetako bat, demokratizatzen laguntzen baitu. Beste era batera esanda, garraio pribatua ez bezala, garraiobide baztertzalea dena, zailtasun fisikoak edo kognitiboak dituzten pertsonen ez baitie erabiltzen, garraio publikoa unibertsala da, mundu osoan erabil baitaiteke, bakoitzaren adina edo gaitasunak edozein direla ere. Beraz, funtsezkoa da garraio publikoa ahalik eta irisgarriena izatea, gizartearen kohesioa eta aukerak sortzen laguntzen baitu.

Garraio publikoko geltokietako irisgarritasuna

Arrasateko autobus geltokiek irisgarritasun maila desberdinak dituzte. Gehienak espaloian daude, eta autobus geltoki batzuetan, gainera, markesina bat dute zain dauden bidaiariak eguraldi txarretik babesteko.

Geldiune makila, askotan, ez da nahikoa ezintasun kognitiboa duten pertsonentzat, eta, bereziki, espektro autistaren nahasmendua duten pertsonentzat, zailtasunak baitituzte paloak geldialdi bat irudikatzen duela ulertzeko. Ikono handiago edo argiago batek lagundu diezaieke pertsona horiei autobus geltokiak horrela identifikatzen.

Ibilgailuen irisgarritasuna

Hiriarteko autobusei dagokienez, mugikortasun murriztua duten pertsonentzat arrapala bat dute, gidariak aktibatu behar dituen aurreko eta erdiko ateetara sartzeko. Gainera, autobusak, geldialdian eta ateak irekitzean, «biflexio» bat egiten du, hau da, ateen alderantz makurtzen da bidaiariak errazago sar daitezen.

Autobusen barruan, mugikortasun murriztua duten pertsonak, pertsona handiek eta haurdun dauden emakumeek eta haur txikiak daramatzatenek lehentasuna dute beti esertzeko orduan. Gainera, mugikortasun urriko pertsonentzat erreserbatutako gune berezi bat dago, segurtasun-uhala duena.

Bestalde, herriko lineak estaltzen dituzten autobusak txikiagoak dira, mikrobusak dira. Azken urteotan, zerbitzuari buruzko kexa ugari pilatu dira (puntualtasun falta, kobratzeko garaian arazoak), eta horietako beste asko irisgarritasunarekin lotuta daude; izan ere, askotan, erabiltzaile batzuei igo eta autobusetik jaisten laguntzen dien arrapalak ez du funtzionatzen.

4.3.6. Erabiltzailearentzako informazioa

Garraio publikoari buruzko in situ informazioa funtsezkoa da garraibide hori optimizatzeko, erabiltzaileari bere ibilbidea hobeto planifikatzen laguntzen baitio.

Herriko autobusen geltoki guztietan informazio makila bat dago, eta bakoitzak informazio desberdina du: geltokitik pasatzen diren lineak; linea guztien eskema linealak, geltokiak ordu erreferentziarekin adierazita, eta linearen ordutegiak.

Herribusaren gelditze makila askotan, kontserbazio egoera oso eskasa da, erabiltzailearentzako informazioa irakurtzea eragozten duten pegatinaz beteta baitaude.

Horrez gain, herribuseko geltoki batzuetan, batez ere bidaiari zirkulazio handiena dutenetan, denbora errealeko tele-adierazle batzuk daude, hurrengo autobusera arte itxaron beharreko denboraren berri ematen dutenak, baina hori hiriarteko autobus zerbitzuak ere eskaintzen dituen geltokietan bakarrik gertatzen da.

Hiriarteko busek, berriz, informazioa beste era batera antolatzen dute. Ibilbide horien bigarren mailako geralekuetan, geldione makila egoten da, askotan pasatzen den linearekin eta haren ordutegiekin. Hala ere, ez dago hiriarteko bus sareari buruzko informaziorik. Udalerriko nodo gisa jarduten duten geldialdi nagusietan, emandako informazioa eta itxarote eremua zuzenak dira, denbora errealeko tele-adierazleekin eta ibilbide maparekin.

Autobus geltokiak badu alderdi hori hobetzeko aukera, hiriarteko zerbitzuko beste edozein geltokik eskaintzen dituen zerbitzu berak eskaintzen baititu.

Bi autobus zerbitzuek, hirikoak zein hiriartekoak, hobetzeko tarte handia dute erabiltzaileari ematen zaion informazioari dagokionez, ez baitute ia informazio errazik ordutegiekin eta oinarritzko informazioarekin udalaren webgunean aurkitzeko. Gainera, informazioa sakabanatuta dagoenez, ez du aukerarik ematen egiaztatzeko zerbitzuen arteko intermodalitaterik dagoen, erabiltzaile interesdunari bidaiak egiteko aukera ematen diona.

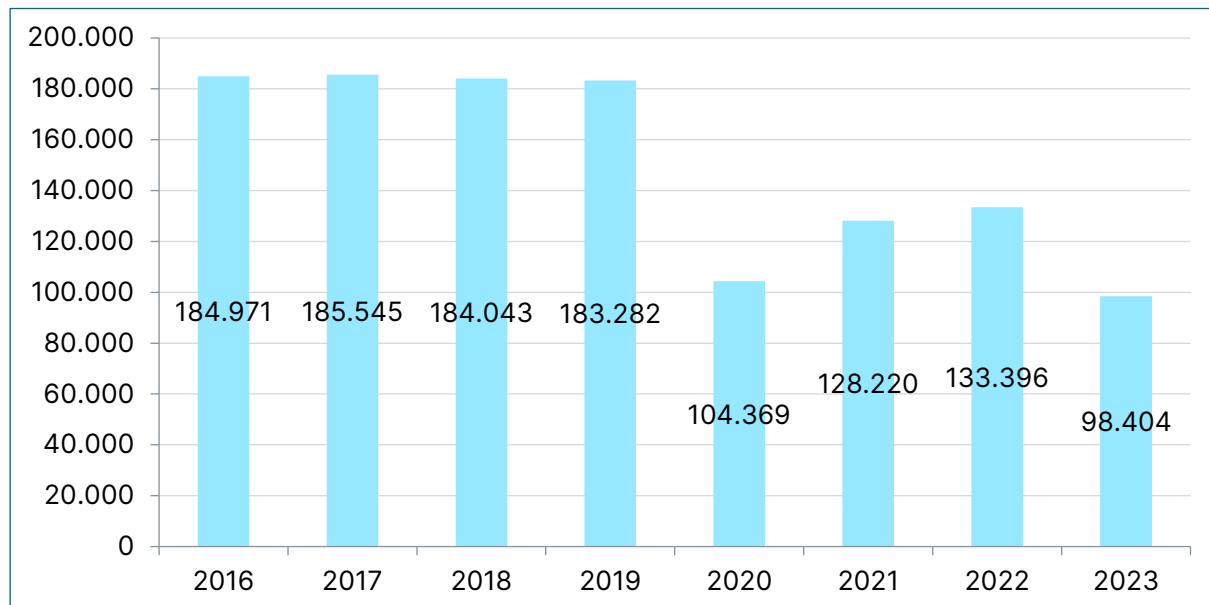
4.3.7. Garraio publikoaren eskaria

Herribusa

Azken urteotan, zerbitzua ustiatzen duen enpresak arazo batzuk izan ditu herribuseko zerbitzuaren erabiltzaileei kobrantzak egiteko orduan. Horrek azaltzen du, neurri batean, azken urteotan erabiltzaile kopuruak behera egin duela, bidaiak batzuk ez direlako erregistratu. Hala ere, ez da ahaztu behar, azken urteotan erabiltzaileek herribusaren zerbitzuari buruz egin dituzten kexa ugarien arabera, zerbitzuak aurkeztu dituen arazoek ere lagundu dutela erabiltzaile kopuruak behera egiten.

Azken urtetan, herritarrek hainbat kexa aurkeztu dituzte udaletxean, zerbitzuaren gabezia ugarirekin lotuta: autobusak igarotzen ez diren geltokiak, puntualtasun falta, igotzeko arrapalak ez funtzionatzea, etab.

Figura 4.56. Arrasateko herribusaren erabiltzaile-kopuruaren bilakaera (2016-2023).



Iturria: Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzza

1. eta 2. lineen goiburuko eta amaierako geralekuak, Eroski (%32a) eta Gorostitza (%20a) dira herribuseko erabiltzaileen igoeretan gehien erabiltzen diren geralekuak. Herrigunean San Frantzisko 1 (%6,1), Musakola 1 (%3,8) eta Kiroldegiko (%3,3) geltokiak ere nabarmentzen dira.

Figura 4.57. Herribusera igotzen diren bidaiarien banaketa, geltokiaren arabera (2022).

Geltokia	Igoerak	%
Agarre	747	%0,56
Altamira	168	%0,13
Arimazubi 1	376	%0,28
Arimazubi 2	1.027	%0,77
Azoka	617	%0,46
Elma 1	718	%0,54
Elma 2	490	%0,37
Erdigunea-Centro	2.222	%1,66
Erguin 1	1.508	%1,13
Erguin 2	260	%0,19
Erguingain A	419	%0,31
Erguingain B	1.685	%1,26
Eroski	42.249	%31,56
Etxaluze	273	%0,20
Galizia	78	%0,06
Garaia 1	225	%0,17
Garaia 2	863	%0,64
Garibai 1	132	%0,10

Geltokia	Igoerak	%
Garibai 2	165	%0,12
Gorostitza	27.010	%20,17
Hilerria	17	%0,01
Hondarribia	67	%0,05
Itxaropena	130	%0,10
J. L. Iñarra 2	255	%0,19
J.L. Iñarra 1	720	%0,54
Joan Bengoa 1	186	%0,14
Joan Bengoa 2	609	%0,45
Kiroldegia	4.410	%3,29
Kontzezino	677	%0,51
Legarre	488	%0,36
Maala	782	%0,58
Maitena	466	%0,35
Makatzenabarrena	1.375	%1,03
Makatzenagoiena	500	%0,37
Musakola 1	5.150	%3,85
Musakola 2	3.221	%2,41
Muzibar 1	706	%0,53
Muzibar 2	233	%0,17
Obenerreka 1	234	%0,17
Obenerreka 2	438	%0,33
Ospitalea 1	3.203	%2,39
Ospitalea 2	112	%0,08
San Andrés 1	317	%0,24
San Andrés 2	3.440	%2,57
San Frantzisko 1	8.182	%6,11
San Frantzisko 2	3.800	%2,84
San Isidro	71	%0,05
San Josepe	2.232	%1,67
Santa Marina	141	%0,11
Santa Teresa	500	%0,37
Santa Teresa 19	243	%0,18
Udalpe	1.124	%0,84
Uribarri 1	200	%0,15
Uribarri 2	2.634	%1,97
Zalduspe Ospitalea	2.987	%2,23
Zarugalde 1	2.405	%1,80
Zarugalde 2	397	%0,30
GUZTIRA	133.884	%100

Iturria: Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

Hiriarteko autobusa

Autobusa batez ere udalerrien artean erabiltzen da; hau da, autobusa erabiltzen da eskualdeko udalerriren batera edo udalerri batetik joateko, eta beste leku batzuetara joateko, hala nola EAEko hiriburuetara.

Mugikortasunari buruzko inkestaren eta kalean egindako ikuskapenaren arabera, busaren erabiltzailea, batez ere, emakumea da, bai lanera joateko, bai erosketak edo gestioak egiteko, bai aisialdirako. Etxeko lanak egiten dituzten herritarrek asko erabiltzen dute busa, bai herrikoa bai udalerrien artekoa.

Autobusaren ohiko beste erabiltzaile batzuk ere gizon gazteak dira, gehienak etorkinak, industrian lan egiten dutenak, herri arteko desplazamenduak egiten.

Bilobez arduratzen diren aitona-amonek ere busa erabiltzen dute, eskolara joateko. Emakumeek egiten dute gehienbat.

Debagoieneko ospitalerako zerbitzuak eskaera handia du, bai pazienteena, bai langileena. Ordu erregulazio on batek lanera joateko busa erabiltzeko aukera ematen duen adibidea da.

Udalerrien arteko autobus zerbitzuek alde handiak dituzte lineen arteko bidaiari kopuruan, eta eskaeraren aniztasunari erantzuten diote, ibilbidearen arabera. Autobus linea guztien azterketak agerian uzten du autobus zerbitzuak batez ere kanpo eskaera bati erantzuten diola.

Taula honetan, Arrasatetik pasatzen diren hiriarteko autobus zerbitzuko linea bakoitzeko bidaiari kopurua adierazten da. Arrasateko hiriarteko autobusa hartzen duten bidaiarien artean, nabarmentzekoak dira DG05 linea (udalerria Eibar eta Gasteizekin lotzen duena), DG04 linea (udalerria Zumarragarekin, Legazpirekin eta Oñatirekin lotzen duena) eta DG07 linea (udalerria Eskoriatzarekin lotzen duena). Linea horiek guztiek urtean 119.000 bidaiari baino gehiago izaten dituzte Arrasaten. Arrasateko udalerriko erabiltzaileen jaitsieren artean, DG10 linea nabarmentzen da, udalerria Bergara, Aretxabaleta eta Eskoriatzarekin lotzen duena, non urtean 260.000 erabiltzaile baino gehiago jaisten diren. Aipatzekoak dira, halaber, bidaiarien igoeran aipatutako bi linea: DG04 eta DG05.

Figura 4.58. Arrasateko hiriarteko autobus-linea bakoitzeko urteko bidaiari-eskaria (2023).

Linea	Ibilbidea	Urteko eskaria (2023)	Jatorria Arrasate	Helmuga Arrasate
	BILBAO>DONOSTIA	5.758	2.675	3.083
DG01	ARRASATE>OÑATI>BILBAO	39.752	29.831	9.921
DG02	BERGARA>OÑATI>ARRASATE>DURANGO> BILBAO	29.280	20.752	8.528
DG04	ZUMARRAGA>LEGAZPI>OÑATI>ARRASATE	294.498	155.748	138.750
DG05	EIBAR>ARRASATE>ESKORIATZA>VITORIA- GASTEIZ	287.916	164.752	123.164
DG05A	(ERMUA)EIBAR>BERGARA>ARRASAT> VITORIA-GASTEIZ	141.350	93.748	47.602
DG05D	EIBAR>VITORIA-GASTEIZ(PADURATIK/POR PANTANO)	40.306	25.004	15.302
DG06	ESKORIATZA>ARRASATE>DEBA	6.832	3.656	3.176
DG07	ESKORIATZA>DONOSTIA	159.953	119.007	40.946
DG10	BERGARA>ARRASATE>ARETXABAETA> ESKORIATZA	535.653	269.127	266.526
DG11	EIBAR>ARRASATE	82.135	41.044	41.091
DG21E	LEINTZ>ESKORIATZA>ARRASATE (OSPITALEA)	345	1	344
DG40G	EIBAR>BERGARA>ARRASATE>ESKORIATZA	7.389	4.066	3.323
DG41G	OÑATI>ARRASATE	7.668	3.240	4.428
DG42G	EIBAR>SORALUZE>BERGARA>ARRASATE	1.369	565	804
DG44G	ZUMARRAGA>LEGZPI>OÑATI>ARRASATE	1.611	779	832
DG45G	EIBAR>ARRASATE>VITORIA-GASTEIZ	4.951	2.696	2.255
DG47G	ESKORIATZA>DONOSTIA	882	626	256
DG56B	ARRASATE>OÑATI>AEROPUERTO BILBAO	5.418	4.052	1.366
	EIBAR-BERGARA-ARRASATE-VITORIA	1.465	779	686
G50B	LINEA COMODIN DIURNA	179	179	0
G51B	LINEA COMODIN NOCTURNO	359	340	19
	GRINDEL	514.391	269.127	245.264
	LANZADERA UNIVERSIDAD	39.388	29.831	9.557
	SAN SEBASTIAN - VITORIA	1.195	565	630
UK50B	LINEA COMODIN NOCTURNA	2.436	1.979	457
GUZTIRA		2.212.479	1.244.169	968.310

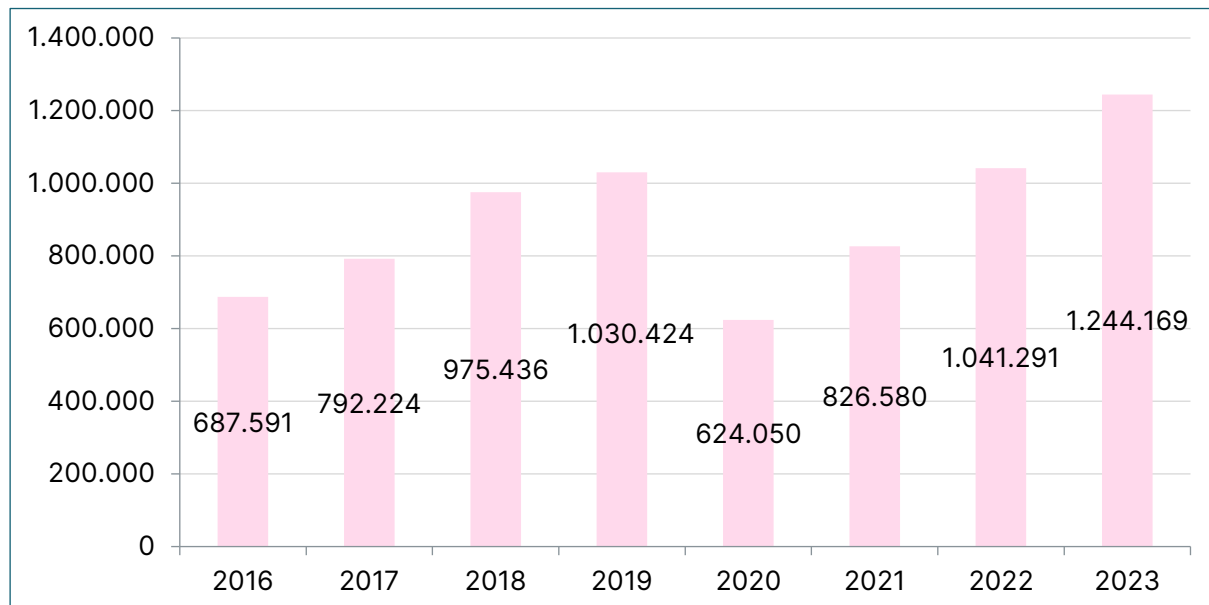
Iturria: Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzza

Hiriarteko garraio publikoaren erabileraren bilakaera positiboa eta goranzkoa izan da, hurrengo grafikoan ikus daitekeen bezala. 2019 eta 2023 artean, %20,7ean hazi da bidaiari kopurua udalerrian. 2020ko eta 2021eko datuak ez dira behin betiko erreferentzia gisa hartzen, COVID-19ren ondoriozko pandemiak eragiten baitie, eta erabiltzaile mailaren argazkia ez da guztiz erreala.

2019-2023ko aldi horretan, Arrasaten beste udalerri batera joateko autobusera igotzen den populazioa (% 20,7ko igoera) eta beste udalerri batzuetatik Arrasatera datorrena (% 20,6ko igoera) hazi egin dira.

2019-2023ko aldi horretan, Arrasaten beste udalerri batera joateko autobusera igotzen den erabiltzaile kopurua (%20,7ko igoera) eta beste udalerri batzuetatik Arrasatera datorrena (%20,6ko igoera) hazi egin dira.

Figura 4.59. Hiriarteko autobusen bidaiari-kopuruaren igoeraren bilakaera Arrasaten (2016-2023).



Iturria: Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

Arrasaten, Zalduspe Ospitalea da hiriarteko autobusera erabiltzaile gehien igotzen diren geltoki nagusia (%40,6a). Datu logikoa da hori, kontuan hartzen badugu autobus geltokiaren egungo kokapena (behin-behinekoa) eta hiriarteko ibilbide asko direla hemen egiten dutenak geldialdi bakarra. San Andres, Erdigunea-Centro eta Musakola-Zigarrola geltokiak dira, hurrenez hurren, autobusera erabiltzaile gehien igotzen diren geralekuak.

Hiriarteko autobusaren erabiltzaileen jaitsierei dagokienez, paradigma bera da, baina Zalduspe Ospitaleko geralekuak behera egiten duen bidaiari guztiekiko duen adierazgarritasuna igoeren ehunekoa baino txikiagoa da (%30,5a). San Andres, San Prudentzio, Musakola-Zigarrola eta Erdigunea-Centro dira erabiltzaile gehien jaisten diren hurrengo geralekuak.

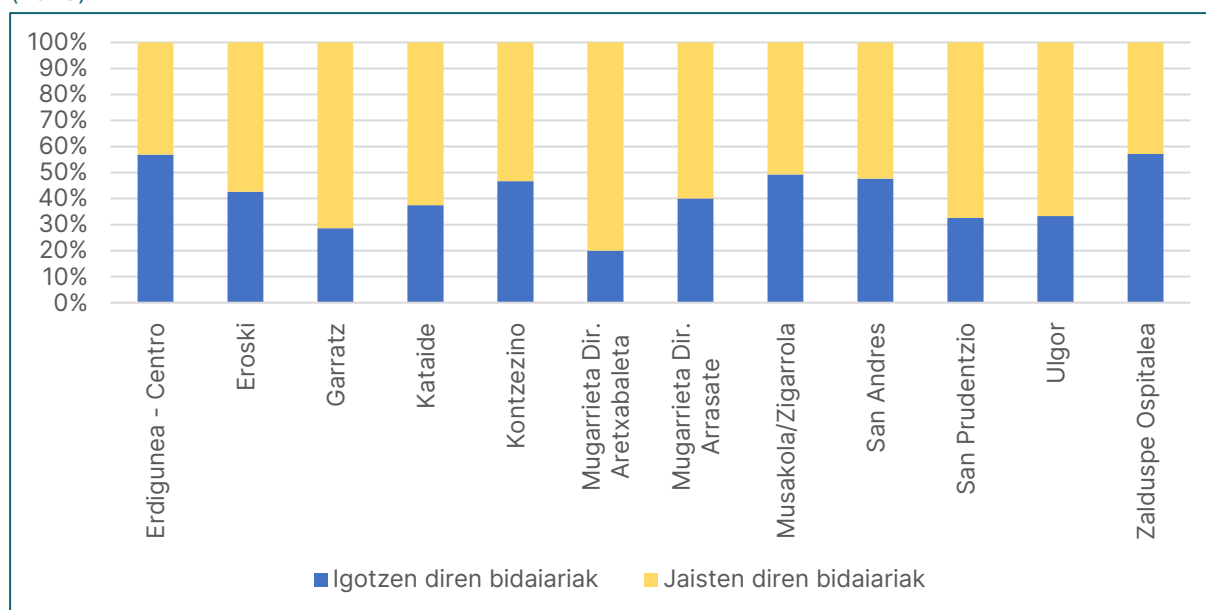
Figura 4.60. Bidaia-irteeraren igoera eta jaitsiera hiriarteko autobusean, geralekuen arabera (2023).

Geltokia	Bidaia-irteeraren igoera (%)	Bidaia-irteeraren jaitsiera (%)
Erdigunea-Centro	%14,0	%10,6
Eroski	%2,3	%3,1
Garratz	%0,2	%0,5
Kataide	%0,3	%0,5
Kontzezino	%8,4	%9,6
Mugarrieta noranzkoa Aretxabaleta	%0,1	%0,4
Mugarrieta noranzkoa Arrasate	%0,2	%0,3
Musakola-Zigarrola	%10,4	%10,7
San Andres	%15,3	%16,8
San Prudentzio	%7,9	%16,4
Ulgor	%0,3	%0,6
Zalduspe Ospitalea	%40,6	%30,5

Iturria: Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

Geltoki bakoitzean jaitsi eta igo egiten diren bidaia-irteeraren banaketak erakusten du balantzean desberdintasuna dagoen geralekuetan, oro har, erabiltzaile gehiagok erabiltzen dutelako geldialdia jaitsiera gisa igoera gisa baino. Garratz, Mugarrieta, San Prudentzio edo Ulgor bezalako geralekuen kasua da. Erabiltzaile gehien dituzten geralekuetan, hala nola Zalduspe ospitalean, Erdigunea-Centro edo Musakola-Zigarrola edo San Andres geltokietan, %50aren inguruko banaketa izaten da. Horrek pentsarazten du erabiltzaile askok zerbitzua aldezka erabiltzen dutela eta pendulu moduan erabiltzen dutela, hiriarteko autobusean irten eta sartzen direla, ziurrenik lanaldirako edo ikasketarako.

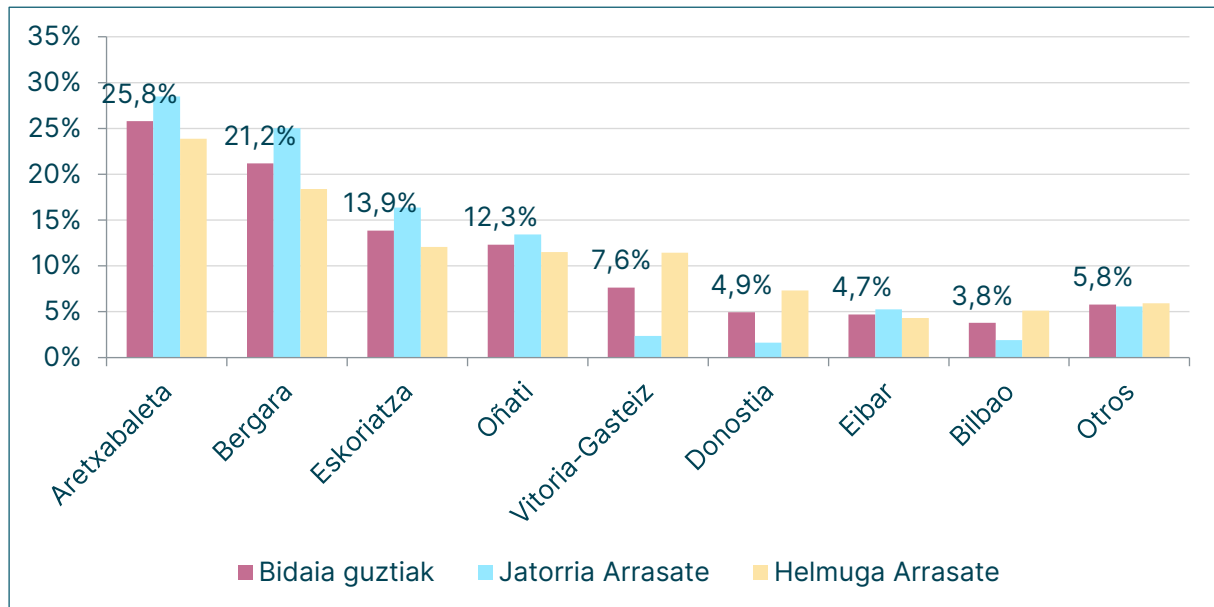
Figura 4.61. Arrasateko hiriarteko autobus-geltokietako bidaia-irteeraren igoera eta jaitsieraren arteko balantzea (2023).



Iturria: Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

Arrasateetik edo Arrasaterantz egiten diren hiriarteko autobus konexioen artean, eskualdeko herriekiko konexioak nabarmentzen dira, hala nola Aretxabaleta, Bergara, Eskoriatza eta Oñati. Aramaiorekin konexioa ere oso garrantzitsua da erabiltzaile mailan, baina ez dago konexio horri buruzko daturik, beste erakunde batek kudeatzen baitu.

Figura 4.62. Arrasateko hiriarteko autobuseko desplazamenduen jatorri eta helmuga nagusiak (2023).



Iturria: Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

4.3.8. Disfuntzio nagusiak

Herribusa zerbitzua

Arrasaten garraio publikoa hobetzea da udalerrirako gainditu gabeko irakasgai handietako bat. Izan ere, herritarrek hiri barruko zein hiriarteko desplazamenduetarako erabil dezakete.

Herribusa udalaren menpe dago zuzenean, eta erabiltzaileei informazioa eta zerbitzua emateko egindako lana nabarmendu behar da, garraio erraza baita, plano eta ordutegi zehatzekin eta gero eskuragarriekin. Hala ere, harago joan behar da, eta gaur egun dituenak baino erabiltzaile gehiago erakar daitezkeen aztertu behar da, akatsak hobetuz eta zerbitzuak gehituz. Kapitulu honetan aipatu diren akats guztiak zuzendu egin behar dira, eta, hala, laster egin behar den zerbitzuaren kontzesio berriarekin bermatuko da. Ezarritako ordutegiak eta ibilbideak betetzen dituen zerbitzua bermatu behar da, eta zerbitzuaren erabiltzaile guztientzat uneoro eskuragarri egongo dena.

Egungo ibilbideek lehiakortasuna eta azkartasuna ken diezaiokete zerbitzuari, bidaiariek aurki baitezakete ibilbide gehiegi egiten dela hurbileko helmugetara iristeko. Herribuseko lineak diseinatu eta martxan jarri zirenean, autobus konexio hori zen goi auzoetako biztanleek hirigunera ibilgailu pribatuaren alternatiba gisa konektatzeko zuten aukera bakarra. Beraz, ibilbide horietako asko auzo horietatik igarotzen dira. Gaur egun, goiko auzoak eta hirigunea lotzen dituzten igogailu ugari jarri direnez udalerrian, linea horien diseinuak zerbitzua arinago eta azkarrago ematen duen birkonfigurazioaren beharra du.

Bestalde, udalerritik oso urrun dauden eremu batzuek ezin dute zerbitzu hori erabili, ez delako iristen. Gabealdi honek gehien eragiten dien auzoetako bat Udala da, eta datorren udan proba pilotu bat jarriko da martxan auzoa erdigunearekin lotzeko.

Gesalibar da eragin handiena izan duen beste auzoetako bat. Izan ere, oso garrantzitsua da hango erakarguneen mugikortasuna, eta ez dago garraio publikoaren eskaintza lehiakorrik. Gesalibarko ospitaleek sortzen duten pertsona mugimendua nabarmena da, eta ez dago joan-desplazamenduetarako auto partikularra ez den beste garraio aukera askorik. Gesalibarko ospitaleen kasuan, 450 langile baino gehiagoren mugimendua dago, 500 paziente inguru, bisitariak, eta Hermanos Arriaga enpresako autobusak eta taxi bus zerbitzuak eskaintzen duten zerbitzua ez da nahikoa.

