

Arrasateko Mugikortasun Jasangarrirako Planaren Eguneratzea



II. PROPOSAMENAK



ARRASATEKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE MONDRAGÓN



**Arrasate
zeharkatuz**
Mugikortasun Plana



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	2025 Apirila

AURKIBIDEA

1.	HMJP-AREN TESTUINGURUA	5
1.1.	LARRIALDI KLIMATIKO ETA ENERGETIKOKO EGOERA	6
1.2.	MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO POLITIKEN TESTUINGURUA.....	7
1.2.1.	Alkateen Klima eta Energia Ituna.....	7
1.2.2.	4/2019 Legea, otsailaren 21ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzkoa	8
1.2.3.	Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legea	9
1.2.4.	Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun segururako eta Jasangarriko 2021-2025 Plan Estrategikoa	12
1.2.5.	Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Ituna	12
1.2.6.	Euskadiko Garraio Jasangarriko 2030 Gida Plana	13
1.2.7.	Garapen Jasangarriko helburuak	13
2.	HMJP-REN ARDATZ ESTRATEGIKOAK ETA HELBURUAK	16
2.1.	ARDATZ ESTRATEGIKOAK.....	17
2.2.	HMJP-REN HELBURU OROKORRAK.....	19
2.3.	HMJP-REN HELBURU ZEHATZAK.....	20
2.4.	HMJP-REN INGURUMEN HELBURUAK	22
2.4.1.	Ingurumen helburu orokorrak	22
2.4.2.	Ingurumen helburu zehatzak	22
3.	ETORKIZUNeko AGERTOKIAK.....	25
3.1.	JOERAKO AGERTOKIA	27
3.2.	ETORKIZUNeko AGERTOKIAK	30
3.2.1.	1. Agertokia – kanpo konexioen sustapena	30
3.2.2.	2. Agertokia – barneko mugikortasun jasangarriaren sustapena	32
3.3.	HELBURUKO AGERTOKIA	34
4.	HMJP-REN PROPOSAMENAK	37
4.1.	AIREAREN KALITATEAREN, EMISIOEN ETA ZARATAREN GAINEKO HOBETUNTZAK 43	
4.2.	MUGIKORTASUN AKTIBOA SENDOTZEA	52
4.3.	ESKOLA-INGURUNEAK, EKIPAMENDUAK ETA BESTELAKO ESPAZIO PUBLIKO SENTIKORRAK BAKETZEA.....	67
4.4.	IRISGARritasun UNIBERTSALA LORTZEA	79
4.5.	BIZIKLETENTZAKO ETA MPI-ENTZAKO AZPIEGITURA KONEKTATU, EROSO ETA SEGURUA HEDATZEA.....	94
4.6.	GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.....	136
4.7.	MOTORDUN IBILGAILU PRIBATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA	156
4.8.	APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA	186
4.9.	HIRI-LOGISTIKA JASANGARRIAGOA EZARTZEA.....	200

4.10.	BIDE-SEGURTASUNEN POLITIKAK SUSTATZEA, ZERO-ISTRIPU IKUSPEGIAREKIN	207
4.11.	MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA	214
5.	HMJP-AREN JARRAIPENA	238
5.1.	JARRAIPEN ADIERAZLEAK	239
6.	HMJP-AREN HORIZONTEAREN BARRUKO JARDUEREN LABURPEN FITXAK.....	242
7.	JARDUEREN LABURPENA.....	307

1. HMJP-AREN TESTUINGURUA

1.1. LARRIALDI KLIMATIKO ETA ENERGETIKOKO EGOERA

Egungo HMJPa une historiko batean kokatzen da, eta, arrazoi desberdinengatik, dagoen mugikortasun eredua birplanteatzera behartzen du.

Alde batetik, planetaren berotze globalaren testuinguruak, giza ekintzaren ondorioz, larrialdi klimatikoa aldarrikatzera bultzatu ditu Eusko Jaurlaritza eta nazioko eta nazioarteko beste erakunde batzuk. Neurri askoren artean, adierazpen horrek esan nahi du Euskal Autonomia Erkidegoak bere gain hartzen duela hiri-mugikortasuneko eredu bat, honako hauetan oinarritua: garraio publikoa, ibilgailu partekatua, mikro-mugikortasun moduak eta zero emisioko ibilgailuak.

Bestalde, epe laburreko arrazoi geopolitikoengatik gas inportazioetan galgak eragindako erregai fosilen garestitzeak, baina baita ikatza, petrolioa eta gasa epe luzera ezinbestean agortzeak ere, eraginkortasuna eta energia aurrezpena hobetzera behartzen dute. Espainiako gobernuak Energia aurrezteko eta eraginkortasunez erabiltzeko neurrien plana onartu du, mugikortasun iraunkorrari dagokionez, garraio publikoaren eta bizikletaren erabilera sustatzea helburu duena.

Beraz, Arrasateko Udalak, Administrazio Publikoaren parte den aldetik, erakunde horiekin lan egin behar du bultzatutako neurriak aplikatu ahal izateko.

1.2. MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO POLITIKEN TESTUINGURUA

Gizateriak jasaten duen larrialdi klimatikoaren eta lurraren oreka ekologikoaren ondorioz, eta egungo garraio sistemak eragiten dituen kanpo eragin negatiboen ondorioz, garraio pribatu motordunari protagonismoa ematen baitio, premiazko ekintza irmoa behar da emisioak nabarmen murrizten hasteko.

Hiriek, biztanle gune handiak eta polo ekonomiko garrantzitsuak direnez, desplazamendu ugari sortzen dituzte, eta, beraz, ibilgailu pribatuak sortutako kanpo efektuek eta kutsadurak eragin handia dute.

Hala eta guztiz ere, hiriak badu abantaila bat, dentsitate handiagoko hirietan behintzat (Arrasaten, adibidez), jarduera ekonomiko handia biltzen duelako, eta, beraz, ondasunak eta zerbitzuak trukatzeko lekua delako, eta horiek herritarrengandik oso hurbil daude. Beraz, Arrasate bezalako hiri ertain bateko biztanleentzat oso eroso da ondasun eta zerbitzu ugari azkar eskuratzea, eta horrek ibilgailu pribatua ibilbide luzeetarako erabiltzea dakar eta iraupen laburreko desplazamenduak sustatzen ditu, oinez, bizikletaz edo patinetz eraginkortasun handiagoz bete daitezkeenak.

Beraz, hirietan ibilgailu pribatua nagusi izatea erdigunean kokatu duen baina hiriek dituzten ingurumen, gizarte, ekonomia eta gizarte beharrei erantzuten ez dien hiri plangintza historiko baten emaitza baino ez da.

Hori dela eta, hiri askotan mugikortasun jasangarria sustatzeko neurriak hartzen ari dira pixkanaka, ibilgailu pribatuak eragindako kostuak ezin baitira onartu ingurumen eta ekonomia mailan.

Mugikortasun jasangarriko jardueri eta politikei dagokienez, gure ingurunea urrats batzuk atzerago dago Europako beste herrialde batzuekin alderatuz gero, bereziki iparraldean. Herrialde horietako askotan, Arrasateren neurriko udalerriek urteak daramatzate mugikortasun jasangarriko neurriak sustatzen. Horren ondorioz, ibiltzeko oso egokiak diren hiriak, bizikletaz mugitzen den jende asko, garraio publikoko sare zabala, eraginkorra eta fidagarria, garraio-mota ugari konbinatzeko aukera ematen duena, eta ibilgailu pribatua gutxiago erabiltzen da joan-etorri laburretarako.

1.2.1. Alkateen Klima eta Energia Ituna

Alkateen Klima eta Energia Ituna (Covenant of Mayors for Climate and Energy) nazioarteko ekimen bat da, mundu osoko herri eta hirien atxikimendu zabala duena klimari eta energiari buruzko tokiko ekintzaren inguruan. Ekimen honetan 61 herrialdetako 10.000 tokiko eta eskualdeko gobernu baino gehiago biltzen dira, eta, borondatez, klimaren eta energiaren nazioarteko helburuak ezartzeko konpromisoa hartzen dute. Alkatetza sinatzaileek konpromisoa hartu dute klima aldaketaren ondorioak neurri jasangarrien bidez arintzeko. Energiaren Euskal Erakundea – EEE, 2009az geroztik, eta Ihobe – Ingurumen Jarduketarako Sozietate Publikoa, 2019az geroztik, dira Alkatetzen Ituna Euskadin koordinatzen duten erakundeak, euskal udalerriei tokiko mailan trantsizio klimatikoa eta energetikoa lortzea ahalbidetuko duten tresnak eta ekimenak ezartzen laguntzeko.



Euskadin, gaur egun, 21 udalerrik sinatu dute ekimena, eta, HMJP honen arabera, ekimen horrekin bat egitea komeni da; izan ere, trantsizio energetiko eta klimatikoari tokiko eremutik heltzea, udalerrien deskarbonizazioa bizkortzea, klima-aldaketaren inpaktueta egokitzeko gaitasuna indartzea eta herritarrek energia seguru, jasangarri eta eskuragarria eskura dezaten lortzea dira udalerri horiek 2050ean lortu nahi dituzten helburuetako batzuk. EAEko udalerri sinatzaileek biztanleria, dentsitate edo azalera desberdinak dituzte: Abanto-Zierbena, Amurrio, Balmaseda, Basauri, Bilbao, Donostia/San Sebastián, Durango, Eibar, Errenteria, Hondarribia, Irun, Ispaster, Legazpi, Mungia, Muskiz, Oñati, Portugalete, Sestao, Tolosa, Usurbil eta Vitoria-Gasteiz.

1.2.2. 4/2019 Legea, otsailaren 21ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzkoa

Klima aldaketaren aurkako 2050erako Euskal Estrategiak 2015. urtean onetsi zen estrategia hori, hain zuzen ere klima-aldaketaren arloan Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio publiko arduratsu, eredugarri eta erreferentziazko bat izatea du helburu epe luzera berotegi efektuko gasen isurketak gutxitzea lortzeko, eta estrategia horrek adierazi du ereduazko jardura izan behar dutela EAEko Administrazio publikoaren organo guztiek euskal gizartearen eragile guztien inplikazioa lortzeko. Horretarako, ezinbestekoa da koordinazio-lana horizontalki eta bertikalki egitea, hau da, Eusko Jaurlaritzaren sailen artean nahiz udal zein foru aldundiekin. 'Zero isurketa' egiten duen administrazio publiko bat lortzea da 2050eko helburuak lortzeko nabarmentzen den jardura ildo garrantzitsuenetako bat, Kyotoko Protokoloan eta haren garapen arautegian ezarritako malgutasun mekanismoez baliatu gabe.

Lege honek administrazio publikoen eremuko jasangarritasun energetikoaren arau oinarriak ezartzen ditu bere 71 artikuluetan. Euskal Autonomia Erkidegoan nahiz sektore pribatuan efizientzia energetikorako eta energia aurrezpeneko neurriak bultzatzea eta energia berriztagarriak sustatzea eta ezartzea du oinarri. Izan ere, lege honek ez du jardura sektore batzuetara edo besteetara mugatu nahi; baizik eta, helburu horiek lortzeko, gizarte osoaren elkarlana bilatzen du eta premisa horretatik abiatu da.

Garraioa eta mugikortasuna ere arautzen dira, eta, besteak beste, udalerriek hirigunean ibilgailu jakin batzuk sartzea mugatu eta debekatzeko aukera ezartzen da. Garraioaren arlo hau erregai alternatiboak erabiltzen dituzten ibilgailuen sustapenarekin osatzen da, bidaiarien garraioko zerbitzu publikoa ematen dutenak barne, eta udalerriek hiri-mugikortasuneko plan bat izateko eskakizunarekin, lortu beharreko helburuak adierazita. Neurri horiek guztiak indartu egiten dira publizitateari, langileen prestakuntzari eta energia-etiketak erakusteari lotutako betebeharren bidez.

Garraioak Autonomia Erkidego honetako azken energia-kontsumoan duen garrantziak eta ia guztia petrolotik eratorritakoei dagokienak justifikatu egiten dituzte zenbait aurreikuspen, ehuneko hori murrizteko eta beste energia mota batzuetara dibertsifikatzeko.

Hona hemen lege honen helburu nagusiak:

- a) Energiaren erabilera efizientzia bultzatzea eta energia-aurrezpena sustatzea, Europar Batasunak gai horren inguruan ezarritako arau eta jarduketan esparruan.
- b) Energia berriztagarriak sustatzea eta ezartzea, erregai fosilekiko mendekotasuna gutxitzeko.

- c) Gradualki, jatorri fosil eta nuklearretik ekoiztutako energia erabiltzeari uztea, kontsumo nulura iritsi arte.
- d) Mugikortasun arrazionalago eta jasangarriago bat bultzatzea eta sustatzea, ez motordunen desplazamendu aukerak barne hartuko dituen, bai eta ordezeko erregaiak erabiltzen dituzten garraio-moduak bultzatzea eta sustatzea ere.
- e) Berotegi-efektuko gasen isurketak gutxitzea, nagusiki partikulek eta nitrogeno-oxidoek eragindako kutsadura, betiere lege hau betetzetik etorriko diren aurrezte-neurrien eta energia erabiltzeko efizientzia-neurrien eta energia-iturri berriztagarriak erabiltzearen ondorioz.
- f) Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoen, jardura ekonomikoen eta bizitegi-sektorearen energia-faktura jaistea.
- g) Honako hauek sustatzea eta bultzatzea: energiaren erabileran eta energia berriztagarrien garapenean aurrezpena eta efizientzia handitzen duten tekniken eta teknologien ikerketa eta garapena, eta haien guztien ezaipena eta erabilera erraztearekin lotuta dauden sistemena.
- h) Energiaren erabilerak ingurumenean eta lurraldean dituen inpaktuak aurreikustea eta mugatzea, energia aurreztuta eta erabilera efizienteagoa ahalbidetzen duten teknikak eta teknologiak erabiltzea; horrela, berotegi-efektuko gasen isurketak gutxituko dira.
- i) Jasangarritasun energetikoak berekin dakartzan betekizunak politika publikoetan sartzea, eta, bereziki, lurraldearen antolamenduan, hirigintzan, etxebizitzan, garraioetan, industrian eta energian.
- j) Beste administrazio batzuekin eta partikularrekin hitzarmenak egin daitezkeen bultzatzea, jasangarritasun eta subiranotasun energetikoa areagotu dadin.
- k) Energia gehiago aurrezteak eta efizientzia energetiko hobea izateak nahiz energia berriztagarriak erabiltzeak zer onura dakartzaten zabaltea.
- l) Energiaren kudeaketa lokalagoa eta komunitarioagoa sustatzea.
- m) Helburutzat energia aurrezteak, BEG berotegi-efektuko gasen isurketak murriztea eta energia berriztagarriak bultzatzea duten zerbitzu eta produktuen erosketak eta kontratazio publikoak sustatzea.
- n) BEGren isurketak murriztearen eta energia berriztagarriak ekoizti edo erabiltzearen alde apustu egiten duten jarduerak ahalbidetzen dituzten politikak eta arautegiak sustatzea.

1.2.3. Euskadiko Mugikortasun Jasangarriaren Legea

Euskadik bere gain hartu du Nazio Batuen 2030 Agendarekin duen konpromisoa, pertsona guztiei funtsezko zerbitzuak bermatuko dizkien giza garapena eta kalitate handiagoko enplegu aukerak sortuko dituen hazkunde jasangarria lortzeko politika publikoak lerrotatuz. Ildo horretan, Basque Country 2030 Agendak 2016-2020 aldirako Gobernu Programaren eta programa hori garatzen duten politika sektorialen bat-etortze eta ekarpen maila islatzen du, Garapen Jasangarriko 17 Helburuei lotutako helburu eta jomugekin.

Lege honen asmoa da garraio sistema integratu baten garapenean aurrera egitea, 2030eko Agendaren helburuekin bat etorritik, mugikortasun jasangarria ekarriko duena, klima aldaketari eta haren ondorioei aurre eginez, hiriak eta giza kokalekuak inklusiboak, seguruak, erresistenteak eta iraunkorrak izan daitezen, eta garraioan gasolioa pixkanaka ezabatzen aurrera egin dadin.

Zeharkako politikak dira, eta, lege honetan ez ezik, Plan Zuzentzailean, Euskadiko 2030erako Energia Estrategian, Klima Aldaketaren 2050erako Euskal Estrategian, Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Iraunkorreko 2015-2020rako Plan Estrategikoan eta Euskadiko 2013-2020rako Osasun Planean planifikatzen eta garatzen dira, besteak beste, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legea berehalako arau-erreferentetzat hartuta, Euskadiko mugikortasuna planifikatzeko tresnei dagokienez.

Euskal Autonomia Erkidegoko herri administrazioek, bakoitzak bere eskumenen esparruan, garraio sistema etengabe eta modu iraunkor batean jasangarriago bihurtzea sustatuko dute, eta Euskadiko mugikortasun jasangarriko politikaren helburuak honako hauek izango dira:

- a) Garraio sistema integratua, koordinatua eta bikoiztasunik eta eraginkortasunik gabea eratu, garraio moduen arabera esku hartzeko gaitasuna duten administrazioen aniztasunak eraginda, Euskadiko garraioa erabiltzailearentzat sistema bakarra izan dadin.
- b) Administrazioen arteko harreman sistema antolatu bat egituratu plangintzako metodo baten bidez, mugikortasunaren arloan erantzukizuna duten administrazioen ekintza irizpideak eta helburuak, zerbitzuak eta garraibideak, horiek ezartzeko eta garatzeko behar diren azpiegiturak eta horiei lotutako gizarte, ingurumen eta ekonomia kostuak barne hartzen dituen, Euskadiko lurraldearen azterketa integrala barne.
- c) Garraio publikoa eta kolektiboa lehenetsi, erregai fosilik kontsumitzen ez duten bitartekoak aukeratu.
- d) Trakzio ez mekanikoko garraibide ekologikoenak sustatu eta babestu, hala nola oinez edo bizikletaz joatea, batez ere hiri-ingurunean, eta hain ekologikoak ez diren edo gizarte kostu handiena duten garraibideei pizgarriak kendu.
- e) Garraio publikoko sistema hurbila eta optimoa sustatu erabiltzaileen ikuspegitik, eta ekonomikoki iraunkorra izatea.
- f) Trenbide sareak txertatu, garraio publikoaren eskaintzaren ardatz egituratzaile gisa. Helburu hori lortzeko, trenbide garraioaren osagarri izan behar du errepide garraioak, eta ez trenbide zerbitzu nahikoa eskaintzen duten eremu geografikoetan errepide zerbitzuak eskaini.
- g) Garraio sistema berri bat sustatu, berritzailea, aurreratua eta kostuak barneratzeko irizpideetan oinarrituz kudeatua.
- h) Zerbitzuen eskaintza publikoaren bidez garraio pribatuaren beharra murriztu, xede horretara bideratutako espazioak askatu, hiriak arintzea ahalbidetuz. Horretarako, modu koordinatuan ibilgailu pribatua erabiltzeko disuasio neurriak ezartzea sustatuko da, bai ekonomikoak, bai sartzeko mugak dituztenak.
- i) Euskadiren lurralde oreka eta sare ekonomikoaren lehiakortasuna bultzatu, barneko eta kanpoko konektibitatea indartuko duten garraio azpiegituren sare baten bidez.

j) Garraio publikoaren eskaintza erakargarria eskaini, irisgarritasun unibertsalekoa, desgaitasunen bat duten pertsonen, adinekoen, haurren eta kostalde eta landa inguruneetan bizi direnen beharrezanez arreta berezia eskainiz, eraginkorra, jasangarria eta erabiltzaileen beharretara egokitua, tarifak ezartzeko sistema orekatu baten diseinua eta ezarpena sustatuz, erabiltzaileen kolektibo desberdinei arreta emango diena Euskadiko garraio publiko osoan txartel bakar baten bidez.

k) Pertsonen eta salgaien garraioan intermodalitatea sustatu, garraio publiko integratu eta koordinatu batetik eta garraio tradizionalaren beharrak murrizten dituzten zentro logistikoetatik abiatuta.

Lege horrek zehaztuko ditu Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak egiteko eta indarrean jartzeko premia-irizpideak:

1.– Hiri-mugikortasuneko Planak Euskal Autonomia Erkidegoko udalerrietan mugikortasun jasangarria planifikatzeko tresna dira, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean ezarritakoaren arabera.

2.– Plan horien xedea izango da lege honen 3. eta 4. artikuluetan eta Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planaren ezarritako printzipioak eta helburuak udalerriaren eremu geografikoan garatzea, Euskadiko Toki Erakundeei buruzko apirilaren 7ko 2/2016 Legean gai horretan esleitutako eskumenen arabera jardunez.

3.– Hiri-mugikortasuneko Planak onartu beharko dituzte 5.000 biztanletik gorako udalerriek, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean xedatutako aurreikuspenekin eta lege honetan horri buruz aurreikusitakoarekin bat.

Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean ezarritakoari egokituko zaion prestatze-prozeduran, udalerriek txosten bat egingo dute Euskadiko Mugikortasun Jasangarrirako Planarekin bat datorrela justifikatzeko. Era berean, onartu aurretik, garraioaren arloan eskumena duen foru-aldundiko departamentuak nahitaezko txostena egin beharko du, Lurralde Historikoko Mugikortasun Jasangarriko Planarekiko adostasunari buruz, dagoen eskumen-esparrua errespetatuz.

4.– Plan horien eta Lurralde Historikoetako Mugikortasun Jasangarrirako planen eta Euskadiko Mugikortasun eta Garraio Jasangarrirako Planaren arteko koordinazioa lortzeko, 20.000 biztanletik gorako udalerrietako Hiri Mugikortasun Jasangarrirako planek, Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legean aurreikusitakoaz gain, honako hauek jasoko dituzte:

- a) Udalerriko mugikortasunaren egungo diagnostikoa eta aurreikusitako bilakaera, udalerrian indarrean dagoen hirigintza-plangintza eta udalerrian dauden garraiobideak kontuan hartuta. Euskal Autonomia Erkidegoko Jasangarritasun Energetikoari buruzko otsailaren 21eko 4/2019 Legearen arabera mugikortasun plana egitera behartuta dauden lantokien zerrenda, kokapena eta garraio plangintza jasoko dira.
- b) Plangintzaren denbora-eremuan mugikortasunaren arloan lortu beharreko helburu zehatzak.
- c) Jarraibideak eta horien garapena ezarritako helburuak lortzeko jarraitu beharreko neurrietan.

d) Plangintzaren emaitzak ebaluatzea ahalbidetzen duten jarraipen tresnak.

5.– Bosgarren Xedapen Iragankorraren arabera, 5.000 eta 20.000 biztanle bitarteko udalerriek beren hiri-mugikortasuneko planetan sartuko dituzte aurreko ataleko edukiak, beren kudeaketa ahalmenaren arabera, eta udalerrri bakoitzak onartzen duen bigarren Hiri Mugikortasuneko Planetik aurrera pixkanaka integratu beharko dira.

6.– Hiri-mugikortasun jasangarriko planen egiturak aurreko atalean ezarritako eduki bakoitzaren tratamendu sistematikoari erantzungo dio.

7.– Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planetan jasotako plangintzaren indarraldia 5 urtekoa izango da.

1.2.4. Bide Segurtasunerako eta Mugikortasun segururako eta Jasangarrirako 2021-2025 Plan Estrategikoa

Asmo handiko Plan bat da, Eusko Jaurlaritzako Segurtasun Sailak ezarritako jarraibideekin bat datorrena. Plan hori arrakastatsua izan dadin, bide-segurtasunaren erronkarekin lotutako eragile publiko eta pribatu guztien lankidetzak beharko da, Planak helburu argi bat identifikatzen baitu: istripu-tasa murriztea (trafiko-istripuek eragindako Zero biktimaren ikuspegitik) eta, horrela, Euskadi bide-segurtasunari eta trafikoaren kudeaketari dagokienez Europan erreferente bihurtzea, hildako eta larri zauritutako pertsonen kopurua murrizteko helburu orokorrak betez.

Plan honen ildo estrategiko nagusiak honako hauek dira:

- Trafikoaren kudeaketan eta bide-segurtasunean aktiboki inplikaturik dauden erakunde eta agentzia guztien arteko koordinazio eta lankidetzak mekanismoak finkatzea.
- Kolektibo zaurgarriengan jarduteko prestakuntza, prebentzio eta sentsibilizazio programa espezifikoak ezartzea.
- Trafiko Zuzendaritzaren eskumenekoak diren bideetan bide-segurtasunaren babesa areagotzeko tresna berriak ezartzea.
- Adimenak gidatutako bide-segurtasuneko eredu bat garatzea.
- Dinamika sistematiko eta egituratu bat artikulatzea herritarrekin eta gizarte zibilarekin harremanetan jartzeko eta elkartzeko, eta gardentasunerako eta kontu emateko.
- Herritarrekin bi norantzako komunikazio zuzena ahalbidetuko duten mekanismoak eta kanalak ezartzea.
- Trafiko Zuzendaritzako lantaldean pertsona konprometituak eta kualifikatuak izatea, kide izateko sentimendua dutenak eta pozik daudenak.

1.2.5. Bide Segurtasunaren aldeko Euskal Ituna

2021-2025 aldirako Euskadiko Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Jasangarrirako Plan Estrategikoaren asmo nagusiari erantzuteko itun bat da: trafiko istripu baten ondorioz izandako biktimarik gabeko ikuspegiarekin istripu tasa murriztea, eta, horrekin batera, Euskadi bide-segurtasunaren eta trafikoaren kudeaketaren arloko Europa mailako erreferente gisa kokatzea, hildako eta larri zauritutako pertsonen kopurua murrizteko helburu orokorrak betez.

Itun honen bitartez, Euskadik erantzuna ematen die Stockholmeko Munduko Hirugarren Ministro Konferentzian (Stockholmen, 2020ko otsailean ospatuta) sinatutako Stockholmeko Adierazpenean jasotako 18 konpromisoetako gehienei 2030. Era berean, horrelako Itun batek indartu egiten du Euskadin Zero Ikuspegia estrategiaren aldeko apustua, sistema seguruaren ikuspegiarekin, eta jarrera etiko horrek ezartzen du ez dela onargarria giza akatsek ondorio larriak izatea.

Beraz, paradigma aldaketa bat gertatzen da, non hildako edo larri lesionatutako pertsona baten ondoriozko trafiko istripu baten zuzeneko erantzukizunak, bidearen erabiltzailea ez ezik, azpiegituren titularrak, ibilgailuen fabrikatzaileak, legegileak, garraio operadoreak, trafiko poliziak eta Administrazioa ere inplikutzen dira; azken batean, bide-segurtasunaren arloan eragiten eta esku hartzen duen sistema osoa.

1.2.6. Euskadiko Garraio Jasangarrirako 2030 Gida Plana

Plan horrek jarraipena ematen dio 2002-2012 aldirako egin zen planari, eta bat dator Europako Batzordeak 2011n egindako Garraioaren Liburu Zurian zehaztutako Europako jarraibideekin, bai eta Hazkunde adimentsu, jasangarri eta integratzaileko Estrategia Europa 2020 planarekin ere. Era berean, Garapen Jasangarrirako 2030 Agendarekin osatuko da, zeina Nazio Batuen Batzar Nagusiaren 2015eko irailaren 25eko Ebazpenaren bidez onartu baitzen. Planaren bidez, Jaurlaritzak konpromisoa hartzen du Euskadin garraioaren arloko politika komun bat formulatzeko datozen urteetarako. Helburu nagusiak hauek dira:

- Garapen ekonomiko, jasangarri, adimendun eta arduratsua sustatzea
- Irisgarritasun unibertsala sustatzea, lurralde-plangintza egokiarekin bat etorritz
- Garraiobideen oreka berria bultzatzea
- Euskadik Europan duen posizio estrategikoa sustatzea
- Garraioaren erabilera eraginkorra eta arduratsua sustatzea
- Garraio publikoko sistema integratu bat garatzea

1.2.7. Garapen Jasangarrirako helburuak

Nazio Batuen Garapen Jasangarrirako 17 helburuetatik 12 lehenesten dira, eta horiek dute eragin handiena mugikortasun seguru eta jasangarrian. Helburu horiei dagokienez, planteatutako ekintzek HMJPn duten eragina aztertuko da, eta neurriak GJHetan honela eragiten dutela onartuko da:



Garraio sistema seguru, eskuragarri eta irisgarrietarako sarbidea sustatuz pertsona guztientzat. Tarifa sistema egokituz, kolektibo ahulenei mugikortasuna errazteko.



Garraibide aktibo eta garbien erabilera sustatuz, mugikortasun eredu osasungarri bateranzko aldaketa lehentasunez antolatzeke. Trafiko istripuak murrizteko eta mugikortasun sistemen arteko bizikidetza sustatzeko lanean.



Hezkuntza eta komunikazioa azpimarratuz, mugikortasun sistema aldatzeko herritarren sentsibilizazioan funtsezko bektore gisa.



Genero ikuspegia modu interseksionalean txertatuz, pertsonen eguneroko bizitza eta jasangarritasuna erabakien erdigunean jartzeko.



Trantsizio energetikoaren eta garraio sistemaren deskarbonizazioaren aldeko apustua egitea, airearen kalitateari eta larrialdi klimatikoari lotutako arazoen esparruan. Ingurumenaren gaineko kostu eta kanpo eragin negatiboak, disfuntzio sozialak eta pertsonen osasunaren gaineko inpaktuak minimizatuz.





Salgaiak banatzeko eredu logistikoaren erronkei eta mugikortasuna sortzen duten zentro handietarako sarbideari aurre eginez, ikuspegi berritzaile batetik. Datozen urteetan sortuko diren berrikuntzak aztertu eta azkar integratzeko aukera emango duten neurriak kontuan hartuta.



Mugikortasun eredu eta azpiegitura eraginkor, dinamiko eta irisgarriak diseinatz, hiri eta ingurune jasangarriagoak eraikitze alaketaren esparruan.



Laneko mugikortasun fluxuetan eta kontsumo eredu berrietan izandako joera aldaketei erantzuteko lanean.



Gobernantza eta plangintza indartuz, eragile publiko eta pribatuek mugikortasun sisteman beharrezkoak diren aldaketak bultzatuko dituen ekosistema artikulatzeko.

2. HMJP-REN ARDATZ ESTRATEGIKOAK ETA HELBURUAK

2.1. ARDATZ ESTRATEGIKOAK

Mugikortasunari buruzko azaroaren 9ko 11/2203 Legeak mugikortasuna planifikatzeko tresnek garatu behar dituzten printzipioak, helburuak eta bestelako baldintza espezifikoak ezartzen ditu.

Mugikortasunari buruzko Legearen helburu nagusia betetzeko ardatz estrategikoak, irisgarritasuna hobetzeko eta garraioaren eragin negatiboak minimizatzeko premian laburbil daitekeena, honako hauek dira: mugikortasun bidezkoa, jasangarria, segurua, eraginkorra eta adimendua.

Bidezko mugikortasuna: Gizarte-kohesioa sustatuko duen eta herritar guztientzako mugikortasun eskubidea bermatuko duen mugikortasun ereduaren alde egiten da.

- Mugitzeko arazoak dituzten pertsonen irisgarritasuna hobetu.
- Talde guztiek mugikortasunerako duten eskubidea bermatu.
- Garraio publikoaren lurralde- eta ordutegi-estaldura bermatu.
- Garraio publikoaren eskaintza mugikortasunaren behar aldakorretara egokitu.

Mugikortasun jasangarria eta osasuntsua: Mugikortasunak eta kanpo eraginek espazio publikoko egoiliarrei eta erabiltzaileei egiten dizkieten kalteak murriztuko dituen eta baliabideen kudeaketa eta erabilera optimizatuko dituen eredua.

- Desplazamenduak oinez eta bizikletaz egitea sustatu.
- Kalitatezko garraio publiko integratua lortu.
- Atmosferaren kutsadura murriztea: berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioa murriztu.
- Energia iturri ez berriztagarriekiko mendekotasuna murriztu.

Mugikortasun segurua: Istripu tasa murriztu eta bide segurtasuna hobetuko duen eredua.

- Istripu-kopurua murriztu.
- Zirkulazioaren abiadura murriztu.
- Oinezkoak eta txirrindulariak babestu.
- Zehapenak betetzen direla kontrolatu.

Mugikortasun eraginkorra: Lurraldea eta egiten diren jarduerak modu eraginkorrean antolatzen dituen eredua, auto-pilaketa gutxitzeko eta mugikortasun modu desberdinen arteko oreka lortzeko.

- Salgaien hiri-banaketa arina eta ordenatua lortu.
- Desplazamenduen denbora eta auto-pilaketa murriztu.
- Garraiobideen kalitatea eta intermodalitatea sustatu.
- Garraio ibilgailuen okupazioa handitu.

Mugikortasun adimendua: Plangintza, digitalizazio eta berrikuntza alderdiak txertatu.

HMJPK garrantzi handiko tresna dira tokiko administrazioentzat, garraio sistema osatzen duten sareen plangintza integratuan. Gure gizartean mugikortasuna zeharkakoa denez, HMJPren ekarpenek ingurumena, hirigintza, eta udalerrien maila sozioekonomikoa hobetzen ere laguntzen dute.

Arrasateko HMJPK lotura du mugikortasunean eragin zuzena duten lurralde antolamenduko (lurralde-planeamenduko) eta hirigintzako (plangintza) beste plan eta programa batzuekin eta, ondorioz, HMJPK ezarritako helburuen garapena nolabait baldintzatu edo eragin dezakete.

Arrasateko Hiri-Mugikortasuneko Planaren xedea, mugikortasun jasangarri eta seguruaren irizpideari eutsiz, honako hau da:

- Gaur egun Arrasaten dagoen mugikortasun sistemaren ezaugarriak zehaztu.
- Sistemaren diagnostiko teknika egin, indarguneak eta ahuleziak agerian uzteko.
- Etorkizuneko mugikortasun sistemaren ezaugarriak zehaztu, batez ere plangintzak aurreikusitako hazkunde eremu berrietan.
- Mugikortasun jasangarria eta segurua sustatzeko neurriak proposatu eta mugikortasunaren arloan indarrean dagoen legeria bete.
- Jarduera programa bat burutu, dagozkion ezarpen faseekin eta kostuekin.
- Adierazleen eta helburuen kalkulua burutu, proposamenen aplikazio maila ebaluatzeko.

Helburu horiek betetzeko, pertsonen (oinez, bizikletaz eta ibilgailu motordunetan) eta ondasunen (publikoak eta pribatuak) irisgarritasuna eta mugikortasuna, trafikoa eta bide-segurtasuna, bidaiarien garraio publikoa (kolektiboa eta taxi-zerbitzua), aparkalekuak, jarduera ekonomikoak, zarata, energia kontsumoa eta ibilgailuei lotutako emisioak aztertzen dira.

Arrasateko HMJP 9 eremutan egituratzen da:

1. Sarrera
2. Egungo egoeraren diagnosia
3. Joerako egoeraren diagnosia
4. HMJPren helburuak
5. Jarduera proposamenak
6. Jarraipen adierazleak
7. Jarduera fitxak
8. Jardueren lehenestea denboran
9. Aurrekontua

2.2. HMJP-REN HELBURU OROKORRAK

Arrasateko HMJPk erlazio bat du lurralde (lurralde plangintza) eta hirigintza (hirigintza plangintza) mailako beste plan eta programa batzuekin, mugikortasunean eragin zuzena dutenak eta, ondorioz, HMJPk ezarritako helburuen garapena nolabait baldintzatu edo eragin dezaketenak.

HMJP honetan aurreikusitako ekintzek helburu orokorrak eta espezifikoak lortzea ahalbidetu beharko dute.

HMJPren bidez, udalerrriaren garapenean askoz ere koherenteagoa den plangintza bat lortu ahal izatea espero da, baita gauzatzeari dagokionez askoz eraginkorragoa den plangintza bat ere. HMJPren objektua honako helburu hauek lortzea da:

1. Oinarrizko mugikortasun sareei koherentzia ematea
2. Aldatzeko ahalmena duten fluxu nagusietan aldaketa modalak lortzea
3. Helburuak Udal Estrategiaren eta 2030 Agendaren barruan kokatzea
4. Oinezko mugikortasunaren eta bide publikoko irisgarritasunaren arloan zer puntutan jardun behar den antzematea.
5. Bizikletentzako eta MPI-entzako ibilbide sarea birdefinitzea eta arautzeko irizpideak definitzea.
6. Hiri barruko eta hiriarteko garraio publikoaren sistemaren loturak ebaluatzea.
7. SHBren estrategia hirigunearen baketzearekin uztartzea eta bide publikoan erreserba pribatuak ezabatzea
8. Eremu publikoan aparkatzeko estrategia zehaztea.
9. Jarduera logistikoko sektore berriek hiri-bilbean dituzten eraginak neurtzea eta mugikortasunaren kanpo-eraginak murrizteko estrategiak eguneratzea.
10. HMPJren epearen barruan, neurriek udalaren aurrekontu-errealitatean izango duten kostua zenbatestea.

Helburu horiek lortzeko, pertsonen (oinetz, bizikletaz eta motordun ibilgailuz) eta ondasunen (publikoa eta pribatua) irisgarritasuna eta mugikortasuna, zirkulazioa eta bide-segurtasuna, bidaiarien garraio publikoa (kolektiboa eta taxi-zerbitzua), aparkalekuak, jarduera ekonomikoak, zarata, energia-kontsumoa eta ibilgailuei lotutako emisioak aztertzen dira.