Ikusi da, halaber, tarte batzuetan busak zailtasunak dituela zirkulatzeko, bai erreie estuak dituelako, bai zirkulazioak harrapatuta geratzen delako (Otalora erdibitzailean aparkatzen ari den kotxeak, adibidez). Horrek kalte egiten dio abiadura komertzialari, eta, beraz, garraio aukera gisa duen lehiakortasunari.

Beste arazo bat da ibilbidean hainbat geltoki daudela zaku-hondoak direnak, autobusa geltokiraino doala eta, gero, bidaiariak ez direla ez igotzen ez jaisten. Eskaria kudeatzeko sistema batek bizkortu egingo luke zerbitzua.

Lehen esan bezala, gelditze makiletako informazioaren kontserbazio egoera oso eskasa da, zikinak edo pegatinaz beteak baitaude, eta, ondorioz, informazioa irakurtezina da. Udalaren web orrian ere ez dago herribusaren funtzionamenduari eta ordutegiei buruzko informazio argi, zehatz eta erraz eskuragarri.

Figura 4.63. Herribusako geltokien adibideak, informazio irakurtezina dutenak pegatinak daudelako



Iturria: INTRA

Hiriarteko autobus zerbitzua

Hiriarteko autobusa, Aldundiarekin hitzarmenak dituzten enpresa pribatuek eskaintzen duten arren, garraio publikoa da, agian, erabiltzeko arazo gehien dituen, batez ere, ez delako oso user-friendly. Bestela esanda, erabiltzaileari zaila zaio sarearen funtzionamendua interpretatzea. Linea gehienek ordutegiak irregularrak izaten dira, eta ez daude oso koordinaturik lantokietara sartzeko eta handik irteteko ordutegiekin. Gainera ez da oso intuitiboa, eta, gainera, ez dago herritarrei eskainitako zerbitzuaren berri emateko planorik.

Autobus geltokiari buruzko informazioa ere nahasten da, eta hori da garraio horren gabezien adibide paradigmaticoa. Izan ere, autobus geltokiaren erreforma urrezko aukera bat da alderdi hori hobetzeko.

Kanpotik Arrasateko ertzetan dauden industrialdeetara, Garagartzara, Kataidera eta Markuletera, etortzen den jendeak ez du ibilgailu pribatuaren alternatiba askorik bere lantokietara iristeko, batez ere Markuleten, bertan tailer txiki asko baitaude. Hiriarteko lineek ez dute ordutegirik eskaintzen lan-ordutegien arabera.

Unibertsitatea eta Garaia inguruan jende asko autoz doa, San Andres geltokia urruti geratzen delako, Eskoriatzara hurbiltzen direnentzat geltoki bat egon beharko luke. Ordutegien gaiaz gain, sarrera eta irteeretara egokituta ez daudenak.

Jaiegunetan, hobetu egin behar dira garraio publikoan iristeko eta desplazamenduak egiteko aukerak. Asteburuetan Aldundiak kudeatzen du, baina, batzuetan, herriko jaiegunak aste barruan erortzen direnean, ez dago behar adinako autobus estaldurarik.

Erabiltzaileari udal webgunean eta aplikazio mugikorretan ematen zaion informazioa da udalerrian gainditu beharreko beste gaietako bat. Arrasateko autobus geltoki batean aplikatzeke intermodalitatea lausotuta geratzen da informazio eta komunikazio politika on bat aplikatzen ez bada. Adibide gisa, herribusaren 3. linea ezarri zenean erabilera eskasa.

Azkenik, taxia garraio publikoaren sektore txikia da, baina hobetzeko aukera handia ere badu udalerrian, batez ere herritarrei zerbitzu orokorra emateko (batez ere enpresei zerbitzua emateko funtzionatzen du), eta beharrezkotzat jotzen den gaueko zerbitzua eskaintzen.

4.4. MUGIKORTASUNA IBILGAILU PRIBATU MOTORDUNEAN

Errepide sarea sakon ezagutzea funtsezkoa da ezaugarri honetako azterketa bat egiteko; izan ere, azterketa honetako punturen batean proposatzen den edozein aldaketak mugikortasunaren funtzionamendua aldatzea eragiten du, eta aldaketa hori behar bezala ulertu eta interpretatu behar da.

Arrasaten, bideen zati handi bat ibilgailuentzat da. Mugikortasun jasangarri eta seguruaren printzipioekin bat datorren espazio publikoa kudeatzeko politikari ekiteko, lehenik eta behin, kalearen multifuntzioa berreskuratu behar da, eta horrek oinezkoari eta txirrindulariari lekua itzultzea esan nahi du.

4.4.1. Eskaintzaren ezaugarriak

Arrasateko bide-sarea 102,27 km-ko luzera dauka guztira. Hala ere, kale guztiak ez dira tipologia berekoak edo funtzio berak betetzen dituzte, baizik eta sarean duten funtzioaren arabera hierarkizatzen dira. Kasu askotan, funtzio horrek ezaugarri morfologiko jakin batzuk ditu.

Hierarkizazioa

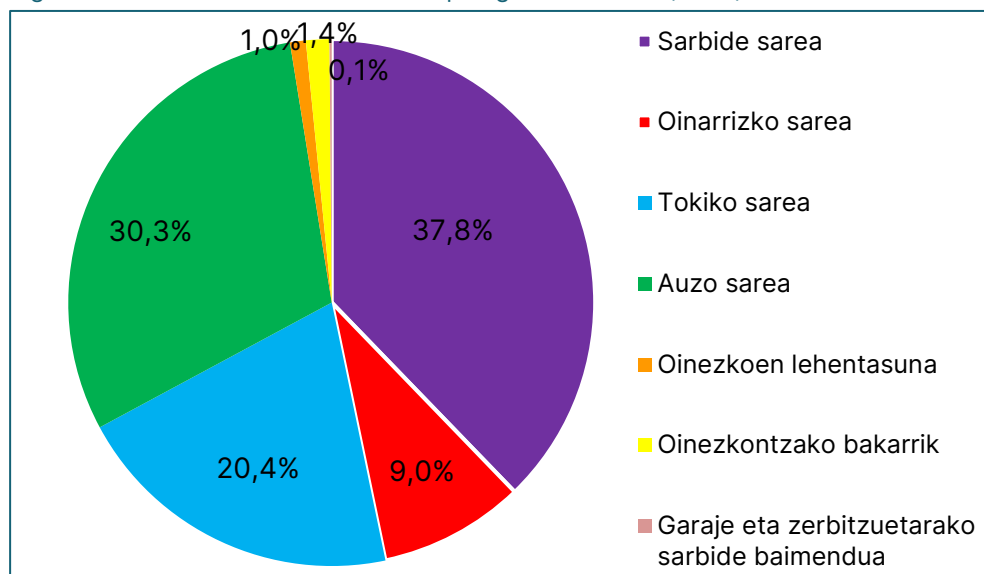
Ondorengo taulan, hierarkiak, bide-motak eta horien dimentsioak bereizten dira. Gainera, hurrengo irudian, ehunekotan adierazten da banaketa.

Figura 4.64. Bide-sarearen dimentsioa, tipologiaren arabera (2024).

Bidearen tipologia	Luzera guztira (km)
Sarbide sarea	38,63
Oinarrizko sarea	9,16
Tokiko sarea	20,88
Auzo sarea	31,00
Oinezkoen lehentasuna	0,99
Oinezkoentzat bakarrik	1,47
Garaje eta zerbitzuetarako sarbide baimendua	0,14
GUZTIRA	102,27

Iturria: INTRA.

Figura 4.65. Bide-sarearen banaketa tipologiaren arabera (2024).



Iturria: INTRA.

Figura 4.66. Bide-sarearen hierarkizazioa, tipologiaren eta auzoaren arabera (2024).

Auzoa	Sarbide sarea	Oinarritzko sarea	Tokiko sarea	Auzo sarea	Oinezkoen lehentasuna	Oinezkoentzat bakarrik	Garaje eta zerbitzuetarako sarbide baimendua
Altamira	-	%4,9	%81,4	%13,7	-	-	-
Alde Zaharra	-	%0,9	-	%25,7	%20,0	%53,4	-
Ferial	-	%58,9	-	-	%41,1	-	-
Musakola	%44,2	%10,4	%16,1	%29,3	-	-	-
Olan	%15,3	%12,1	%19,5	%53,1	-	-	-
Baserri Auzoak	%52,6	%3,8	%17,1	%26,4	-	-	-
San Andrés	-	%22,2	-	%77,8	-	-	-
San Juan	-	%19,7	%12,8	%65,0	-	%1,3	%1,2
Santa Marina	-	-	%35,4	%64,6	-	-	-
Santa Teresa	-	-	%68,6	%31,4	-	-	-
Uribarri	%12,9	%21,6	%5,5	%59,9	-	-	-
Uribe-Munar	-	%26,3	%60,7	%8,8	-	%2,5	%1,7
Zarugalde	%54,1	%16,5	%22,2	%6,8	-	%0,4	-
GUZTIRA	%37,8	%9,0	%20,4	%30,3	%1,0	%1,4	%0,1

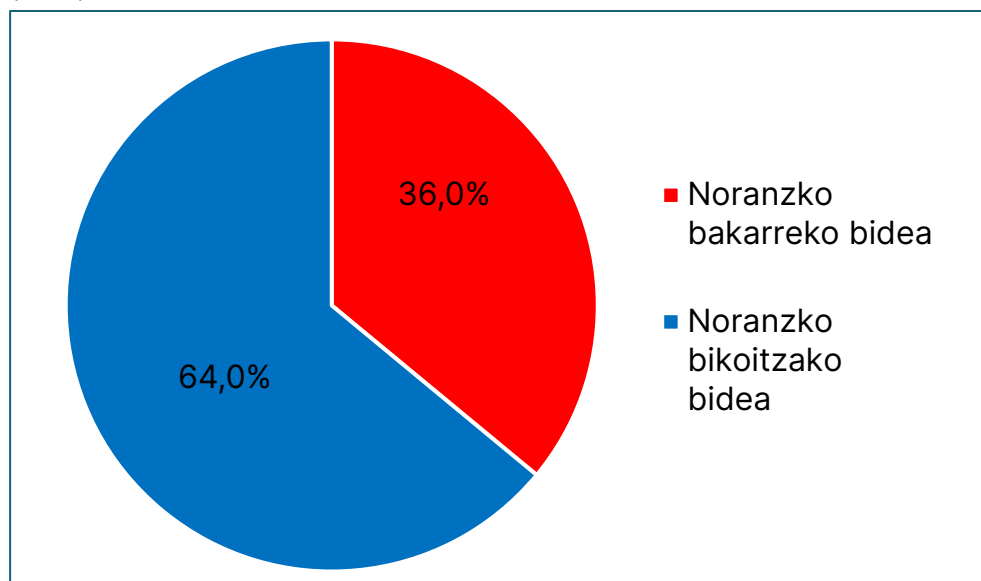
Iturria: INTRA.

Zirkulazio noranzkoak

Arrasateko bide sarea hainbat bide kategoriaz osatuta dago. Horiek, era berean, ezaugarri bereziak dituzte noranzkoetan.

Arrasateko bide-sareko kilometro gehienak noranzko bikoitzekoak dira (%64a), eta gainerako %36a noranzko bakarrekoak dira.

Figura 4.67. Arrasateko bide-sareko km-en banaketa ehunekotan, zirkulazioaren noranzkoaren arabera (2024).



Iturria: INTRA.

Ehuneko hori ez da homogeneoa udalerrri osoan, ezaugarri jakin batzuk dituzten eremuak baitaude.

Figura 4.68. Arrasateko bide-sareko km-en banaketa, auzoetako zirkulazioaren noranzkoen arabera (2024).

Auzoa	Noranzko bakarreko bidea Km.	Noranzko bikoitzako bidea Km.
Altamira	%0,4	%99,6
Alde Zaharra	%81,6	%18,4
Ferial	%58,8	%41,2
Musakola	%55,1	%44,9
Olan	%18,3	%81,7
Baserri Auzoak	%29,4	%70,6
San Andrés	%62,0	%38,0
San Juan	%26,6	%73,4
Santa Marina	%61,6	%38,4
Santa Teresa	%79,8	%20,2
Uribarri	%49,4	%50,6
Uribe-Munar	%43,9	%56,1
Zarugalde	%13,0	%87,0
GUZTIRA	%36,0	%64,0

Iturria: INTRA.

4.4.2. Udalerrira sartzeko bide-sarea

Arrasateko hirigunea GI-627 eta GI-2620 errepideen arteko elkargunearen inguruan garatzen da.

- GI-627 errepideak Gasteiz eta Eibar lotzen ditu Arlabanetik, Debagoiena eskualdea eta Arrasate zeharkatuz. Aretxabaletatik San Andresetik sartzen da herrigunean, ingurabide bat marraztuz, eta San Prudentziotik ateratzen da Bergararantz. Ibilgailuen eguneko batez besteko intentsitatea 9.000 ibilgailutik gorakoa da, eta zifra hori murriztu egin da azken urteetan, udalerrirako beste sarbide batzuk hobetu direlako.

- GI-2620 errepidea, Aretxabaleta eta Aramaio herriak lotzen dituen, Garagartza eta Gesalibarren zehar.
- AP-1 autobidea, Gasteiz eta Irun Eibartik lotzen dituen, 2009an jarri zen martxan, eta aldaketa handia izan zen udalerrira sartzeko modu batzuetan.
- GI-632 errepidea, Durango eta Beasain lotzen dituen, udal mugartea inguratzen du, Kanpazar gainetik San Prudentzioko GI-627 errepidearekin lotzen den arte.
- GI-3551 errepidea, Kanpazar eta Arrasate lotzen dituen GI-632 errepidearekiko lotunean.
- Sarbideen sarea osatzeko, GI-3552 errepidea erabiltzen da Udala auzorantz eta GI-3554 errepidea Bedoña auzorantz.

Figura 4.69. Arrasateko udalerrirako sarbideen bide-sarea (2024).

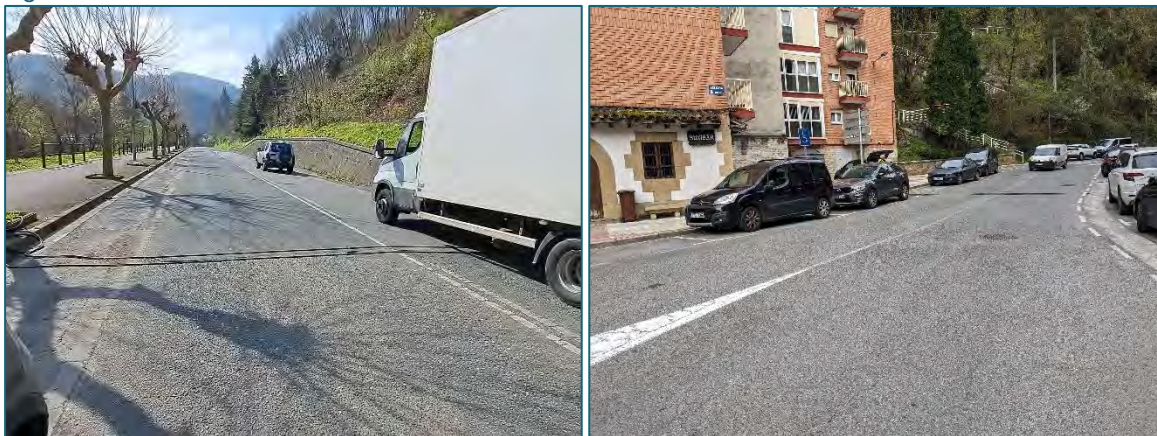


4.4.3. Udalerriko bide-sare nagusia

Arrasateko bide sarean hainbat motatako zirkulazio bideak daude, bakoitzak bere ezaugarriak eta funtzioak dituela.

Udalerritik igarotzen diren errepideak dira sarbide sareko errepideak, inguruko udalerrietatik iristen dira udalerrira, eta udalerraren eta lurraldearen arteko harremanak egituratzen dituzte. Sarbideen eta hiriarteko bideen sare gisa identifikatzen da. Arrasaten, AP-1, GI-627, GI-3551 eta GI-3552 errepideei dagozkie.

Figura 4.70. Sarbide-sareko kaleen adibideak



Iturria: INTRA

Ibilgailuentzako oinarrizko sarea edo lehentasun bideak dira ibilgailuentzat lehentasuna duten bideak, udalerrira sartzeko bideen eta eremu baketuen edo aldi berean daudenen arteko lotura funtzio argia dutenak. Barruan egituratuta egon behar du, eta kanpo laguntza izan behar du, zirkulazioa bideratzen duten bideen bidez. Horrela, udalerrian jatorria edo helmuga duten bidaiei bakarrik eusten die. Barne banaketarako bide sistema eta auzoekiko lotura barne hartzen ditu. Oro har, iragazkortasun txikiagoa dute. Bide horietan, ibilgailu pribatuak lehentasuna du oinezkoen aldean, baina horrek ez du esan nahi, nolanahi ere, oinezkoen kopurua murrizten denik. Tipologia honetan baimendutako gehieneko abiadura duela gutxi murriztu du DGTk, 30 km/h-ra.

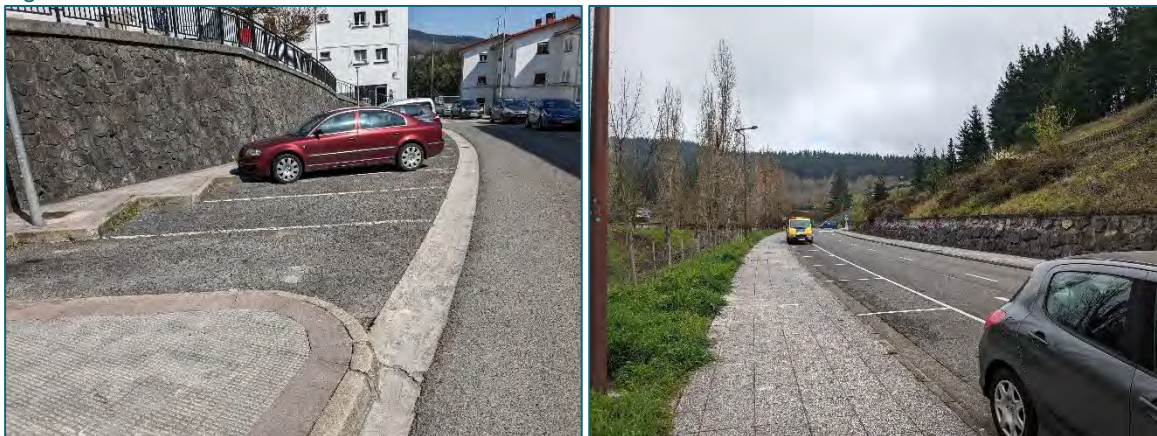
Figura 4.71. Oinarrizko sareko kaleen adibideak



Iturria: INTRA

Udalerriko auzoetako bidaiek erakartzeko gune nagusiak lotzen dituzten bideek osatzen dute tokiko sarea, eta, hala, ibilgailuen eta oinezkoen fluxu garrantzitsuak dituzte. Oinarrizko sareak definitzen duen hiri-ehunaren koadrante handiak barnetik lotzen dituzten hiri bideak bakarrik hartzen ditu. Funtsean, hiri sarearen barrualdea sare nagusiarekin lotzen duten bideak dira. Baimendutako gehieneko zirkulazio abiadura 20-30 km/h-koa da, zehazten den moduan.

Figura 4.72. Tokiko sareko kaleen adibideak



Iturria: INTRA

Auzo sarea zirkulaziora hurbiltzeko eta/edo zirkulaziora iristeko funtzioa duten kaleek osatzen dute, eta oinezkoen zirkulazio bolumen handia xurgatzen dute. Bide horietan, baimendutako gehieneko abiadura 20 eta 30 km/h bitartekoa da. Auzoak banatzeko sarea hartzen du, auzoen aldean barne zirkulazioko funtzioa duena eta zentroko garaje eta eraikinetara sarbidea ematen duena.

Figura 4.73. Auzo sareko kaleen adibideak



Iturria: INTRA

Oinezkoentzat lehentasuna duten kaleak, oinezkoen desplazamenduetan duten garrantziagatik edo erakargarritasun tertziario, komertzial, ondarezko eta abarregatik dira. lehentasuna eman behar zaie oinezkoiei, baina merkantzien ibilgailuei eta baimendutako ibilgailuei bakarrik zirkulatzen utzi behar zaie. Abiadura, gehienez, 10 km/h-koa izango da, Arrasateko zirkulazio ordenantzaren arabera, eta horrek ez du erabilera bultzatzen.

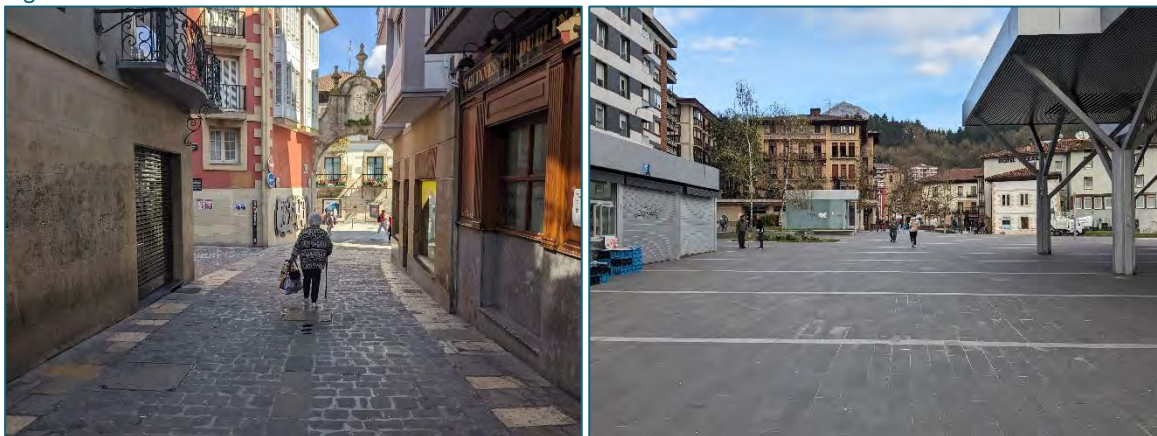
Figura 4.74. Oinezkoen lehentasunezko kaleen adibideak



Iturria: INTRA

Oinezkoentzat bakarrik diren kaleak, oinezkoen desplazamenduetan duten garrantziagatik edo erakargarritasun tertziario, komertzial, ondarezko eta abarreatatik. edo ezaugarri fisikoengatik (zabalera, eskalak, etab.) oinezkoen zirkulaziorako bakarrik erabiltzen dira.

Figura 4.75. Oinezkoentzako kale eskusiboen adibideak



Iturria: INTRA

Garajeetarako eta zerbitzuetarako sarbide eskusiboa duten kaleetan, zerbitzu ibilgailuak bakarrik sar daitezke garajeetara, ordu mugarik gabe, baina gehienez 10 km/h-ko abiadurarekin, eta oinezkoen eta bizikleten lehentasuna errespetatuz.

Figura 4.76. Garibai etorbiderako sarbide murriztuaren adibidea



Iturria: INTRA

Seinaleztapena

Udalerrian ibilgailu motordunentzako seinaleak nahiko osotzat jotzen dira, eta, gehienetan, egoera onean daude. Salbuespena S-13 seinaleztapena izango litzateke, oinezkoen mugikortasunari buruzko kapituluan aipatu den bezala, oinezkoen zebra-bideetan seinale hori defizita baitago.

Eskola inguruneetako seinaleztapena indartu egin dela ikusten da, eta horrek arriskua adierazten du, ikastetxe batetik hurbil daudelako neska-mutilen etengabeko mugimendua dela eta. Neurri horrekin batera, udalerrian oinezkoentzako zebra-bide goratuak egon ohi dira.

Figura 4.77. Eskola-inguruneetako seinaleztapenaren adibidea



Iturria: INTRA

Baina udalerriko bide seinaleen ezaugarri nagusietako bat seinaleztapen bertikalaren kontserbazio egoera txarra da. Udalerriko seinale asko egoera irakurtezinean daude, zikinkeria eta pegatinak daudelako.

Figura 4.78. Egoera txarrean dauden seinaleen adibidea





Iturria: INTRA

Beste defizit bat ere antzeman da: seinaleak ez du eraginik zirkulazioan dauden ibilgailuak hirigunearen erdigunetik kanpo dauden disuasio aparkalekuetara bideratzeko eta hara eramaten saiatzeko.

4.4.4. Ibilgailu pribatuaren eskaera

Lehen esan bezala, azken urteetan asko hazi da udalerrian sartzen eta ibiltzen diren ibilgailuen kopurua. Izan ere, udalerrian zirkulatzen eta aparkatzen duten ibilgailuen kopurua handiegia da, autoz egiten diren desplazamendu asko distantzia laburrak egiteko egiten baitira.

Derrigorrezko mugikortasuna da udalerriko zirkulazioaren bide eskeman eragin handiena duen faktoreetako bat; izan ere, ikastetxeetako eta lantokietako sarrerek eta irteerek aglomerazio egoera puntualak eragiten dituzte hurbilen dituzten inguruneetako zirkulazioan. Alde horretatik, desplazamendu ugari egin dira Arrasatek beste udalerrri batzuetara, eta, batez ere, beste udalerrri batzuetatik Arrasatera.

Ikasketak direla eta derrigorrezko mugikortasunari dagokionez, ikastetxeetara sartzeko eta handik irteteko orduak ilara bikoitzeko ibilgailuak pilatzeko uneak dira, eta zirkulazioan egoera zailak eragiten dituzte.

Udalerrian ibilgailu pribatuaren mugikortasuna oso baldintzatuta dago industrialdeetara eta lantokietara dagoen mugimenduagatik; izan ere, desplazamendu asko egiten dira, nahitaez egin beharreko arrazoiengatik, eta beste udalerrri batzuetan Arrasatera lanera etortzen diren ibilgailuak ere asko dira. Horrek arazo batzuk sortzen ditu puntako orduetan zirkulatzeko. Azken urteetan, hobekuntzak egin dira eremu publikoko urbanizazio-jarduerekin, trafikoaren eta aparkalekuaren erregulazioarekin, besteak beste, baina lotura falta eta plan integral bat falta da, desplazamenduak egiteko modu guztiak kontuan hartuko dituen, eta ibilgailu pribatuak okupatzen eta behar duen espazioak horiek nola eragiten dien ikusteko.

Arrasaten ibilgailu asko erabiltzen dira, hainbat arrazoi direla medio:

- Morfologia: Arrasaten morfologiak hesi-efektua eragiten du motorrik gabeko garraiobideetan, eta garraio publikoaren zerbitzu eraginkorrik ez dagoenez, ibilgailu pribatua da alternatiba bakarra. Gainera, bidaiak sortu eta erakartzeko zentroak udalerrian sakabanatuta daude, eta horrek ibilgailu pribatua erabiltzea bultzatzen du, eguneroko jarduerak egin ahal izateko.

- Industria-jarduera eta fabrikak: industria zentro eta fabrika asko daudenez, ibilgailuak asko desplazatzen dira udalerrira eta udalerritik. Pertsona bakar batek, gidariak, autoa erabiltzea ezagutzen eta kritikatzeko den errealitatea da, baina normalizatutzat hartzen da.
- Kokapen geografikoa: Udalerraren kokapen geografikoa, EAEko hiriburuekin hainbat errepideren bidez dituen lotura onak, Debagoieneko udalerri garrantzitsuena eta populatuena izanik, desplazamenduak eragiten ditu.

Beraz, ibilgailu pribatuen mugimenduak, neurri handi batean, logika horiei erantzuten die udalerrian.

Eskura ditugun datuetatik eta Arrasateko Udalak emandako datuetatik abiatuta, motordun ibilgailu pribatuaren eskaera zehazteko informazio berria sortzeko beharra ebaluatu ahal izan da.

Zehazki, informazio hau osatu da iturri hauekin:

- Ibilgailuen neurketa automatikoak (24h) errepide sareko zenbait puntutan: hainbat neurketa egin dira bide sareko 12 puntutan (bi noranzko, sei puntutan) 2024/03/18tik 2024/03/19ra bitartean.
- Eskuzko aforoen neurketak (1 h) bide sareko 21 puntutan.
- Gipuzkoako Foru Aldundiaren neurketa automatikoak

Eskura dagoen informazio guztia oinarri hartuta (Eusko Jaurlaritzaren Mugikortasun Inkesta eta Udalak emandako eta INTRAK bildutako informazioa), garraio pribatu motordunerako mugikortasun matrizeak eraiki dira, Geografia Informazio Sistema erabiliz.

Plan orokor bat egin da zirkulazioa eta oinezkoen eta bizikleten intentsitatea neurtzeko, bai automatikoak, bai eskuzkoak, jakiteko zer egoeratan dagoen gaur egun ibilgailu pribatuen, oinezkoen eta bizikleten (eta MPI) Arrasateko bide sarean egiten den mugikortasuna.

Ibilgailuen aforo automatikoak

Guztira, sei zirkulazio neurketa automatiko egin dira (24 ordu) bi noranzkoko errepideetan.

Figura 4.79. Aforo automatikoen kokapena (2024).

Puntua	Kokapena	Noranzkoa
1A	Bizkaia etorbidea	Udalerriko irteera
1B	Bizkaia etorbidea	Udalerriko sarrera
2A	Osiña biribilgunea ospitalera	Ospitalea
2B	Osiña biribilgunea ospitalera	Udalerriko irteera
3A	Gipuzkoa etorbidea (Joan Bengoaren parean)	Udalerriko irteera
3B	Gipuzkoa etorbidea (Joan Bengoaren parean)	Udalerriko sarrera
4A	Osiña zubia	Osiña biribilgunea
4B	Osiña zubia	Poligonoa
5A	Araba etorbidea (17 Emakume kalearekin biribilgunea)	Udalerriko irteera
5B	Araba etorbidea (17 Emakume kalearekin biribilgunea)	Udalerriko sarrera
6A	Uribarri etorbidea (Garaia Polo parean)	Udalerriko sarrera
6B	Uribarri etorbidea (Garaia Polo parean)	Udalerriko irteera

Iturria: INTRA.

Figura 4.80. Aforo automatikoetan lortutako oinarritzko datuak (2024).