Arrasateko HMJPk bost urteko indarraldia du, 2025-2030 aldian, eta epe luzeagoko neurriekin osa daiteke, hala badagokio.

Etorkizuneko mugikortasun jasangarrirako eredu bat definitzen da, 5 urteko epemuga duena, honako hauetan oinarrituta: bizi-kalitatea, gizarte-integrazioa, garapen ekonomiko jasangarria eta garraio sistema osoaren energia kontsumoen minimizazioa.

2.3. HMJP-REN HELBURU ZEHATZAK

HMJP honetan aurreikusitako jarduerak helburu orokorrak, berariazkoak eta ingurumenekoak lortzea ahalbidetu behar dute.

Mugikortasunaren, herritarren parte-hartzearen eta lan teknikoaren arloan Arrasateko Udalarekin izandako bileren ondorioz, 16 helburutan oinarritutako lan-ildo estrategiko hauek garatu dira:

1. Hiri eta lurralde garapeneko politikak mugikortasun politikekin integratzea, herritarrek beren jardueretarako irispidea izan dezaten, ahalik eta ingurumen-inpaktu txikienarekin eta ahalik eta modu seguruenean.
2. Klima-aldaketaaren arazoa egunetik egunera handiagoa denez, horrekiko sentiberak izango diren eta etorkizun hobeago baterako baldintzak betetzen dituzten jarduketak aztertu eta aurreikustea.
3. Etorkizun hobeago baterako jarduketetan udalerria gidatuko duen mugikortasun plan bat lortzea; berdintasunaren eta inklusioaren aldeko mugikortasun eredu baterako bidean, seguruagoa ere izango dena. Eredu horretan, kontuan hartuko dira egoera ahulenean dauden kolektiboen beharrian espezifikoak eta irisgarritasun kognitibo-sentsoriala, eta, aldi berean, garraio eta mugikortasun sistemak, erabiltzeari dagokionez, emakumeekiko sortzen dituen desberdintasunak murrizteko ere balioko du, haien premiak eta interesak zein baldintzapenak (jatorriagatik, generoagatik, egoera ekonomikoagatik eta abar) kontuan hartuta. Halaber, bereziki aztertuko dira adinekoen zein haurren beharrianak, mugikortasunaren aldetik.
4. Irisgarritasuna hobetzea, oro har; eta, bereziki, ibilgailu pribatuaren bidez mugitzeko beharra murriztea. Bultzatuz, beti ere, garraio publiko kolektiboan eta motorrik gabeko moduen bidezko (oinez, bizikletaz eta abar) mugikortasuna sustatzeko baldintzak.
5. Bide-segurtasuna hobetzen lagunduko duten proposamenak eta jarduerak egitea.
6. Aparkalekuen benetako beharrak aztertzea eta horiek kudeatzeko proposamenak egitea, hainbat alderditan: egoiliarak, bisitariak, txandakakoak, Arrasate barruko zamalanetako zerbitzuak, disuasio-aparkalekuak, karga elektrikorako guneak, eta abar. Erregai fosilen debekurako bideak autoen kopuru osoa murriztera eraman dezakeen aztertu eta, bere kasuan, aurreikusi beharko dira horretara egokitze hartu beharreko neurriak.
7. Bizikleta bidezko mugikortasun sarea hobetzea, benetako sare erakargarri bat sortuz, hura erabiltzera bultzatuko duena, egin beharreko distantziak laburtzen dituzten loturekin. Ezartzeko zerbitzu egokien inbertsioa proposatzea eta kuantifikatzea (udal bizikletak, bizikleta aparkalekuak, garbiketa zerbitzua, etab.).
8. Herriguneetako abiadura 30 Km/h mugatu izanak sortu dituen disfuntzioak aztertzea (seinalizazioak, betearazteko neurriak...). Halaber, balizko Emisio Txikiko Guneak sortzeko aukerak aztertzea.
9. Erabilera partekatuko ibilgailuak sustatzea.
10. Salgaiak banatzeko logistika hobetzea.
11. Oinezkoentzako eremuak edo superetxadiak ezartzeari buruzko azterketa egitea.
12. Mugikortasun Pertsonalerako Ibilgailuen (MPI) analisia eta antolaketarako proposamenak egitea.
13. Larrialdi zerbitzuen irispidea bermatzeko neurriak aztertu eta proposatzea erantzun denbora egokiak bermatzeko, eta abar).

14. Herri barruko zein herri arteko garraio publikoko zerbitzuen analisia egitea; eta horien hobekuntzarako neurriak proposatzea. Herribusaren kasuan, gainera, lineen azterketa sakona eta trazadura berri edo alternatiboen proposamenak egin beharko dira, ordutegien egokitasunaren analisiarekin batera.
15. Hirigintzaren ikuspegitik, "taktikoak" izango diren mugikortasun jarduketak proposatzea (aldi baterako gauzatu daitezkeenak zein etorkizuneko HAPOn jaso beharreko egiturazko neurriak izan daitezkeenak).
16. Mugikortasunaren ikuspegitik, herriko erakarpen-polo nagusienak aztertzea eta horien antolaketarako proposamenak egitea. Hala nola: unibertsitatea, industria handiak, merkataritza gunek, ospitalea, Gesalibarko osasun-gunea, kiroldegiak, ikastetxeak, Garaiako poloa, Olandixoko enpresa gunea, azoka...

2.4. HMJP-REN INGURUMEN HELBURUAK

HMJPen helburuetako bat hiri jasangarriagoak lortzea eta mugikortasunak ingurumenean eta pertsonengan dituen eraginak murriztea da. Beraz, plan horiek ingurumen-helburu batzuk ezarri behar dituzte, planaren formulazioak dakartzan erabakiak hartzeko prozesu osoa bideratu behar dutenak, eta ebaluazioan kontuan hartu behar direnak.

Ingurumen helburuek tokiko, EAEko, Espainiako eta nazioarteko indarreko lege esparruarekin bat etorri behar dute, eta gaur egungo mugikortasunak eragindako inpaktuak ebaluatuz abiatu behar dira.

2.4.1. Ingurumen helburu orokorrak

Helburu orokorrak ingurumen plan guztietarako zehaztutako esparru helburutik abiatzen dira, eta udalaz gaindiko ingurumen helburuekin osatzen dira:

- Ibilgailu pribatu motordunaren erabiltzaileak garraiobide aktiboetara eta garraio sistema jasangarrietara aldatzea.
- Mugikortasunaren eraginkortasun handiagoa sustatzea funtzio, ingurumen eta energia mailan.

2.4.2. Ingurumen helburu zehatzak

Jarraian, plan honen ingurumen helburu espezifikoak azaltzen dira, erreferentziako araudiaren arabera eta HMJPren alderdi garrantzitsuen diagnosian eta deskribapenean ezarritako kontsiderazioetan oinarrituta. Dokumentu honetan aintzat hartzen diren ingurumen helburuak hauek dira:

1. Aldaketa modala bultzatzea.
2. Kontsumoa moderatu eta garraioaren energia intentsitatea murriztea.
3. Petroliotik eratorritako erregaien erabilera murriztea.
4. Garraioaren ondoriozko kutsadura atmosferikoa murriztea.
5. Garraioaren ondoriozko kutsadura akustikoa gutxitzea.
6. Ibilgailuek espazio publikoaren okupazioa murriztea.
7. Istripu tasa murriztea.

Aldaketa modala bultzatzea

Garraiobide pribatu eta motordunetatik, hala nola, kotxe edo motozikletetatik, garraiobide ez-motordunetara, hala nola oinez edo bizikletaz, edo taldeka, garraio publikora, erabiltzaileak lekualdatzea dakarren aldaketa modala Arrasateko biztanleen desplazamenduen kalitatea arrazionalizatzeko neurri nagusietako bat da.

Arrasateko egoiliarren desplazamenduen banaketa modala %35,6koa da desplazamendu aktiboetan, %12,2koa garraio publikoan eta %52,2koa ibilgailu pribatu motordunetan. Barne bidaia gehienak, gunearen barruan, oinez egiten dira. Aitzitik, konexio desplazamendu gehienak ibilgailu pribatuan egiten dira.

Barne mugikortasunari dagokionez, helburu nagusia da ibilgailu pribatuan egiten diren desplazamenduak bizikletaz edo oinez egitea, kasu batzuetan egin beharreko distantzia txikia kontuan hartuta.

Hirigunearen inguruan proposatutako neurriek eta erdigunea goiko auzoekin lotzen duten igogailuak ezartzeak lagundu egin behar dute aldaketa modalaren helburua lortzen, eta hiri-busen ibilbideak egokitzeko aukera bat da.

Aldaketa modala funtsezko tresnetako bat izango da etorkizuneko eszenatokiak definitzeko, eta HMJPko proposamen gehienak horretara bideratuko dira.

Garraioaren ondoriozko kutsadura atmosferikoa murriztea.

Moduen banaketan izandako aldaketen ondorioz, mugikortasunari lotutako energia kontsumoak murriztu beharko lirateke.

Petroliotik eratorritako erregaiei erabilera murriztea.

Petroliotik eratorritako erregaiei erabilera murrizteak zerikusia izango du garraioaren energia kontsumoa murriztearekin (batez ere garraio pribatuko erabiltzaileen artean garraiobide berriak erabiltzearen ondorioz) eta ibilgailu motordunen iturri energetikoen bilakaerarekin (ardatz honen indarguneetako bat ibilgailu elektrikoa ezartzea da), eta hori susta daiteke udal ibilgailuen flota berritzearekin eta karga puntuak ezartzearekin.

Garraioak eragiten duen poluzio atmosferikoa murriztea.

Debagoieneko eskualdeko Airearen Kalitatea Hobetzeko Ekintza Planak ildo estrategikoetan definitutako hainbat ekintza proposatzen ditu.

Garraioaren ondoriozko kutsadura akustikoa gutxitzea.

Kutsadura akustikoaren gehieneko balioak atalaseak ezartzeko erreferentzia gisa, kutsadura akustikotik Babesteko Legearen I. eranskinean ezarritako mugak hartzen dira.

Figura 2.1. Lar Db (A) immisioaren mugako balioak

Sentsibilitate zona	Eguna	Gaua
A. Oso altua	55	45
A. Altua	60	50
B. Moderatua	65	55
C. Baxua	70	60

Iturria: Kutsadura akustikoaren aurkako babesari buruzko legea

Horrez gain, lanean jarraitu behar da, udalerriko zarata mapa kontuan hartuta.

Ibilgailuek espazio publikoaren okupazioa murriztea.

Ibilgailuek hiriko kaleak okupatzea izan ohi da gure inguruko hiri eta herrietako konstanteetako bat, hiri-paisaiaren elementu nagusiak.

Helburu nagusia da oinezkoentzako eta txirrindularientzako espazioen kopurua handitzea, bizikletentzako bizikleta bide espezifiko berriak sortzea eta trafikoa baketzea bizitegi eta merkataritza guneetan.

Istripu tasa murriztea.

HMJPa indarrean dagoen bitartean, Bide Segurtasuneko Tokiko Plan bat idaztea aurreikus daiteke, baita istripu tasa Zero Ikuspegirantz murrizteko helburuak lortzeko kontuan hartu beharko diren neurriak ere (zero hildako eta zero biktima larri).

3. ETORKIZUNEKO AGERTOKIAK

Ingurumen Azterlan Estrategikoak identifikatu eta ebaluatu behar ditu HMJPa aplikatzeak ingurumenean eragin ditzakeen ondorio nabarmenak. Horregatik, eta Jasangarritasun Energetikoari buruzko 4/2019 Legean ezarritakoarekin bat etorritik, joerako eszenatokitza hartzen da (Planaren proposamenak aplikatzen ez badira), bai eta beste bi eszenatokitza ere, datozen 5 urteetan mugikortasun sistema baldintzatuko duten neurriak ezartzen direnetik aurrera.

- **Joerako agertokia:** Plana ez ezartzearen ondoriozko alternatiba; zero alternatiba edo joerako eszenatokia. Aukera horri esker, etorkizuneko joerak ikus daitezke plangintzarekin jarraitzen bada edo plangintzarik ez badago, hau da, udalerriko egungo mugikortasun ereduari eusten bazaio.
- **Etorkizuneko agertokia:** Etorkizunerako bi eszenatoki planteatzen dira, mugikortasun jasangarriari buruzko bi hipotesi desberdinetatik abiatuta.
- **Helburuko agertokia:** Jarduera sendoagotzat jotzen dira hiriko espazio publikoa hobetzeari, garraio publikoko eta ibilgailu pribatuko desplazamenduen plangintza estrategikoari eta aparkalekuaren kudeaketa integralari dagokienez. Mugikortasun berriko ibilgailuen hazkundera kontuan hartzen da (ibilgailu hibridoak, elektrikoak, etab.).

Alternatiba guztien helburua da garraio publikoan, bizikletan eta, batez ere, oinez egiten diren desplazamenduen banaketa modala hobetzea, ibilgailu pribatuaren modalitate kuota nabarmen murriztuz.

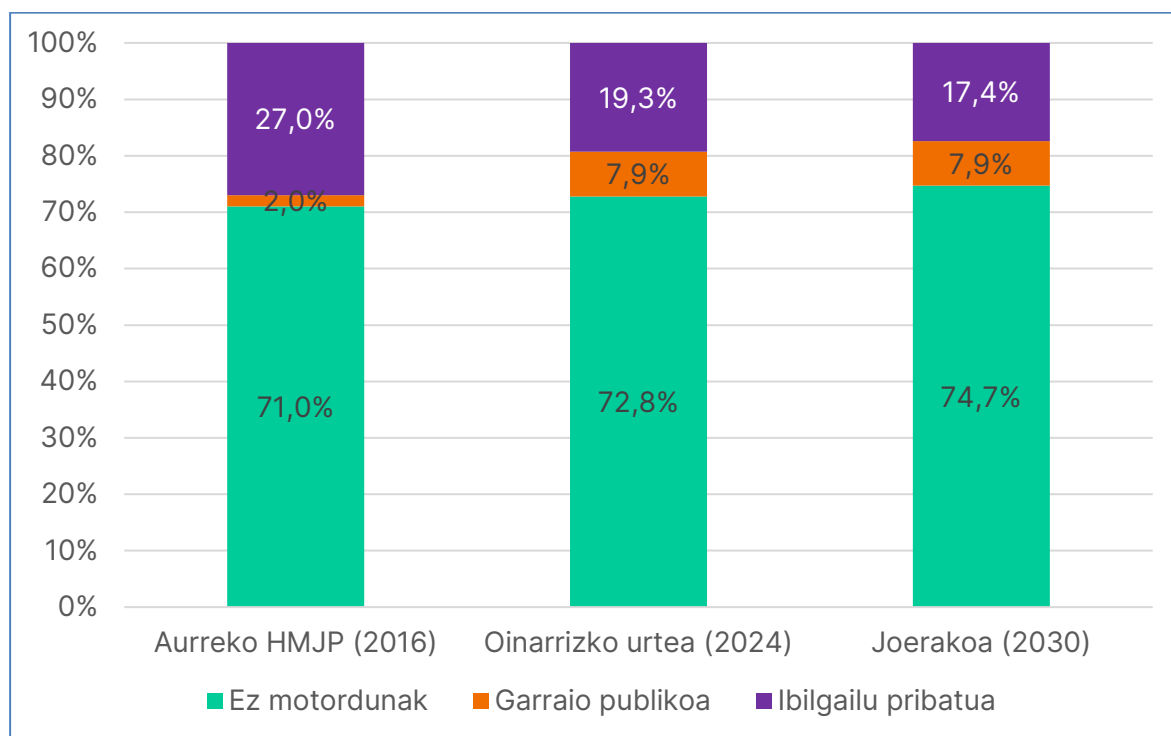
3.1. JOERAKO AGERTOKIA

Aurreko kapituluaz aztertutako egungo egoerak aukera ematen du etorkizuneko joerak ikusteko, baldin eta dagoen plangintzak aurrera jarraitzen badu edo planifikaziorik ez badago, hau da, udalerriko egungo mugikortasun ereduari eusten bazaio. Egia da COVID-19aren krisiaren ondorioek mugikortasun ohituretan eragin dutela, baina oraindik ez dira erabat finkatu, eta, beraz, eboluzioa aztertzea falta da. Beraz, garraio publikoaren eskaria berreskuratzea espero da, eta kontuan hartu beharko dira datozen urteetan udalerrian garatuko diren azpiegitura berriak.

Proiektatzen den joerako eszenatokiak kontuan hartzen ditu BPGren hazkundera, biztanleriaren hazkundera eta mugikortasunaren arloan abian dauden jarduerak. Hala ere, aurreikuspen hori COVID-19aren krisiaren aurreko urteetako joeretan eta egungo ziurgabetasun geopolitiko eta energetikoko egoeran oinarrituta egiten da, eta horrek mugikortasunean eragiten du.

Udalerrian joerako eszenatoki bat ikusten da, hein handi batean motorizatu gabeko moduetan oinarritutako barne mugikortasunarekin, ibilgailu pribatutik nolabaiteko lekualdaketarekin, azken baketeeen ondorioak direla eta. Motorrik gabeko mugikortasuna ere bultzatzen du bizikleten, patineteen eta oinezkoen desplazamendu baldintzak hobetzen dituzten neurriak ezartzeak.

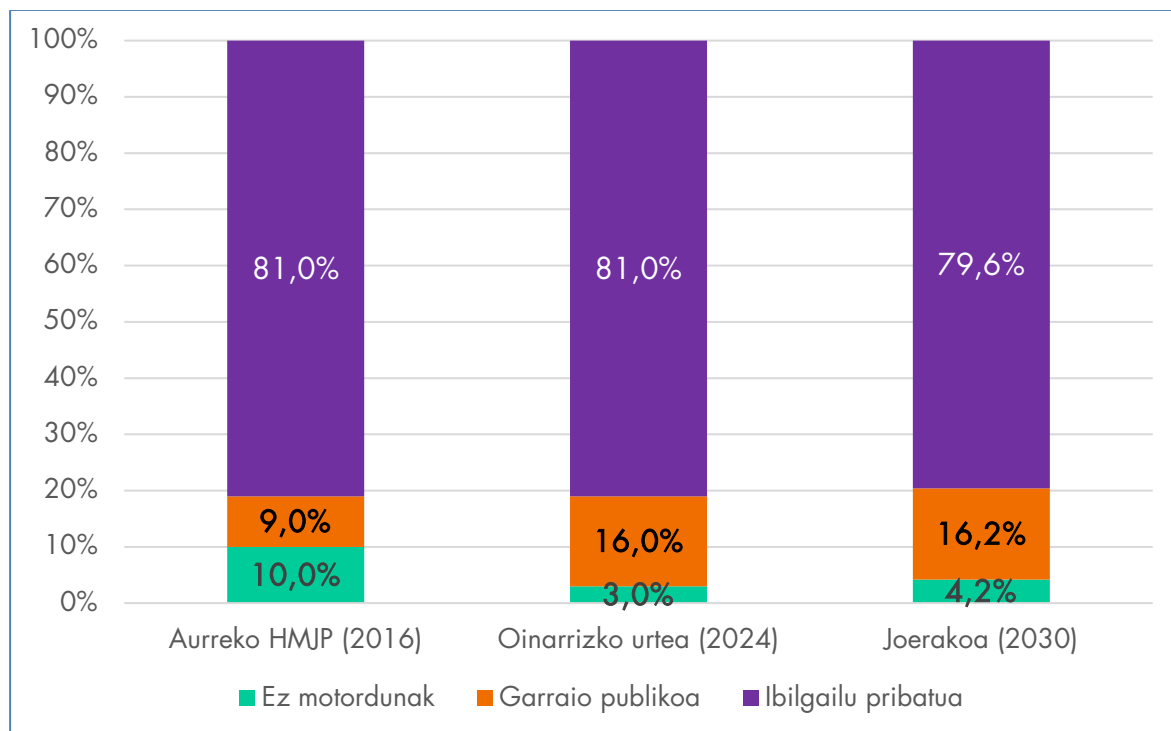
Figura 3.1. Barneko desplazamenduen banaketa modala joerako agertokian



Iturria: INTRA

Konexioko mugikortasunak motorizazio handia du, joerazko egoeran aldaketa nabarmenik izan gabe.