	Noranzkoa	Eguna	24h	16h	8h	G	A	Puntako ordua osorik	Aldaketa indizea
				6-22	9-13/ 16-20	9-13	16-20		
1A	Udalerriko irteera	24/03/18	1.986	%95,2	%41,3	%21,2	%20,0	311 (7-8)	%10
1B	Udalerriko sarrera	24/03/18	1.781	%95,0	%54,1	%17,1	%37,0	214 (16-17)	%13
2A	Ospitalea	24/03/19	3.535	%94,3	%49,8	%24,0	%25,8	268 (14-15)	%20
2B	Udalerriko irteera	24/03/19	3.641	%97,0	%54,0	%25,2	%28,8	312 (7-8)	%19
3A	Udalerriko irteera	24/03/18	3.828	%96,6	%56,6	%24,5	%32,1	359 (17-18)	%17
3B	Udalerriko sarrera	24/03/18	4.823	%94,6	%54,6	%25,0	%29,6	418 (17-18)	%18
4A	Osiña biribilgunea	24/03/19	2.415	%95,6	%55,6	%26,4	%29,1	197 (17-18)	%20
4B	Poligonoa	24/03/19	1.696	%97,3	%58,8	%27,0	%31,8	154 (16-17)	%19
5A	Udalerriko irteera	24/03/19	4.560	%95,0	%53,2	%24,4	%28,8	391 (17-18)	%19
5B	Udalerriko sarrera	24/03/19	4.618	%95,3	%52,1	%22,3	%29,7	402 (17-18)	%18
6A	Udalerriko sarrera	24/03/18	3.991	%94,5	%45,5	%20,9	%24,6	405 (7-8)	%16
6B	Udalerriko irteera	24/03/18	3.511	%94,4	%45,2	%20,8	%24,3	346 (13-14)	%16

Iturria: INTRA.

Ibilgailuen eskuzko aforoak

Guztira, eskuz kontatzeko 21 puntu hartu dira kontuan, aforo automatikoekin batera, Arrasateko bide sarean dabilzan ibilgailuen eguneko batez besteko intentsitatea (EBI) adierazten duen zirkulazio armairama bat eraikitzeke.

Eskuz egindako zenbaketek ordubete irauten dute, eta neurketa automatikoen datuen bidez hedatzen dira. Arrasateko bide sareko hainbat banaketa puntutan egin dira.

Figura 4.81. Eskuzko aforo puntuen kokapena: ibilgailuak, oinezkoak eta bizikletak/MPI (2024).

Puntua	Data	Iraupena	Kokapena
1	2024.03.18	Ordu bat	Zarugalde - Kalealdea - Aragoa
2	2024.03.18	Ordu bat	Zarugalde - Bizkaia etorbidea - Otalora Lizentziatua
3	2024.03.18	Ordu bat	Otalora Lizentziatua - Zarugalde
4	2024.03.18	Ordu bat	Otalora Lizentziatua - San Frantzisko
5	2024.03.18	Ordu bat	Zarugalde - Arrasate - Loramendi - Uribarri
6	2024.03.19	Ordu bat	Santa Marina - Agerre
7	2024.03.19	Ordu bat	Joan Bengoa - Gipuzkoa etorbidea
8	2024.03.18	Ordu bat	Gipuzkoa etorbidea - Elkano - Zigarrola
9	2024.03.18	Ordu bat	Gipuzkoa etorbidea - Oñati - Osinaga
10	2024.03.18	Ordu bat	Gipuzkoa etorbidea - Santa Marina
11	2024.03.18	Ordu bat	Garibai etorbidea - Otalora Lizentziatua
12	2024.03.19	Ordu bat	Garibai etorbidea - Biteri etorbidea
13	2024.03.19	Ordu bat	Arrasate Pasealekua - Zerkaosteta
14	2024.03.19	Ordu bat	Nafarroa etorbidea - Biteri etorbidea
15	2024.03.19	Ordu bat	Nafarroa etorbidea - Araba etorbidea - Kontzezino
16	2024.03.18	Ordu bat	Dr. Bañez - Araba etorbidea
17	2024.03.19	Ordu bat	Loramendi - Arrasate Pasealekua
18	2024.03.18	Ordu bat	Araba etorbidea - Intxausti - 17 Emakume kalea
19	2024.03.19	Ordu bat	Uribarri etorbidea - Garaia Poloa
20	2024.03.18	Ordu bat	Maala - Nafarroa etorbidea - Zalduspe
21	2024.03.19	Ordu bat	Osiña zubia - Nafarroa Hiribidea

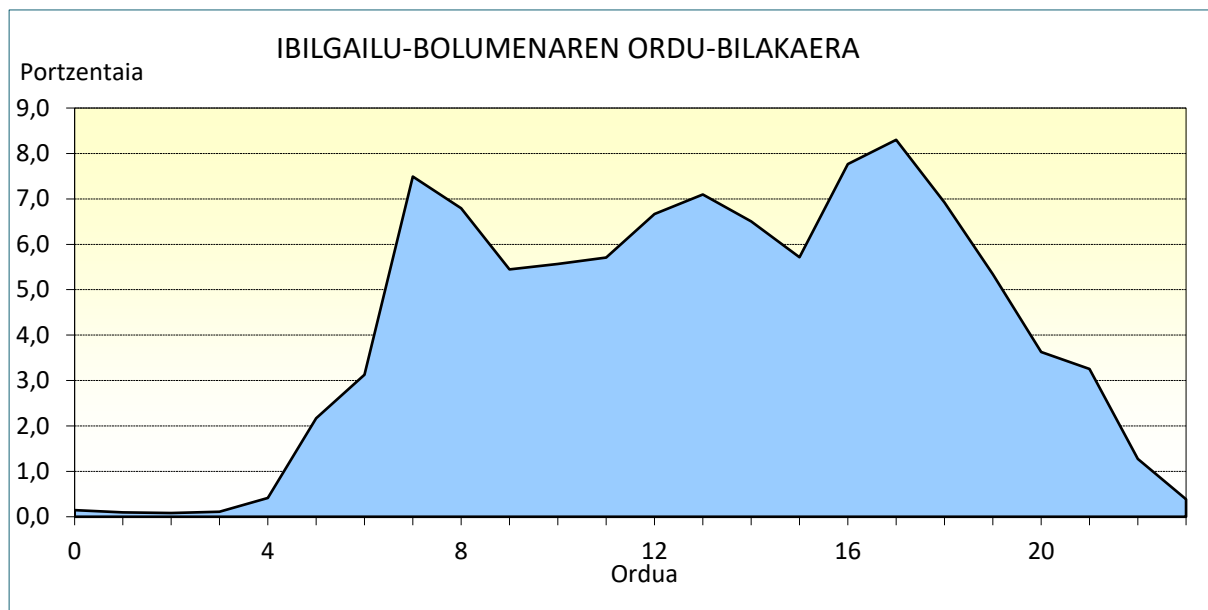
Iturria: INTRA.

Ibilgailu pribatuko mugikortasun-fluxu nagusien azterketa

Zirkulazio intentsitateen planoak (16. planoak) udalerriko bide eta kaleen eguneko bolumen totalak erakusten ditu, ibilgailuen ibilbide nagusia ikusteko aukera ematen du eta zerbitzu mailak (pilaketa) eta gas poluitzaileen emisioak kalkulatzeko. Udalerriko ibilgailuen zirkulazioa kudeatzeko oinarritzko tresna da. 2024ko martxoan egindako kontaketa automatiko eta eskuzkoetatik EBI lortu da (laneguneko batez besteko intentsitatea).

Egindako neurketa automatiko guztien erregistroak kontuan hartuta, ordu kurba hau lortzen da, eta, horri esker, udalerriko ibilgailuen mugimendua eguneko orduaren arabera jakin dezakegu. Grafikoan hiru punta ikusten dira: 17:00etatik 18:00etara, 13:00etatik 14:00etara eta 7:00etatik 8:00etara. Une honetan, ibilgailuak leku batetik bestera mugitzen dira, langile eta ikasle asko beren lanpostura edo ikastetxera etxetik ateratzen direnean, kasu askotan udalerritik kanpo edo beste udalerritik batetik Arrasatera, eta arratsaldean pertsona asko etxera itzultzen direnean eguna lanean pasatu ondoren edo etxetik kanpo aisialdian.

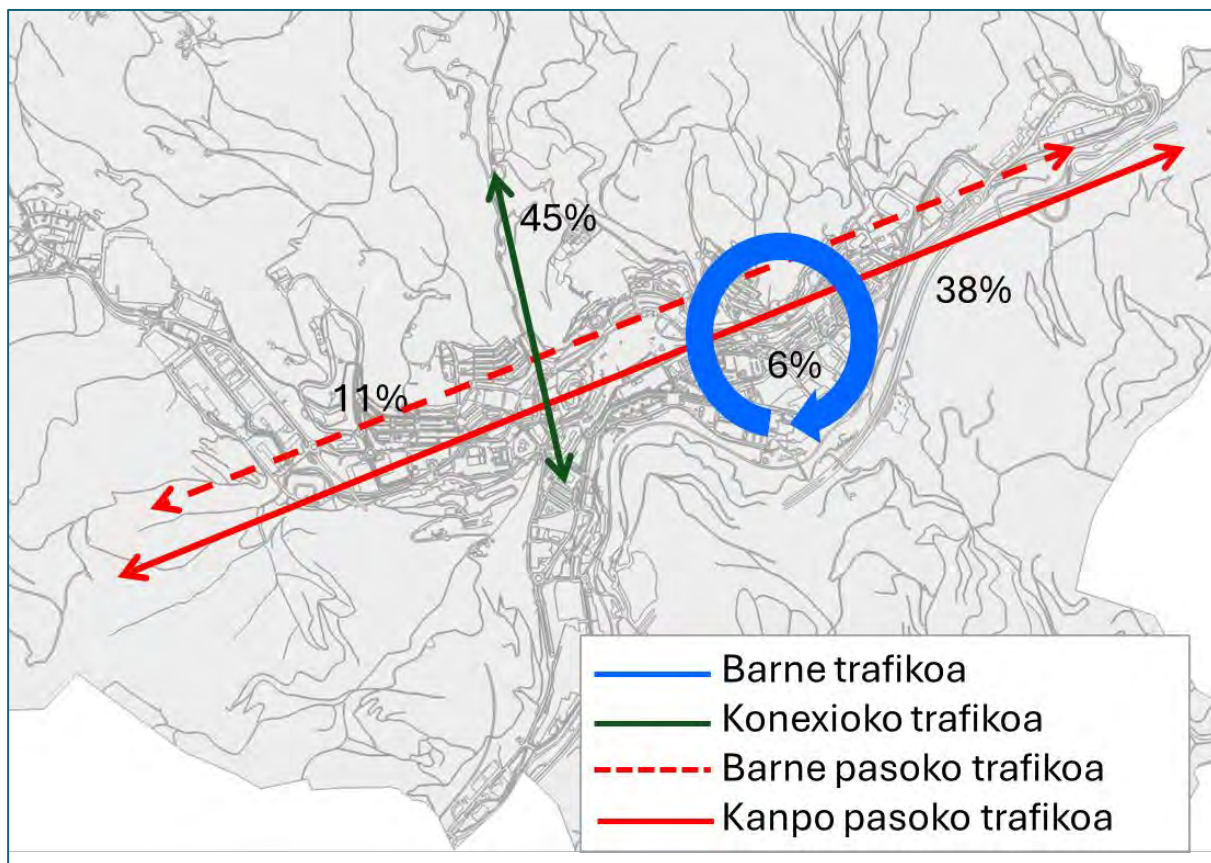
Figura 4.82. Aforo automatikoetan jasotako datuen ordu-banaketa (2024).



Iturria: INTRA.

Konexioko zirkulazioa da garrantzitsuena Arrasateko bide sarean, ibilgailu pribatuan egiten diren desplazamenduen %45a sortzen baitu. Barruko joan-etorriak desplazamenduen %6a dira, eta barne zirkulazioko % 11rekin batera, ibilgailuak hirigunetik zirkulatzen ari dira. 2016ko Mugikortasun Planeko datuen arabera, azterketa horretan konexio zirkulazioa %38koa zen, eta barne zirkulazioa, berriz, %32koa. Gaur egungo aldaketa horiek azken urteetan udalak burutu dituen egiturazko aldaketei erantzuten diete. Aldaketa horiek zaildu egiten dute hirigunean ibilgailuen zirkulazioa, hala nola Araba etorbidean egindako baketzea, Musakolan sartzeko eta irteteko ateen bidezko baketzea eta Garibai etorbidea oinezkoentzat jartzea.

Figura 4.83. Ibilgailu pribatuaren eguneroko eskariaren eskema Arrasaten (2024).

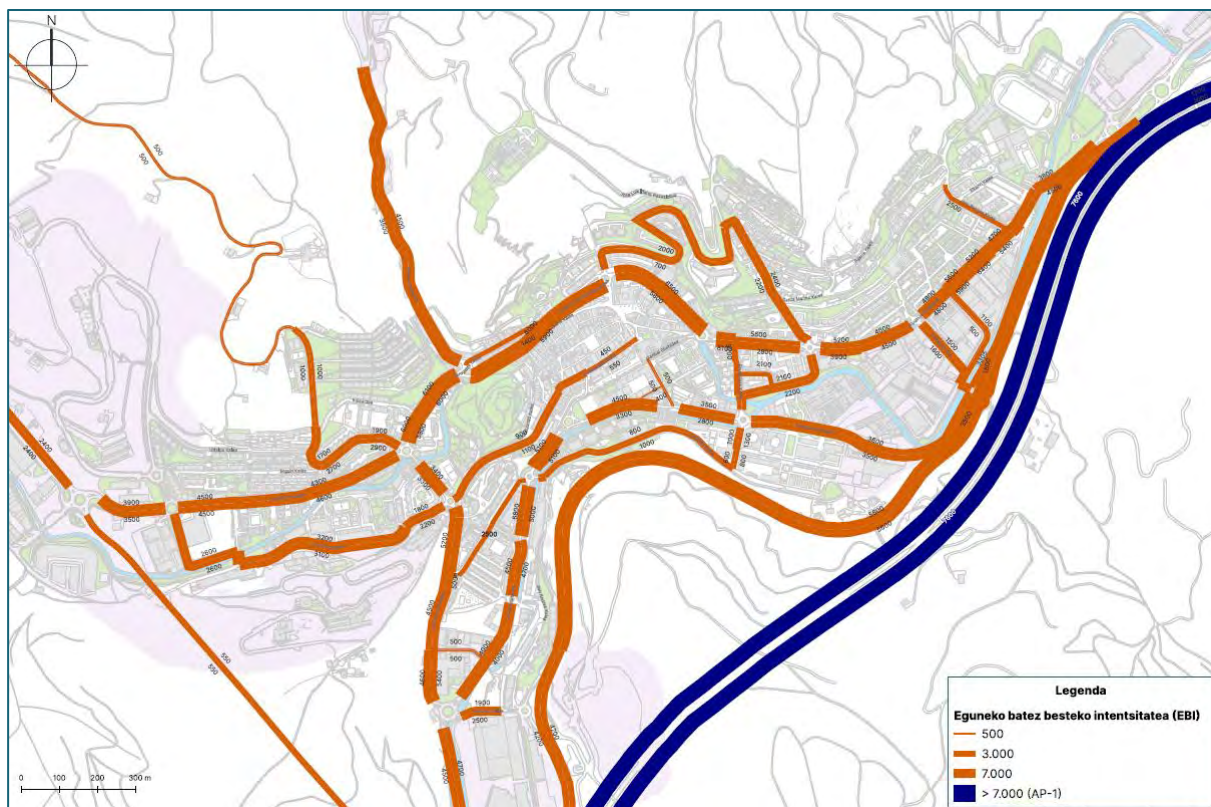


Iturria: INTRA.

Zirkulazio armiarma osatu da (16. planoa), eskuzko aforoei, automatikoei, eta Aldundiaren edukierari buruzko datuekin. Bertan, Arrasateko bide sarean motordun zirkulazioa nola banatzen den ikus daiteke.

Udalerriko zirkulazio bide nagusietako batzuk errepideak dira, baina zirkulazio handia duten beste kale batzuk hiri izaerako bideak dira. Horien artean, nabarmentzekoak dira Otalora, Gipuzkoa etorbidea, Araba etorbidea edo Zarugalde kalea zati batzuetan.

Figura 4.84. 16. planoaren xehetasuna. Arrasateko zirkulazioaren eguneko batez besteko intentsitatea (EBI) (2024).



Iturria: INTRA.

Egunero, 54.000 ibilgailu inguru ibiltzen dira Arrasateko kaleetan. Horietatik 25.000 inguru udalerrira sartu eta ateratzen dira konexio bideetatik edo sarbide saretik, konexio desplazamenduak eginez (gehienak) edo igarotze zirkulazioa izanez.

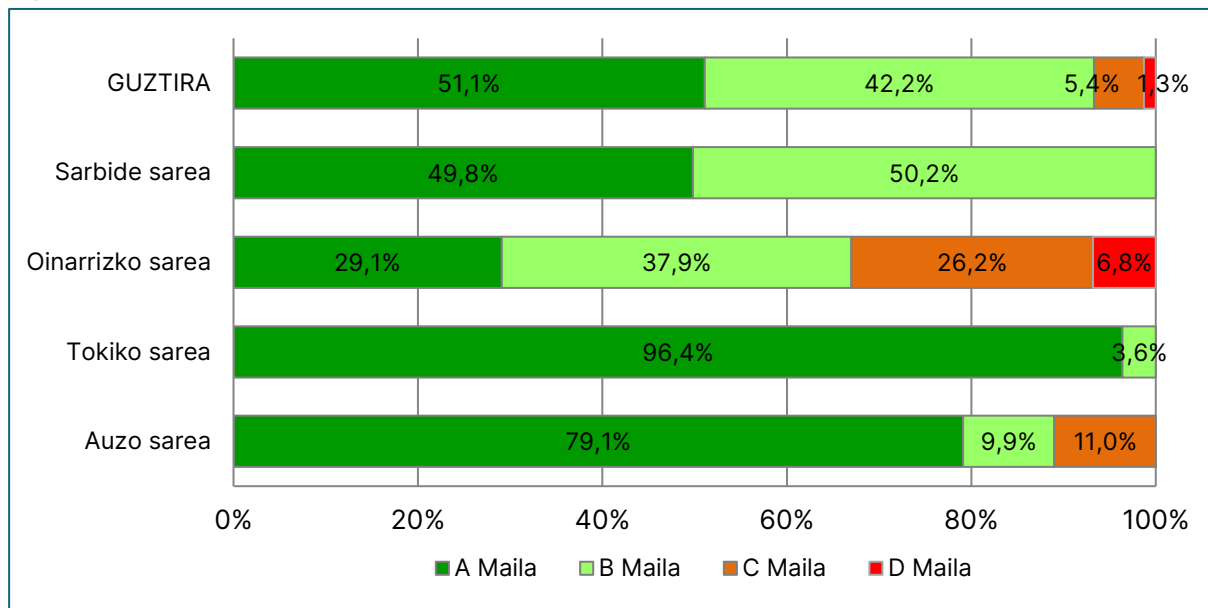
Zerbitzu mailak

Ibilgailuen intentsitatea bide sarean finkatu ondoren, hurrengo urratsa izango litzateke egungo egoeran nola funtzionatzen duten zehaztea. Horretarako, zerbitzu-mailak kalkulatu dira. Zerbitzu-maila da bide baten funtzionamendu fluxuak ordeztzeko definitu den adierazlea, zerbitzuko abiaduraren, dentsitatearen eta intentsitatearen aldagaiak kontuan hartuta.

Bide baten zerbitzu-maila kalkulatzeko, puntako orduan ibilgailuen intentsitatea eta bidearen edukiera gaitasuna izan behar dira kontuan. Lehenengoa aurreko atalean aipatutako neurketetatik lortzen da, EBI plano egiten baitu. Bidearen ahalmena lortzeko, noranzko bakoitzean erabilgarri dauden erreiak eta zirkulazio murrizketak erabiltzen dira (semaforoak, aparkalekuak eta abar badaude). A mailak jariatortasuna adierazten du, eta F mailak kolapsoa.

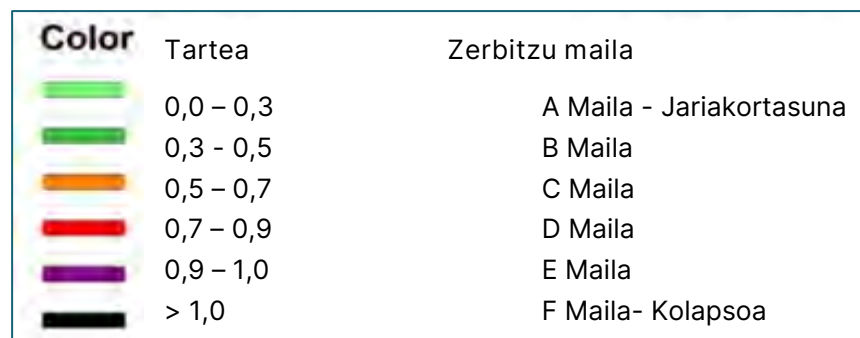
Bide motaren arabera, udalerriko zirkulazio eskemaren barruan aztertu diren bide nagusietako emaitzak hauek dira:

Figura 4.85. Zerbitzu-mailak arratsaldeko puntako orduetan, bide motaren arabera, Arrasaten (2024).



Iturria: INTRA.

Figura 4.86. Zerbitzu-mailen hierarkizazioa

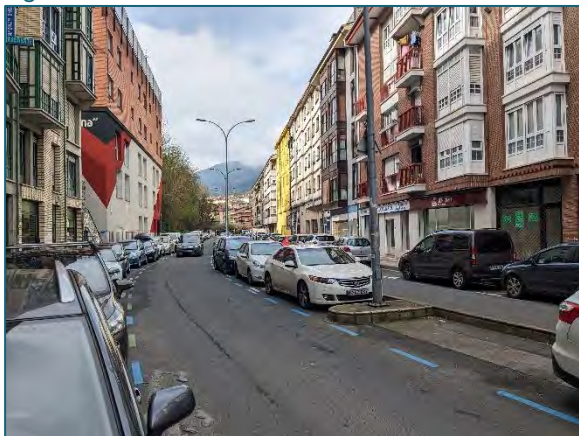


Iturria: INTRA.

Grafikoan ikusten denez, oinarrizko sarea osatzen duten bideek dute puntako orduan zerbitzu-maila handiena (kolapsatuenak), eta sarearen %33a C eta D mailetan mugitzen da.

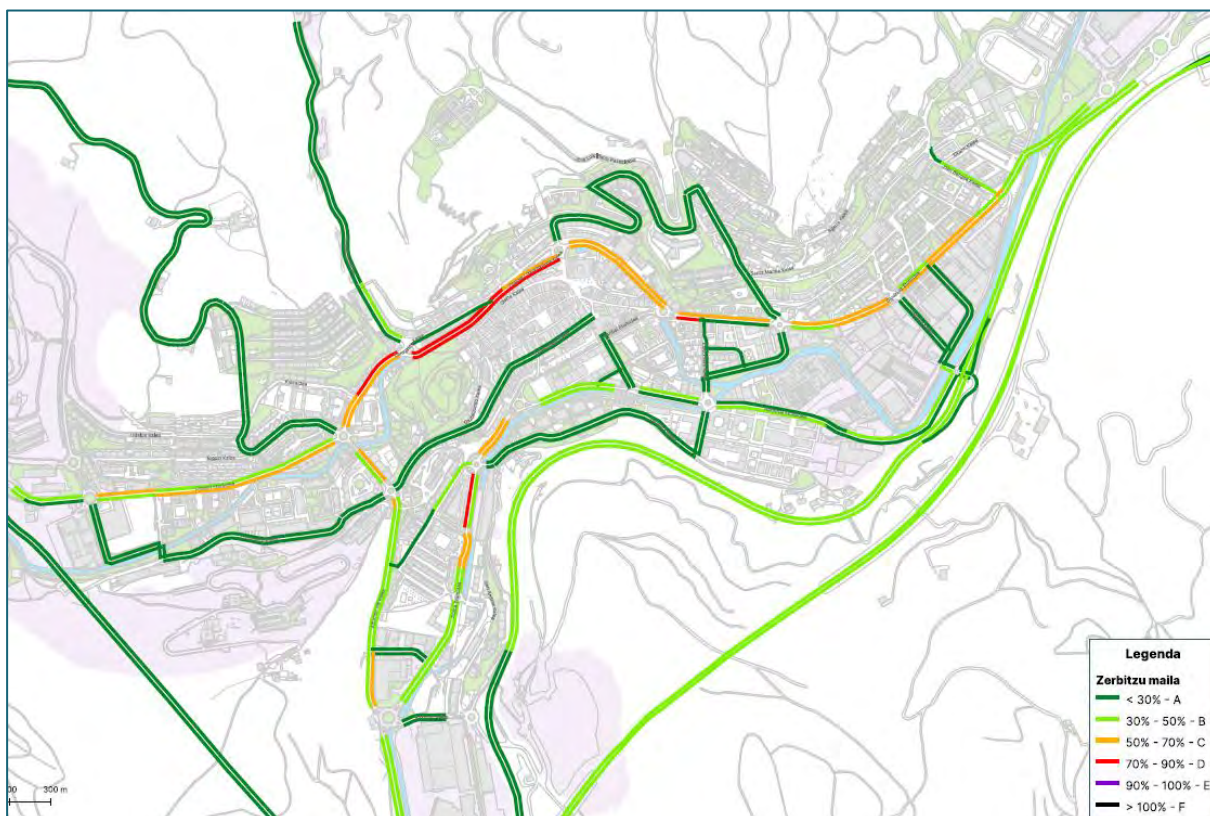
17. eta 18. planoek (zerbitzu-mailak goizeko puntako orduan eta arratsaldeko puntako orduan, hurrenez hurren) grafikoki erakusten dute non pilatzen diren puntako orduko atxikipenak. Oro har, ez dago zirkulazio arazo handirik udalerrian, baina, batzuetan, puntako orduetan, atxikipen-maila txikiak izan daitezke, batez ere Otalora Kiroldegian, ibilgailuen erdibitzailea dagoen tartean eta hirigunean dauden biribilguneetako batzuetan.

Figura 4.87. Otolara Lizentziatua kaleko erdibitzailean aparkatutako ibilgailuak



Iturria: INTRA

Figura 4.88. 18. planoaren xehetasuna. Zerbitzu-maila eta sarearen saturazioa (puntako ordua arratsaldez) (2024).



Iturria: INTRA.

Abiadurak

Abiadura murrizten laguntzen duten elementu fisiko asko dauden arren, eremu askotan ibilgailuak 30 km/h-ko guneetan baimendutakoa baino azkarrago ibiltzen dira, nahiz eta egia den muga horretatik gaineko abiadura ez dela oso handia.

Alde zaharreko oinezkoentzako lehentasunezko eremuetan, baimendutako ibilgailuak, udal ibilgailuak eta zamalanetako ibilgailuak bakarrik sar daitezke, eta, askotan, ibilgailuz beteta egoten dira (partikular batzuk, baina batez ere zamalanak) goizeko zati askotan.

Horrek oinezkoen mugikortasuna zailtzen du, eta arrisku egoerak eragiten ditu. Izan ere, ibilgailu partikular gehienak ordenantzan zehazten den abiaduratik gertu mugitzen badira, banaketa furgonetak abiadura handiegian ibiltzen dira askotan.

Azken urteetan, errepide sarean esku-hartzeak egin dira segurtasuna hobetzeko (oinetzkoentzako zebra-bide goratuak, radarren inplementazioa, zig-zag bidezko ibilbidea, etab.), eta ondorioz, gune batzuk hobetu dira gehiegizko abiadura kontrolatzeko.

Figura 4.89. Udalerrian ezarritako radarren adibideak



Iturria: INTRA

Arrasateko udalerrian abiadura neurketak egin dira herriko 3 puntutan.

Jarraian, egindako neurketen emaitzen taula bat aurkezten da, esku-hartze espezifikoak egiteko beharra baloratzeko.

Figura 4.90. Arrasaten egindako kontroletan erregistratutako abiadurak (2024).

	Kalea	Abia. muga	Batez best. abiad.	Gehien. abiadura	Abiadura-muga gainditzen duten ibilgail. %	Pertzentila %15	Pertzentila %50	Pertzentila %85
1	Zarugalde (Otalora eta Bizkaia artean)	30 km/h	24 km/h	41 km/h	12%	28	23	20
2	Zerrajera kalea (Eroski parean)	30 km/h	32 km/h	46 km/h	62,5%	37	32	26
3	Galizia kalea (Arizmendi eskola)	20 km/h	24 km/h	28 km/h	83,3%	25	24	21

Iturria: INTRA.

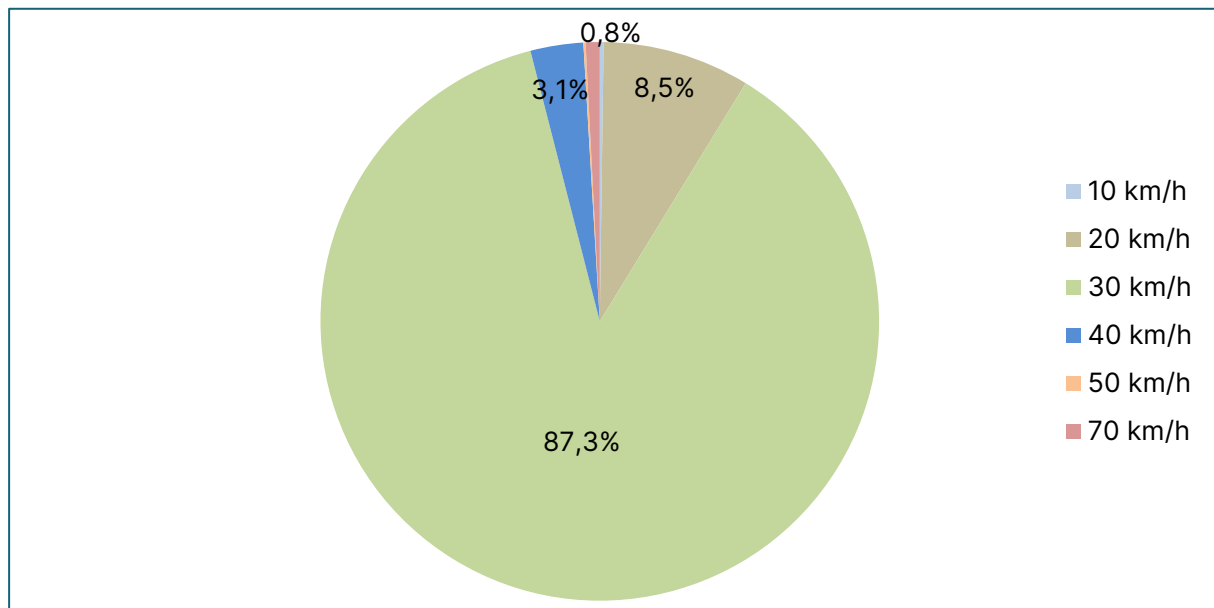
Hurrengo grafikoan ikus daitekeenez, Arrasateko bide sare gehiena 30 km/h-ko eremua da, eta, zehazkiago, bide sarearen %96a 30 km/h-ko edo gutxiagoko abiadura du. Erregulazio horri dagokionez, eta lehen aipatu ditugun elementuak kontuan hartuta (zig-zag erako ibilbideak, adibidez), zaila da hirigunean zirkulazio abiadura handiak lortzea, radarrak, semaforoak edo oinezkoentzako zebra-bide goratuak daudelako. Horrek ez du esan nahi batzuetan araudiak ezartzen duen abiadura baino abiadura altuagoan ibiltzen ez direnik.