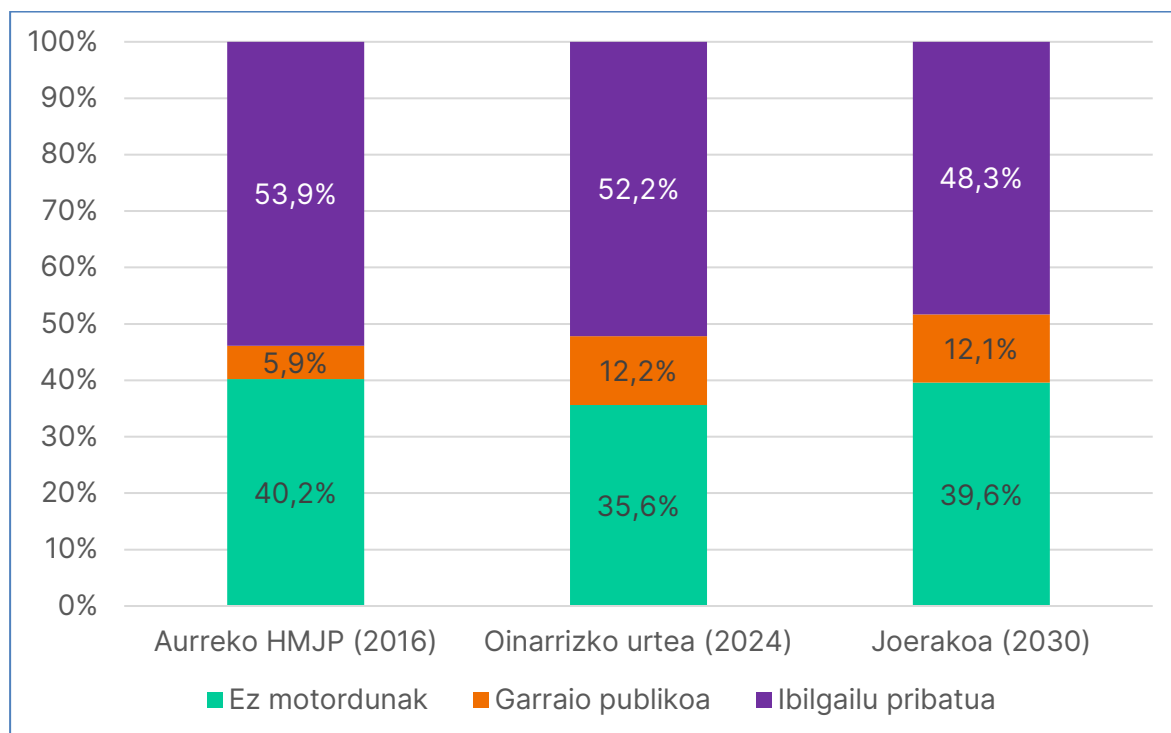
Figura 3.2. Konexioko desplazamenduen banaketa modala joerako agertokian



Iturria: INTRA

Banaketa modalaren hobekuntza arina udalerrak gaur egun duen joera positiboari (barne-mugikortasunari dagokionez) eta lurraldean aplikatzen diren udalaz gaindiko gainerako mugikortasun politikei zor zaie.

Figura 3.3. Desplazamendu totalen banaketa modala joerako agertokian



Iturria: INTRA

Joerazko agertokian, mugikortasuna haztea aurreikusten da, aurreikusitako populazioaren hazkunde egoerarekin bat etorriz. Etorkizuneko banaketa modala Eustaten joerazko aurreikuspenak kontuan hartuz eta Arrasateko errealitate berrira eta hirigintza-hazkunde berrietara egokituz garatzen da.

Arrasateko joerazko agertokian hiriko garraio publikoko lineen lizitazio berri bat dago aurreikusita; beraz, zerbitzuak hobetzea eta erabiltzaile kopuruari eustea aurreikusten da, igogailuak ezarrita eta erdialdearekin oinezkoentzako loturak hobetuta hiri-garraio publikoaren erabilera ahuldu egin baitaiteke.

Hala, Arrasaten, ibilgailu pribatuaren erabilera %3,9a jaitsiko litzateke, eta motorrik gabeko garraiobideen erabilera %4a igoko litzateke, inguruko lantokietara (barnekoak eta konexiokoak) distantzia laburreko desplazamenduetan ibilgailu motorrik gabeko garraiobideetara egindako aldaketa txiki baten ondorioz.

3.2. ETORKIZUNeko AGERTOKIAK

Mugikortasun jasangarriko politikak aplikatzeko bi hipotesitik abiatuta, etorkizuneko bi eszenatoki planteatzen dira.

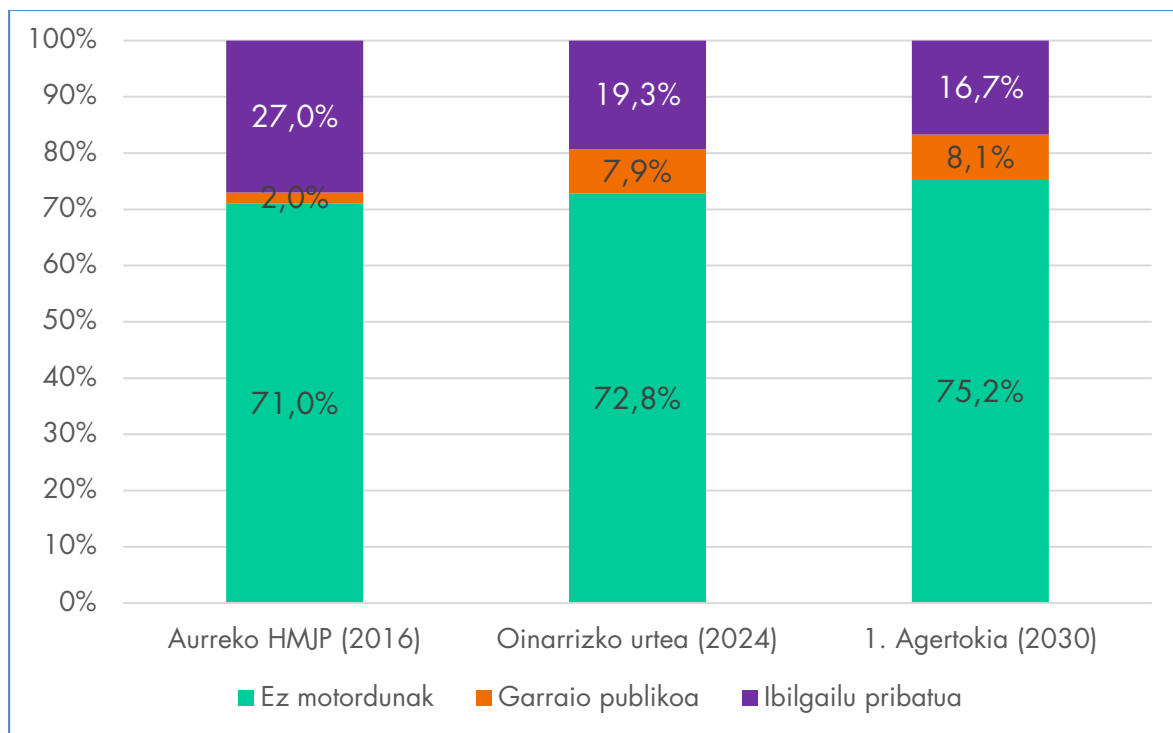
3.2.1. 1. Agertokia – kanpo konexioen sustapena

Egoera optimista proposatzen da, epe laburrean azpiegiturak eta konexio moduak garatzeko eta inguruko udalerriekin oinezko eta bizikletazko konexioak sustatzeko. Neurri horiek lantokietara joateko eskaintza hobetuko lukete, bai lanera beste udalerrira batera joaten diren arrasatearrena, bai lanaldia betetzeko beste udalerrira batzuetatik Arrasatera joaten diren langileena.

Hobekuntza horiek hiri-bilbean ezartzen diren hobekuntzen osagarri dira, aurreikusten baita baketzeak, bizikleta azpiegituraren hobekuntzak eta garraio publikoaren hobekuntzak aplikatzen jarraitzea.

Barne ibilbideek oso bilakaera kontinuista dute, eta, bereziki, motorrik gabeko desplazamenduen hobekuntza arina aurreikusten da, patinetearen hazkundearen eta bidegorrien konektibitatearen hobekuntzaren ondorioz.

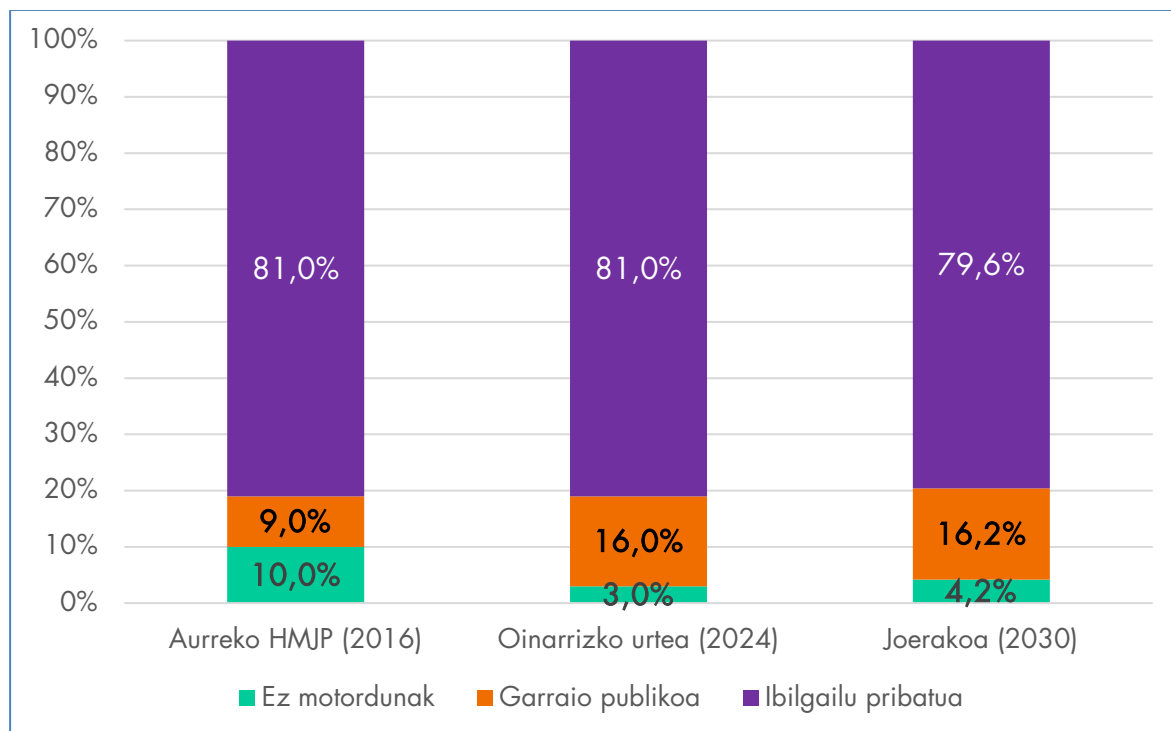
Figura 3.4. Barneko desplazamenduen banaketa modala 1. agertokian



Iturria: INTRA

Konexioko desplazamenduei dagokienez, hiriarteko garraio publikoaren lineak eta hurbileko udalerriekiko oinezko eta bizikletazko konexioak indartu nahi dira. HMJParen epean lortzen bada, ibilgailu pribatuaren erabilera %81tik murriztea eta desplazamendu guztien %67,6a izatea espero da.

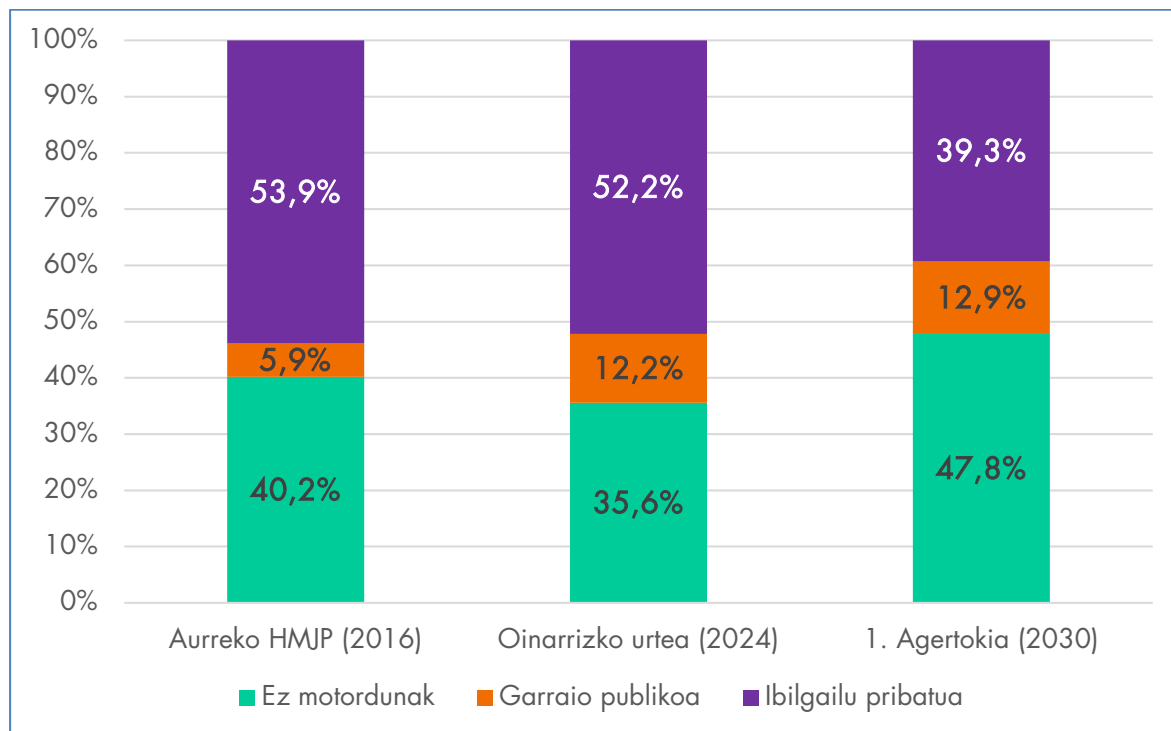
Figura 3.5. Konexioko desplazamenduen banaketa modala 1. agertokian



Iturria: INTRA

Garraio publikoaren eta motorrik gabeko mugikortasunaren aldeko apustuari esker, batez ere konexioko desplazamenduetan, 1. agertokiak honako banaketa modala lortuko luke. Horren ondorioz, ibilgailu pribatuaren kuota modala %53,9tik %39,3ra murriztuko litzateke.

Figura 3.6. Desplazamendu totalen banaketa modala 1. agertokian

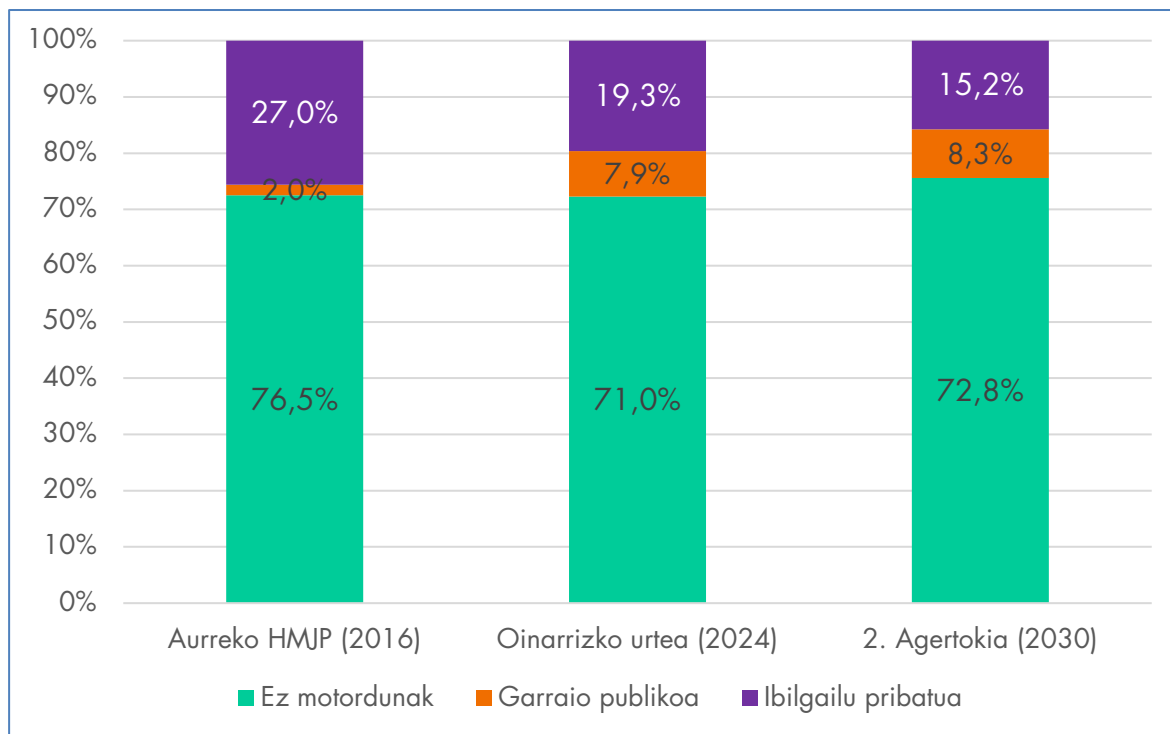


Iturria: INTRA

3.2.2. 2. Agertokia – barneko mugikortasun jasangarriaren sustapena

Bigarren agertokian, barne-mugikortasuna hobetzen duten jarduerak lehenesten dira, 1. agertokiko jarduerak ezartzeaz gain. Urteak daramatza Arrasatek hiriko motorrik gabeko sarea hobetzeko lanean, eta, aurreikusitako jarduerak eta proposamenak sendotuta, espero da mugikortasun aktiboak barruko desplazamenduen %76a gainditzea.