Araudi eguneratua izan arren, Arrasateko bide-sareak abiadura-seinale estandarrak baino ez ditu, eta seinale-kopuruari dagokionez defizitariotzat jotzen da. Ez du irudi korporatiborik 30. udalerrri batean gaudela eta udalerriko bide gehienetan 30 km/h baino gehiago ezin dela ibili barneratzen laguntzeko.

Araudi eguneratua izan arren, Arrasateko bide sareak abiadura seinale estandarrak baino ez ditu, eta seinale kopuruari dagokionez defizitariotzat jotzen da.

Ez du irudi korporatiborik 30. udalerri batean gaudela eta udalerriko bide gehienetan 30 km/h baino gehiago ezin dela ibili barneratzen laguntzeko.

Figura 4.91. Arrasateko Udalaren jabetzako bide-sarean baimendutako abiadura (2024).



Iturria: GeoArrasate

2024ko otsailean Arrasaten dauden radarrek ezarritako isunei buruzko datuak ikusi dira. 79 isun ezarri ziren; isuna jaso zuten ibilgailuek 80 km/h-ko abiaduran zirkulatzen ari ziren gehienez, 40 km/h-ko tartean. Zigortutako ibilgailu horien batez besteko abiadura 63 km/h izan zen. Zigortutako arau-hausleen %40,5a Arrasatekoak ziren. Nabarmentzekoa da, halaber, %11,4a Bergarakoak zirela, %10,1a Aretxabaletakoak, %7,6a Oñatikoak, %6,3a Debagoieneko gainerako udalerrietakoak, %9a Gipuzkoako gainerako udalerrietakoak eta %15,1a beste udalerri batzuetakoak.

4.4.5. Disfuntzio nagusiak

Ondoren, aipatutako baliabideen bidez udalerriko ibilgailu pribatuen mugikortasunean identifikatu diren disfuntzio nagusiak aurkezten dira. Disfuntzio horiek grafikoki irudikatuta daude 19. planoan. Hurrengo taulan eta hurrengo planoan aparkalekuarekin zerikusia duten disfuntzioak ere jaso dira, batez ere ibilgailuak bigarren ilaran, espaloietan edo autobus geltokirako erreserbatutako espazioan. legez kanpo aparkatzearekin.

Figura 4.92. Ibilgailu pribatuaren mugikortasunari buruz identifikatutako disfuntzioak (2024).

Disfuntzioa	Kokapena
Ibilgailuen zirkulaziorako espazioaren gaingimentsionamendua	Kontzezino kalea eta Nafarroa etorbidea arteko biribilgunea
	Kontzezino kalea eta Araba etorbidea arteko biribilgunea
	Gipuzkoa etorbidea eta Otxalora Lizentziatua arteko biribilgunea
	Otxalora Lizentziatua eta San Frantzisko kalea arteko biribilgunea
	Otxalora Lizentziatua, Zarugalde eta Bizkaia etorbidea arteko biribilgunea
Ibilgailuak bigarren ilaran aparkatuta	Gipuzkoa etorbidea eta Otxalora Lizentziatua arteko biribilgunea
	Otxalora Lizentziatua eta San Frantzisko kalea arteko biribilgunea
	Otxalora Lizentziatua, Zarugalde eta Bizkaia etorbidea arteko biribilgunea
	Aparkaleku egoiliarren sarrera Ignacio Zuloaga kalean
	Kontzezino kaleko (Garibai etorbidea) garajeko sarrera
	Euskal Herria plaza
	Bañez kalea doktorea, Araba etorbidera iristen den parean
	Ettxexikiak kalea eta Nafarroa etorbidea arteko biribilgunea
	Kontzezino kalea eta Araba etorbidea arteko biribilgunea
	Arrasate pasealekua Arizmendi ikastolaren parean (bi aldeak)
Autobus-geltokian aparkatutako ibilgailuak	Arrasate pasealekua Arizmendi ikastolaren parean (bi aldeak)
	Otxalora Lizentziatua San Frantziskoko oinezkoen sarreraren parean
	Otxalora Lizentziatua Herribusaren geltokia Zarugalderekin biribilgunean
Espaloietan aparkatutako ibilgailuak	Gipuzkoa etorbidea, Lanbide parean
	Aragoa kalea
	Santa Marina kalea, Galizia eta Obenerreka kaleen artean
	Loramendi kalea, Arrasate pasealekua eta Loramendi kalea artean (albokoa)
	Udalpe kalea
	Itxaropena kalea
	Iturripe kiroldegia
	Maitena kalea
	Olaran kalea
	Larragain kalea
Agitazio-zirkulazioa aparkaleku bilaketan	Zerkaosteta kalea
	Hondarribia kalea
	Doneztebe Portuko kalea
	Aldai kalea
Intersekzioan ikuspenera oztopatuta	Jauregibarria
	Kontzezino kalea, garaje irteera
Beharrezko hobekuntzak biribilgunearen konfigurazioan	Santa Marina kalea eta Agerre kalea arteko biribilgunea
	Gipuzkoa etorbidea eta Oñati kalea arteko biribilgunea
Bide-seinale horizontalak egoera txarrean	Bizkaia etorbidea (zirkulazioaren noranzkoen bereizketa)
	Zerrajera kalea Eroski parean (zamlanak)
	Agerre kalea
	Markulete poligonoa
	Loramendi kalea Uribe kaleraino (zirkulazioaren noranzkoen bereizketa)

4.5. APARKAMENDUA

Mugikortasuna aztertzeko atal garrantzitsua da aparkalekua, eta haren kudeaketa funtsezkoa da ibilgailu pribatuen zirkulazioak, garraio publikoaren erabilerak eta kaleen baketzeak behar bezala funtziona dezaten.

Hiri eremuetan ohiko arazoetako bat aparkalekua da, gero eta motorizazio altuagoa dagoelako eta modu intentsiboan erabiltzen delako ibilgailu pribatua eguneroko desplazamenduetan. Alde guztietara autoz iristeko beharrak eta iraganean etxebizitzek aparkatzeko lekuak izateko beharrari buruzko aurreikuspen faltak defizitak eragin ditzakete alderdi horretan. Horren ondorioz, ibilgailu pribatuek espazio publikoa okupatzen dute, beste mugikortasun modu batzuen kalterako. Arrasaten, aparkaleku eskaintza ez da homogenea udalerri osoan, eta, zenbait lekutan, eskaera handiak diziplinarik gabeko portaerak eragiten ditu. Beraz, ezinbestekoa da eskala txikiko azterketa bat egitea eskaintzak eskaera handi bati behar bezala erantzuten ez dion udalerriko zatiak ikusteko, edo, alderantziz, eskaintza eskaera urriari dagokionez handiegia den udalerriko zatiak ikusteko.

Dauden gabeziak zehazteak aukera ematen du arazoak eremuka kokatzeko eta, hortik abiatuta, erabakiak ikuspegi orokor batetik hartzeko, gatazkak konpontzeko. Aparkalekuak zirkulazioa erregulatzeko funtzioa du mugikortasun zikloaren barruan. Mugikortasun sisteman oreka lortzeko, beharrezkoa da egoiliarren plazen arteko eskaintza kontrolatzea, gestio eta erosketengatik eta lanagatik (derrigorrezko mugikortasuna).

Arrasatek aparkatzeko eskaintza zabala du, udalerri osoan banatuta. Guztira, udalerriak 17.071 aparkaleku inguru dituela kalkulatu da, ibi pribatuak barne. Taula honetan, auzo bakoitzeko aparkalekuak adierazten dira, galtzadan, galtzadatik kanpo edo lurpeko aparkalekuetan dauden kontuan hartuta.

Figura 4.93. Aparkamenduak, kokapenaren arabera, auzoka (2024).

Auzoa	Galtzadan	Galtzadatik kanpo	Lurpekoa	GUZTIRA
Altamira	237	260	0	497
Alde Zaharra	87	78	0	165
Ferial	213	454	431	1098
Musakola	2.127	1.179	0	3.306
Olan	268	353	0	621
Baserri Auzoak	3.798	1.618	0	5.416
San Andrés	431	175	0	606
San Juan	503	1.222	164	1.889
Santa Marina	243	161	0	404
Santa Teresa	267	0	0	267
Uribarri	593	282	0	875
Uribe-Munar	585	706	0	1291
Zarugalde	322	314	0	636
TOTAL	9.674	6.802	595	17.071

Iturria: INTRA.

4.5.1. Eskaintzaren ezaugarriak

Aparkalekuen tipologia

Udalerrri osoan, 17.071 aparkaleku plaza daude, hainbat aparkaleku tipologiatan banatuta, baina ez dago modu homogeneoan banatuta gunearen barruan, eta, gainera, guztiak ez daude ibilgailu mota berera zuzenduta. Hauek dira aparkaleku-motak:

- Librea: bide publikoan ibilgailuak aparkatzeko dagoen bide-espazioa, inolako mugarik eta/edo arauketarik gabe.

Figura 4.94. Galtzadako aparkaleku librearen adibideak



Iturria: INTRA

- TAO Express: galtzadan ordaintzeko aparkatze eremua. Errotazio handiko erabilera sekzioa da. Gunearen lerro adierazlea da urdina eta zuria. Ordutegi jarraitua, 09:00etatik 20:00ak arte, astelehenetik egubakoitzera, eta 09:00etatik 13:30era arte (goizeko txanda) zapatuetan. “Barruti” bakoitzean, gehienez ere, 30 minutuan egon daiteke aparkatuta. Ibilgailua ezin da aparkatu bertakoentzako txartela erabiliz titulu gaitzaile moduan, edozein bertsiotan edo eredutan. Nolanahi ere, aparkaldiaren tiketa lortu behar da.
- TAO Doan: galtzadan ordaintzeko aparkatze eremua. Errotazio ertaineko erabilera sekzioa da. Gunearen lerro adierazlea da urdina eta gorria. Ordutegi jarraitua, 9:00etatik 20:00ak arte, astelehenetik egubakoitzera, eta 09:00etatik 13:30era arte (goizeko txanda) zapatuetan. “Barruti” bakoitzean, gehienez ere, 2 orduz egon daiteke aparkatuta. Azken tiketak gaitutako aparkaldia igaro ondoren, ibilgailua eraman egin beharko da, eta ezin izango da berriro aparkatu “Barruti” berean, harik eta 3 ordu igaro arte, aurreko aparkaldirako ezarritako muga ordutik kontatzen hasita. Ibilgailua ezin da aparkatu bertakoentzako txartela erabiliz titulu gaitzaile moduan, edozein bertsiotan edo eredutan. Nolanahi ere, aparkaldiaren tiketa lortu behar da.
- TAO Arrunta: galtzadan ordaintzeko aparkatze eremua. Egonaldi Mugatuko Gunearen ezaugarriak eta erabilera erregimena. Gunearen lerro adierazlea da urdina. Egutegia eta ordutegia dira aplikazio orokorrekoak. “Barruti” bakoitzean, gehienez ere, 4 orduz egon daiteke aparkatuta.

Tiketa lortuta, aparkaldiaren denbora luzatu egin daiteke, eta haien artean ezingo da egon tarterik elkarren segidako txartel korrelatiboen bidez, eta aparkatu daiteke “Barruti” bereko aparkaleku batean edo gehiagotan, betiere denbora korrelatiboak batuta ez bada gainditzen aparkaldiaren gehieneko denbora. Azken tiketak gaitutako aparkaldia igaro ondoren, ibilgailua eraman egin beharko da, eta ezin izango da berriro aparkatu “Barruti” berean, harik eta 3 ordu igaro arte, aurreko aparkaldirako ezarritako muga ordutik kontatzen hasita. Baimenduta dago ibilgailua aparkatzea bertakoentzako txartela erabilia titulu gaitzaile gisa, baina Bertakoentzako “Barruti” txartela espezifikoki izango da dagokiona. Kasu horretan aparkaldiaren gehieneko denbora mugagabea da.

Figura 4.95. TAO Arrunta eremuko aparkalekuen adibideak



Iturria: INTRA

- TAO Luze: galtzadan ordaintzeko aparkatze eremua. Egonaldi Luzeko Gunearen ezaugarriak eta erabilera erregimena,. Sekzioaren lerro adierazlea da urdina eta berdea. Aparkaldiak txandaka erregulatzen dira, goizeko txanda edo arratsaldekoa. Aparkaldiaren tiketa lortu daiteke txanda baterako edo txanda jarraitu birako. Aukera egongo da ere lehenbizi txanda baterako tiket bat eskuratzeko, eta geroago, txanda amaitu baino lehen, beste batekin osatzeko, hurrengo txandako aparkaldia gaitzen duena. Udalerrian erroldatutako ibilgailuek ez dute izango ezelako tarifa onurarik. Baimenduta dago ibilgailua aparkatzea bertakoentzako txartela erabilia titulu gaitzaile gisa, baina Bertakoentzako “Barruti” txartela espezifikoki izango da dagokiona. Kasu horretan aparkaldiaren gehieneko denbora mugagabea da.

Figura 4.96. TAO Luze eremuko aparkalekuen adibideak



- Egoiliarrak: Bakarrik Bertakoentzako Gunearen ezaugarriak, "B/R" deiturikoa. Gunea adierazten duen lerroa da zuria, eta B eta R bereizgarriak ditu, haren ondoan jarrita, txandaka. Egutegia eta ordutegia dira aplikazio orokorrekoak. Ez dago baimenduta ibilgailua aparkatzea aparkaldiaren tiketa erabilia titulu gaitzaile gisa. Baimenduta dago ibilgailua aparkatzea bertakoentzako txartela erabilia titulu gaitzaile gisa, baina Bertakoentzako "Barruti" txartela espezifikoa izango da dagokiona. Kasu horretan aparkaldiaren gehieneko denbora mugagabea da.

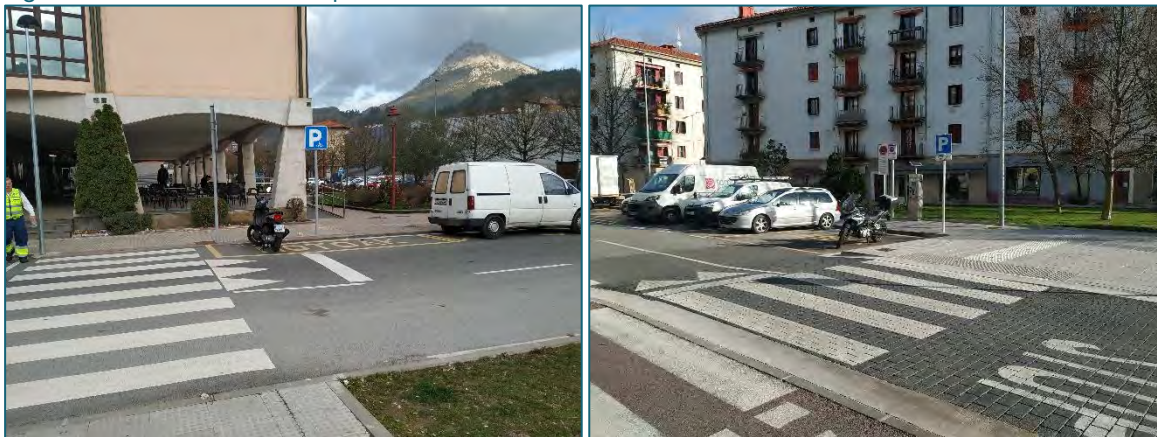
Figura 4.97. Egoiliarrentzako aparkalekuen adibideak



Iturria: INTRA

- Motoentzat librea: ibilgailu mota hauentzat pentsatuta.

Figura 4.98. Motorrentzako aparkalekuen adibideak



Iturria: INTRA

- Zamalanetarako eremuak: salgaiak garraiatzeko ibilgailuek erabiltzen dituztenak. Erreserbatutako ordu tartetik kanpo, aparkatze librea. Erreserbatutako ordu tarte aldatu egiten da aparkalekuaren arabera.

Figura 4.99. Zamalanetarako aparkalekuen adibideak



Iturria: INTRA

- MMP: mugikortasun murriztua duten pertsonentzat erreserbatutako aparkalekua. Ezin da beste inolako ibilgailurik aparkatu.

Figura 4.100. MMPentzako aparkalekuen adibideak

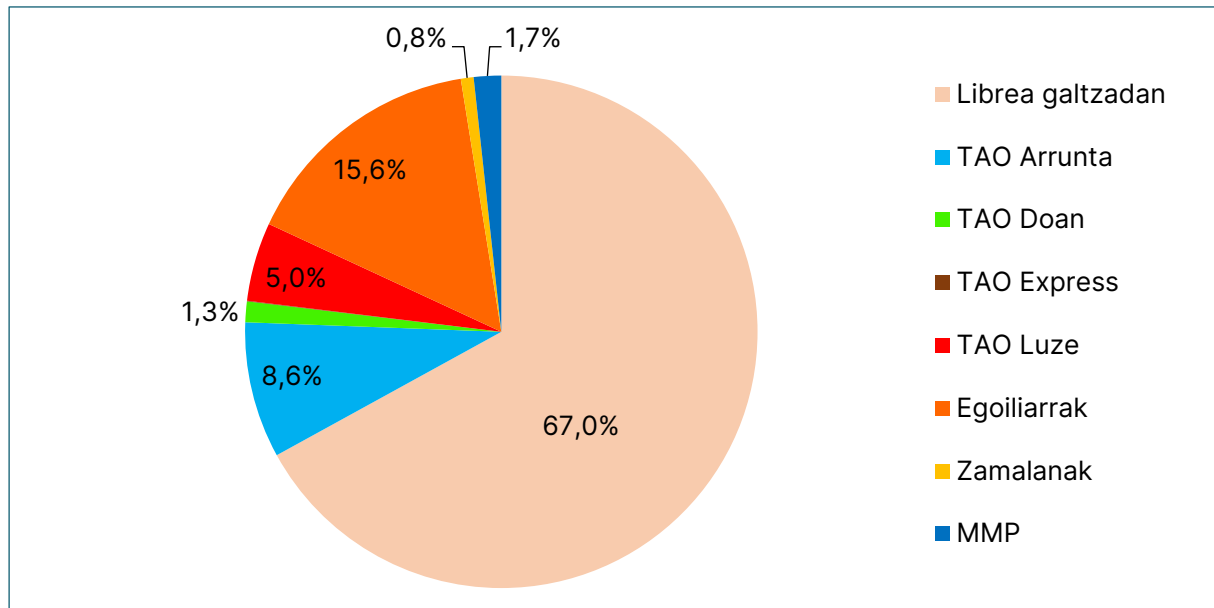


Iturria: INTRA

Aparkamendu eskaintzaren banaketa

Hurrengo irudian ikus daitekeenez, hiriguneko galtzadako aparkaleku gehienak galtzadako aparkaleku libreak dira (6.482 plaza), eta horrek espazio publikoaren erabilera garrantzitsua dakar. Erreserbei dagokienez, zamalanak 78 plaza ditu, eta MMPek, 167. Gaur egun, 595 plaza daude lurpeko aparkalekuetan. Kalkulu horiek egitean, plaza horiek ibien kategorian sartu dira.

Figura 4.101. Arrasateko lur gaineko aparkalekuaren banaketa (2024).



Iturria: INTRA, GeoArrasateko datuekin

Guztira, Arrasatek 9.674 aparkaleku ditu azaleran udalerrri barruan. Aparkaleku pribatuak galtzadatik kanpo eta egoitzen edo komunitateen barruan sartzen badira, aparkaleku gehiago egongo dira.

Gaur egun 7.397 ibietan daudela kalkulatzen da, Biteri eta Laubideko lurpeko aparkalekuetako plazak barne.

Beraz, udalerrian dauden aparkatzeko plazen azken kopurua 17.071 da; horietatik %56,7a galtzadako da (%38a librea galtzadan, erreserbarik eta erregulaziorik gabe).

Aparkalekuen inbentarioa egiteko, GeoArrasateko informazio kartografikoa erabili da, landa-lana egin da eta udalak emandako informazioa ere erabili da, batez ere ibiei dagokienez. Horregatik, aparkalekuaren azterketa egiteko erabiltzen den unitate geografikoa hirigintza-unitateak eta auzoak dira.

2016ko mugikortasun planaren proposamenetako bat zen garai hartan zeuden TAO eremuak zabaltzea eta egoiliarrentzako plaza espezifikoak sortzea. Proposamen hori hein handi batean garatu da; izan ere, plan hori egiteko unean, galtzadan inolako arauketarik gabe aparkatutako aparkalekuen ehunekoa ia % 91koa zen.

Ondorengo tauletan, Arrasateko udalerrirako eskaintza osoa aurkezten da auzoka, azalerako aparkalekua eta ibi pribatuak kontuan hartuta.

Aparkaleku gehien dituzten esparruak Baserri Auzoak, Musakola, San Juan, Uribe-Munar eta Feriala dira. Musakola eta Baserri Auzoen kasuan, aparkalekuen eskaintza askoz handiagoa da lur azalean ibietan baino; San Juan auzoan, berriz, askoz ere handiagoa da ibietan aparkatzeko lekua.

Auzoka, Baserri Auzoak eta Musakola dira galtzadan plaza gehien dituzten eremuak, hurrengo auzotik oso urrun. Eskaintzarik txikiena Alde Zaharrean dago.

TAO Arrunteko plaza gehienak San Andresen (%21a) eta San Juanen (%17,7a) daude. TAO Doan tipologiak hiru auzotan bakarrik du ordezkaritza: Ferialean, Baserri Auzoetan eta Uribarrin. TAO Luze plaza gehienak Baserri Auzoen (%30,6a) eta Uribe-Munarren (%24,1a) artean daude.

Ibietan dauden aparkalekuetan, plaza gehienak Baserri Auzoetan, San Joan auzoan eta Musakolan daude.

Figura 4.102. Aparkaleku kopurua, tipologiaren eta auzoaren arabera (2024).

Auzoa	Librea	TAO Arrunta	TAO Doan	TAO Express	TAO Luze	Egoilia.	Zamalan.	MMP	Guztira azaleran	Ibia	GUZTIRA
Altamira	93	8	0	0	28	97	0	11	237	260	497
Alde Zaharra	0	0	0	0	30	54	0	3	87	78	165
Ferial	0	68	51	0	49	17	22	6	213	885	1.098
Musakola	2.107	0	0	0	0	0	0	20	2.127	1.179	3.306
Olan	183	22	0	0	15	38	4	6	268	353	621
Baserri Auzoak	3.245	88	45	0	147	217	8	48	3.798	1.618	5.416
San Andrés	0	172	0	0	21	210	16	12	431	175	606
San Juan	10	147	0	2	50	268	10	16	503	1.386	1.889
Santa Marina	235	0	0	0	0	0	11	8	254	161	415
Santa Teresa	256	0	0	0	0	0	7	4	267	0	267
Uribarri	79	117	30	0	0	351	0	16	593	282	875
Uribe-Munar	274	105	0	2	116	79	0	9	585	706	1.291
Zarugalde	0	104	0	0	25	174	0	8	311	314	625
GUZTIRA	6.482	831	126	4	481	1.505	78	167	9.674	7.397	17.071

Iturria: INTRA, GeoArrasate eta Arrasateko Udalaren datuekin

Jarraian, azterketa bera jasotzen duen taula agertzen da, baina hiri antolamenduko plan orokorrak jasotzen dituen hirigintza unitatearen arabera bereizita.

Figura 4.103. Aparkatzeko plazen kopurua, tipologiaren eta hirigintza-unitatearen arabera (2024).

Eremua	Librea	TAO Arrunta	TAO Doan	TAO Express	TAO Luze	Egoilia.	Zamalan.	MMP	Guztira azaleran	Ibia	GUZTIRA
GESALIBAR	12	0	0	0	0	0	0	0	12	0	12
BIZIOLA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AITA MENNI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAN JUAN DE DIOS	75	0	0	0	0	0	0	1	76	0	76
ELEXGARAI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ATXABALPE	213	0	0	0	0	0	0	0	213	0	213
KOBATE	10	0	0	0	0	0	0	0	10	0	10
ISTIZABAL	32	0	0	0	0	0	0	1	33	0	33
GARAGARTZA	27	0	0	0	0	0	0	0	27	0	27
IBARRETA	478	0	0	0	0	0	0	0	478	0	478
EMALDI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MARKULETE	391	0	0	0	0	0	0	14	405	0	405
GARAIA	896	0	0	0	0	0	0	7	903	562	1.465

Eremua	Librea	TAO Arrunta	TAO Doan	TAO Express	TAO Luze	Egoilia.	Zamalan.	MMP	Guztira azaleran	Ibia	GUZTIRA
MENDIBARREN	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GAUTXORI	74	0	0	0	0	17	0	2	93	334	427
URUBURU	15	0	0	0	0	0	0	0	15	0	15
ERGUINGO ESKOLA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
URIBARRI	295	210	30	2	78	521	4	29	1.169	1.268	2.437
ITURRIPE	0	17	0	0	0	0	0	0	17	0	17
ESKOLA POLITEKNIKOA	0	17	0	0	58	0	0	1	76	0	76
OLANDIANO BERRI	37	0	0	0	0	0	0	0	37	0	37
OLANDIANO	225	0	0	0	0	0	0	0	225	0	225
OLANDIANOGAIN	12	0	0	0	0	0	0	0	12	0	12
MEATZERREKA BERRI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MEATZERREKA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZARUGALDE	0	0	0	0	24	63	0	4	91	261	352
SANTA BARBARA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAN ANDRES	0	187	0	0	94	336	16	19	652	464	1.116
SAN ANDRES BERRI	0	0	0	0	33	4	0	0	37	0	37
BEDOÑABE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12
ESKATU	0	0	45	0	0	0	4	2	51	78	129
ETXALUZEKO HARROBIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
URIBESALGO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAN JOSEPEKO ETXEAK	50	0	0	0	0	0	0	2	52	0	52
INTXAUSTI	50	0	0	0	0	0	0	0	50	0	50
INTXAUSTIGAIN	34	0	0	0	0	0	0	1	35	0	35
SOLOZAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAN JOSEPE HARROBIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FAGOR SAN ANDRES	518	0	0	0	0	0	0	0	518	0	518
MUZIBAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MUGARRIETA	156	0	0	0	0	0	0	0	156	0	156
ZAPATAERREKA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAN KRISTOBAL HILERRIA	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0
MONTEIRON	0	0	0	0	0	8	0	1	9	0	9
GAZTELUONDO	0	0	0	0	0	32	0	0	32	0	32
OTALORA-ALTAMIRA	21	163	51	0	123	169	28	15	570	624	1.194
ALDE ZAHARRA	0	17	0	0	0	10	5	1	33	685	718
GARIBAI	0	29	0	0	0	228	12	9	278	1.130	1.408
POPILO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11

Eremua	Librea	TAO Arrunta	TAO Doan	TAO Express	TAO Luze	Egoilia.	Zamalan.	MMP	Guztira azaleran	Ibia	GUZTIRA
ERLOJUAREN ERAIKINA	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2
LA MERCED	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ALDAI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ALDAIAZPI	0	0	0	0	0	45	0	4	49	0	49
ETXE TXIKIAK	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZALDIBAR	0	0	0	0	0	38	0	1	39	99	138
ZERRAJERA	111	107	0	2	57	0	0	14	291	295	586
ZABALGUNEA	0	54	0	0	14	34	2	3	107	150	257
MANKOMUNITATEA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
OSASUNGUNEA	0	28	0	0	0	0	0	2	30	0	30
HONDARRIBIA KALEA	25	0	0	0	0	0	0	0	25	0	25
AGERRE	8	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8
SANTAMAINA	548	0	0	0	0	0	7	14	569	427	996
LEGARGAIN	111	0	0	0	0	0	0	5	116	86	202
LEGARRE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GELMA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GAMEI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZALDUSPE	10	0	0	0	0	0	0	0	10	0	10
GOSAMENDI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MUSAKOLA	669	0	0	0	0	0	0	13	682	384	1.066
ZIGARROLA	394	0	0	0	0	0	0	2	396	318	714
OSINAGA	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5
INSTITUTUA	23	0	0	0	0	0	0	0	23	0	23
MOJATEGI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SAN ISIDRO	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
ARRUENA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KASKONATEGI	22	0	0	0	0	0	0	0	22	0	22
EROSKI	565	0	0	0	0	0	0	0	565	0	565
ZABALETA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GARRATZ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PESA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TXURISENA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KATAIDE	298	0	0	0	0	0	0	0	298	0	298
ARAZTEGIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UDALA	28	0	0	0	0	0	0	0	28	0	28
ZARAA-MONTZON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DESCONOCIDO	42	0	0	0	0	0	0	0	42	209	251
GUZTIRA	6.482	831	126	4	481	1.505	78	167	9.674	7.397	17.071

Iturria: INTRA, GeoArrasate eta Arrasateko Udalaren datuekin

Figura 4.104. 20 planoaren xehetasuna. Arrasateko aparkaleku-eskaintza (2024).



Iturria: INTRA.