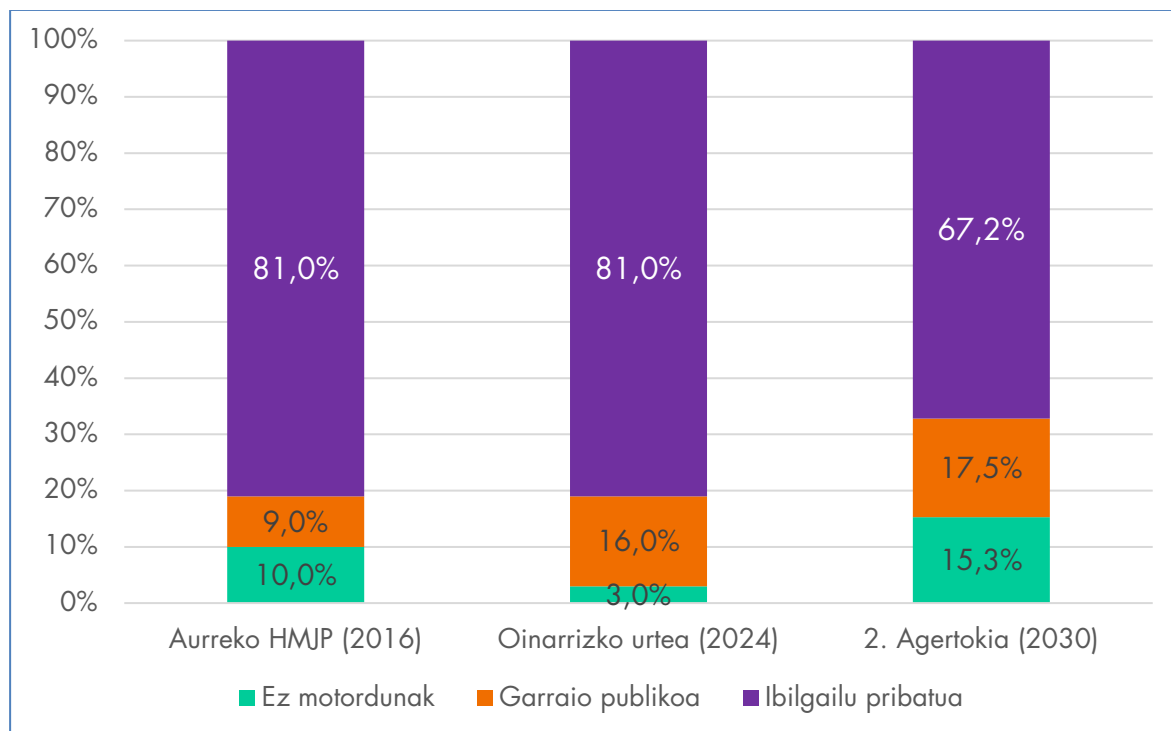
Figura 3.7. Barneko desplazamenduen banaketa modala 2. agertokian



Iturria: INTRA

Konexioko desplazamenduetan, garraio publikoa hobetuko da (zerbitzuak eta ordutegiak) eta motorrik gabeko desplazamenduen kopurua nabarmen haziko da.

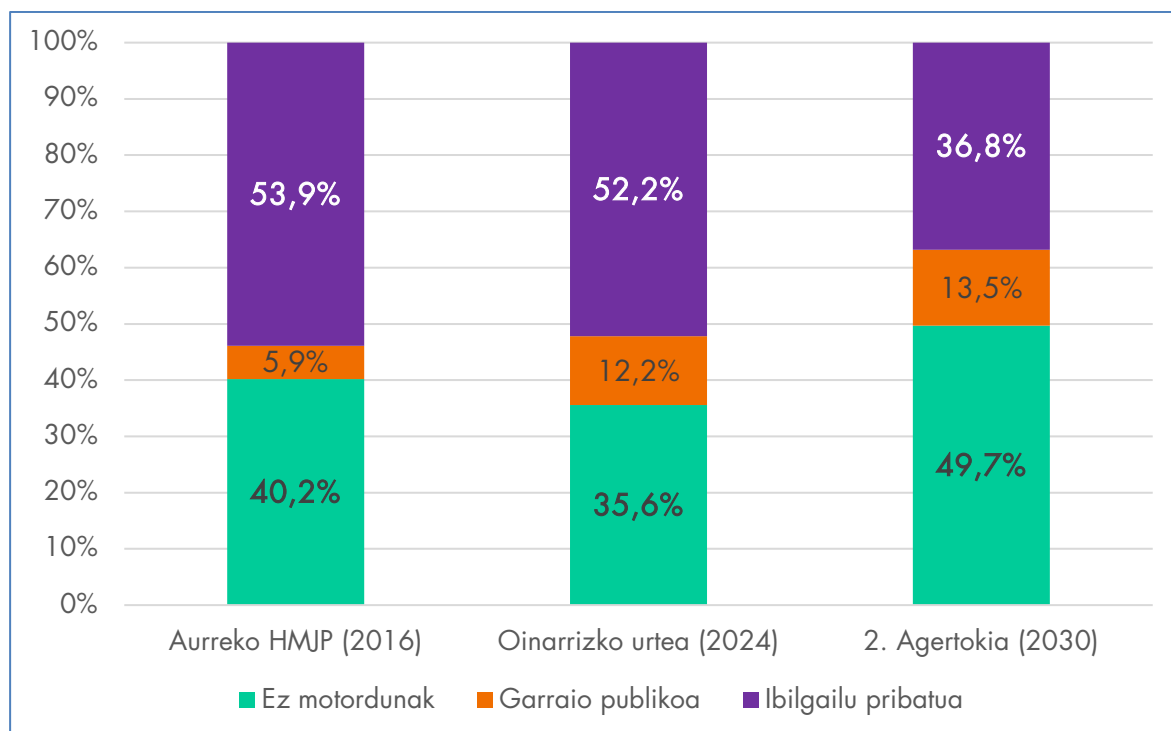
Figura 3.8. Konexioko desplazamenduen banaketa modala 2. agertokian



Iturria: INTRA

2. agertokian, espero da ibilgailu pribatuaren kuota modala ehuneko 15ean murriztea, garraio publikoa %1,3an handitzea eta motorrik gabeko mugikortasuna %14,1ean handitzea.

Figura 3.9. Desplazamendu totalen banaketa modala 2. agertokian



Iturria: INTRA

3.3. HELBURUKO AGERTOKIA

Planteatutako bi eszenatokiek aktiboki lan egiten dute HMJPan ezarritako ingurumen helburu espezifikoak lortzeko.

Figura 3.10. Ingurumen helburu espezifikoen betetze mailaren eskema

	Joerako agertokia	1. Agertokia	2. Agertokia
Aldaketa modala bultzatu.	Baxua	Altua	Ertaina
Kontsumoa moderatu eta garraioaren energia intentsitatea murriztu.	Baxua	Altua	Altua
Petroliotik eratorritako erregaien erabilera murriztu.	Baxua	Altua	Altua
Garraioak eragindako kutsadura atmosferikoa murriztu.	Baxua	Ertaina	Altua
Garraioak sortzen duen kutsadura akustikoa murriztu.	Baxua	Ertaina	Altua
Ibilgailuentzako eremu publikoaren okupazioa murriztu.	Baxua	Altua	Altua
Istriputasuna murriztu.	Ertaina	Altua	Altua

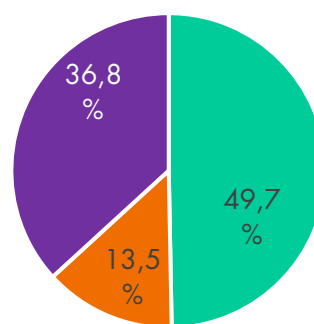
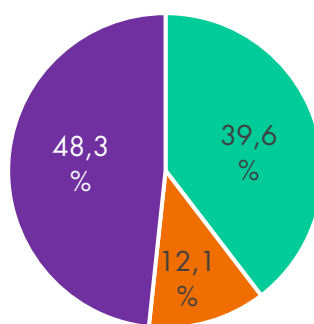
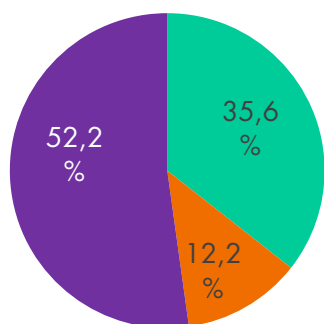
1. eszenatokia eszenatoki posibletzat jotzen den arren, hiriarteko mugikortasun jarduketak konplexuagoak eta denboran garestiagoak direlako zeharkakotasunagatik eta parte hartzen duten eragileak zenbakiagatik inplementatzeko, 2. eszenatokia aukeratzen da helburuko eszenatoki gisa.

Figura 3.11. Banaketa modala oinarritzko urtean, joerakoa (2030) eta helburuko agertokian

Oinarritzko urtea (2024)

Joerakoa (2030)

Helburua (2030)



■ Ez motordunak ■ Garraio publikoa ■ Ibilgailu pribatua

Iturria: INTRA

Disuasio jarduera irmoagotzat jotzen dira (push & pull neurriak), ibilgailu pribatuaren erabilera arrazionalizatzeko eta motorrik gabeko garraiobideetan eta garraio publikoan desplazamenduak sustatzeko.

Hauek dira barne mugikortasuneko fluxuetan eragin handiena duten neurri konbinazioak, eta xehetasun handiagoz azaltzen dira dokumentuaren hurrengo ataletan.

Fluxuen gaineko eraginaren balorazio kualitatiboa barneratzen da eta zehaztu da ze moduak handituko luketen desplazamenduetako bolumena eta ze modu gutxituko luketen.

Barne mugikortasuneko fluxuen gaineko aldatze efektuarekin konbinatutako neurriak:

30. gunea eta erdigunearen baketzea (oinez eta bizikletaz) + iragaitzazko trafikoa saihesteko neurriak: zirkulazioaren bide hierarkizazioa, zentroa itxi, ibilgailuentzako sarrera seinale dinamikoak + disuasioko aparkalekuaren kudeaketa

	Barnekoak	Konexiokoak
Oinez	▲▲	
Bizikleta	▲	
Garraio publikoa	▲	
Ibilgailu pribatua	▼	

Bidegorrien sare lotu eta segurua sortzea, bizikletentzako aparkaleku segurua handituz + trafikoa arintzeko neurriak: zirkulazioaren norantzen plan berria, oinarrizko sarean zirkulazioa berrantolatuz

	Barnekoak	Konexiokoak
Oinez	-	
Bizikleta	▲	
Garraio publikoa	-	
Ibilgailu pribatua	▼	

Eskola bideak + zabalkunde jarduerak + bide segurtasun neurriak

	Barnekoak	Konexiokoak
Oinez	▲	
Bizikleta	▲	
Garraio publikoa	-	
Ibilgailu pribatua	▼	

Hiri-busaren zerbitzuan hobekuntzak eta auzo urrunagoekin eta industrialdeekin lotu

	Barnekoak	Konexiokoak
Oinez	-	
Bizikleta	-	
Garraio publikoa	▲▲	
Ibilgailu pribatua	▼	

Barne eta konexioko mugikortasuneko fluxuen gaineko aldatze efektuarekin konbinatutako neurriak:

Oinezko ibilbide berriak + bake-neurriak + zirkulazioa arintzeko neurriak: hierarkizazio berria + aparkalekuaren kudeaketa + disuasioko aparkalekuak

	Barnekoak	Konexiokoak
Oinez		▲▲

Bizikleta	▲▲
Garraio publikoa	▲
Ibilgailu pribatua	▼

Konexioko bidegorriak + ibilgailu pribatua kudeatzeko beste neurriak

	Barnekoak	Konexiokoak
Oinez	-	-
Bizikleta	▲▲	▲▲
Garraio publikoa	-	-
Ibilgailu pribatua	▼	▼

Bizikleten alokairua + ibilgailu pribatua kudeatzeko beste neurriak

	Barnekoak	Konexiokoak
Oinez	-	-
Bizikleta	▲	▲
Garraio publikoa	-	-
Ibilgailu pribatua	▼	▼

Hiriarteko autobus lineen arrazionalizazioa + geralekuen irisgarritasuna, informazioa, etab.

	Barnekoak	Konexiokoak
Oinez	-	-
Bizikleta	-	-
Garraio publikoa	▲	▲▲
Ibilgailu pribatua	▼	▼

Beste neurri batzuek honako emaitza hauek dakarte:

- Ibilgailu pribatuen okupazioa handitu (autoa partekatzeko programak, lanerako gune handietarako enpresen desplazamendu planak...), eta publikoa (hiriarteko bus lineen kudeaketa arrazionalizatu, informazioa hobetu eta zerbitzuaren funtzionamendua hobetu).
- Desplazamenduen distantziak murriztu
- Hiriguneko zirkulazioaren abiadura murriztu eta bide-segurtasuna hobetu.
- Flota pribatuak eta publikoak elektrifikatu.

Neurri horiek zuzenean eragiten diete ibilgailu pribatuan egiten diren barne desplazamenduei eta distantzia dela eta motorrik gabeko garraiobideekin egin ezin diren konexio-desplazamenduei.

4. HMJP-REN PROPOSAMENAK

Arrasateko udalerrirako nahi den mugikortasun eredua lortzeko, jarraian deskribatzen diren ekintza proposamenak ezarri behar dira. Ekintza horiek partaidetza prozesu bat jarraitu dute, eta, prozesu horretan, herritarrek beren kezka eta proposamenak aurkeztu dituzte, jarraian deskribatzen diren ekintzetan islatzen direnak.

Arrasateko HMJPK sistema global bat eratu behar du, mugikortasunean esku hartzen duten modalitate edo sektore guztiak eta udalerriko errealitate guztiak bilduko dituen, HMJPren helburuak lortu ahal izateko. Ekintza bakoitza ekintzako 11 eremuetako batean bildu da:

Figura 4.1. Jarduera-paketeen zerrenda.

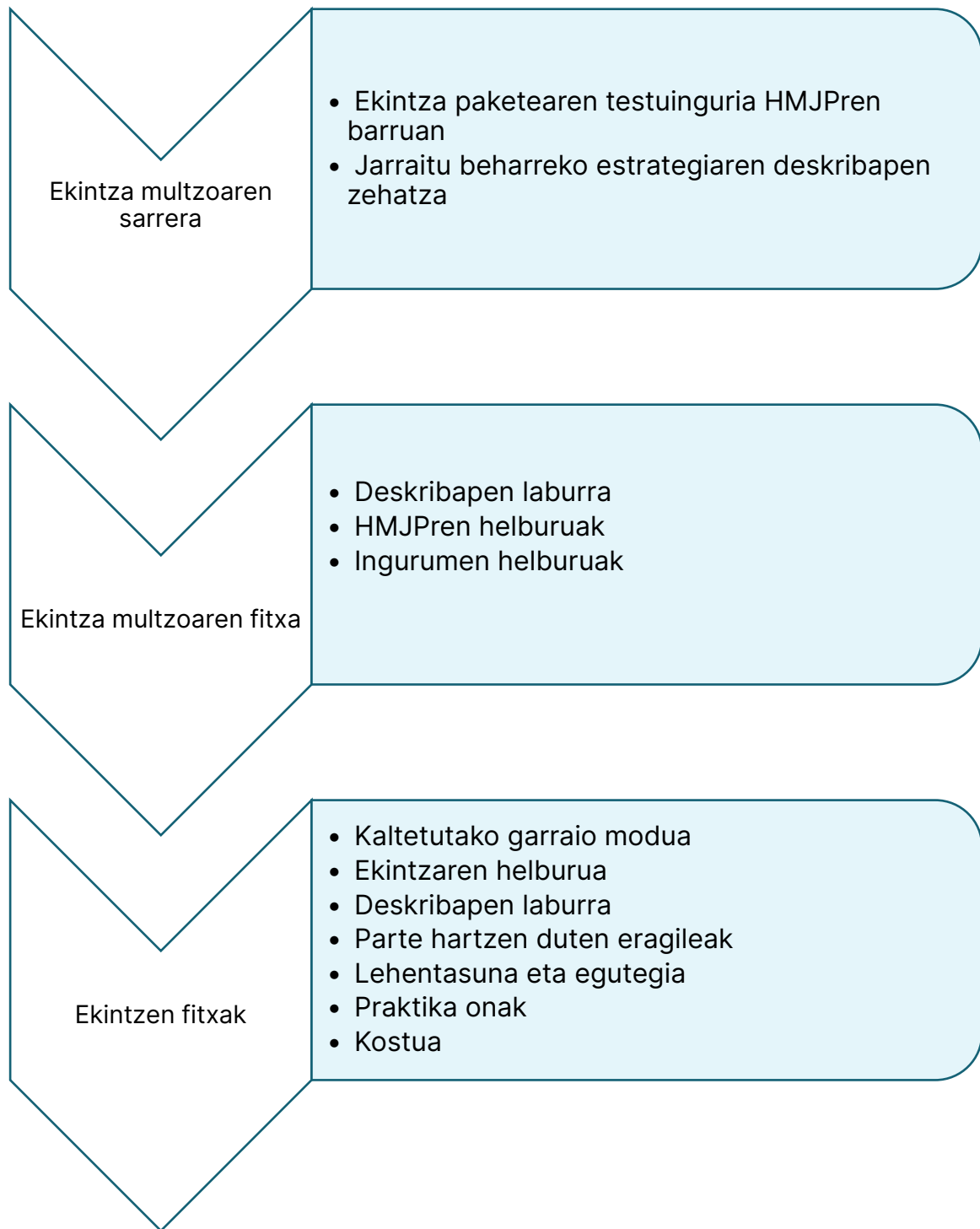
#	Ekintza paketeak
1	Airearen kalitatearen, emisioen eta zarataren gaineko hobekuntzak
2	Mugikortasun aktiboa sendotzea
3	Eskola-inguruneak, ekipamenduak eta bestelako espazio publiko sentikorak baketzea
4	Irisgarritasun unibertsala lortzea
5	Bizikletentzako eta MPlentzako azpiegitura konektatu, eroso eta segurua hedatzea
6	Garraio publikoa hobetzea eta intermodalitatea indartzea
7	Motordun ibilgailu pribatuen mugikortasunaren eraginkortasuna hobetzea
8	Aparkamenduaren arrazionalizazioa
9	Hiri-logistika jasangarriagoa ezartzea
10	Bide-segurtasuneko politikak sustatzea, Zero-Istripu ikuspegiarekin
11	Mugikortasun jasangarriagoa sustatzea

Proposatutako taldekatzea garraibideen araberako banaketa klasikotik urruntzen da mugikortasunaren ikuspegi holistikoagoa emateko, betiere motordunen eta indibidualen gainera modu aktibo eta kolektiboak lehenetsiz.

Ekintza pakete bakoitzak udalerraren errealitatera egokitutako sarrera kontzeptual labur bat aurkeztzen du, jarduketei heltzeko jarraitu beharreko estrategia hobeto deskribatzeko.

Azkenik, proposatutako ekintza bakoitzeko laburpen fitxa batzuk garatzen dira. Fitxetan, zein garraibideri eragiten dioten zehazten da, eta egin beharreko lanak eta, egotekotan, jarraitu beharreko ekintza egokiak laburbiltzen dira. Halaber, lehenetsuna handia, ertaina edo txikia den definitzen da, planteatutako helburuak lortzeko espero den eraginaren arabera. Azkenik, neurriaren kostua zenbatetsi da.

Figura 4.2. Jarduera-paketeen edukiaren eskema



Eremu horietako bakoitza zenbait neurritan zehazten da, taula honen arabera:

Figura 4.3. Arrasateko HMJPean proposatutako jarduera-sortaren eta jardueren laburpena

Zbka.	Neurria
AIREAREN KALITATEAREN, EMISIOEN ETA ZARATAREN GAINEKO HOBEKUNTZAK	
1.1	Isuri Gutxiko Eremuak sortzeko aukeren azterketa
1.2	Airearen Kalitatea Hobetzeko plan bat garatzea
1.3	Ibilgailu eraginkorrak, energia-kontsumo txikikoak eta CO ₂ isuri gutxikoak sustatzea
1.4	Udal flota ibilgailu jasangarriagoen bidez berritzea
1.5	Ibilgailu elektrikoa garatzeko estrategia bat hastea
1.6	Kutsadura Akustikoaren arloko Ekintza Plana garatzea
MUGIKORTASUN AKTIBOA SENDOTZEA	
2.1	Oinezkoentzako espazioa finkatzea oinezko desplazamenduen ardatz nagusietan
2.2	Paseatzeko ardatzen eta hiriko jolas-ardatzen kalitatea hobetzea
2.3	Igogailu berriak inplementatzea
2.4	Landa-ibilbideak hiri-bilbearekin integratzea sustatzea
2.5	Hiriarteko bizikleta ibilbideak eta bideak konektatzea eta sustatzea
2.6	Bide berdeen eta bizikleta-bideen seinaleztapena hobetzea
2.7	Plataforma bakarrak inplementatzea
2.8	"Gauko esplorazio martxak" jarduera inplementatzea
2.9	Ordu edo egun jakin batzuetan zirkulazioa eteteko proba pilotuak
ESKOLA-INGURUNEAK, EKIPAMENDUAK ETA BESTELAKO ESPAZIO PUBLIKO SENTIKORRAK BAKETZEA	
3.1	Alde Zaharrera sartzeko sistemaren berritzea bizilagunen, zamalanak eta larrialdi zerbitzuentzat
3.2	Arrasate pasealekuari auzo-sareko kalearen izaera ematea
3.3	Zarugalde kaletik zirkulazioaren murrizketa, Otolara Lizentziatua eta Bizkaia etorbidearen artean
3.4	Desplazamenduak sortzen dituzten ekipamendu eta zentroetarako sarbidea hobetzea oinez, bizikletaz eta garraio publikoan
3.5	Eskola-inguruneak baketzeko hobekuntzekin jarraitzea
IRISGARritasun UNIBERTSALA LORTZEA	
4.1	Oinezkoentzako zebra-bideen eta ibien irisgarritasuna hobetzea
4.2	Irisgarritasuna hobetzea espaloietan eta oinezkoentzako espazioetan
4.3	Desgaitasun intelektuala eta AEN duten pertsonentzako bide-sinbologia eta piktografia txertatzeko plana
4.4	Ikusmen-desgaitasuna duten pertsonentzako autobus geltokien irisgarritasuna eta egokitzea hobetzea
4.5	Soinu-semaforoak inplementatzea
4.6	Hiriarteko eta herriko autobusen flotaren irisgarritasuna hobetzeko jarraipena
4.7	Hiri-altzari arriskutsuak kentzea
4.8	Udalaren eta desgaitasuna duten pertsonen erakunde eta elkarten artean hitzarmenak egitea, irisgarritasuna sustatzen duten jarduerak koordinatzeko
4.9	Irisgarritasunari buruzko legea betetzen jarraitzea, mugikortasun urriko pertsonentzat egokitutako galtzadako aparkalekuen eskaintza bermatzeko
4.10	<i>Hirigintza Antolamendurako Ekintza Plana genero eta feminismoaren ikuspegitik</i> garatzea
BIZIKLETENTZAKO ETA MPI-ENTZAKO AZPIEGITURA KONEKTATU, EROSO ETA SEGURUA HEDATZEA	
5.1	Bizikleta eta MPlen aparkalekuen eskaintza handitzea bide publikoan
5.2	Bizikleten MPlen aparkalekuen eskaintza handitzea eta sustatzea bide publikotik kanpo
5.3	Bidegorrien hiri-sarea hedatzea
5.4	Bizikleta galtzadan integratzea baketutako eremuetan, kale partekatuetan eta 30 guneetan

Zbka.	Neurria
5.5	Bizikleta eta MPI-entzako ibilbideen definizioa
5.6	Bizikletatik/MPI-tik jaisteko seinalea barneratzea oinezkoek lehentasuna duten eremuetan
5.7	Bizikletaren jarduera programa idaztea eta gauzatzea udalaz gairikiko estrategien esparruan
GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA	
6.1	Bizikletentzako aparkaleku seguruak instalatzea nodo intermodaletan
6.2	Bizikleta partekatuen sistema ezartzeko azterketa
6.3	Herribuseko sarea birkonfiguratzea
6.4	Herribusaren lizitazio berrietarako estrategia definitzea
6.5	Aldundiarekin eta hiriarteko bus operadoreekin lankidetzaz ezarri, egungo sarean hobekuntzak aztertzea
6.6	Autobus geltokia behin betiko kokatzeko azterketa eta definizioa
6.7	Autobusen birak eta lehentasunak aztertzea
6.8	Autobus geltokietan, web zerbitzuetan eta aplikazioetan garraio publikoko zerbitzuari buruzko informazioa hobetzea
6.9	Mugi txartelari eta gainerako tarifei buruzko informazioa
6.10	Taxi zerbitzua eta lizentziak berrikustea
6.11	VTC zerbitzuak eta taxiarekiko duten rola arautzea
6.12	Kultur eta herri jarduerekin koordinazioa, garraio publikoari ahalik eta kalterik gutxien eragiteko
MOTORDUN IBILGAILU PRIBATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA	
7.1	Bide-hierarkizazioa eguneratzea
7.2	Zirkulazio noranzkoen ebaluazioa, noranzko bakarrak eta egoiliarren sarbidea indartzeko
7.3	Gipuzkoa etorbidea eta Oalora Lizentziatua arteko espazioa birmoldatzea
7.4	Oalora Lizentziatua, San Frantzisko eta Ignazio Zuloaga kaleen arteko biribilgunearen espazioa birmoldatzea
7.5	Oalora Lizentziatua, Zarugalde kalea eta Bizkaia etorbidea arteko biribilgunearen espazioa birmoldatzea
7.6	Oalora Lizentziatua eta Zarugalde ingurua baretzea
7.7	Laubide Plaza, Kontezino eta Nafarroa etorbidearen arteko espazioaren birmoldaketa
7.8	Jose Luis Iñarra kalea berrurbanizatzea
7.9	Orientazio eta informazio seinaleen egoera hobetzea
7.10	Biribilguneetako trafikoaren kudeaketa hobetzea
7.11	Semaforo-zikloak berrikustea
7.12	HAPO berrikusteko aurreikusitako azpiegiturak garatzea
7.13	Partekatutako kotxearen sustapena (Hoop - carpool)
APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA	
8.1	Lurpeko aparkalekuen sustapena
8.2	Araututako aparkaleku-eremuak onartzeko eta handitzeko beharra ebaluatzen ari den bat egitea
8.3	Galtzadako aparkalekua arautzea eta antolatzea
8.4	HAPOren aparkaleku-ratioak berrikustea
8.5	Erdigunetik kanpo disuasio-aparkalekuak jartzeko azterketa
8.6	Ibilgailu elektrikoa kargatzeko puntu-sare baten hedapena
8.7	Motoen aparkalekuak hobetzeko plana
8.8	Galtzadatik kanpo aparkatzeko estrategiak sustatzea
8.9	Aparkatzeko arau-hausteen gairikiko kontrolak areagotzea
8.10	Galtzadatik kanpoko aparkalekuen eta disuasio-aparkalekuen eskaintzaren seinaleztapena hobetzea

Zbka.	Neurria
HIRI-LOGISTIKA JASANGARRIAGOA EZARTZEA	
9.1	Hiri Logistika Jasangarriko Plan bat garatzea, azken miliako banaketa indartzeko
9.2	Ibilgailu jakin batzuetarako sarbidea murrizteko azterketa
9.3	SHB kudeatzeko teknologia berriak inplementatzea
9.4	SHBren banaketa sustatzea inpaktu txikiko moduekin
BIDE-SEGURTASUNEN POLITIKAK SUSTATZEA, ZERO-ISTRIPU IKUSPEGIAREKIN	
10.1	Bide Segurtasuneko Tokiko Plana garatzea
10.2	Bidegurutzeetan eta arrisku-pertzepzioko puntuetan segurtasuna hobetzen jarraitzea
10.3	<i>Arrasate-Mondragón Ciudad 30</i> sendotzea
10.4	Hiri-istripuei buruzko datuak hartzeko estandarizazioa
10.5	Bizikletan eta MPlan modu eraginkorrean eta seguruan gidatzeko ikastaroak antolatzea
10.6	Mugikortasuna koordinatzeko kontrol-zentroa sortzea
MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA	
11.1	Eskolarako desplazamenduetan mugikortasun aktiboa sustatzeko ekimenak
11.2	Mugikortasun Jasangarri eta Seguruaren Astea finkatzea
11.3	Enpresa Desplazamendu Plana sustatzea udaletxean eta enpresa publikoetan
11.4	Desplazamendu planak dituzten enpresak lizitazio prozesuetan saritzeko mekanismoak ezartzea
11.5	Enpresa Desplazamendu Planak sustatzea
11.6	Jarduera ekonomikoko poligonoen konektibitatea hobetzea
11.7	Mugikortasun Plan espezifiko bat bultzatzea Debagoiena eskualde osorako
11.8	Ikastoletan eta ikastetxeetan mugikortasun jasangarri eta segururako hezkuntza-ekintzak sustatzea
11.9	Mugikortasuna ikastetxeetan. Eskolara iristeko praktika egokien eskuliburua
11.10	Mugikortasunaren inguruan herritarrek parte hartzeko gunea sendotzea, HMJParen jarraipena egiteko. Arrasateko mugikortasun-kontseilua edo mugikortasun-mahaia eratzea
11.11	Udalaren webguneko mugikortasun eta garraio ataleko edukiak hobetzea
11.12	Mugikortasunari buruzko datu irekietarako sarbidea erraztu
11.13	Kameren azpiegitura erabiltzea eta datuak biltzea mugikortasunaren kudeaketa hobetzeko
11.14	Udal-komunikazio ofiziala hobetzea mugikortasun jarduketei dagokienez
11.15	Motorizatu gabeko moduen eskaintza zabaltzea
11.16	Gidatze eraginkorra eta segurua sustatzeko ikastaroak egitea
11.17	Mugikortasun APP bati atxikitzea
11.18	2030erako Mugikortasun Seguru, Jasangarri eta Konektatuaren Estrategiari atxikitzea
11.19	Arrasateko zirkulazio ordenantza eguneratzea
11.20	Agente zibikoaren figura ezartzea
11.21	Esku-hartze publikoko estrategiak, genero ikuspegitik, mugikortasunaren arloan

4.1. AIREAREN KALITATEAREN, EMISIOEN ETA ZARATAREN GAINEKO HOBEKUNTZAK

Lehen deskribatutako neurri gehienek (zirkulazioa baketzea, oinezkoen eta txirrindularien ibilbideak hobetzea, garraio publikoa sustatzea...) ingurumenaren kalitatea hobetzen eta energia-kontsumoa murrizten lagunduko duten arren, beharrezkotzat jotzen da honako ekintza espezifiko hauek aplikatzea:

- Isuri Gutxiko Eremuak sortzeko aukeren azterketa
- Airearen Kalitatea Hobetzeko plan bat garatzea
- Ibilgailu eraginkorrak, energia-kontsumo txikikoak eta CO₂ isuri gutxikoak sustatzea
- Udal flota ibilgailu jasangarriagoen bidez berritzea
- Ibilgailu elektrikoa garatzeko estrategia bat hastea
- Kutsadura Akustikoaren arloko Ekintza Plana garatzea

Arrasate kotxea asko erabiltzen duen udalerrria da, eta, gainera, zirkulazio handia du, Euskal Herriko eta Debagoieneko komunikazio-gune estrategiko batean dagoelako eta industrialde ugari daudelako. Beraz, beharrezkoa da udalerrian ibilgailu pribatuaren erabilera handiak duen eragin negatibo handia murriztea.

Airearen kalitatearen eta kutsadura akustikoaren jarraipena egitea proposatzen da, airearen eragin murriztailea monitorizatzeko eta, horrela, haren etorkizuna planifikatzeko. Aukera bat da zarataren eta airearen kalitatearen adierazleak lantzea, HMJPek proposatutako jarduerak abian jarri aurretik, ezarpenaren ondorioak ikusteko.

Hala ere, gogoratu behar da HMJP honen beste kapituluetan ezarritako neurriak proposamen sorta honen osagarriak direla, eta ibilgailu pribatuari alternatibak eskaintzera eta ingurumen helburuak lortzen lagunduko duen mugikortasun iraunkorrago baterako trantsizioa arintzera zuzenduta daudela.

AIREAREN KALITATEAREN, EMISIOEN ETA ZARATAREN GAINEKO HOBETUNTZAK.

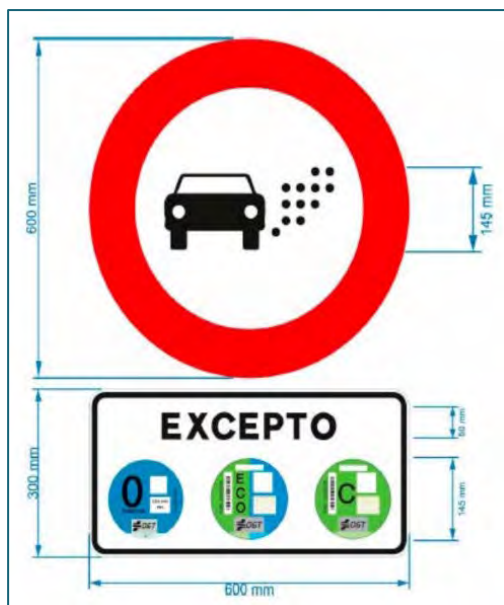
1.1. Isuri Gutxiko Eremuak sortzeko aukeren azterketa

Airearen kalitatea, emisioak eta zarata hobetzeko neurrien barruan, bai eta ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murriztea ere, Isuri Gutxiko Eremuak artikulatzea da. Udalerrri ertain eta handietan bidaia asko egiten direnez, estresa sortzen da desplazamenduetan, egunero joan-etorri asko egiten baitira. Gainera, joan-etorri horiek ibilgailu pribatuarekin egiten badira, auto-kontzentrazio handia sortzen da, eta, beraz, horri lotutako arazoak, hala nola kutsadura atmosferikoa, zaratak edo auto-pilaketak.

Isuri Gutxiko Eremu (IGE) bat ezartzeak (neurri horretara behartuta daude 50.000 biztanletik gorako Espainiako Estatuko udalerrri guztiak, edo 20.000 biztanletik gorakoak, airearen kalitatea eskasa den eremu batean badaude) udalerrri horietako eremu jakin batzuetan gehien kutsatzen duten ibilgailuen sarbidea mugatzea dakar. Garraio pribatu motordunak sortutako kutsadura atmosferiko eta akustikoaren mailak murriztera bideratuta dago neurri hori, bai eta pilaketa-mailak murriztera ere, eta sarrera gehien kutsatzen duten ibilgailuei mugatzen zaie, bereziki ez-egoiliarrei.

IGEak udalerrri bakoitzaren egoerara egokitzen saiatzen dira, ibilgailu jakin batzuei pasatzen utziz edo debekatuz. Oro har, perimetro bat mugatzen dute zenbait kale nagusitatik abiatuta, gidariak bere mugak identifikatzeko erraza izan dadin eta IGEren barruko eremuaren mapa mental azkar bat egin ahal izateko. Mugatutako eremuko sarreretan IGEren hasieraren berri ematen duten seinale batzuk daude, eta, komenigarritzat jotzen bada, araudia ez betetzeagatik legez kanpo sartzen diren ibilgailuen arau-haustek erregistratzen dituzten kontrol-gailuak instalatzen dira.