4.5.2. Eskariaren karakterizazioa

Gaur egungo aparkaleku eskaria bi faktorek baldintzatzen dute nagusiki: batetik, motorizazio mailak eta udalerriko ibilgailu parkeak, eta, bestetik, udalerriak udalerrien arteko desplazamenduak erakartzeko duen gaitasunak, batez ere, lan edo ikasketa arazoak dituzten eskualdeko udalerri hurbiletatik. Udalerriak erakartzen dituen udalerrien arteko desplazamendu horien artean, bi tipologia daude. Batetik, gestioak egitera udalerrira hurbiltzen direnak eta aparkatzea txandakako parametro eta baldintza onargarrien barruan egiten dutenak, eta, bestetik, lan arrazoiengatik egiten diren desplazamenduak, horren ondorioz aparkatzeko plaza okupatua dutenak 7-8 orduz.

Udalerriko aparkalekua arautzen duen egungo sistemak dagoeneko jasotzen ditu baldintza horiek, eta denboraren joanean doitu egin da, eskariaren eta detektatu diren beharren arabera. Beraz, aparkalekuaren erregulazio sistema malgua da. Adibide gisa, eskualdeko ospitalearen inguruan egindako aldaketak ditugu; horiei esker, erregulatu ahal izan ziren plazak, beharrezko erabilerarekin bat etorriz.

Sistema hori ezartzearen hasieran eztabaida sortzen du, baina urteak igaro ahala frogatu da eraginkorra dela, batez ere udalerriko hiriko biztanleentzat urtero ordaintzen den bineta sistemarekin. Sistema horrek, aparkalekurik bermatzen ez badu ere, argi eta garbi lagundu du ingurua malgutzen eta errotazio handiagoa ematen.

Hala ere, sistemak doikuntzak egiten jarraitu beharko du; izan ere, egoiliarrek denbora mugarik gabe erabil ditzaketen eremu jakin batzuetan, baliteke errotazio txandaketa handiagoa egin behar izatea, eta beste eremu batzuetan, berriz, TAO guneekin muga egiten duten eremuetan aparkatutako ibilgailuen okupazio maila handia izaten da.

Aparkaleku eskariaren azterketa lau aldagaitatik abiatuta egin da:

1. Bizitegi eskariaren kalkulua motorizaziotik abiatuta (ibilgailuen erroldako datuekin)
2. Galtzadako aparkaleku librearen eskariaren zenbatespena, okupatutako plazen inbentariotik abiatuta (landa lana)
3. Galtzadan araututako aparkalekuen okupazioari eta errotazioari buruzko datuak
4. Lurpeko aparkalekuen okupazioari buruzko datuak

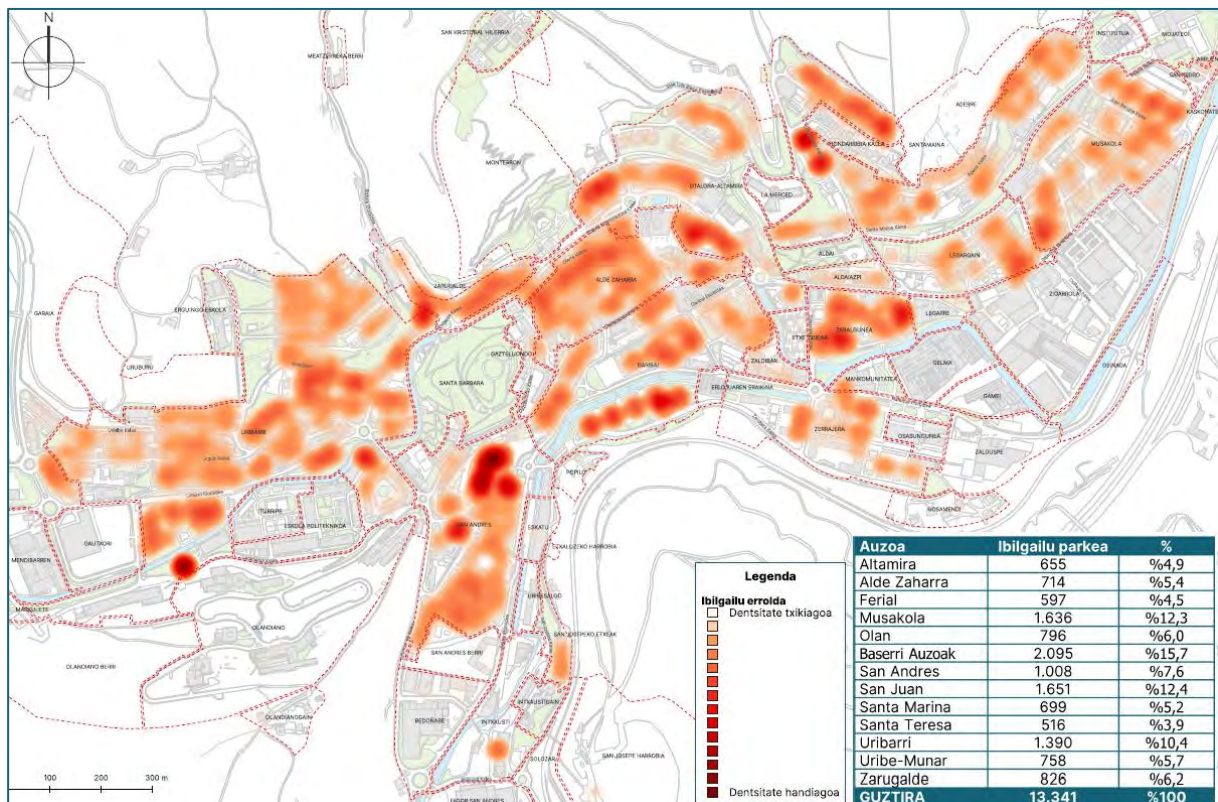
Bizitegi eskariaren zenbatespena

Eskaintza kalkulatzeko, tipologia batzuetako galtzada plazen eskaintza gehitu da. Bizitegi balantzean kontuan hartutako plazen tipologia libreak, TAO eta zamalanak egiteko eremuak dira.

Bizitegiatarako aparkatze eskaria kalkulatzeko, udalerrian erroldaturiko ibilgailuak georreferentziatzen dira, eta bakoitzari dagokion atariari esleitzen zaio. Arrasaten 13.341 ibilgailu daude erroldatuta, eta guztiak hirigintza unitate bati esleitu ahal izan zaio.

Erroldatutako ibilgailuen kokapenetik, egoitza eskari handiena eta txikiena duten guneen irudi bat ateratzen da, erroldatutako ibilgailuen banaketa geografikoa grafikoki ikusteko aukera ematen diguna.

Figura 4.105. 21. planoaren xehetasuna. Bizitegiatarako aparkaleku-eskaria (2024).



Iturria: INTRA.

Ibilgailuen errolda eta galtzadako plazen eskaintza alderatuz gero, Arrasatek 3.667 plazako egoitza aparkalekuaren defizita duela ikus daiteke. Kalkulua egoera simulatu bati dagokio, non egoiliarren ibilgailuak bakarrik hartzen baitira kontuan.

Auzoen taulan ikus daitekeen bezala, San Joan eremuan nabarmenagoa da bizitegi aparkalekuen defizita. Baserri Auzoak eta Musakola dira galtzadako plazen eskaintzaren eta erroldatutako ibilgailuen arteko balantze positiboa duten auzo bakarrak.

Figura 4.106. Bizitegi-aparkalekuen balantzea auzoaren arabera (aparkamendua galtzadan/erroldatutako ibilgailuak) (2024).

Auzoa	Eskaintza galtzadan	Eskaria	Bizitegi balantzea
Altamira	237	655	-418
Alde Zaharra	87	714	-627
Ferial	213	597	-384
Musakola	2.127	1.636	491
Olan	268	796	-528
Baserri Auzoak	3.798	2.095	1.703
San Andrés	431	1.008	-577
San Juan	503	1.651	-1.148
Santa Marina	243	699	-456
Santa Teresa	267	516	-249
Uribarri	593	1.390	-797
Uribe-Munar	585	758	-173
Zarugalde	322	826	-504
GUZTIRA	9.674	13.341	-3.667

Iturria: INTRA

Hirigintza unitateen araberrako banaketari dagokionez, banaketa desorekatua ikusten da; beraz, balantzea grafikoki aztertzea gomendatzen da, egiaztatzeko ea unitate batzuetako balantze negatibo batzuk superabitekin konpentsa daitezkeen elkarren ondoko edo hurbileko unitateetan. Balantze positibo gisa, Garaia, Eroski, Fagor San Andres eta Ibarreta nabarmendu behar dira. Aitzitik, gabezia handienak Uribarri, Santamaina, Garibai eta Alde Zaharreko hirigintza unitateetan daude.

Figura 4.107. Bizitegi-aparkalekuen balantzea hirigintza unitatearena arabera (aparkamendua galtzadan/erroldatutako ibilgailuak) (2024).

Eremua	Eskaintza galtzadan	Eskaria	Bizitegi balantzea
GESALIBAR	12	45	-33
BIZIOLA		11	-11
AITA MENNI		10	-10
SAN JUAN DE DIOS	76	9	67
ELEXGARAI		2	-2
ATXABALPE	213	3	210
KOBATE	10	4	6
ISTIZABAL	33	70	-37
GARAGARTZA	27	70	-43
IBARRETA	478	1	477

Eremua	Eskaintza galtzadan	Eskaria	Bizitegi balantzea
EMALDI			0
MARKULETE	405	77	328
GARAIA	903	162	741
MENDIBARREN		5	-5
GAUTXORI	93	2	91
URUBURU	15		15
ERGUINGO ESKOLA			0
URIBARRI	1169	3165	-1.996
ITURRIPE	17		17
ESKOLA POLITEKNIKOA	76	2	74
OLANDIANO BERRI	37		37
OLANDIANO	225	7	218
OLANDIANOGAIN	12	8	4
MEATZERREKA BERRI		1	-1
MEATZERREKA		4	-4
ZARUGALDE	91	357	-266
SANTA BARBARA			0
SAN ANDRES	652	1393	-741
SAN ANDRES BERRI	37	14	23
BEDOÑABE		26	-26
ESKATU	51	11	40
ETXALUZEKO HARROBIA			0
URIBESALGO		5	-5
SAN JOSEPEKO ETXEAK	52	71	-19
INTXAUSTI	50	48	2
INTXAUSTIGAIN	35		35
SOLOZAR			0
SAN JOSEPE HARROBIA		13	-13
FAGOR SAN ANDRES	518	19	499
MUZIBAR		2	-2
MUGARRIETA	156	28	128
ZAPATAERREKA			0
SAN KRISTOBAL HILERRIA			0
MONTERRON	9		9
GAZTELUONDO	32	2	30
OTALORA-ALTAMIRA	570	1084	-514
ALDE ZAHARRA	33	873	-840
GARIBAI	278	1128	-850
POPILO		11	-11
ERLOJUAREN ERAIKINA	2		2
LA MERCED			0
ALDAI			0
ALDAIAZPI	49	77	-28

Eremua	Eskaintza galtzadan	Eskaria	Bizitegi balantzea
ETXE TXIKIAK		19	-19
ZALDIBAR	39	50	-11
ZERRAJERA	291	360	-69
ZABALGUNEA	107	503	-396
MANKOMUNITATEA		43	-43
OSASUNGUNEA	30		30
HONDARRIBIA KALEA	25	25	0
AGERRE	8		8
SANTAMAINA	569	1460	-891
LEGARGAIN	116	353	-237
LEGARRE		15	-15
GELMA			0
GAMEI		1	-1
ZALDUSPE	10	3	7
GOSAMENDI		21	-21
MUSAKOLA	682	962	-280
ZIGARROLA	396	65	331
OSINAGA	5		5
INSTITUTUA	23	1	22
MOJATEGI		1	-1
SAN ISIDRO	2	24	-22
ARRUENA			0
KASKONATEGI	22		22
EROSKI	565		565
ZABALETA		17	-17
GARRATZ			0
PESA		107	-107
TXURISENA		26	-26
KATAIDE	298	46	252
ARAZTEGIA			0
UDALA	28	37	-9
ZARAA-MONTZON		4	-4
DESCONOCIDO	42	378	-336
TOTAL	9.674	13.341	-3.667

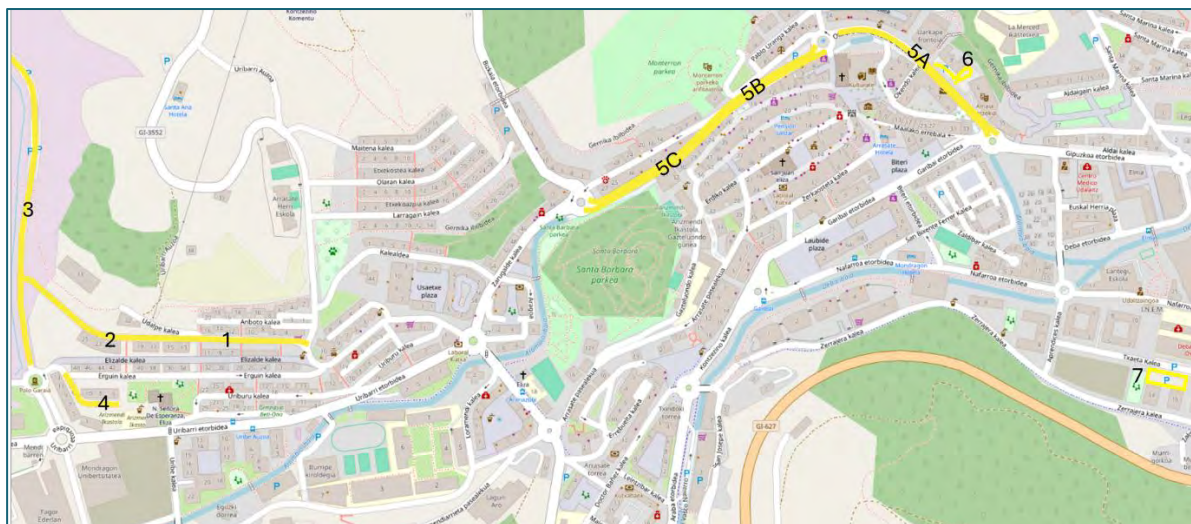
Iturria: INTRA

Galtzadako aparkaleku eskariaren zenbatespena

Galtzadako aparkalekuaren funtzionamendu zehatza aztertzeko, kalean ikuskapenak egin dira, udalerriko 7 gunetako okupazio maila zehazteko, eta aparkatzeko presio handiena duten auzoei lehentasuna emateko. Eremuen arabera errotazioak egin ziren zonen eta plazen banaketa honako hau da:

- Zona 1: Udalpe kalea, Santa Marinatik aldaparaino: 77 aparkaleku
- Zona 2: Udalpe kalea, aldapatik Isasi kaleko aldaparaino: 54 aparkaleku
- Zona 3: Isasi kalea Garaia Poloraino: 41 aparkaleku
- Zona 4: Itxaropena kalea: 23 aparkaleku
- Zona 5: Otalora Lizentziatua, hiru azpi-zatitan banatuta:
 - o Zona 5A: eskolatik Pablo Urangarekin biribilguneraino: 35 aparkaleku
 - o Zona 5B: Pablo Urangarekin biribilgunetik Zarugaldeko bidegurutzeraino: 28 aparkaleku
 - o Zona 5C: Zarugaldeko bidegurutzetik Bizkaia etorbideko biribilguneraino: 112 aparkaleku
- Zona 6: Parking Uarkape: 51 aparkaleku
- Zona 7: Txaeta kalea, galtzadako aparkaleku librea parkinean: 39 aparkaleku

Figura 4.108. Galtzadan aztertu diren aparkamendu eremuak (2024).



Iturria: INTRA

Gune bakoitzean aztertu da okupazio maila goizeko ordutegian eta okupazio ordutegia arratsaldeko ordutegian, baita goiz eta arratsalde bitartean mugitu diren ibilgailuak ere. Errotazio horri dagokionez, galtzadako aparkaleku libreen artean Udalpe kalea da errotazio handiena duena. Aztertutako eremuen artean, TAO eremuei dagozkienak, goiz eta arratsalde arteko errotaziorik handiena Otalora Lizentziatuan gertatzen da, Pablo Urangako biribilgunetik Zarugalde kaleko bidegurutzeraino doan tartean.

Oro har, okupazio maila zertxobait handiagoa da goizean, eta aparkaleku libreen artean, okupazio mailarik txikiena Udalpe kalean, bigarren zatian, eta Isasi kalean erregistratzen da.

Figura 4.109. Goiz eta arratsaldeko okupazioaren ehunekoa, Arrasaten aztertutako galtzadako aparkalekuetan (2024).

Eremua	Aparka. mota	Plaza kopur.	Aparkatutako ibilgailuak, goizeko ikuskapena	% Goizeko okupazioa	Aparkatutako ibilgailuak, arratsaldeko ikuskapena	% Arratsaldeko okupazioa	Goiza-Arrats. errotazioa
Zona 1	Librea	77	77	%100	77	%100	%29,9
Zona 2	Librea	54	34	%63	48	%88,9	%48,1
Zona 3	Librea	41	22	%53,7	23	%43,9	%24,4
Zona 4	Librea	23	23	%100	23	%100	%19
Zona 5A	TAO Arrunta	35	33	%94,2	31	%88,6	%37,2
Zona 5B	TAO Arrunta	28	28	%100	23	%82,1	%53,6
Zona 5C	TAO Arrunta / TAO Luze	112	107	%95,5	96	%85,7	%29,5
Zona 6	TAO Doan	51	45	%88,2			
Zona 7	Librea	39	39	%100	39	%100	%33,3

Iturria: INTRA.

Aztertutako eremu horietan aparkatutako ibilgailuen matrikulak ikusku dira, udalerriko ibilgailuen erroldarekin informazioa gurutzatzeko. Hala, aparkatutako ibilgailuen jatorria egiaztatu ahal izan da, eta, gutxienez, Arrasaten erroldatutako ibilgailuak diren edo ez bereizi ahal izan da. Horrek ahalbidetzen du aparkatzeko beste udalerrri batzuetako biztanleek zein tokitara jotzen duten nagusiki jakin ahal izatea. Nabarmentzekoa da 1. eremuan, Udalpeko lehen zatian, aparkatuta dauden kanpoko ibilgailuen ehunekoa, egungo TAO zonakatzearen inguruko eremu mugakideetako batekin bat datorrena. Isasi kalean ere kanpotarren ehunekoa oso altua da, Garaia Polara lan egitera joaten den jendearena.

Figura 4.110. Arrasaten aztertutako aparkalekuetan aparkatutako ibilgailuen jatorria (2024).

Eremua	Aparkamendu mota	Goizeko ikuskapena		Arratsaldeko ikuskapena	
		Arrasate	Kanpotarrak	Arrasate	Kanpotarrak
Zona 1	Librea	%36,4	%63,6	%39	%61
Zona 2	Librea	%58,8	%41,2	%50	%50
Zona 3	Librea	%27,3	%72,7	%30,4	%69,6
Zona 4	Librea	%42,9	%57,1	%47,6	%52,4
Zona 5A	TAO Arrunta	%54,5	%44,5	%38,7	%61,3
Zona 5B	TAO Arrunta	%60,7	%39,3	%65,2	%34,8
Zona 5C	TAO Arrunta / TAO Luze	%45,8	%54,2	%46,9	%53,1
Zona 6	TAO Doan	%37,8	%62,2		
Zona 7	Librea	%48,7	%51,3	%46,2	%53,8

Iturria: INTRA

Lur gaineko aparkaleku publikoak

Lur gaineko aparkaleku publikoak, batez ere, orube finkatuetan edo behin-behineko orubeetan kokatzen dira, eta, oro har, libre arautzen dira.

Aparkaleku horiek galtzadako aparkaleku librearen zenbaketaren barruan sartu dira, salbuespen batzuekin. Ez dira zenbatu Zalduspe (165 plaza) eta San Andres (60 plaza) orubeak, ez eta eskualdeko ospitalearen aurrean dagoen Fagorreko aparkalekua ere, behin-behineko sailkapena duten espaziorik ez dagoelako eta gaur egun udalaren jabetzakoa ez direlako.

Figura 4.111. Zalduspen dagoen aparkalekurako orubea



Iturria: INTRA

Galtzadan araututako aparkalekuen eskariaren zenbatespena

Galtzadan araututako aparkalekuaren eskaria kalkulatzeko, zerbitzuaren kudeaketaz arduratzen den enpresak emandako datuak aztertu dira.

Laburpen taula honetan ikus daitekeenez, egoiliar txartel kopurua %7,8an hazi da 2023tik 2024ra bitartean. 2024ko egoiliar txartel gehienak 2.1 zonan (%23,5), 0.2 zonan (%15,8), 0.1 zonan (%15,2), 1.3 zonan (%13,1) eta 0.3 zonan (%11,2) bizi direnen artean banatzen dira. Beraz, TAO guneen %45ean (11tik 5ean, gremioen kategoria sartzen bada) egoiliar txartelen %79a banatzen da.

Egoiliarren txartelei buruzko informazio hori eremu bakoitzean erroldatutako ibilgailuekin alderatuz gero, ikusten da eremu horietan erroldatutako ibilgailuen %38,2k bakarrik duela egoiliar txartela. TAO eremuen araberako banaketa ez da homogeneoa.

Figura 4.112. Egoiliar-txartelen banaketa TAO eremuen arabera eta erroldatutako ibilgailuen eta egoiliar-plazen banaketarekin alderatzea (2024).

Eremua	Txartelak 2023	Txartelak 2024	Txartelak 2024 (%)	Erroldat. Ibilgail. (2024)	% Erroldat. Ibilgail. txartelarekin (2024)	Banaketa Erroldat. Ibilgail. (2024)	Egoiliar plazak (2024)	Txartelak plaza bakoitzeko (2024)
0.1	436	472	%15,2	1.245	%37,9	%15,3	132	3,6
0.2	447	489	%15,8	1.476	%33,1	%18,2	295	1,7
0.3	322	347	%11,2	733	%47,3	%9,0	159	2,2
0.4	65	68	%2,2	250	%27,2	%3,1	54	1,3
1.1	85	98	%3,2	285	%34,4	%3,5	43	2,3
1.2	175	190	%6,1	593	%32,0	%7,3	107	1,8
1.3	377	407	%13,1	1.123	%36,2	%13,8	321	1,3
2.1	687	730	%23,5	1.480	%49,3	%18,2	355	2,1
3.1	161	172	%5,5	655	%26,3	%8,1	98	1,8
3.2	31	36	%1,2	288	%12,5	%3,5	-	-
Gremioak	91	93	%3,0	-	-	-	-	-
GUZTIRA	2.877	3.102	%100	8.128	%38,2	%100	1.564	2,0

Iturria: INTRA, GK-k emandako datuetatik abiatuta

2024ko datuak erabili dira TAO guneen erabilera maila aztertzeko. Zerbitzua kudeatzen duen enpresak emandako eragiketen datuei testuingurua emanez, eremu bakoitzean egindako eragiketak eremu horietako bakoitzeko aparkaleku plazekin alderatzen dira. Zona batzuetan, 0.1 zonan, adibidez, egindako operazioen irudikapena zonako aparkalekuen gainetik dago. Kontrakoa gertatzen da 2.1 eta 1.2 zonetan, non aparkaleku gehiago dauden egindako eragiketak baino.

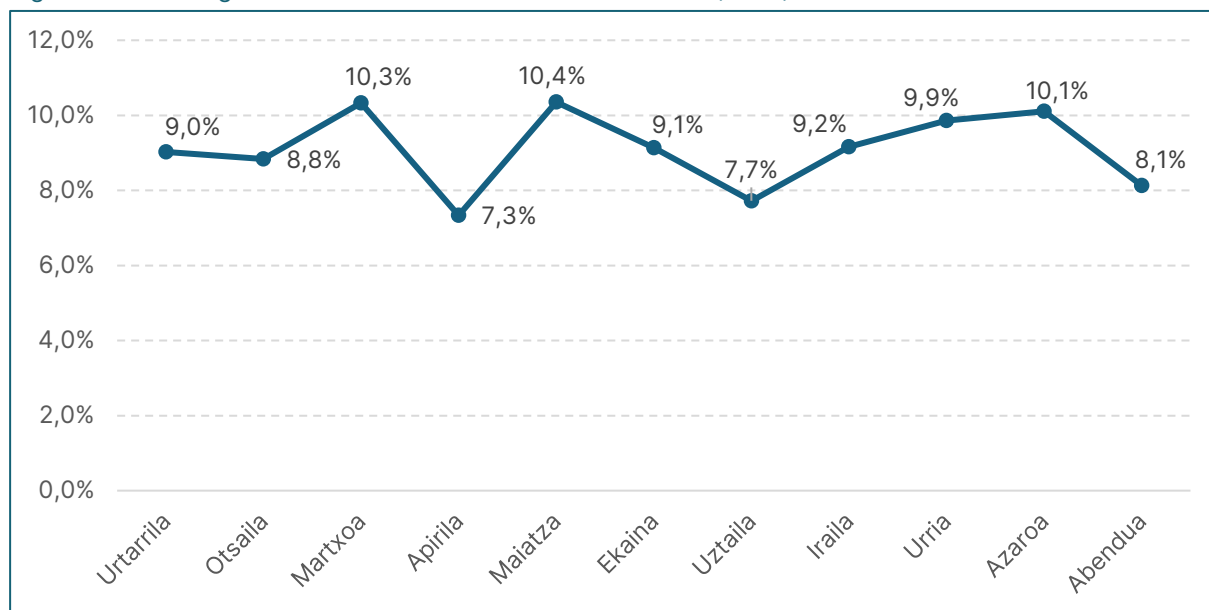
Figura 4.113. Aparkatzeko araututako plazetan emandako tiketak, eremuka (2023).

Eremua	Egindako eragiketak	Egindako eragiketak (%)	Aparkaleku plazak	Aparkaleku plazak (%)
0.1	196.672	%25,0%	305	19,7%
0.2	63.080	%8,0%	101	6,5%
0.3	90.030	%11,4%	138	8,9%
0.4	11.650	%1,5%	37	2,4%
1.1	87.051	%11,1%	171	11,0%
1.2	27.139	%3,4%	116	7,5%
1.3	21.164	%2,7%	76	4,9%
2.1	138.192	%17,6%	363	23,4%
3.1	57.945	%7,4%	69	4,5%
3.2	94.213	%12,0%	172	11,1%
GUZTIRA	78.7136	%100	1.548	100%

Iturria: INTRA, GK-k emandako datuetatik abiatuta

Bidalitako tiketen hileko banaketari dagokionez, joera nahiko lineala ikusten da hiletan zehar, jai-egunetan (aste santuan eta Gabonetan, batez ere) TAO zerbitzua martxan ez dagoen hilabeteetan izan ezik.

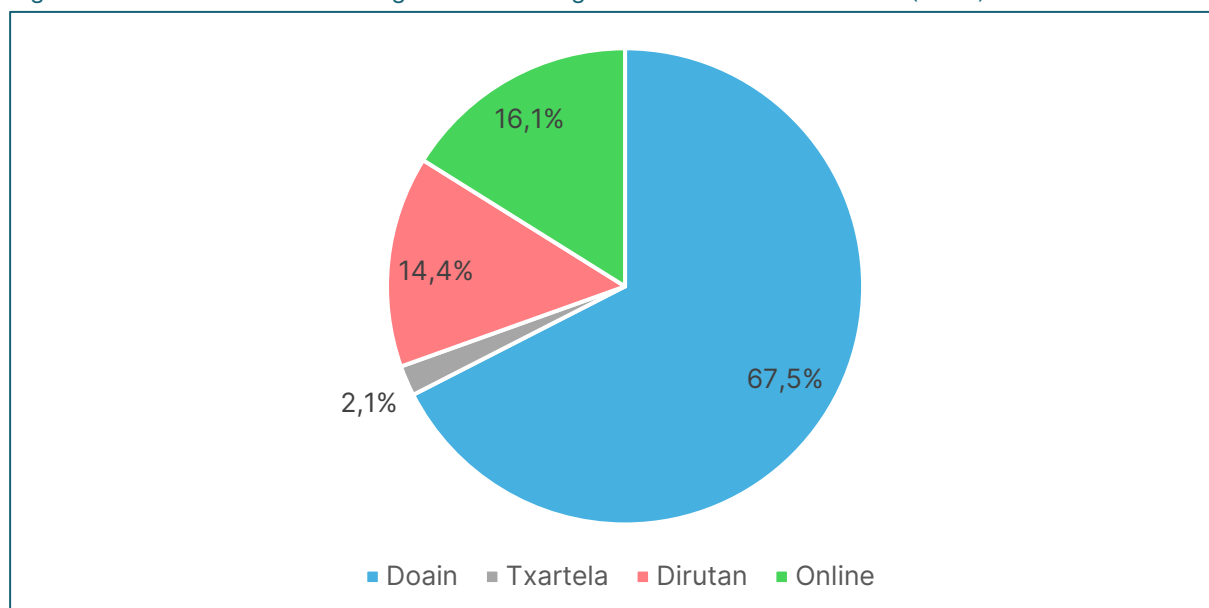
Figura 4.114. TAO guneetan ateratako tiketen hileko bilakaera (2023).



Iturria: INTRA, GK-k emandako datuetatik abiatuta

2023an erregistratutako eragiketa gehienak doakoak izan dira. Horietan tiketa atera behar da, baina zerbitzua erabiltzeko doako ordu-tarteren bat dago.

Figura 4.115. TAO eremuetan erregistratutako eragiketetan ordaintzeko modua (2023).

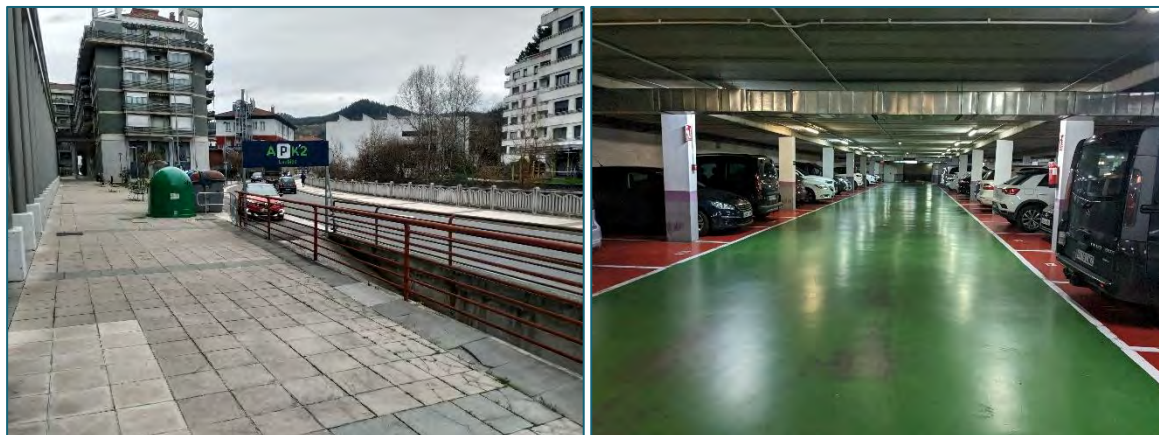


Iturria: INTRA, GK-k emandako datuetatik abiatuta

Lurpeko aparkalekuen eskariaren zenbatespena

Arrasatek lurpeko bi aparkaleku ditu, eta, horiei esker, hirigune historikotik gertu aparkatu daiteke, eguneko 24 orduetan azaleran lekurik hartu gabe. Lurpeko bi aparkaleku publiko daude, guztira 595 aparkaleku. Bi aparkalekuetan, gainera, karga elektrikoko puntuak daude.

Figura 4.116. Laubideko parkinerako sarbidea (ezkerrean) eta Biteriko parkinaren barnealdea (eskuinean)



Iturria: INTRA

Aparkaleku mota honen helburua da ibilgailuak galtzadatik ateratzea, eta Arrasateko erdigunera doazen ibilgailuen zirkulazioa murriztea, egonaldi ertain eta luzeko aparkaleku eskaerari erantzuteko. Horrela, aparkaleku mota hau nolabaiteko intentsitatez sustatzen da, bai eskaintzen dituzten abantailak eta prezio murriztua iragartzen dituzten publizitate kartelen bidez. Argi panelek ez dute automatikoki eguneratzen haien okupazio maila, eta horrek aparkalekuaren bila dabilen trafikoa birbideratzen lagunduko luke.

Ez dago aparkaleku horien erabilerari buruzko daturik.

Lurpeko aparkaleku publikoek tarifa multzo bat dute erabiltzeko, espazio horien eskarian egokitzeko. Tarifa eta abonu hauek daude erabilgarri:

Figura 4.117. Biteri eta Laubideko lurpeko aparkalekuetako tarifak (2024).

Rotación		App		Reservas por horas/días	
1 hora	2,65€	1 hora	2,65€	1 hora	2,65€
2 horas	5,30€	2 horas	3,95€	1 día	5,94€
3 horas	7,90€	3 horas	3,95€	3 días	17,82€
4 horas	10,00€	4 horas	3,95€	1 semana	38,03€
5 horas	10,00€	5 horas	3,95€		
Máximo diario	10,00€	Máximo diario	3,95€		

Iturria: APK2

4.5.3. Aparkalekuen balantzea

Jarraian aurkezten den balantze zehatzean, aparkaleku eskaintza (galtzadako aparkaleku osoa eta aparkalekuetako ibietako plazak barne) hirigintza unitate edo auzo bakoitzean erroldatutako ibilgailuekin erlazionatzen da.

Erroldatutako ibilgailu kopuruaren eta aparkalekuen eskaintzaren arteko erlazioari esker, defizita edo superabita lor daiteke bizitegi aparkalekuetan.

Kontuan izan behar da, batzuetan, zonakako banaketak egoera ez oso errealak izan ditzakeela; izan ere, ez da gauza bera aparkaleku defizita duen eremu bat, superabita duen beste eremu batekin muga egiten duena, edo defizita duen eremu bat defizita duen beste zona batzuen inguruan, non aukerak urriagoak diren.

Hala, Arrasaten 13.341 ibilgailu daude erroldatuta, eta 9.674 aparkaleku daude galtzadan (librea, arautua eta MPlentzat eta beste erreserba batzuentzat) eta 7.397 plaza ibi pribatueta. Guztira, 17.071 aparkaleku daude udalerrian, galtzadako aparkaleku libreak, galtzadako aparkaleku arautuak, lurpeko aparkalekuak eta ibiak batuta. Beraz, udalerriak 3.730 aparkaleku plazako superabita aurkezten du.

22. planoak grafikoki erakusten du auzoaren arabeko aparkalekuen balantzea. Mapa horretan eta hurrengo taulan ikus daiteke defizit handiena Alde Zaharrean, Uribarrin eta San Andresen dagoela. Nahiko urruti, Santa Teresaren eta Santa Marinaren eremuetan defizit handia sumatzen da. 22. planoari esker, plaza gabezien larritasuna identifika daiteke, ondoko auzoen ezaugarrien arabera.

Superabit nagusiak Baserri Auzoetan eta Musakolan agertzen dira. Taulan eta planoan ikus daitekeen bezala, superabit handienak dituzten auzo gehienak hirigunetik kanpo daude, ia bizitegi dentsitatearik ez duten eremuetan.

Beraz, udalerriak aparkaleku asko dituen egoera batean gaude, baina aparkaleku gehiago dago hirigunetik urrutien dauden auzoetan.

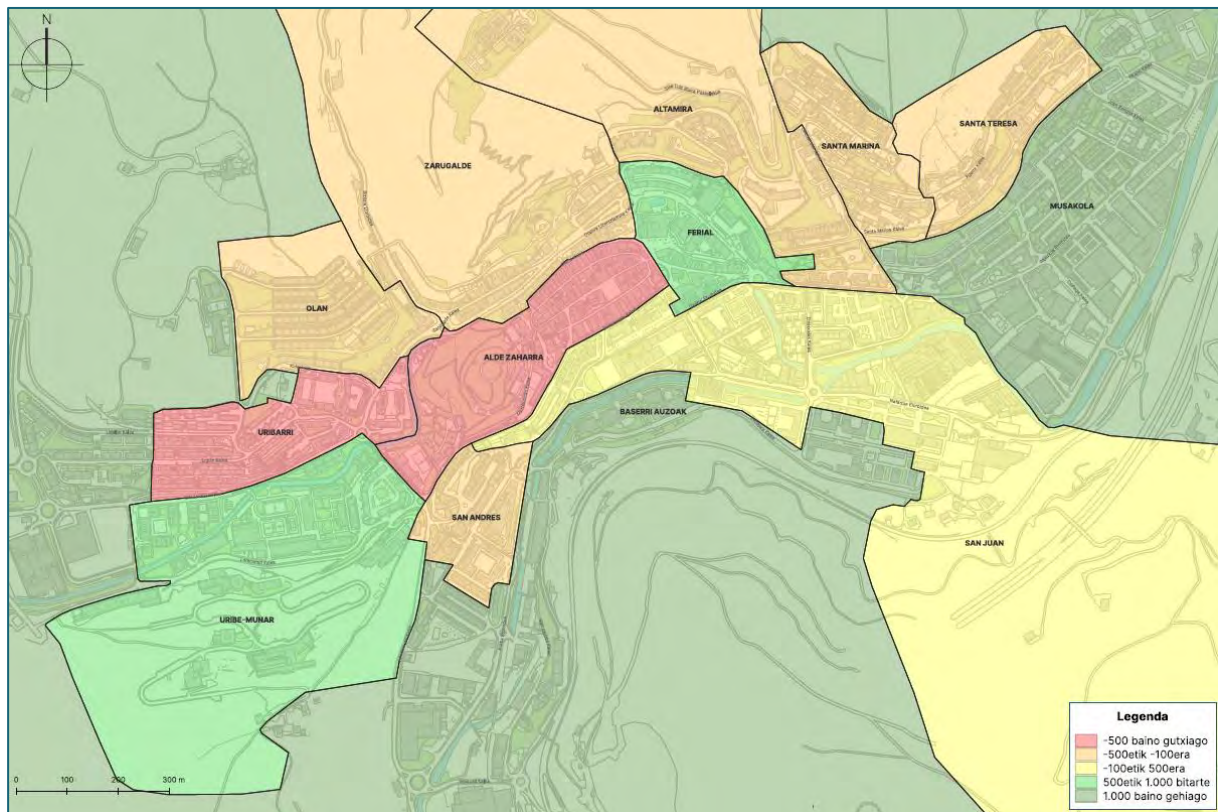
Horregatik, alternatibak eta konponbideak ezartzerakoan, garrantzitsua da aztertutako auzo bakoitzaren balioetan eta emaitzetan zentratzea.

Figura 4.118. Aparkamenduaren balantzea auzoka (aparkamendua guztira/erroldatutako ibilgailuak) (2024).

Auzoa	Aparkamendu eskaintza			Aparkamendu eskaria	APARKAMENDU BALANTZEA
	Galtzadan	Galtzadatik kanpo	Eskaintza Guztira	Erroldatutako ibilgailuak	
Altamira	237	260	497	655	-158
Alde Zaharra	87	78	165	714	-549
Ferial	213	885	1.098	597	501
Musakola	2.127	1.179	3.306	1.636	1.670
Olan	268	353	621	796	-175
Baserri Auzoak	3.798	1.618	5.416	2.095	3.321
San Andrés	431	175	606	1.008	-402
San Juan	503	1.386	1.889	1.651	238
Santa Marina	243	161	404	699	-295
Santa Teresa	267	0	267	516	-249
Uribarri	593	282	875	1.390	-515
Uribe-Munar	585	706	1.291	758	533
Zarugalde	322	314	636	826	-190
GUZTIRA	9.674	7.397	17.071	13.341	3.730

Iturria: INTRA.

Figura 4.119. 22. planoaren xehetasuna. Aparkalekuaren balantzea auzoka (2024).



Iturria: INTRA.

Ariketa bera egin da hirigintza unitateen eremu geografikoarekin, eta 23. planoak grafikoki erakusten du aparkaleku balantze hori hirigintza unitateen arabera. Mapa horretan eta hurrengo taulan ikus daiteke defizit handiena Uribarri, Santamaina, San Andres eta Zabalguneko hirigintza unitateetan dagoela. 22. planoari esker, plaza gabezien larritasuna identifika daiteke, ondoko hirigintza unitateen ezaugarrien arabera.

Superabit nagusiak Garaia, Zigarrola, Eroski, Fagor San Andres eta Ibarretan agertzen dira. Taulan eta planoan ikus daitekeen bezala, superabit handienak dituzten egoitza unitate gehienak hirigunetik kanpo daude, ia bizitegi dentsitaterik ez duten eremuetan.

Figura 4.120. Aparkamenduaren balantzea hirigintza unitatearen arabera (aparkamendua guztira/errolatutako ibilgailuak) (2024).

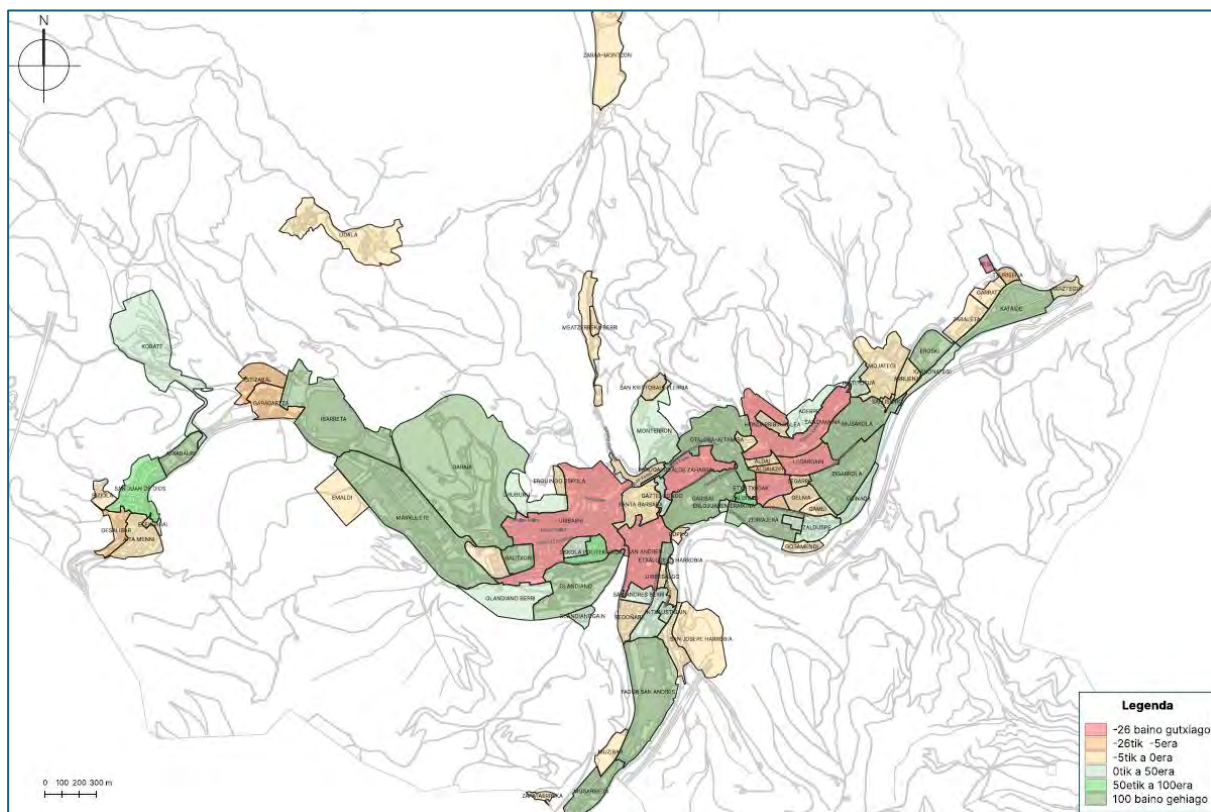
Eremua	Aparkamendu eskaintza			Aparkamendu eskaria	APARKAMENDU BALANTZEA
	Galtzadan	Galtzadatik kanpo	Eskaintza Guztira	Errolatutako ibilgailuak	
GESALIBAR	12		12	45	-33
BIZIOLA				11	-11
AITA MENNI				10	-10
SAN JUAN DE DIOS	76		76	9	67
ELEXGARAI				2	-2
ATXABALPE	213		213	3	210
KOBATE	10		10	4	6
ISTIZABAL	33		33	70	-37
GARAGARTZA	27		27	70	-43
IBARRETA	478		478	1	477
EMALDI					0
MARKULETE	405		405	77	328
GARAIA	903	562	1.465	162	1.303
MENDIBARREN				5	-5
GAUTXORI	93	334	427	2	425
URUBURU	15		15		15
ERGUINGO ESKOLA					0
URIBARRI	1169	1268	2.437	3165	-728
ITURRIPE	17		17		17
ESKOLA POLITEKNIKO	76		76	2	74
OLANDIANO BERRI	37		37		37
OLANDIANO	225		225	7	218
OLANDIANOGAIN	12		12	8	4
MEATZERREKA BERRI				1	-1
MEATZERREKA				4	-4
ZARUGALDE	91	261	352	357	-5
SANTA BARBARA					0
SAN ANDRES	652	464	1.116	1393	-277
SAN ANDRES BERRI	37		37	14	23
BEDOÑABE		12	12	26	-14
ESKATU	51	78	129	11	118
ETXALUZKO HARROBIA					0
URIBESALGO				5	-5
SAN JOSEPEKO ETXEAK	52		52	71	-19
INTXAUSTI	50		50	48	2
INTXAUSTIGAIN	35		35		35
SOLOZAR					0

Eremua	Aparkamendu eskaintza			Aparkamendu eskaria	APARKAMENDU BALANTZEA
	Galtzadan	Galtzadatik kanpo	Eskaintza Guztira	Erroldatutako ibilgailuak	
SAN JOSEPE HARROBIA				13	-13
FAGOR SAN ANDRES	518		518	19	499
MUZIBAR				2	-2
MUGARRIETA	156		156	28	128
ZAPATAERREKA					0
SAN KRISTOBAL HILERRIA					0
MONTERRON	9		9		9
GAZTELUONDO	32		32	2	30
OTALORA-ALTAMIRA	570	624	1.194	1084	110
ALDE ZAHARRA	33	685	718	873	-155
GARIBAI	278	1130	1.408	1128	280
POPILO		11	11	11	0
ERLOJUAREN ERAIKINA	2		2		2
LA MERCED					0
ALDAI					0
ALDAIAZPI	49		49	77	-28
ETXE TXIKIAK				19	-19
ZALDIBAR	39	99	138	50	88
ZERRAJERA	291	295	586	360	226
ZABALGUNEA	107	150	257	503	-246
MANKOMUNITATEA				43	-43
OSASUNGUNEA	30		30		30
HONDARRIBIA KALEA	25		25	25	0
AGERRE	8		8		8
SANTAMAINA	569	427	996	1460	-464
LEGARGAIN	116	86	202	353	-151
LEGARRE				15	-15
GELMA					0
GAMEI				1	-1
ZALDUSPE	10		10	3	7
GOSAMENDI				21	-21
MUSAKOLA	682	384	1.066	962	104
ZIGARROLA	396	318	714	65	649
OSINAGA	5		5		5
INSTITUTUA	23		23	1	22
MOJATEGI				1	-1
SAN ISIDRO	2		2	24	-22
ARRUENA					0

Eremua	Aparkamendu eskaintza			Aparkamendu eskaria	APARKAMENDU BALANTZEA
	Galtzadan	Galtzadatik kanpo	Eskaintza Guztira	Erroldatutako ibilgailuak	
KASKONATEGI	22		22		22
EROSKI	565		565		565
ZABALETA				17	-17
GARRATZ					0
PESA				107	-107
TXURISENA				26	-26
KATAIDE	298		298	46	252
ARAZTEGIA					0
UDALA	28		28	37	-9
ZARAA-MONTZON				4	-4
EZEZAGUNA	42	209	251	378	-127
GUZTIRA	9.674	7.397	17.071	13.341	3.730

Iturria: INTRA.

Figura 4.121. 23. planoaren xehetasuna. Aparkalekuaren balantzea, hirigintzako unitatearen arabera (2024).



Iturria: INTRA.

4.5.4. Disfuntzio nagusiak

Aparkalekuari buruzko disfuntzioak ibilgailu pribatuari buruzko disfuntzioen kapitulan eta 19. planoan barneratu dira.

Figura 4.122. Espaloietan, autobus-geltokietan eta bigarren ilaran aparkatutako ibilgailuen adibideak



Iturria: INTRA

4.6. SALGAIEN HIRI-BANAKETA

Erreserba plazen kudeaketak garrantzi handia du merkantzien hiri banaketari dagokionez. Zirkulazio kudeaketaren ondorioz, mugikortasun arduradunentzat arazo iturri izan daiteke, oinezkoen eragozpenak eragin diezazkieke eta ingurumen ondorioak izan ditzake, hala nola zarata edo poluzio atmosferikoa. Gainera, Arrasateko fabrika eta denda ugari ditu inguruan, eta horrek trafiko astunaren kudeaketa bereziki konplexua egiten du.

Merkantzien banaketaren paradigma aldatu egin da onlineko salmenten gorakadaren eta hazkundearen ondorioz, eta horrek esan nahi du banaketa furgoneten bolumena handitu egin dela udalerrian, oro har, eta oinezkoen eremuan, bereziki. Banaketa horiek, gainera, atez ate egiten direnez, ibilbide laburreko desplazamendu ugari sortzen dituzte.

Banaketa mota hori, gainera, ez dago egokituta zamalanetarako esleitutako puntuetara, eremuetara eta ordutegietara; izan ere, banaketa egunero egiten da, baita asteburuetan ere, zamalana plazak erreserba ordutegitik kanpo daudenean. Horrek esan nahi du furgoneta horiek galtzadan aparkatzeko lekuak okupatzen dituztela (gainera, bide-segurtasuneko arrisku batzuk ere eragin ditzakete, duten luzera dela eta), edo iraupen laburreko legez kanpoko aparkamenduak egiten dituztela (espaloien gainean, erreserbatutako plazak, etab.).

4.6.1. Zamalanen erregulazioa

Arrasateko zamalana eremuak haien funtzionamendua arautzen duen udal ordenantzak mugatzen ditu. Erregulazio horren helburua da zamalana plazen errotazio handia bultzatzea, salgaien ibilgailuek logistika lana egiteko behar duten gutxieneko denbora bakarrik egon dezaten aparkatuta.

Araudia

Ordenantzaren arabera, zamalanetako ibilgailuak horretarako seinalatutako tokietan aparkatu behar dira, zirkulazioa oztopatu gabe eta arriskurik sortu gabe. Gainera, seinalizatutako lekuetan dauden ordutegietara egokitu behar dira, baimendutako orduetan beste ibilgailu batzuk aparkatzea debekatzen baitute. Oro har, zamalanetarako ordutegia 9:00etatik 13:00etara eta 16:00etatik 19:00etara bitartekoa da, eta gehienez ere 15 minutuz aparkatu ahal izango da, plazaren arabera zenbait aldaketa daudela.

Alde zaharrean ez dago zamalanak egiteko berariazko gunerik, baina 9:15etik 12:00etara eta astearteetan 19:30etik 21:00etara bitartean bakarrik zamalanak egin daitezke, inguruko bizilagunen zamalanak errazteko.

Figura 4.123. Zamalanetarako ibilgailuak alde zaharreko kaleetan (ezkerrean) eta zamalanetarako seinaleak alde zaharrean (eskuinean)



Iturria: INTRA

Halaber, ordenantza berean, eskumena duen udal organoak baimenak eman ahal izango ditu eremu horietan sartzeko, kasu zehatzen arabera, eta ibilgailu bereziei ez diela araudiak eragingo (suteak itzaltzea, segurtasun indar eta -gorputzak, larrialdietarako ibilgailuak, etab.). Nolanahi ere, gehieneko abiadura 20 km/h-koa izango da, eta 3.500 kg-tik gorako BGMa duten ibilgailuek debekatuta dute zamalanetarako sartzea.

Seinaleztapena

Zamalanetako plazen seinaleztapena bi elementurekin egiten da nagusiki: galtzadarako pintura eta seinale bertikala.

Galtzadari laranja koloreko zig-zag bat marraztu zaio, 1 eta 3 ibilgailu bitarteko espazioa duena. Espazio horren ondoan makila bertikal bat dago espaloian, zamalanetako ordutegiari eta aparkatzeko denbora mugari buruzko informazioa duena.

Oro har, zamalanetarako erreserbatutako plazek seinaleztapen egoera ona dute, bai horizontala, bai bertikala, eta adierazten diren ordutegiei eta baldintzei buruzko informazioa argia eta zehatza da.

Alderdi positibo gisa, azpimarratu behar da udalerrian zamalanentzako seinaleak homogeneousak direla udalerrri osoan (alde zaharrean izan ezik), eta ordutegiak bat datozela.

4.6.2. Zamalanetako plazen inbentarioa

Zamalanetako lan gehienak Alde Zaharreko oinezkoentzako kaleetan egiten dira. Kale horietan ez dago furgonetentzako aparkaleku edo plaza espezifikorik, eta, beraz, sar daitezkeen orduetan oinezkoentzako lekua hartzen dute. Merkatarik batzuk kezkatuta daude: kaleak estuak direnez, ez dago lekurik garraiolari guztientzat, eta, askotan, eremu hori ibilgailu partikularrek betetzen dute beren gestioak egiteko.

Ingurune horretatik kanpo, Arrasatek 23 zamalanetarako eremu ditu, eta guztira 78 plaza. Zamalanetarako guneak eta horretarako lekuak auzoka banatzeari dagokionez, San Andres da zamalanetarako gune gehien dituen auzoa, baina Ferial da plaza gehien biltzen dituen auzoa.

Figura 4.124. Karga eta deskargarako puntuak eta plazak banaketa auzoka (2024).

Auzoa	% zamlanen puntuak	% zamlanen plazak
Ferial	%17,4	%28,2
Olan	%4,3	%5,1
Baserri auzoak	%17,4	%10,3
San Andrés	%26,1	%20,5
San Juan	%8,7	%12,8
Santa Marina	%8,7	%9,0
Zarugalde	%17,4	%14,1

Iturria: Arrasateko Udala

Kontuan izan behar da banaketa horretan ez dela kontuan hartzen hirigune historikoaren karga eta deskarga, ez baitago horretarako plaza eta espazio espezifikorik, baizik eta espazio osoan karga eta deskarga arautzen dituen araudi propio batek arautzen duela espazioa.

4.6.3. Eskariaren karakterizazioa

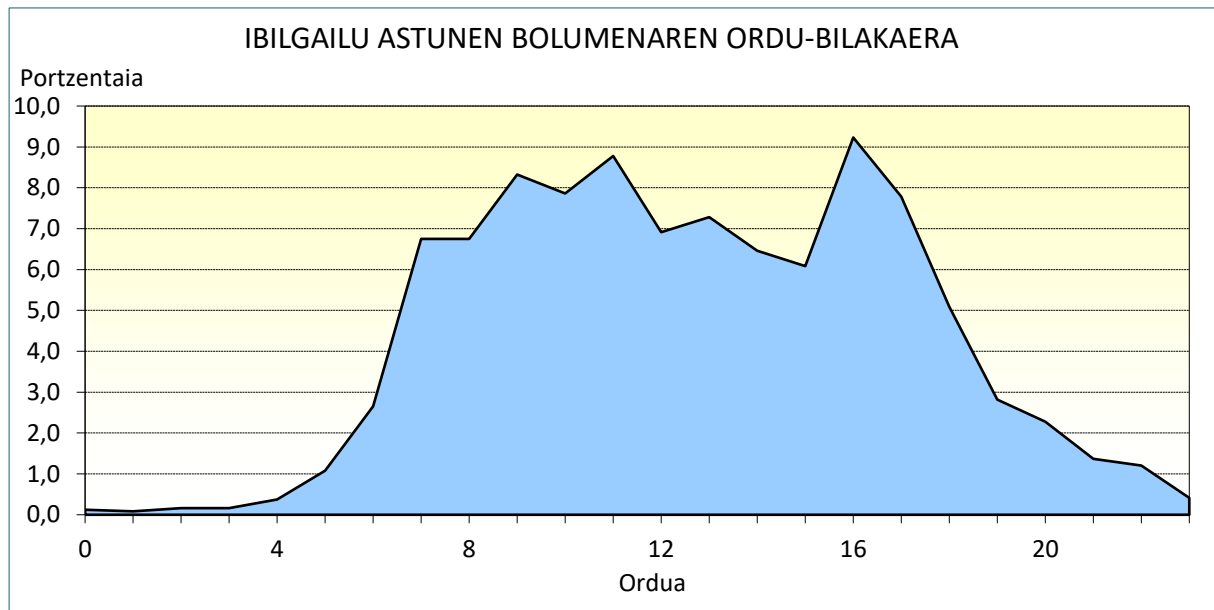
Zamlanetarako gune espezifikoak dagokienez, Otolara Lizentziatua inguruan, esaterako, Correos-en parean, zamlanak egiteko erabiltzen den espazioa nahiko maiz erabiltzen da ibilgailu partikularren aparkatze mugatu eta tenporalerako.

Industria jarduera handiko udalerria denez, ibilgailu astunen zirkulazio handia du udalerriak, batez ere industrialdeekiko loturetan.

Udalerriaren barruan, ibilgailu astunen zirkulazioa, guztira, txikia bada ere, ehuneko bolumen handiak ditu puntu batzuetan. Araba etorbideko sarreran eta irteeran (kontaketa automatikoetan autobusak sartzen dira neurketa horietan) ibilgailu astunen pisua nabarmena da, ibilgailuen %7,3a suposatzen duelarik. Halaber, Uribarri etorbideko eta Gipuzkoa etorbideko sarrera eta irteera konexioetan, zirkulazio astuna %6,3a eta %5,3a da, hurrenez hurren.

Udalerrian dabilzan ibilgailu astunen ordu-banaketak (autobusak barne) nahiko linea egonkorra erakusten du goizeko orduetan, eta, gero, beste gailur bat eta jaitsiera handi bat 16:00etatik aurrera, batez ere ikasleen autobus garraioari lotua.

Figura 4.125. Ibilgailu astunen ordu-banaketa udalerriko sarrera eta irteeretan (2024).



Iturria: INTRA.

Ez dago datu espezifikorik udalerriko galtzadako zamalana plazen erabilerari buruz, ez eta horien erabilerari buruzko kontrolik ere; beraz, zaila da plaza horien egokitasuna baloratzea eta erabilera zuzena den jakitea.

4.6.4. Disfuntzio nagusiak

Alde Zaharrean dago Arrasateko salgaien hiri banaketako arazo nagusia. Udalerriko merkataritza intentsitate handieneko eremua denez, etengabe hornituta egon behar du. Hala ere, oso eremu baketsua eta oinezkoentzat bakarrik da. Hori arazo bat da merkantzien ibilgailuentzat; izan ere, ibilgailu horiek ordu jakin batzuetan bakarrik sar daitezke kale horien barruan. Horrek zamalanetako ibilgailuen zirkulazio handia eragiten du goizeko ordu jakin batzuetan.

Gune horietako erabiltzaileen kexa nagusia da erdiko eremuan ez dagoela errotaziorik, bertakoentzako gune asko baitaude, egun osoan plaza asko okupatuta eta aparkalekurik ez dutelako.

Beste arazo bat Zerkaosteta kalean dago, Arrasate pasealekutik Biteri plazaraino. Zamalanak egiteko ordu erregulazioa duen eremua da, baina ez dagoenez sartzeko elementu fisikorik, lan horiek herrigunearen ingurura ezarritako ordutegitik kanpo egiten dituzten zamalanetako ibilgailuak kale honen amaieran pilatzen dira.

Kontuan izan behar da merkataritza elektronikoaren hedapenak aldaketa sakona eragiten duela salgaien hiri-banaketan, batez ere COVID-19ren pandemiaren ondorioz, eta nabarmen handitzen dela etxeko entregatzen eskaera. Horrek bultzada eman dio banaketa ibilgailuen eta plataforma logistikoaren erabilerari, eta, horren ondorioz, desafio multzo berri bat sortu da, baina baita aukerena ere.

Batetik, zirkulazio pilaketa eta emisio poluitzaile gehiago izan dira, eta horrek eragin negatiboa izango du hiriko bizi kalitatean eta espazioaren okupazioan.

Bestalde, hiri logistikaren berrikuntza bizkortu egin da, entregutarako ibilgailu elektrikoak edo cargobikeak bezalako teknologiak erabiliz. Alde horretatik, Arrasateko herritarrek bat egin dute merkataritza elektronikoaren hazkunde joerarekin, eta udalerrian badira paketeak biltzeko gune batzuk, formalak zein informalak, baina udalerriak oraindik ez du azpiegitura edo modus operandi zabal bat, mikro entrega horiek modu jasangarrian egin ahal izateko.