Figura 4.4. IGE batera sartzeko seinaleztapenaren adibidea

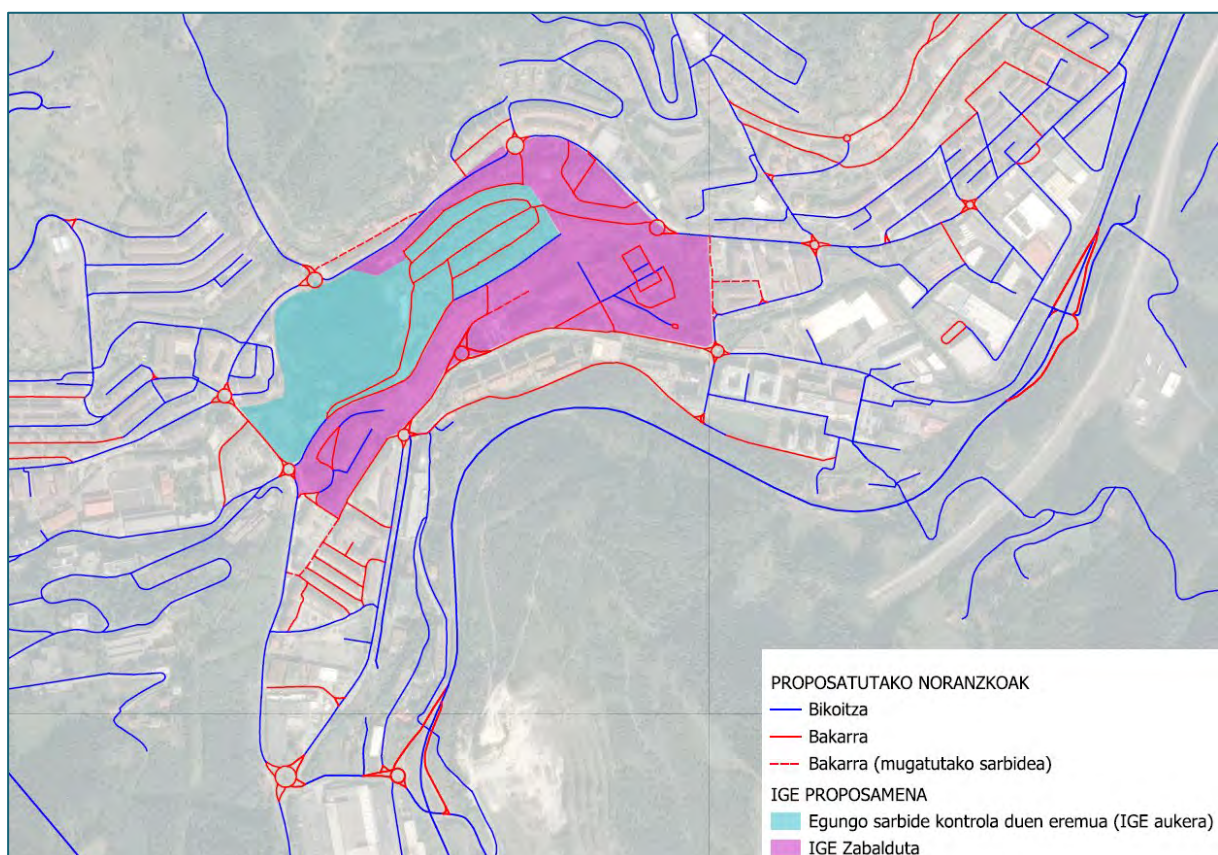


Iturria: DGT

Kontuan hartuta Euskadiko Mugikortasun Jasangarriari buruzko 11/2023 Legeak lehentasun-sistema bat ezartzen duela, mugikortasun aktiboari, garraio publikoari edo kolektiboari eta mugikortasun partekatuari lehentasuna emango diena, ibilgailu pribatuaren gainetik, eta kontuan hartuta 11/2023 Legearen helburua dela irisgarritasun unibertsala bermatuko duen garraio publikoaren eskaintza bat eskaintzea, hori guztia kontuan hartuta garraio-modu bakoitzaren mugikortasun jasangarriko politikaren neurriak garatzea eta zehaztea administrazio publiko eskudunei dagokiela dagokion moduaren gainean, etorkizuneko IGE batek hiri arteko busen zirkulazioa ahalbidetu behar du.

Arrasaten hirigune historiko babestua dago zenbait puntuetan. Zirkulazio murrizketa horiek eremu handiago batera zabal daitezke, eta sarbidea ibilgailuaren ingurumen kategoriaren arabera ere arautu daiteke, bisitarien trafikoa are gehiago saihesteko. Udalerriak 20.000 biztanle baino gehiago ditu, baina bere kutsadura-mailek, arauen mugak gainditu ez arren, erreferentziazko balioak gainditu ditzakete puntualki. Kutsadura akustikoa ere biztanleriaren %20ra iristen den arazoa da, eta IGE bezalako neurriek ibilgailu motordunen zirkulazioak eragindako zarataren inpaktua arintzen lagun dezakete.

Figura 4.5. Arrasateko udalerrian potentzialki IGE bat implementatzeko proposamena



Iturria: INTRA

Horregatik, garrantzitsua da IGEren ezarpenak funtsezko lau etapa jarraitzea:

1. **Plangintza:** neurria mugikortasunaren tresna baten parte izatea gomendatzen da (HMJP honen kasuan bezala), IGE hainbat neurriren barruan sar dadin, mugikortasun-eredu jasangarriago, osasungarriago eta bidezkoago batera iristeko. Fase honetan, IGEren beharra eta potentzial eraldatzailea neurtzeko aurretiazko azterlan batzuk egitea gomendatzen da, hala nola ibilgailuen parkeari buruzko azterlanak, mugikortasunak eragindako isuri inbentario bat, ingurumen-inpaktua ebaluatzeko azterlan teknikoak eta ibilgailu pribatua murrizteko neurriak onartzeko eta iritzia emateko azterlanak.
2. **Diseinu operatiboa:** hemen IGE barne hartuko duen esparru juridikoa, alde aurreko eta ezarpen bitarteko komunikazio-kanpaina, beharrezko seinaleak eta kudeaketa teknologikoa jaso behar dira.
3. **Abian jartzea:** araugintzako, seinaleztapeneko, komunikazioko, kontroleko eta jarraipeneko elementu guztiek behar bezala funtzionatu behar dute, beharrezko kontrolak eta zehapen-araubidea hasteko. Komunikazio eta sentsibilizazio kanpainak aktibo jarraitu behar du, gutxienez neurria ezartzeari buruzko lehen balorazioak izan arte.
4. **Jarraipena:** matrikulak irakurtzeko kameren bidezko kudeaketa eta kontrol-sistema teknologikoak neurriaren bilakaeraren aldizkako jarraipena egiteko aukera ematen du. Horregatik, plataforma teknologiko bat garatu behar da, sortutako datu kopuru handi horren tratamendua ahalbidetzeko eta, horrela, ordutegiaren, ibilgailu motaren, etiketaren eta abarren arabera ibilgailuen bilakaera ezagutzeko, eta jarraipen adierazle erabilgarri batzuk kalkulatzeko, IGEren helburuak pixkanaka betetzen direla baliozkotzeko eta, horiek betetzen ez badira, neurri zuzentzaileak ezartzeko.

IGErako sarbidearen kudeaketa ibilgailu pribatuko mugikortasunaren errealitatearen azterketa sakon eta parte-hartzailetik abiatu behar da, neurri hori arrazoi sozioekonomikoengatik atzerakorra izan ez dadin.

Hala ere, gogoratu behar da HMJP honen beste paketeetan ezarritako neurriak IGE honen osagarriak direla, eta ibilgailu pribatuari alternatibak eskaintzera eta mugikortasun jasangarriago baterako trantsizioa arintzera zuzenduta daudela, IGEren helburuak lortzen lagunduko duena.

AIREAREN KALITATEAREN, EMISIOEN ETA ZARATAREN GAINEKO HOBEKUNTZAK.

1.2. Airearen Kalitatea Hobetzeko plan bat garatzea

Arrasateko airearen kalitatea hobetzea da Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planaren helburu nagusietako bat. Ekintza Plan honetan aurkezten diren neurri asko zeharkakoak dira, eta airearen kalitatea hobetzea dute helburu nagusi.

Figura 4.6. Airearen kalitatea aztertzeko laginen hartzea



Iturria: INTRA

Airearen kalitatea hobetzeko plan bat egitea gomendatzen da. Horrelako planek udalerrien kutsadura murrizteko beharra azpimarratzen dute, eta hori ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murriztuz eta mugikortasun aktiboa eta/edo garraio publikoa sustatuz lor daiteke.

Horrelako plan espezifiko batek aukera emango luke:

- Arrasateko airean dauden gas eta partikula kutsatzaileak neurtzeko tresnak izatea.
- Gas eta partikula horiek murrizteko plan bat izatea.
- Egungo mugikortasun ereduaren kanpo eragin negatiboak murriztea.
- Airearen kalitatearen bilakaera monitorizatzea, jarduera eta/edo erabaki jakin batzuk ezarri aurretik eta ondoren.

AIREAREN KALITATEAREN, EMISIOEN ETA ZARATAREN GAINEKO HOBEKUNTZAK.

1.3. Ibilgailu eraginkorrak, energia-kontsumo txikikoak eta CO₂ isuri gutxikoak sustatzea

Garraio sektorea da Euskadiko energia kontsumitzaile nagusia, eta erregai fosilekiko mendekotasun handia sortzen du. Kontsumo hori berotegi efektuaren eragileetako bat da.

Alde horretatik, proposatzen da Arrasateko udalak herritarrei sustatzea eta ezagutaraztea energiaren aldetik eraginkorragoak diren ibilgailuak eskuratzeko aukera, eta, adibidez, jakinaraztea gaur egun dagoeneko udalerrian martxan dauden hobari fiskalak ibilgailu garbientzako, 0 zigiluaren edo ECO zigiluaren arabera.

Udalak erabiltzen duen ibilgailu flota berritzeko orduan, arestian aipatutako irizpideen aurreikuspena sartzea proposatzen da. Energia eta ingurumen eraginkortasunaren alde egitea izan beharko litzateke helburua.

Egungo ibilgailu kopurua eta ibilgailu elektrikoen erabilera handitzea gomendatzen da, eta propaganda eginez eta hedatuz egiten dutela esplizitu egitea.

N2 eta N3 kategorietako ibilgailu astunak erostea proposatzen da, elektrikoak edo hidrogenoz bultzatuak, hondakinak bildu eta hiria garbitzeko udal zerbitzu publikoa emateko. Ibilgailuek zero igorpen izan behar dute, eta kategoria horren barruan teknologia hauek daude:

- Elektrikoa (BEV)
- Hidrogenoa (FCV, FCHV)

Proposatutako ekintzak:

- Irizpide horien aurreikuspena sartu Udaltzaingoko ibilgailuen eta bestelako udal zerbitzuen flota berritzeko orduan.
- N2 eta N3 kategorietako ibilgailu astunak erostea, elektrikoak edo hidrogenoz bultzatuak, hondakinak bildu eta hiria garbitzeko udal zerbitzu publikoa emateko.

AIREAREN KALITATEAREN, EMISIOEN ETA ZARATAREN GAINEKO HOBETUNTZAK.

1.4. Udal flota ibilgailu jasangarriagoen bidez berritzea

Udalak edo bere sail eta zerbitzuek erabiltzen dituzten ibilgailuen emisio eta kanpo-efektu negatiboak murriztea planaren helburuetako bat izan behar da. Hau proposatzen da:

- Garbiketa ibilgailuen flota berritzen jarraitzea, %100eko elektrifikazioa lortu arte.
- Udaltzaingoaren ibilgailuak dibertsifikatzea, bizikletak eta patineteak barne, eta patruila ibilgailuak elektrifikatzea.
- Etorkizuneko bus-flota elektrikoa planifikatzea.

Mugikortasun jasangarriaren alde lan egiteko, garraio publiko elektrikoko ibilgailuen erabilera sustatu behar da, trakzio sistema jasangarriagoak eta ingurumenerako eta pertsonen osasunerako hain kaltegarriak ez direnak.

Neurri hori udalerriko hiri-autobuseko lineen lizitazio berria indarrean jarriko den etorkizuneko agertoki baterako garatu da, eta, horregatik, zerbitzua eguneratzen denerako gomendio jasangarri batzuk aurkezten ditu.

Neurri honen bidez, udalerrian dabilzan autobusen emisio poluitzaileak eta energia kontsumoa murriztu nahi dira, Arrasateko airearen kalitatea hobetzeko.

Udal mailako zerbitzu publikoetarako autobus eta ibilgailu astunen flota inplementatzeko garaian, beharrezkoa da:

- Autobus elektrikoak edo hidrogenoz dabilzan autobusak erostea.
- Autobusen edo ibilgailu astunen flotetarako kargatze elektrikoko puntuak jartzea.
- Autobusak gordetzeko tokiak egokitzea, birkarga-puntuak instalatzeko beharrezkoa denean.

Autobus elektrikoaren eta motordun autobusaren arteko alderaketak:

1. Errendimendua eta aplikazioa

Autobus elektrikoaren prezioa motordun autobusarena baino askoz handiagoa da, ibilgailu elektrikoek hasierako inbertsio handia behar dutelako. Autobus elektrikoak mantentze gastu gutxiago behar ditu balio bizitza luzean; horri esker, mantentze gastuak motordun autobus batenak baino txikiagoak dira.

2. Zero poluzio eta zero zarata

Autobus elektrikoak ez du poluziorik sortzen ingurumenean, eta, beraz, ibilgailu ekologikoa da. Martxan dagoen bitartean, motordun autobusak ihes-gasak sortzen ditu. Denok dakigunez, motordun ibilgailuek sortutako CO, HC, NOX partikulek eta bestelako kutsatzaileek euri azidoak, neblina azidoa eta smog fotokimikoa sortzeko prozesua bizkortu dezakete. Autobus elektrikoak ere motordun ibilgailuek baino zarata gutxiago sortzen du.

3. Energia aurrezte eta eraginkortasun handia

Autobus elektrikoari buruzko ikerketak erakutsi duenez, ibilgailu horren eraginkortasun elektrikoa ibilgailu motordunarena baino handiagoa da. Autobus elektrikoak ez du elektrizitaterik kontsumitzen geldirik dagoenean. Balaztatze prozesuan, ibilgailuaren motor elektrikoak automatikoki bihur dezake sorgailu gisa lan egiteko, balaztatzean eta desazeleratzean energia birziklatzeko.

4. Estructura sinplea eta mantentze egokia

Ibilgailu motordun batekin alderatuta, egitura soila izateko, zati gutxiago erabiltzen dira eta mantentze lana gutxiago behar dira. AC indukzio-motorra erabiltzen denean, autobusaren motor elektrikoak ez du mantentze lanik behar. Garrantzitsua da oso erraz erabiltzen den ibilgailua dela.

AIREAREN KALITATEAREN, EMISIOEN ETA ZARATAREN GAINEKO HOBEKUNTZAK.

1.5. Ibilgailu elektrikoa garatzeko estrategia bat hastea

Epe ertainerako helburua da udalerrian emisio gutxiago sortzen duen ibilgailu parke bat izatea.

Gipuzkoan MUBIL laborategia dago, mugikortasun jasangarriago baterako etorkizuneko konponbideak lantzen dituena. MUBIL Mugikortasun Berriko Zentroa mugikortasun adimendun eta jasangarrian jarduera, zientzia eta ezagutza garatzeko espazio fisiko bat da. Parte hartzen duten eragileak bilduko dituen Mugikortasun Berriko Poloaren epizentroa da. Lurraldean dauden gaitasunak biltzen ditu, eta aukera berriak sortzen ditu biltegiatze elektrikoan eta ibilgailu elektrikoarekin lotutako teknologiaren eta ezagutzaren garapenean. MUBILEk mugikortasunaren orientazio integrala du, elektrifikaziotik haratago.

Figura 4.7. MUBIL mugikortasun polo berriaren eskema



Iturria: mubil.eus

Beraz, ingurune horretan garatzen diren zenbait ekimenen laborategi gisa balio dezakeen udalerrri batean gaude.

2022ko uztailan, gainera, Eusko Jaurlaritzak Mugikortasun Elektriakoaren Euskal Estrategia onartu zuen, 2030era arte inbertsio handia egitea aurreikusten duena. Estrategia berriak proposatzen du karga azkarreko puntuen kopurua bikoiztea, mugikortasun elektrikoarekin eta ibilgailu elektrikoaren birkargarekin lotutako 25 proiektu martxan jartzea eta ibilgailuen, hiriko autobusen eta taxien floten zati handi bat elektrifikatzea.

Zehazki, 2030. urtetarako planteatzen da, ibilgailuen %16a, hiriko autobusen %50a eta taxi flotaren %80a elektrifikatuta izatea.

Karga puntuei dagokienez, Euskadiko gobernuak egungo kopurua bikoiztu nahi du. Horrela, hamarkada amaitu baino lehen, gutxienez udal kudeaketako 80 puntu eta 50 kW-ko potentzia izan beharko dute. Karga ultra-azkarreko 12 kokaleku jartzea ere aurreikusten du.

Baldintza horiek guztiek pizgarri gisa balio behar dute Arrasateko udalerrriak ibilgailu elektrikoa garatzeko udal-estrategia bat planteatu eta gara dezan. Horrela, ibilgailu elektrikoaren erabilera sustatuko da eta ibilgailu elektrikoarentzako espazioa handituko da. Epe ertainera, horrek auto pilaketa murriztuko du eta udalerriko airearen eta zarataren kalitatea hobetuko du.

AIREAREN KALITATEAREN, EMISIOEN ETA ZARATAREN GAINEKO HOBETUNTZAK.

1.6. Kutsadura Akustikoaren arloko Ekintza Plana garatzea

Neurri honen helburu nagusia Arrasateko mugikortasun ereduak eragindako kutsadura akustikoa murriztea da.

Kutsadura akustikoak jarduerak aztoratzen ditu, komunikazioa, loa, atsedena eta, larriagoa dena, tentsio eta neke egoerak sortzen ditu, eta horiek nerbio gaixotasunetan eta gaixotasun kardiobaskularretan eragin dezakete.

Ahalmen akustikoaren eta egoera akustikoaren mapek trafikoaren eta mugikortasunaren arloan zer gune eta eremutan jardun behar den zehazten dute; izan ere, bi tresna horiekin, eguneko eta gaueko desbideratzeen mapak egin daitezke, egungo egoera akustikoak ahalmen akustikoaren mailak betetzen ez dituen puntuak adierazten dituztenak. Kutsadura akustikoaren aurka babesteko Legeak 65 dB (A) maila onargarri gisa gomendatzen du.

Bistan denez, desplazamenduak beste garraiobide batzuetara aldatuz gero, automobilaren erabilera murrizten bada, desplazamenduak baketu egiten badira eta joan-etorria arinagoa bada, zarata maila murriztuko da. Hala ere, berriazko neurriak hartu beharko dira aipatutako mapen emaitzek onartutako mailak betetzen ez dituzten eremuak aurkitzen badituzte.

Gainera, IGE bat proposatzearekin batera, airearen kalitatearen eta kutsadura akustikoaren jarraipena egin behar da, haren eragin murriztailea monitorizatzeko eta, hala, haren etorkizuna planifikatzeko. IGE bat martxan jarri aurretik zarataren eta airearen kalitatearen adierazleak lantzea aukera bat dela uste da, ezarpenaren ondorioak ikusteko.

Hala ere, gogoratu behar da HMJP honetako beste paketeetan ezarritako neurriak osagarriak direla IGEn proposamen honekiko, eta ibilgailu pribatuari alternatibak eskaintzera eta IGEn helburuak lortzen lagunduko duen mugikortasun iraunkorragoranzko trantsizioa arintzera zuzenduta daudela.

Era berean, eremu baketsuak handitzeak inguruko zirkulazioak eragindako zarata gutxitzea dakar.

Proposatutako ekintzak:

Neurri espezifiko ohikoenen artean honako hauek daude:

- Ahalmen akustikoaren mapa eta egoera akustikoaren mapa garatu
- Kutsadura akustikoaren mugak gainditzen dituzten kaleak baketzea.
- Ibilgailu hibridoen edo elektrikoaren aldeko apustua egitea eta udaleko eta garraio publikoko flota berritzea.
- Garraiobide isilenak sustatzea (oinez edo bizikletaz/patinetez joatea).
- Zirkulazio bolumen handiena jasaten duten bideak asfalto xurgatzailearekin edo zarataren kontrako asfaltoarekin zolatu.
- Bizilagunei gehien eragin diezaieketen bideetan pantaila akustikoak edo landare-hesiak jarri.