Figura 4.126. Zamaletarako ibilgailuak alde zaharren inguruan pilotzearen adibideak



Iturria: INTRA

5. GARRAIO-SISTEMAREN INPAKTUEN AZTERKETA

5.1. ISTRIPUTASUNA

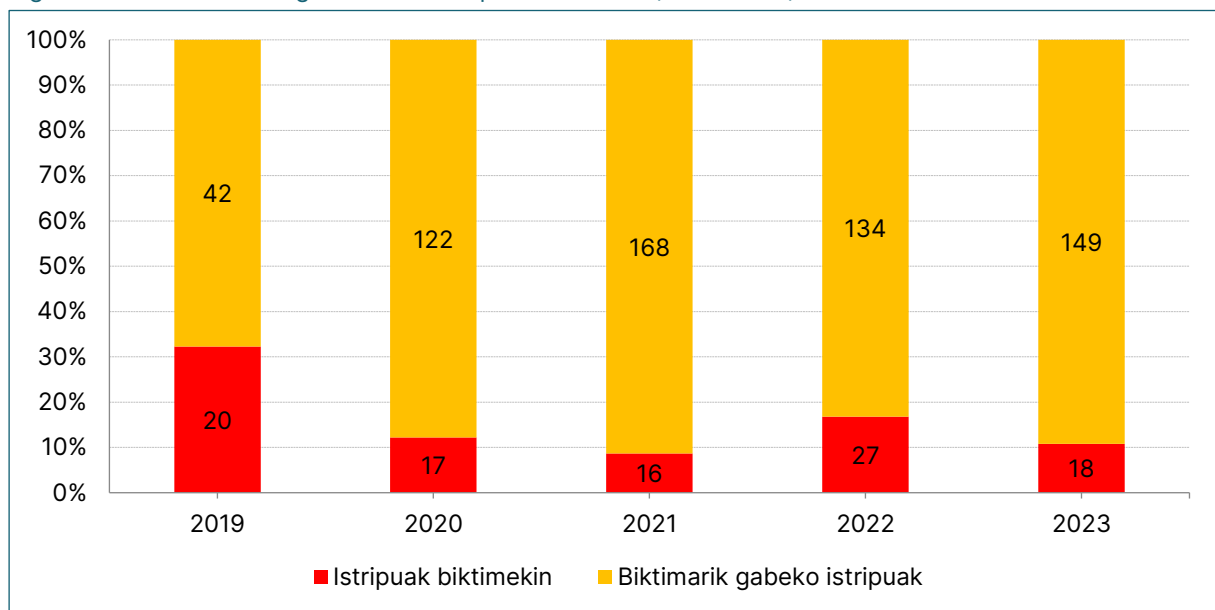
Istripu tasa da egungo mugikortasun ereduen kanpo eragin zuzenenetako bat. Atal honetan, Arrasateko Udaltzaingoak bidalitako informazioarekin azken urteotako (2019-2023) istripu tasaren ezaugarri nagusiak adierazten dira.

Kapitulu hau egiteko eskura dagoen informazioak ez du garapen maila handirik; izan ere, ez dago aztertutako aldian istripuen kokapen geografikorik, eta, beraz, ezin dira identifikatu istripu tasaren inguruko puntu gatazkatsuak. Istripuen geoerreferentzia prozesatzeko lan hori 2024. urte honen hasieratik hasi da egiten.

Gutxienez biktima bat (hildakoa, zauritu larria edo zauritu arina) erregistratu den istripu kopuruari buruzko informazioa dago, bai eta biktimarik gabeko istripu kopuruari buruzkoa ere. Bost urteko epealdian, 2019tik 2023ra, batez beste, 137 istripu izan dira urtean; horietatik 20, erregistratutako biktimaren batekin izandako istripuak, eta 117, biktimarik gabeko istripuak.

2019 eta 2023 bitartean, grafiko honetan ikusten denez, biktimarik gabeko istripuak %255ean hazi dira, eta zaurituren bat izan duten istripuak, berriz, %10ean murriztu dira.

Figura 5.1. Arrasaten erregistratutako istripuen bilakaera (2019-2023).

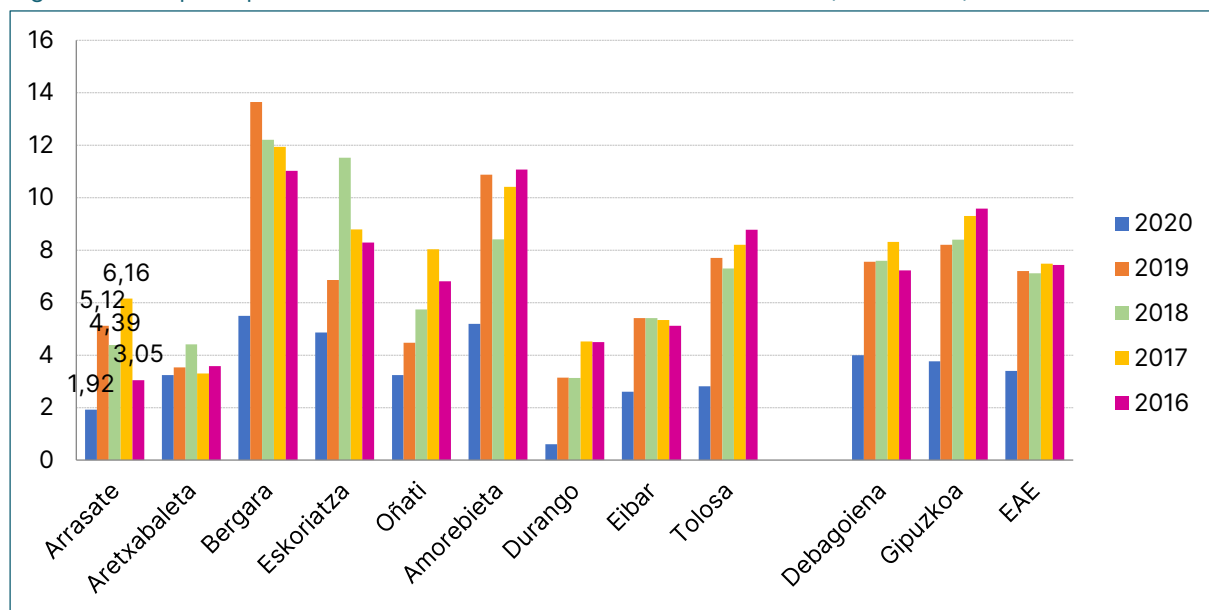


Iturria: INTRA, Arrasateko Udaltzaingoak emandako datuetan oinarrituta

Istripu tasa biztanleriaren arabera (1.000 biztanleko) eta inguruko beste udalerri batzuekin alderatuz gero, ikus daiteke Arrasateko istripu tasa txikiagoa dela alderaketa egin den udalerri gehienetan baino.

Arrasateko istripu tasa Gipuzkoa osorako edo EAE osorako indizeekin alderatuz gero, ikusten da udalerriko istripu kopurua txikia dela probintzia osoko edo Euskadi osoko datuekin alderatuta.

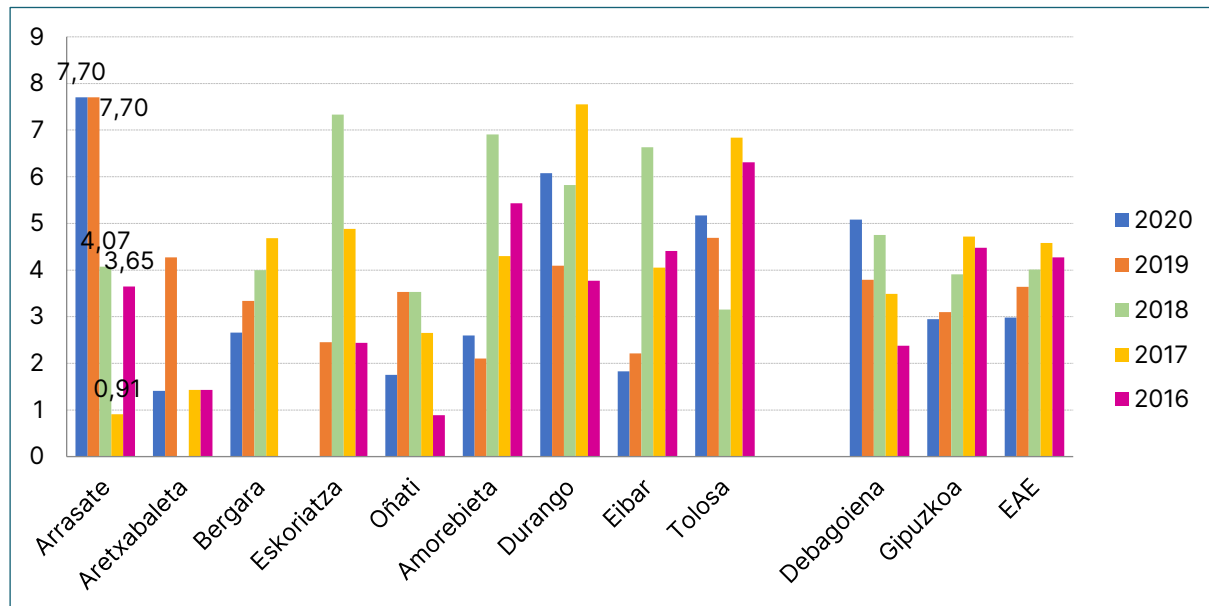
Figura 5.2. Istripu-kopuruaren alderaketa eta bilakaera 1.000 biztanleko (2016-2020).



Iturria: INTRA, Udalmap-eko datuetan oinarrituta

Aitzitik, 10.000 biztanleko harrapaketak aztertzen dituen indizean, Arrasaten erregistratutako indizea da, alde handiarekin, Debagoieneko eskualdeko aztertutako udalerrien artean altuena, eta konparazioa egin den edozein eremu geografikotatik gorakoa da.

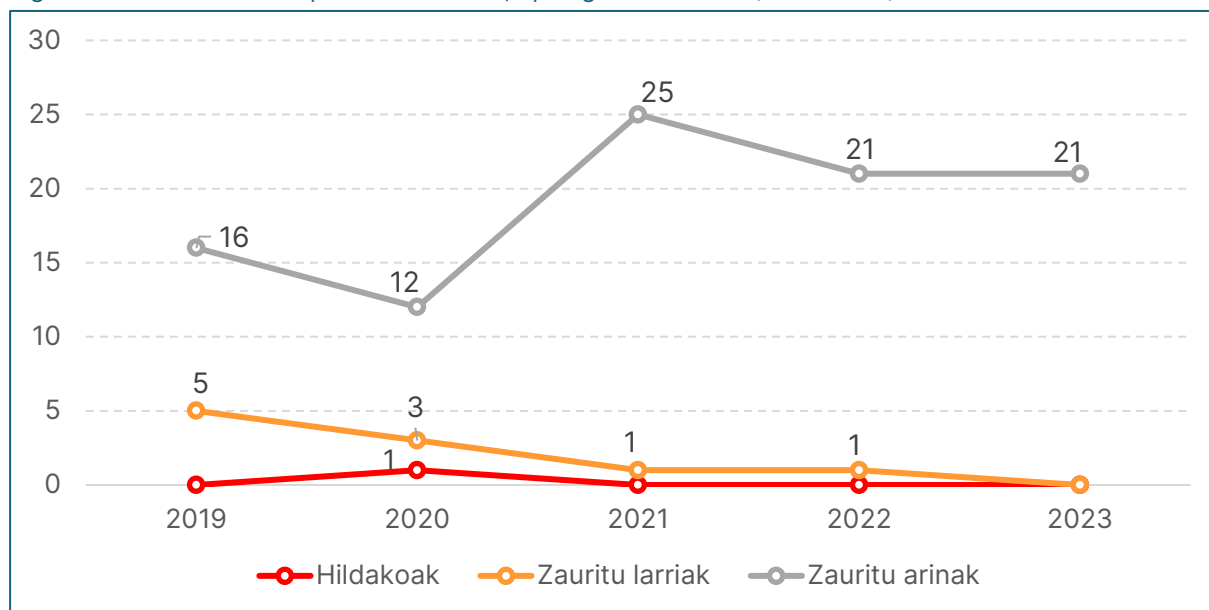
Figura 5.3. Harrapaketa-kopuruaren alderaketa eta bilakaera 10.000 biztanleko (2016-2020).



Iturria: INTRA, Udalmap-eko datuetan oinarrituta

Garrantzitsua da bide segurtasuneko udal politikak indartzea, zauritu larrien eta 0 hildakoen kopurua lortzeko eta mantentzeko, eta biktima arinen kopurua nabarmen murriztea lortzeko. 2023an, 0 hildako eta 0 zauritu larri erregistratzea lortu zen.

Figura 5.4. Arrasateko istripuetako biktimak, tipologiaren arabera (2019-2023).



Iturria: INTRA, Arrasateko Udaltzaingoak emandako datuetan oinarrituta

Bosturtekoan hildako bakarra 2020. urtean erregistratu zen, eta oinezkoa izan zen. Zauritu larrien artean, gehienak oinezkoak izan dira.

Figura 5.5. Arrasateko istripuetako biktimak, tipologiaren eta posizioaren arabera (2019-2023).

Urtea	Hildakoak			Zauritu larriak			Zauritu arinak		
	Gidaria	Bidaia	Oinezkoa	Gidaria	Bidaia	Oinezkoa	Gidaria	Bidaia	Oinezkoa
2019	-	-	-	1	-	4	5	2	9
2020	-	-	1	-	-	3	6	-	6
2021	-	-	-	-	-	1	19	3	3
2022	-	-	-	-	-	1	16	1	4
2023	-	-	-	-	-	-	20	-	1

Iturria: INTRA, Arrasateko Udaltzaingoak emandako datuetan oinarrituta

2021etik aurrera, biktimen datuak sexuaren arabera banatuta daude. Genero ikuspegitik, biktima gehienak gizonetakoak direla esan behar da. Hiru urte hauetan ez dago hildakorik, eta larri zauritutakoak gizon bat eta emakume bat izan dira. Zauritu arinen artean %35,8a emakumeak dira eta %64,2a gizonak.

Zauririk gabekoak kontuan hartuz gero, ikusten da Arrasaten izandako istripuetan parte hartzen duten gehienak gizonetakoak direla, kaltegarritasuna gorabehera. Aztertutako hiru urtekoan, inplikatuak %63,4a gizonak izan dira eta %36,6a emakumeak.

Figura 5.6. Arrasateko istripuetako biktimak, tipologiaren eta sexuaren arabera (2021-2023).

Urtea	Hildakoak		Zauritu larriak		Zauritu arinak		Hildakoak	
	Emakumeak	Gizonak	Emakumeak	Gizonak	Emakumeak	Gizonak	Emakumeak	Gizonak
2021	-	-	-	1	10	15	59	105
2022	-	-	1	-	7	14	51	91
2023	-	-	-	-	7	14	56	91

Iturria: INTRA, Arrasateko Udaltzaingoak emandako datuetan oinarrituta

Arrasate udalerri trinkoa da, eta hirigunean mugikortasun aktiborako orografia oso ona du erdigunean. Hala ere, ibilgailu pribatua asko erabiltzen du. Beraz, udalerriak tarte handia du oinez eta bizikletaz/MPI ibiltzea sustatzeko eta autoaren mendekotasuna murrizteko. Norabide hori hartuko duten neurri gehiago ezarriz gero, istripuak eta trafikoko harrapaketak murriztea eragin daiteke, eta pixkanaka 0 hildako eta 0 zauritu larri mantentzea da helburua, udalerriko bide sarean.

5.2. KUTSADURA ATMOSFERIKOA

5.2.1. Airearen kalitatea

Energia asko kontsumitzen duten eta emisio gehienak eragiten dituzten sektoreen artean, garraioak leku nabarmena okupatzen du. Herrialde aberatsetako eta, bereziki, Euskadiko energia eskariaren eta emisioen zati handi bat garraiotik dator, eta, gainera, garraioaren ekarpen erlatiboak goranzko joera erakusten du, eta datozen urteetan ere hala izaten jarraituko duela aurreikusten da. Atal honen helburua da Arrasateko egungo mugikortasun ereduaren ondoriozko energia kontsumoaren eta emisio poluitzaileen analisia egitea.

Ibilgailu pribatua asko erabiltzen denez, erregai krema izugarria sortzen da, eta prozesu horretan, atmosfera poluitzen duten gas eta partikula asko sortzen dira. Poluzio horrek ondorio kaltegarriak ditu, bai pertsonen osasunerako, bai ingurumenerako.

Arrasateko HMJParen ingurumen diagnosiaren helburu nagusia udalerriko egungo ingurumen egoera aztertzea da, sortutako ingurumen inpaktuen joera nabarmena zuzenduko duen mugikortasun eredia definitu ahal izateko. Beraz, ingurumen helburu bihurtu behar den oinarria izango da.

Atmosferako ingurumena babesteko azaroaren 21eko 22/1983 Legearen esparruan, Euskal Autonomia Erkidegoan Airearen Kalitatea Kontrolatzeko Sarea sortu zen. Sare hori 53 neurketa estazioak osatzen dute gaur egun, eta horietatik 14 industria jardueretakoak dira. Estazio horietako bat Arrasaten dago. Hurrengo kapitulua estazio horretako 2022ko datuekin osatu da.

Garraio sektorearen emisioak, Europako egungo politika klimatikoen arabera, emisio barreiatuen taldean sartzen dira (ez daude emisio eskubideen salerosketari buruzko Zuzentarauaren menpe). Talde horretan, garraioa izan zen 2008an Europan barreiatutako emisioen erantzule nagusia (guztizkoaren %45a).

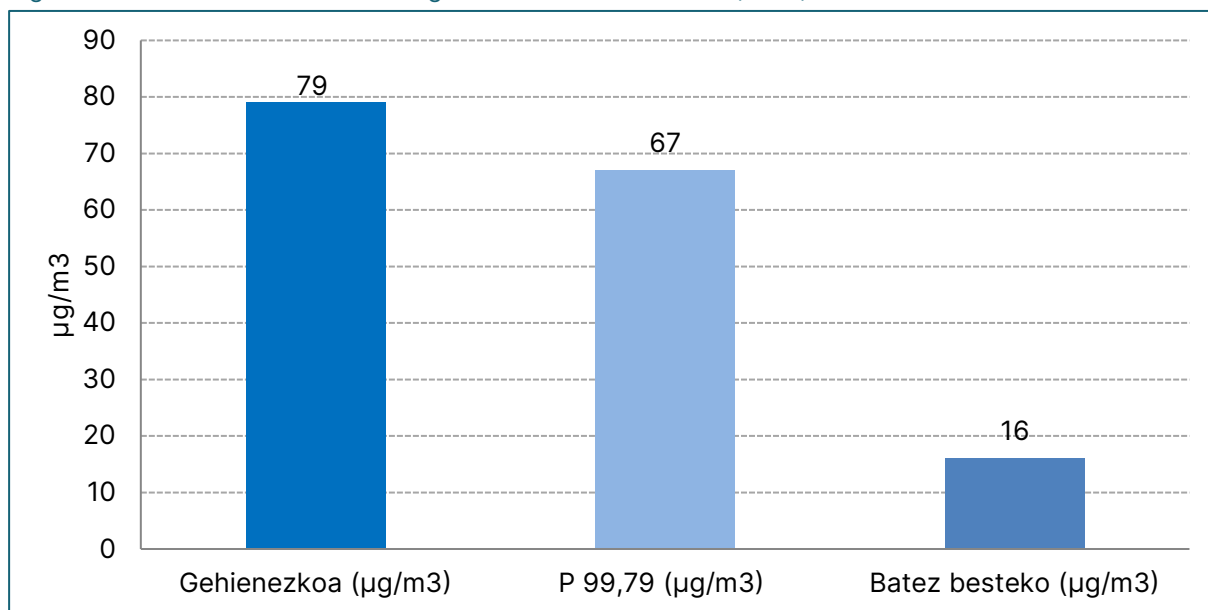
Datu horien xehetasunak Eusko Jaurlaritzaren airearen kalitateari buruzko urteko txostenetan (2009-2022) daude.

Atal honetan, NO₂ (nitrogeno dioxidoa) eta PM₁₀ (10 mikra baino diametro txikiagoko partikulak) emisioak aztertzen dira.

NO₂ (nitrogeno dioxidoa)

NO₂-aren kasuan, urteko batez besteko balioaz eta urteko ordutegi maximoaz gain, 99,79 pertzentila kalkulatzen da, urteko hemeretzigarren balio altuenaren baliokidea. Pertzentil hori hautatzen da; izan ere, 200 µg/m³ baino gehiago gaudituz gero, balio hori urtean 18 aldiz baino gehiagotan gaudituz dela adieraziko luke, hau da, poluitzaile horren ordutegi muga balioa gaudituko luke. Araudiak ezartzen dituen mugetatik urrun dago Arrasate, bai gehieneko balioei dagokienez, bai batez bestekoari eta pertzentilari dagokienez.

Figura 5.7. Arrasateko estazioan erregistratutako NO₂-emisioak (2022).



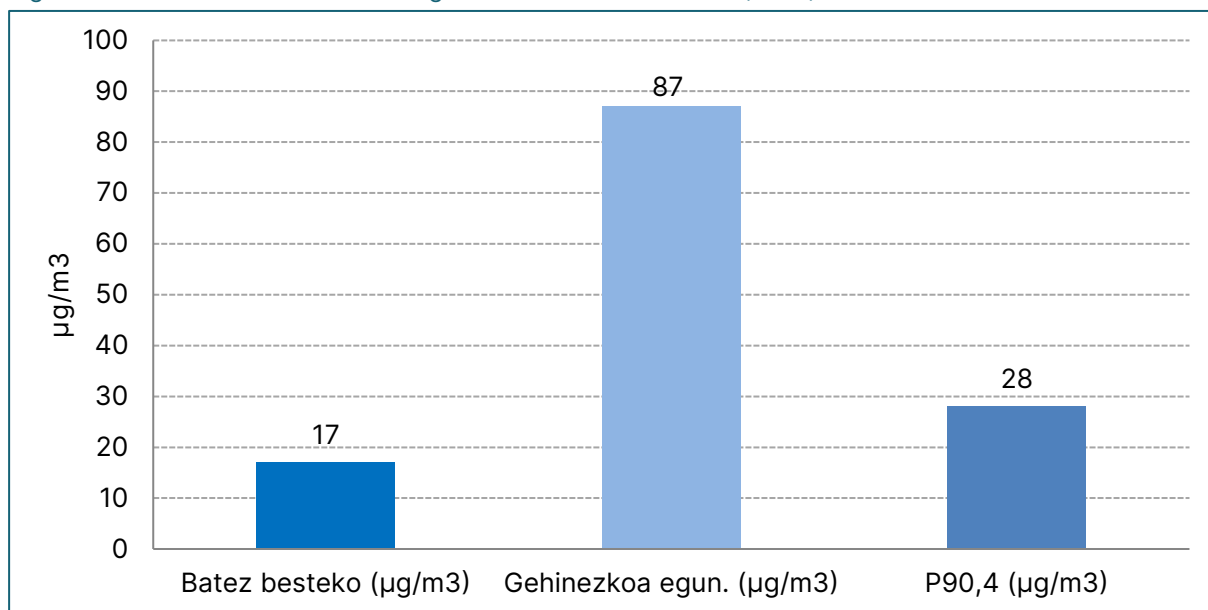
Iturria: INTRA, Eusko Jaurlaritzaren airearen kalitateari buruzko 2022 urteko txostenaren datuekin

PM₁₀ (10 mikra baino diametro txikiagoko partikulak)

PM10 emisioak zuzenean lotuta daude ibilgailuen zirkulazioarekin, besteak beste, igorritako partikulengatik eta hain agerian ez dauden beste elementu kutsatzaile batzuek, hala nola pneumatikoen degradazioan sortutako materialarengatik, balazta efektuarengatik, etab. Baldintza meteorologikoek nabarmen eragiten diote kutsatzaile horri, batez ere prezipitazioek edo haizeak.

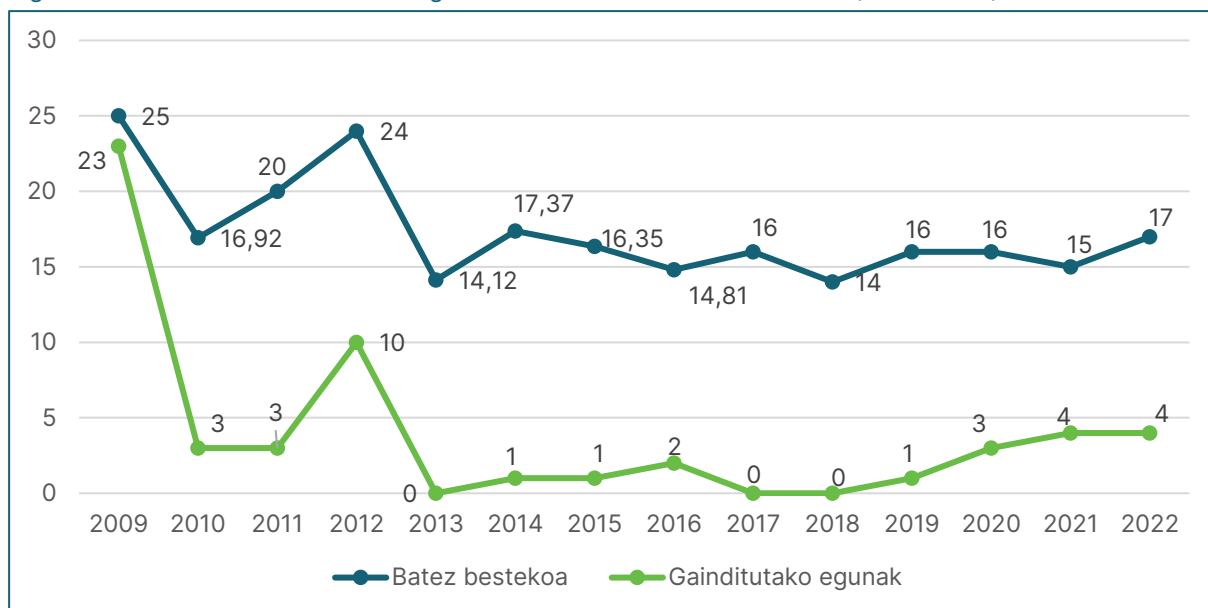
2016az geroztik, emisio mota horien bilakaera aztertuz gero, ikusten dugu joera negatiboa izan dela udalerrian. 2022an, baimendutako gehieneko balioak baino gehiago lau egunetan erregistratu ziren. Ez dira zenbaki kezagarriak, araudiak urtean 35 aldiz gainditzen baitu legeko muga, baina adierazle hori kontrolatzea komeni da.

Figura 5.8. Arrasateko estazioan erregistratutako PM₁₀-emisioak (2022).



Iturria: INTRA, Eusko Jaurlaritzaren airearen kalitateari buruzko 2022 urteko txostenaren datuekin

Figura 5.9. Arrasateko estazioan erregistratutako PM₁₀-emisioen bilakaera (2009-2022).



Iturria: INTRA, Eusko Jaurlaritzaren airearen kalitateari buruzko urteko txostenetako datuekin

5.2.2. Mugikortasun elektrikoa

Ibilgailu elektrikoak dira sare elektrikotik kargatzen diren baterietatik datorren energia elektrikoak guztiz edo partzialki bultzatzen dituenak.

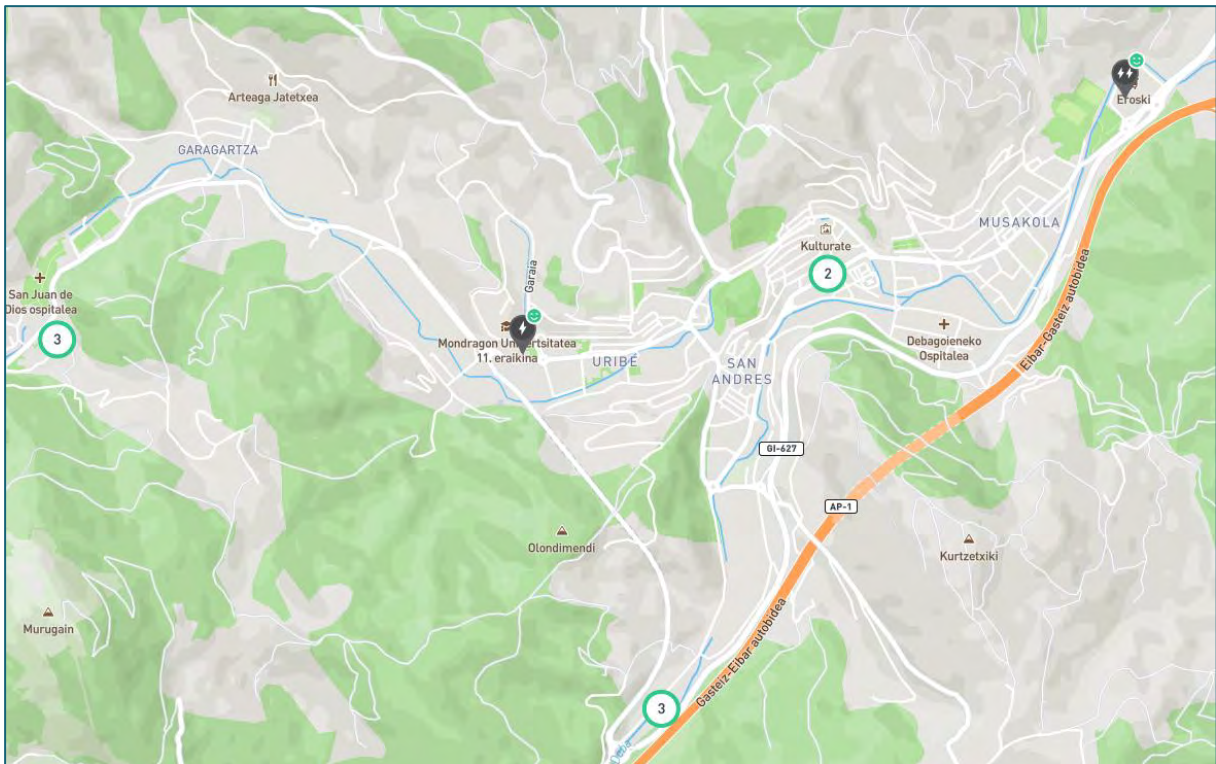
Mugikortasun elektrikoa errealitate bat da dagoeneko gure gizartean. Ibilgailu kopurua etengabe handitzen ari da, eta gero eta ohikoagoa da gure inguruko udalerrietan ibilgailu elektrikoak zirkulatzen ikustea.

Gaur egun, Arrasaten, ibilgailuen udal erroldaren arabera, 27 ibilgailu elektriko eta 95 ibilgailu hibrido daude, eta hobariren bat dute. Udalerriko ibilgailu parkea 13.369 dela kontuan hartuta, 138 ibilgailu hibrido edo elektriko horiek udalerriko ibilgailu-parkearen %1,03a dira.

Hedapenaren hasieran gaudenez, herritar askok ibilgailuei buruzko galderak egiten dituzte: gaur egungo egoera, kargatzeko aukerak eta, batez ere, abantailak. Udalerriak dira gaur egun mugikortasunaren eraldaketa gertatzen ari den eszenatokia, eta, beraz, udalerrien arduradunak ari dira planteatzen nola erantzun diezaieketen eraldaketa horretan biztanleek dituzten galdera eta kezka nagusiei.

Gaur egun ez dago ibilgailu elektrikoak kargatzeko gune publikorik, nahiz eta udala lau puntu instalatzeko ezarpen egokiena aztertzen ari den. Hala ere, badira udalerrian ibilgailu elektriko pribatuak kargatzeko gune batzuk.

Figura 5.10. Ibilgailu elektrikoak (pribatuak) kargatzeko puntuak Arrasaten (2024).



Iturria: Electromaps

Arrasateko udalerrriak etekina atera diezaioke Mubil bezalako zentro baten hurbiltasunari eta hurbiltasunari. Zentro hori aitzindaria da mugikortasun elektrikoarekin lotutako proiektuak garatzen, eta proba banku gisa eskaini daiteke udalerrian mugikortasun eredu berriak sartzeko. Gaur egun, ibilgailu elektrikoak eta/edo hibridoak kargatzeko, ez dago aparkalekurik galtzadan. Hala ere, laster kargatze puntu batzuk jartzea aurreikusten da. Udalerrian dauden eremu pribatuetan, ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntuak daude.

Bizikletak edo MPI alokatzeko zerbitzua ezarriz gero, bizikletak eta patinete elektrikoak alokatzeko zerbitzu batekin osatu beharko litzateke, baina betiere erabilerari buruzko udal araudi argi eta zehatza izateko baldintzarekin.

Funtsezkoa da, bai autoen kasuan, bai bizikleten eta MPlen kasuan, eskualdeko enpresa handien inplikazioa lortzea.

Ibilgailu elektrikoentzako kargatze puntuak ezartzeaz gain, arrazoi horrekin konprometitutako udal baten lehen urratsa izan beharko litzateke bere zerbitzuetan eredu izatea, ibilgailu elektrikoak bere udal ibilgailuetan, garbiketa eta konponketa brigadan, Udaltzaingoan eta abarretan ezarriz.

Gipuzkoako Foru Aldundiko Ingurumen eta Obra Hidraulikoetako Departamentuarekin elkarlanean, Gipuzkoa Argitu programaren barruan, ibilgailu elektrikoak eta mugikortasun jasangarriko aukerei buruzko informazio tailerrak daude.

Tailer horien helburua da herritarrei mugikortasun jasangarriko eredu berrien berri ematea. Eredu horiek pixkanaka ari dira sartzen eta indartzen gizartean. Zehazki, gaur egun merkatuan dauden ibilgailu elektrikoen ezaugarriei, kontsumoei, prezioei, kargatze eskakizunei eta beste alderdi batzuei buruzko informazioa ematea, baita mugikortasun jasangarriko beste aukera batzuei buruzkoa ere (ibilgailu hibridoak, bizikletak eta patinete elektrikoak, etab.).

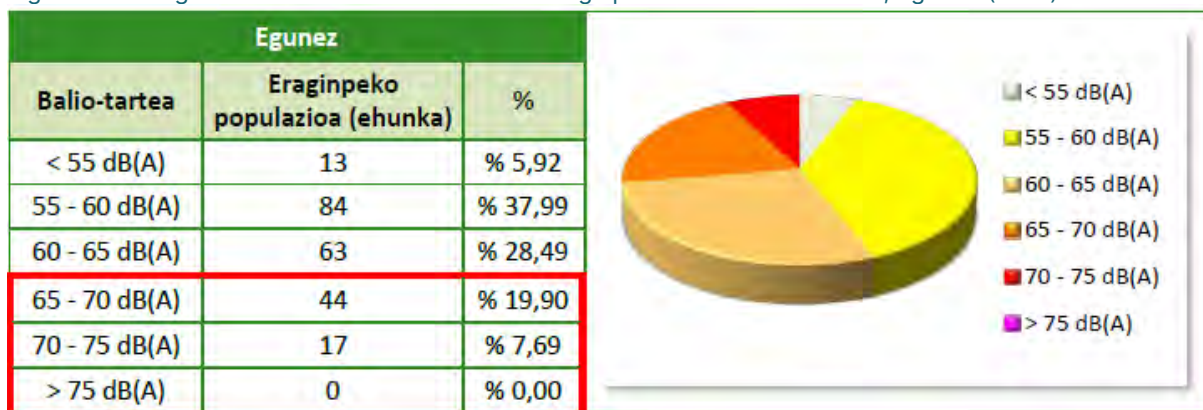
5.3. KUTSADURA AKUSTIKOA

2017an egindako zarata mapa bat du Arrasatek. Dokumentu horren iturrietako bat izan zen 2016ko mugikortasun planeko datuak ibilgailuen zirkulazioaren inpaktu akustikoa kalkulatzeko erabiltzea.

Zarata mapa horren arabera, ibilgailuen zirkulazioak eragiten du zarata gehien. Zehazki, maila akustiko altuenak sortzen dituzten errepideak hauek dira: AP-1, GI-2620 eta GI-627.

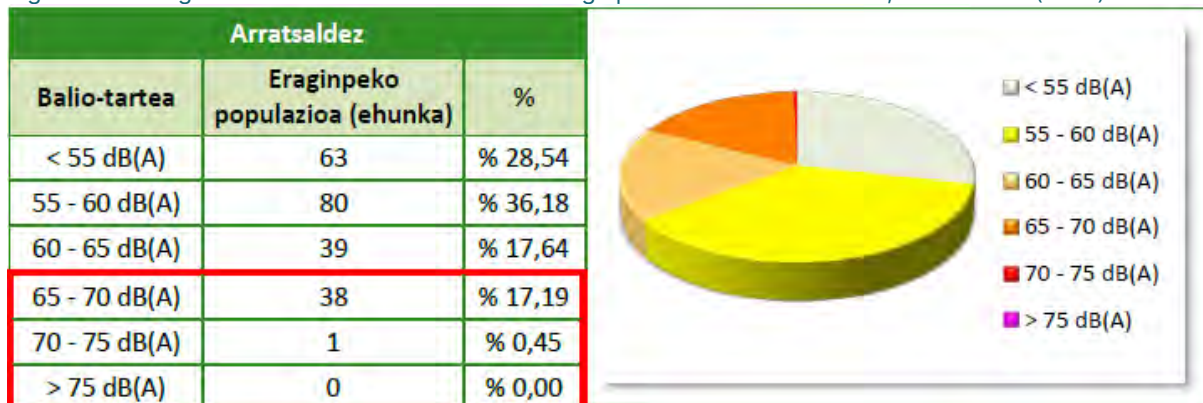
Ondoren, ibilgailuen zirkulazioak eragindako zarataren eraginpean dauden biztanleen emaitzak aurkezten dira. Eraitzen taulan, lauki gorri batez nabarmenduta, bizitegi eraikinetarako indarrean dagoen araudiak ezarritako kalitate helburuak baino balio handiagoak izango lituzkeen biztanleriaren emaitzak ageri dira; hau da, egunez, arratsaldez eta Lden adierazlerako 65 dB(A) baino balio handiagoak izango lituzketen eta gauez 55 dB(A) baino balio handiagoak izango lituzketen biztanleak.

Figura 5.11. Ibilgailuen zirkulazioaren zarataren eraginpean dauden biztanleak, egunez (2017).



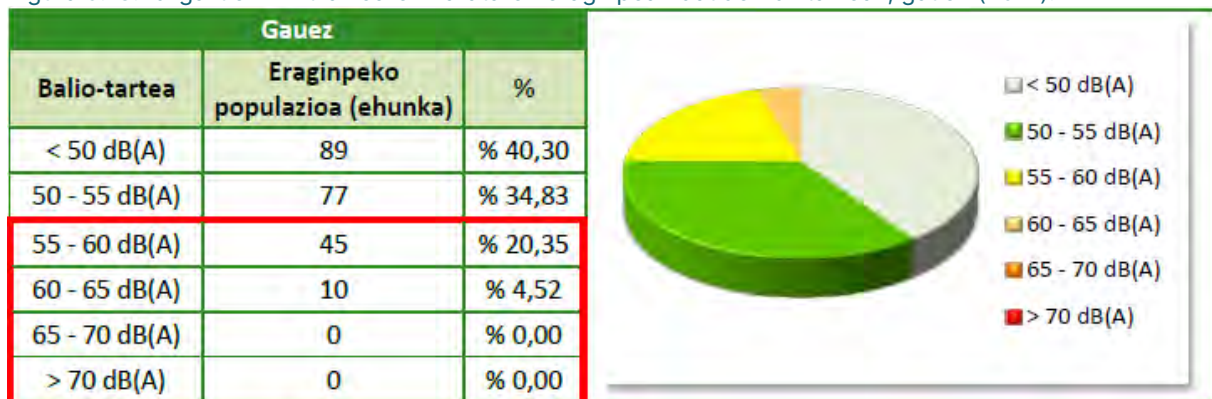
Iturria: Arrasate udalerriko zarata mapa

Figura 5.12. Ibilgailuen zirkulazioaren zarataren eraginpean dauden biztanleak, arratsaldez (2017).



Iturria: Arrasate udalerriko zarata mapa

Figura 5.13. Ibilgailuen zirkulazioaren zarataren eraginpean dauden biztanleak, gauez (2017).



Iturria: Arrasate udalerriko zarata mapa

5.4. IRISGARRITASUNA

Arrasaten mugikortasun murriztua duten pertsonen irisgarritasuna funtsezkoa da udalerriko mugikortasunerako, pertsona horiek gizartean duten parte-hartzeak eta independentziak eragiten baitu. Hala, oztopo arkitektonikoak kentzeak eta eraikitako ingurunea dibertsitate funtzionala duten pertsonen egokitzeko haien aukerak hobetzea dakar, askatasun osoz eta independentziaz mugitzeko aukera ematen baitie, eta, hala, lanpostuetara, aisialdira eta abarretara iristeko aukera, laguntza berezira jo beharrik gabe.

Orografia da mugikortasun urriko pertsonentzako lehen erronketako bat. Goiko auzoak eta hirigunea lotzen dituzten aldapa handiak ezin dira gainditu gurpil-aulkia duten edo mugitzeko zailtasunak dituzten pertsonentzat. Gainera, oso arriskutsuak izan daitezke. Azken urteotan egin den igogailuen inplementazioa aurrerapauso handia da udalerriarentzat arlo honetan.

Garraio publikorako sarbideari dagokionez, hiriarteko autobusak irisgarriak dira mugikortasun murriztua duten pertsonentzat, espazio erreserbatuak eta sarbide-arrapalak baitituzte, eta horrek garraibide horrekin ibiltzea errazten du.

Bestalde, kontuan izan behar da erabiltzaile arruntentzat oso zaila dela garraio publikoko geltokietan garraioari buruzko seinaleztapenik eta informazio argirik ez izatea, baina, batez ere, minusbalotasun psikikoa duten pertsonentzat. Batzuetan, makila edo markesina batekin ez da nahikoa izaten, eta baliteke aniztasun psikikoa duten pertsona batzuek ez identifikatzea hiri-altzarien elementu horiek autobus geltoki bat izatearekin. Gainera, geltoki eta geraleku gehienetan, eskura dagoen informazioa garraibidearen eta haren ibilbidearen orduetara mugatzen da. Hori oztopo handia da irisgarritasunean, informazio argirik ez izateak ziurgabetasuna eta fidagarritasun txikia transmititzen baitu, eta horrek garraio publikoa erabiltzeko asmoa kentzen die pertsonen. Udalerrri osoan ez dago garraio publikoaren sareari buruzko informazio bateraturik. Hori dela eta, herritar gehienek ez dute kontuan hartzen linea erregularren arteko intermodalitatea.

5.5. GENEROA ETA GIZARTE-KOHESIOA

Gizarte eredu androzentriko batek baldintzatzen du Arrasateko mugikortasuna. Eredu horretan, arreta berezia jartzen zen etxearen eta lanaren arteko desplazamenduetan, eta ez ziren kontuan hartzen beste desplazamendu batzuk edo bide publikoetako beste erabilera batzuk, ibilgailu pribatuarentzat ez zirenak. Fenomeno horren zati handi bat udalerraren hirigintza diseinutik bertatik sortzen da. Industrialde eta lanpostu gehienak hirigunetik kanpo kokatzeak eta ia ibilgailu pribatuarentzat bakarrik pentsatutako irisgarritasuna izateak hiri-diseinuaren pentsamendu oso androzentrikoaren adibide argia dira. Adibiderik nabarmenena da Arrasateko biztanleek beren eguneroko bizitzarako lanetik haratago ibilgailu pribatua erabiltzeko duten behar handia, izan ere, ekipamendu eta zerbitzu gehienak oinez edo bizikletaz egin daitezkeen distantzietan daude.

Oinez joatean, generoen arteko desberdintasunak agerian uzten dituzten zenbait elementu aurki daitezke udalerrian. Adibidez, haur-kotxearekin edo erosketa saskiarekin auzo batzuetan sartzeari bereziki zaila da, espaloiak estuak direlako eta oztopo ugari daudelako. Hori dela eta, ibilgailu pribatua aukeratu behar da seme-alabak eskolan jasotzeko edo asteko erosketak egiteko. Familiak ibilgailu bakarra badu, litekeena da, beraz, etxeko lan hori egitea tokatzen zaionari oinezko ibilbide deserosoen arazo anitzak gehien sufritzea. Horrekin batera, bizitegi-auzoetan oinezko gutxi dagoenez eta leku batzuetan argi gutxi dagoenez, segurtasun sentrazioa murriztu egiten da, bereziki emakumeen artean.

Bizikletari eta patineteari dagokienez, garbi ikusten da gizonak gehiago erabiltzen dutela, nahiz eta bi generoetako erabiltzaileak izan. Erabilera ezberdintasun horren arrazoiak askotarikoak izan daitezke, baina bi arrazoi nagusi aipa daitezke: batetik, eskaintzen den segurtasuna, askotan eskasa, beste bizikleta bideekin lotu gabe; hori dela eta, oraindik ere garraiobide arriskutsu gisa ikusten dira; eta, bestetik, ez dira oso praktikoak bidaiatzeko hainbat arrazoi konbinatzeko (erosketak, kudeaketak, etab.), ez baitago aparkaleku segururik zama-edukiera duten bizikletak (kargobikeak) edo bizikleta-bideak behar bezain zabalak eta seguruak erabiltzeko.

Bestalde, emakumeek gizonak baino gehiago erabiltzen dute garraio publikoa. Gaur egungo ereduaren arabera, intermodalitatea sustatzeko erosotasuna ez dago oso garatuta, eta, beraz, emakumeek zailtasun gehiago dituzte lan desberdinak egiteko, denbora gehiago behar baitute. Gainera, gehitu behar da emakumeek gizonak baino bidaia gehiago egiten dituztela. Horrek esan nahi du gizonak baino denbora gehiago behar dutela desplazamendua egiterakoan.

Azkenik, ibilgailu pribatuan dagoen genero aldea nabarmena da, erabiltzaile gehienak gizonak baitira. Ibilgailu pribaturako espazioak aise gaintitzen du udalerriko beste edozein garraiobidetarako erabilitakoa, eta espazio publikoaren okupazio handia dakar. Hala, udalerrian nagusi den autoan oinarritutako ereduaren arabera, eremu publikoa erabilera pribatu baten bidez eskuratu behar da, eta, hartara, espazio erabilgarria eta beste garraiobideen eraginkortasuna murriztu behar dira, bai aparkalekuarekin espaloiak zabal ez daitezen, bai bizikletentzako bide seguruak sar ez daitezen, bai autobusen desplazamendua blokeatu edo atzeratzeko.

Hala ere, genero aldea ez da Arrasaten hauteman den desberdintasun sozial bakarra. Udalerriak duen ibilgailu pribatuaren mendekotasun handia eta beste garraiobide batzuentzat (bizikleta, MPI...) eskuragarri dagoen azpiegitura urria eta garraio publikoaren zerbitzu mugatua

direla eta, baliabide mugatuak dituzten pertsonak gizartean parte-hartze handiagoa lortzetik salbuesten dira.

Eraikitako edo berritutako inguruneetako askok eragin negatiboa dute generoan eta irisgarritasunean:

- Atari estuak eta eskailerak dituen fatxada historiko bat arkitektura arrazoiengatik mantentzea birplanteatu behar da, irisgarritasun eskakizunak direla eta; esaterako, gurditxo eta kotxetxoak dituzten pertsonen (gehienetan emakumeek bultzatuta) eta pertsona minusbaliatuen sarbidea.
- Galtzadarriak dituen kale bateko zoladurak zaildu egiten du jendea ibiltzea, kotxetxoak, bastoiak edo makuluak, esaterako.
- Merkataritza edo turismo zentro batek, beharrezko zerbitzurik edo zerbitzu nahikorik ez badu (adibidez, konketa edo pixatoki gutxi, haurtxoak aldatzeko gunerik ez edo gutxi), arazoak sortzen dizkie pertsonen, batez ere haurtxo bat badute.
- Garraio publikoarekin iritsi ezin diren osasun zentroak, bigarren hezkuntzako eskolak edo kirol zentroak badaude, emakumeei kalte berezia egiten zaie, emakumezkoak baitira oinez eta garraio publikoarekin gehien joaten direnak eta umeez arduratzen direnak.
- Bulego eraikinak, garraio publikoarekin iritsi ezin diren eremuetan edo zaintzarik gabeko edo argi gutxiko aparkalekuetan daudenak, bereziki kaltegarriak dira emakumeentzat. Lanpostuen banaketa mugikortasunarekin eta bizilekuaren eta lanaren arteko distantziekin lotuta dago.
- Oinezkoentzako bidean zuhaitz gehiegi egoteak bidea argi ikustea eragozten du eta segurtasuna zailtzen du. Bidegorriaren zenbait ibilbide arriskutsuak eta ez oso seguruak izan daitezke arrazoi honengatik. Gizonen eta emakumeen artean desadostasun handiak daude bizikleten erabilerari dagokionez, bidegorriaren sarea aztertu eta ikertu behar baita.
- Eraikuntza dentsitate txikiko etxebizitzak eta egunero erabiltzen diren zerbitzu gutxi batzuk dituzten hirigintza sustapenek kalte egiten diote, batez ere, emakumeen osasun fisiko eta mentalari.
- Espalorik gabeko hiriguneetako errepideek traba egiten dute eta arriskuan jartzen dute jendea segurtasunez ibiltzeko aukera.

Mugikortasunarekin eta hirigintza plangintzarekin zerikusia duten esku-hartzeak egiteko garaian, beharrezkoa da aldi berean genero ikuspegia eta emakumeek arlo horietan dituzten behar espezifikoak barneratzeko ekintzak garatzea, adibidez:

- Hiri-inguruneak emakumeen eta gizonen bizi kalitatean duen eragina aztertu eta ondorioak planak idazten dituzten pertsona guztiei helarazi.
- Lurraldearen plangintzarako irizpideak zehaztu generoaren ikuspegitik, emakumeek parte hartzeko metodoen bidez eguneroko bizitza antolatzekeo beharrak kontuan hartuta.
- Hirigintzako plangintza eta mugikortasuna ebaluatzekeo tresnak garatu genero irizpideen arabera, genero bulegoak sortuz.
- Herritarrek eta gizarte-eragileek hiri-plangintzako eta diseinuko prozesuetan parekotasunean parte hartzekeo mekanismo berriak sortu, eta emakumeek esku hartu behar dutela kontuan hartu, batez ere eguneroko bizitzaren kudeaketan.

- Bizi kalitatearen gutxieneko hirigintza estandarrak kontuan hartu, genero ikuspegira egokitzeko:
 - Orekan dauden eta hiri segurtasuna bermatzen duten jarduera ekonomikoak eta zerbitzuak biltzen dituzten ingurumen unitateak edo etxebizitza komunitateak sortu.
 - Eraikuntza dentsitate desberdinak, etxebizitza tipologia desberdinak eta biztanle kategoria desberdinak integratu.
 - Funtzioak nahastea edo merkataritza erabilerak eta ekipamendu komunitarioak bizitegi sektoreetara eta hiri-lurzoru finkatuko eremuetara hurbildu.
 - Hiriguneetako zerbitzu eta ekipamenduak inguruko auzoetara deszentralizatu; izan ere, hiri polinuklearrak parekotasun aldetik berdina goak dira, auzo bakoitzak zentroaren kalitateak baititu, eta hirigunearen eta aldirien arteko banaketa hautsi.
 - Hirigunea olio-orban forman saihestsi, hau da, oinez doazen pertsonen eta haien segurtasunaren aldeko hiri-espazio publikoaren diseinua kontrolatzeko mekanismoak ezarri.
 - Auzoetan jolas eta kirol zentroak sor daitezen sustatu, gizarte, belaunaldi eta sexu aniztasunerako.
 - Hiri-perimetroetan garraio pribatuaren mendeko merkataritza gunen handien sorrera mugatu eta, ahal bada, ez planifikatu.
 - Mugikortasun jasangarria lortu: oztoporik gabeko bideak sortu, segurtasuna bermatzeko diseinatuak, edo segurtasuna bermatzen duten irizpideak bete eta ezintasunen bat duten pertsonen erabiltzen dituzten kotxetxoak, erosketa saskiak, gorpil-aulkiak, makuluak eta beste elementu batzuk pasatzen lagundu.
 - Garraio publikoaren geralekuekarako espazioak utzi ekipamendu komunitarioen kokalekuean.
 - Mugikortasun alternatiba iraunkorrenak (adibidez, mikrobus elektrikoak, bizikletak) ezartzeko azpiegiturak aurreikusi.
 - Lurzoru urbanizagarriaren mugaketaren mugetikoko disuasio aparkalekuak sortzea aurreikusi, garraio publikoaren sarearekin lotuta.
- Udal-planen legedian hiri-altzariak, artelanak, iturriak, argiak, telefono-kabinak, postontziak eta bestelakoak diseinatu eta jartzeko arauak sortu, genero-irizpideen arabera.
- Sexuaren aldagaia aurreko informazio estatistikoan eta hazkundearen, populazioaren eta abarren adierazleetan sartu.
- Lehenetasunen zehaztapenak ezartzeko orduan, genero-irizpideek landutako lehenetasunak kontuan hartu.
- Sexuen beharrak kontuan hartu.
- Segurtasun sentzazioa eragiten duten faktoreak bermatu.

5.6. OSASUNA

Arrasaten gaur egungo mugikortasun eredua kaltegarria izan daiteke biztanleen osasunerako, ibilgailu pribatuaren inguruan egituratzen baita. Paradigma horrek kalte egiten dio osasunari eta ongizateari, lau arrazoi hauengatik:

1. Lehenik eta behin, ibilgailua sedentarismoa sustatzen duen desplazamendu modua da. Ibilbide laburrenetarako ere erabiltzen denez, herritarrek ez dira aktiboki mugitzera bultzatzen, eta, hala, desplazamenduak egoera fisikoa hobetzeko ez dituzte aprobetxatzen. Aldiz, mugikortasun aktiboa sustatzen bada, hau da, oinez eta bizikletaz joatea, nabarmen hobetu daitezke egoiliarren forma fisikoa eta ongizatea. Bi garraiobide horiek hobera egin dute azken urteotan, erabiltzaile guztiak hazi egin baitira. Hala ere, lan munduan gutxiengoa den eta aisiarekin lotura handiagoa duen mugikortasuna da. Aitortu beharra dago ahalegin handia egiten ari dela udalerrian ia bi kilometroko ardatz bat sortuz oinez edo bizikletaz desplazatzeko. Ardatz horrek udalerriko mugikortasun aktiboaren bizkarrezur gisa funtzionatzen du, eta ibilgailu espazio libreak sortzen ditu, hala nola Garibai etorbidea, hirigunearen erdian dagoen gunea. Gune horretan hainbat jarduera kultural, ludiko edo, besterik gabe, lasai egon edo paseatu daiteke. Herriko oinezkoen epizentroa birmarraztu duen plaza honen arrakastak ekarpen garrantzitsua egiten dio mugikortasun aktiboari. Hala ere, bizikleta eta MPlen erabilera handitu egin dela hauteman den arren, aipatu behar da azken horiek ez direla mugikortasun aktibotzat hartzen, ez baitute esfortzu fisikorik behar. Bizikletak aparkatzeko leku segururik ez izatea izan daiteke bizikletak erabiltzaileak erakartzeko duen gaitasuna mugatzen duen faktore nagusietako bat, egunero lapurtzeko arriskua baitago. Beraz, oinez eta bizikletaz joatea gehiago erabiltzen dela hauteman den arren, kontuan hartu behar da, neurri batean behintzat, bitarteko horiei zuzendutako eskaintza handitu egin dela, baina aisialdian pentsatuz. Eguneroko desplazamendu ez ludikoetan mugikortasun aktiboa gehiago erabili nahi bada, funtsezkoa da hori ahalik eta gehien hobetzea: bidaia sortu eta erakartzeko zentro nagusietan egin behar dira esfortzuak.
2. Bigarrenik, bide-segurtasuna arriskuan jartzen du. Autoa garraiobide nagusia izateak arriskuan jartzen ditu bide publikoaren beste erabiltzaileak, batez ere oinezkoak eta txirrindulariak. Oinezkoen eta txirrindularien ibilbideak seguruagoak bihurtzen ez badira eta udalerri barruan autoaren abiadura edo erabilera murrizten ez bada, litekeena da istripu kopurua ez gutxitzea, beste herrialde batzuetan gertatu den bezala. Ibilgailu motordun handiak (bereziki, SUV izenekoak) inoiz baino gehiago saltzen ari direnez, gidarien ikuseremua murriztu egiten da, galtzadaren maila gutxiago errespetatzen delako eta, beraz, ibilgailutik hurbil baina kapotaren mailatik behera dagoenaren ikusmena oztopatzen duelako. Ibilgailu pribatuak Arrasatera joateko duen erraztasuna eta udalerriaren hiri-inguruaren izaera, aparkatzeko aukera handiarekin batera, oinezkoen ibilgailu pribatu handiagoak eta arriskutsuagoak eta bizikletak ugaritzeko sortutako eremua dira. Horrela, zenbat eta handiagoak izan errepidean dabiltzan ibilgailuak, orduan eta handiagoa da beste erabiltzaileek lesio larriak izateko duten arriskua, batez ere eremu publikoan zaurgarrienak diren kolektiboek, hala nola hurrek, pertsona zaharrek eta ezintasunak dituzten pertsonak.

3. Hirugarrenik, kutsadura sortzen du. Energia fosilaren errekuntzak osasunerako toxikoak diren hainbat elementu kutsatzaile sortzen ditu, hala nola:
- Esekiduran dauden mikro partikulak, hala nola kedarra, arnastuz gero biriketan eta zirkulazio sisteman eragin dezaketenak.
 - Konposatu organiko lurrunak (KOL), hala nola etanola edo bentzenoa, arnas sistema narrita dezaketenak, eta horietako batzuk minbizi mota desberdinekin lotuta daude.
 - Nitrogeno oxidoak (NOx), arnas sistemari eta arnas infekzio batzuen aurkako defentsei eragin diezaiaketenak.
 - Karbono monoxidoa (CO). Gas pozoitsua da, eta hainbat bizi organotara iristen den oxigenoa blokea dezake.
 - Sulfuro dioxidoa (SO₂). Atmosferako airearekin erreakzionatzean, haurren eta beste pertsona ahul batzuen arnas sistemari kalte larriak eragin diezazkioke.

Horren ondorioz, eta Arrasate industria-zentro garrantzitsua dela kontuan hartuta, udalerriko airea bereziki pobrea da pertsonen osasunerako.

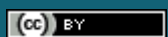
4. Azkenik, Arrasateko egungo mugikortasun ereduak ere ondorio psikologiko kaltegarriak ditu biztanlerian. Laneko desplazamenduetarako ibilgailu pribatua erabiltzeak ondorio negatiboak ditu gure ongizatean. Lanera gidatzeak estresa eragiten du, iragarpen eta kontrol faltagatik, eta asperdura, isolamendu soziala, haserre eta frustrazioa eragiten ditu. Garraio publiko ez fidagarri eta praktikoa batek sentazio berak sor ditzake, eta are gehiago, estigma sozial handiagoa duen garraiobidea delako. Hala ere, garraio publikoak sortzen duen gizarte isolamendua txikiagoa da, aukera ematen baitu gizarte bilera espontaneoak egiteko, lanarekin egunean jartzeko edo bidaian gizarte sareetan sartzeko.
- Aitzitik, mugikortasun aktiboak sortzen ditu onura gehien osasun mentalerako eta ongizate pertsonalerako. Hainbat ikerketak erakutsi dutenez, autoa erabiltzetik oinez edo bizikletaz ibiltzera pasatzen direnek gogo aldarte hobea eta askoz ere gogobetetasun handiagoa izaten dute. Garraiobide horiek eskatzen duten jarduera fisikoak plazera eta erlaxazio sentazioa sortzen dituzte, eta horrek osasun mentalerako garraiobide onuragarrienak direla adierazten du.

Izenburua:

Arrasateko Mugikortasun Jasangarrirako
Planaren Eguneratzea

I. DIAGNOSIA

2024



Ingeniería de Tráfico, S.L.

Consultors de mobilitat

els primers en seguretat viària

www.intrasl.net

intra@intrasl.net

+34 93 301 37 78