4.2. MUGIKORTASUN AKTIBOA SENDOTZEA

Arrasateko bideak, hein handi batean, ibilgailu pribatuaren beharren arabera diseinua izaten jarraitzen du, bai zirkulazioari dagokionez, bai aparkalekuari dagokionez. Azken kasu horretan, ibilgailu pribatua aparkatzeak dakarren kostua herritar guztien kolektiboak hartzen du bere gain, eta espazio publikoa doan okupatzea dakar. Hiri eredu hau, ibilgailu pribatuaren alde diseinatua, udalerriaren erabileraren kalterako da oinezkoentzat eta bizikletarentzat.

Arrasateko neurriek eta hiri-egiturak udalerri egokia bihurtzen dute udalerriaren behealde osoan oinez mugitzeko, eta, batzuetan, motordunen desplazamenduek eragindako eragozpenek zaildu egiten dute.

Ezarritako helburua lortzeko, Arrasateko HMJPak oinezkoentzako ingurune erakargarriagoa lortzeko beharrezkoak diren zona eta baldintzak zehaztu behar ditu.

Pertsonentzako garraiobide nagusia, berez, oinez ibiltzea da. Gure adinaren eta gure ezaugarri pertsonalen arabera, desplazamenduak oinez egin ahal izateko ditugun beharrak aldatu egiten dira.

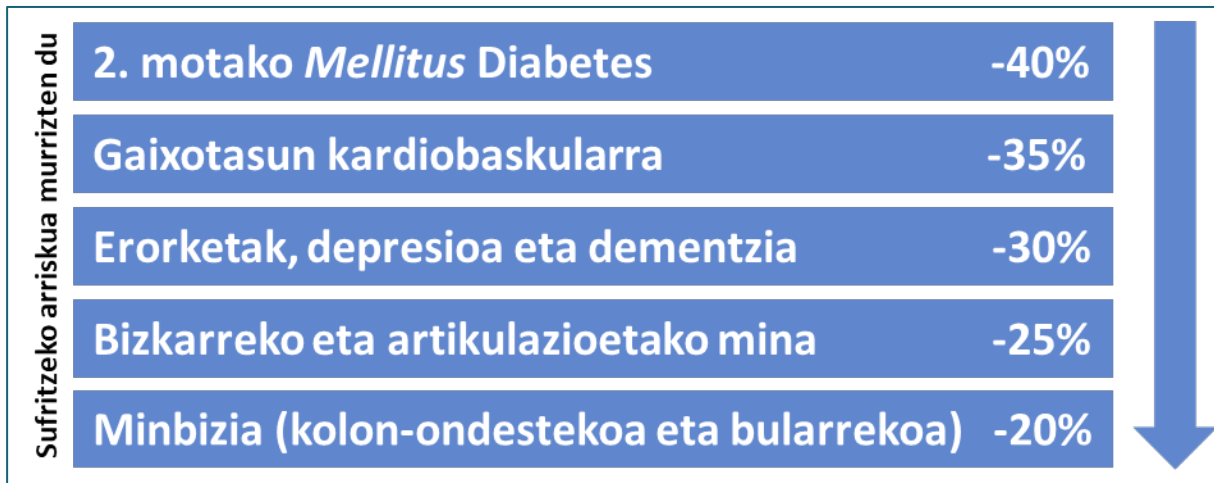
Oinez mugitzea da garraiobide jasangarri nagusia. Ibiltzeak gaur egun kezkatzen gaituzten arazoak konpontzen laguntzen du, hala nola hirien egoera, pertsonen osasuna edo planetaren egoera.

Garraiobide eraginkorrak eta pertsonen osasunerako onuragarriak indartzeko helburuarekin, hala nola oinez eta bizikletaz joatea, HMJPk herri barruko bideak baketzeko lanekin jarraitzea proposatzen du. Atal honetako neurri sorta, eskola-inguruneei, irisgarritasun unibertsalari eta bizikleta azpiegituri buruzko paketeekin batera, elkarrekin doa helburu hori lortzeko.

Mugikortasun aktiboak (oinetz eta bizikletaz) onura nabarmenak dakartza osasunari eta egoera fisikoari dagokionez. Mugitzeko garraiobide motordunak (autoa, motorra eta baita MPlak ere) etengabe erabiltzean oinarritutako bizimoduei kontrajarrita, ibiltzeak forma fisikoa mantentzen eta gaixotasunak saihesten laguntzen du.

Sedentarismoak eta egungo bizimoduak eragin erabakigarria dute gehiegizko pisuaren eta obesitatearen agerpenean. Ikerketek agerian uzten dute jarduera fisikoaren 30 minutu egunean gaixotasunak izateko arriskua %36ean murriztearekin lotzen direla, batez ere kardiobaskularrak. Osasunaren Mundu Erakundeak (OME) onartu du jarduera fisikorik eza dela pertsonen gaixotasun kardiobaskularrak izateko duten arriskurik handiena. Ibilerak jarduera fisikoaren piramidearen oinarrian egon behar du. Prebentzio-arretako politikak indartzen laguntzen duen praktika da, eta lotura estua du mugikortasun estrategiekin.

Figura 4.8. Osasunaren eta bizimodu aktiboaren arteko erlazioa



Iturria: Generalitat de Catalunya

Horrela, pakete honetako neurriak ibilgailu pribatuaren mendeotasuna eta nagusitasuna murriztera eta mugikortasun aktiboa sustatzera bideratuta daude batez ere, batez ere oinez joatea.

Neurriek gora egin dute, batez ere, Arrasate ibilbide laburretarako autoa hartu behar ez duen udalerrri bihurtzera bideratuta dagoelako. Horrela, hiriguneko trafikoa baketzen jarraitu nahi da, azken urteotan egin den bezala. Gainera, 15 minutuko Hiriaren kontzeptua zabaltzeko, hau da, pertsonentzako oinarritzko zerbitzu guztiak oinez 15 minututan hartzeko moduko hiri bat egiteko, ardatz zibikoen proiektua garatzen da, udalerriko saltokiei bultzada bat emateko eta 0 kilometroko aberastasuna sortzeko, bai eta oinezkoen ibilbideen jarraitutasuna hobetzeko ere, pertsonen ekipamenduetara eta zerbitzuetara oinez iristea errazteko.

Oinezkoen figura indartzea funtsezko pieza da garraio-eredu berria egituratzeko orduan. Oinezkoak izan behar du HMJParen ardatz egituratzailea, eta, horregatik, dagoen araudia berrikusi behar da figura hori indartzeko.

Hedabide hori zabaltzeko eta sustatzeko kanpainak egin beharko dira, herritarrak egunero oinez ibiltzeak dakartzan onurez jabetzeko. Bestalde, jardunaldiak, gomendioak eta dibulgazioa egin behar dira udalerriko gunek erakargarri nagusietatik oinez joateko moduari buruz.

HMJPak ingurune baketsu eta integratu batez gozatzeko beharrezkoak diren baldintzak ezarri behar ditu, oinezkoen erosotasuna lehenetsiz eta oztopo arkitektonikoak kenduz, autoek kale gehienak hartzen dituzten gunek batzuen diseinua aldatuz.

Mugikortasun Planaren lehentasunetako bat oinezkoen mugikortasuna hobetzearen aldeko jarduerak dira, Arrasateko kolektibo guztiei eragiten baitie, bidaiaren etaparen batean dagoen jende guztia oinezkoa dela ulertuta. Udalerrietako erdigunea gunek eksklusibo gisa edo oinezkoentzat lehentasunez berreskuratzea sustatzen da.

Oinezko joan-etorriak sustatzeko neurrien plangintzak oinezkoentzako espazioak hobetzea du helburu.

- Oinezkoentzako sareekin ondo lotutako ingurunea, udalerriko leku interesgarrietara erraz eta seguru iristeko aukera ematen duena.
- Oinez ibiltzea eroso izan behar da, autorik gabea, zarata handiegirik gabekoa, eta espaloien zabalera nahikoa izan behar da irisgarritasuna bermatzeko eta arrisku elementuak saihesteko.
- Oinezkoen sare egokia. Kaleetako bidegurutzeak errazak eta seguruak izan behar dute, gehiegizko atzerapenik eragin gabe.
- Oztoporik gabeko oinezkoentzako bideak, kontserbazio-egoera onean daudenak, eta, ahal den neurrian, begiarentzat atseginak izan behar dute eta segurtasuna transmititu behar dute.
- Espazioak argia eta agerikoa izan behar du: ondo seinaleztatua, oinezkoen ibilbide ezagunekin eta behar bezala argiztatua.

Alderdi horiek guztiek esku hartzen dute oinez mugitzeko erosotasuna hautemateko orduan, eta ez dira beti kontuan hartzen, eta garrantzitsuak dira desplazamendu gehiago egiteko.

Neurri horrek oinezkoaren irudiaren balioa handituko du, bai araudian, bai espazio publikoaren eta informazioaren kudeaketan. Ibiliaren Nazioarteko Gutunaren (Walk21) printzipioak eta konpromisoak integratu behar dira.

Bestalde, eguneko orduetan oinezko ibilbideak hobetzeaz gain, gauez atseginak eta seguruak ere izan behar dute. Horrela, gaueko esplorazio-martxak bezalako ekimenak inplementatzea tresna ona da Arrasateko kaleak erakargarriagoak egiteko gaua erortzen denean.

Azkenik, une jakin batzuetan oinezkoek aparte espazioa emateko, hala nola eskoletatik irteteko edo aisialdiko gunean oinezko gehiago ibiltzen diren asteburuetan, eta etorkizuneko baketzeen ondorioak neurtzeko, ordu eta egun jakin batzuetan zirkulazioa etetea proposatuko da.

MUGIKORTASUN AKTIBOAREN SENDOTZEA.

2.1. Oinezkoentzako espazioa finkatzea oinezko desplazamenduen ardatz nagusietan

Oinezkoen oinarritzko sareak udalerrria iparretik hegoaldera eta ekialdetik mendebaldera zeharkatzeko aukera eman behar du, baita udalerriko interes gunetara eta alde zaharrera sartzeko aukera ere. Sarea hirigune zaharra inguratzen duten auzoak auzoarekin lotzeko eta haien artean lotzeko pentsatuta dago.

Hauek dira mugikortasuna eta hiriaren interes guneak sortzen dituzten zentroak: ikastetxeak, unibertsitatea, kiroldegia, merkataritza eta aisialdi-ardatzak, ondare arkitektonikoa, udala, hirigune historikoa, industrialdeak, erlijio zentroak eta osasun arretarako zentroak. Oinezkoen oinarritzko sarea, batez ere, barrutiko interes gune nagusien arteko lotura sarea da.

Oinezkoen oinarritzko sareari erantsitako tartekak hautatu dira, funtsezko irizpide batzuk oinarri hartuta, aldatzeko zailak diren ezaugarrietan oinarrituta; esate baterako, kaleak jende asko biltzen den tokiak komunikatzen baditu, berdegune askotatik igarotzen bada, oso bide garrantzitsua da autoak ibiltzeko.

Hona hemen irizpideak:

- Konektagarritasuna
- Jarraitutasuna
- Hiri-paisaia
- Espazio irekiak
- Ingurumenaren kalitatea

Konektagarritasuna: Oinezkoen ardatz baten arrakasta haren erabilgarritasunaren mende dago nagusiki, hau da, oinezko askorentzat garrantzitsuak diren tokiak komunikatzearen mende, hala nola eskolak, osasun-zentroak, industriak, dendak, liburutegiak, kirol-zentroak, enpresak, erakundeak edo garraio publikoko geltokiak. Garrantzitsua da ardatz bera denbora-pasarako espazioetatik igarotzea, hala nola parkeetatik, plazetatik, monumentuetatik, aisialdirako espazioetatik, etab. Horrela, oinezkoak berak plazer bihur ditzake derrigorrezko bidaiak.

Oinezkoen mugikortasun eskariaren planoak (diagnosia) oinezkoek gehien erabiltzen dituzten ibilbideen eskema eskaintzen du, eta ibilbideen sarea zehazteko ere balioko du.

Jarraitutasuna: Oinezkoen ardatzek jarraitutasuna izan behar dute hasieratik bukaeraraino, inolako puntu arriskutsu, deseroso edo erakargarritasun txikirik gabe. Horrek esan nahi du bidegurutze guztiek pasabide seguruak, zuzenak eta oinezkoentzako itxaronaldi handiegirik gabekoak izan behar dituztela.

Horrek esan nahi du ezin dela lortu oinezkoen oinarritzko sarearen ardatz bat bide nagusi zabal batetik igarotzea, minutu bat baino gehiagoko itxaronaldiak dituen oinezkoentzat, edo ibilgailuentzako bi erreiren arteko zerranda estu batetik.

Hiri-paisaia: Ingurune arkitektonikoa da oinezkoen ibilbide baten erakargarritasuna areagotzen duen beste elementuetako bat. Hemen ez dira monumentu handiak eta berez erakargarriak diren eraikin bereziak bakarrik kontuan hartzen, baizik eta arkitektura aldetik harmonia duten kaleak, kaleko giro ona eta ikusmenerako atsegina den hiri-paisaia ahalbidetzen dutenak.

Espazio irekiak: Ardatz batek balio erantsia izango du oinezkoak bere bidean txoko edo plaza txikiak aurkitzen baditu, atsedeen hartzeko edo jardueraren batez gozatzeko (kaleko musika, haurrentzako jolasak, etab.). Leku horiek garrantzitsuak dira kalean beti bizitza egon dadin eta ibilbidea eguneko ordu batzuetan bide huts bihurtu ez dadin.

Oinezkoen oinarritzako sarerako, espazio ireki horiek dauden tarteak hautatu dira bereziki, nahiz eta egoera hobean egon. Uste da askoz errazagoa eta merkeagoa dela lehendik dagoen espazio bat berritzea berri bat irabaztea baino.

Ingurumenaren kalitatea: Ingurumenaren kalitatea batez ere kutsadura atmosferikoaren eta akustikoaren eta igarotze-bolumenaren mende dago. Lotura estua duten hiru elementu dira, oinezkoen ongizateari hiru modutan kalte egiten diotenak. Zaratak neke-sentsazioa eragiten du, eta ez dio uzten lagunarekin normal hitz egiten. Kutsadura atmosferikoak doministikuak, begi gorriak eta ondoeza eragiten ditu lepoan. Eta auto gehiegi izateak segurtasunik ezaren sentsazio erreala edo subjektiboa eragiten du.

Hiru eragozpenak iturri berdina dute, motordunen zirkulazioa, eta horregatik proportzionalak dira. Adibidez, kale bateko zarata indizea handitu baldin bada azkeneko hiru urteetan, nabarmena da zirkulazioaren areagotze bat egon dela ere, kutsadura atmosferikoaren igoera proportzional batez lagundua.

Proportzionaltasun horrek adierazten du soilik beharrezkoa dela adierazle bat, adibidez EBI, jakiteko kale bat egokia den edo ez oinezkoentzat, kutsadura atmosferikoan zarata eta zirkulazioaren bolumenari dagokionean.

Eguneroko Batez besteko Intentsitatea, aztertutako bidearen zeharkako sekzio batetik urte batean igarotzen den ibilgailu kopurua da, urte bateko egun kopurutik zatituta. EBI-k ez du zuzenean adierazten kale batek kutsadura, zarata edo zirkulazio bolumen kaltegarria duen oinezkoentzat, eragozpen gradua ez dagoelako soilik EBI-aren menpe, baita bidearen zabalera eta espaloia eta galtzada artean egon daitezkeen oztopoen menpe, aparkatutako kotxeak, bizikleta bidea. Hala ere, nahiko argi adierazgarri batzuk ematen ditu.

Irizpide osagarrien multzo bat, hiri espazioaren kalitatearekin oso erlazionaturik, baita ere balioko du oinezkoen sarea definitzeko. Ibilbidea aukeratzean irizpideak baino, hauek definitzen dute nola izan beharko ziren ibilbide hauek berezko identitatea eduki ahal izateko.

- **Espaloien zabalera:** Euskal Autonomia Erkidegoan irisgarritasunaren arloan indarrean dagoen araudi teknikoak ezartzen du oztoporik gabeko pasabidearen gutxieneko zabalera 2,00 m-koa izango dela, salbu eta 12 etxebizitza/hektareako dentsitatea edo txikiagoa duten etxebizitza-urbanizazioetan; halakoetan, zabalera hori 1,50 m-ra murriztu ahal izango da, baldin eta elkarguneak eta birjartzen badira, eta horien artean 1,80 x 1,80 m-ko oztoporik gabeko karratu bat sartzeko aukera ematen badute.
- Jarraibide orokor bezala oinezkoentzat gordetako espazioa bidearen erabateko zabalaren erdia izatea arrazoizkotzat hartzen da. Zabalaren zazpi metro baino gutxiago duten kaleetan gomendatzen da zoladura bakarra ezartzea oinezkoen lehentasuna emanez eta motordunen zirkulazioa eskasa izango dela bermatuz.
- **Bidegurutzak seguru eta erosoak:** Kale bat gurutzatzea segurua izan behar da eta ezin du esan nahi oinezkoaren bidea beharrik gabe luzatu daitezkeela edo itxaronaldi oso luzeak izan daitezkeela.

Gainera, bidegurutze guztiak beharrezkoak diren baldintza guztiak bete behar dituzte mugikortasun murriztua duen pertsona batek beste edozein pertsonaren baldintza berdinetan gurutzatu dezan.

- Bigarren mailako kaleekin bidegurutzetan, espaloia jarraitua izan beharko da, kotxeek espaloiak gurutzatu dezaten eta ez oinezkoek galtzada.
- **Zirkulazioaren baketzea:** Motordun trafikoaren gehiegizko abiadurak oinezkoak izutzen ditu, batez ere oztoporik gabeko kaleetan. Horregatik, kale hauetan, eta batez ere geldialdirik gabeko rekta handiak baldin badituzte, abiadura murrizteko neurriak hartzea komeni da, saiatur neurri hauek txirrindularien ibilbidean oztopo ez izatea.
- **Bideko diziiplina estatikoa:** Kale batzuetan ohikoa da kotxeen aparkamendua espaloien gainean oinezkoen igarotzea oztopatuz. Beste askotan ikusten dira ere oinezkoen pasabideak baliogabetuak modu irregularrean daudelako kotxeak aparkatuta. Garrantzitsua da ekintza hauek saihestea piloiak bezalako elementuekin.
- **Sarbide erraza garraio publikora:** Mugikortasun murriztua duten pertsonen sarbidea autobusean edo taxian galarazten duten oztopoak minimoraino murriztu behar dira.
- **Argiztapen egokia:** Oinezkoentzat bide baten erakargarritasuna hobetzeko eta segurtasunaren sentazioa handitzeko argiztapenari elementu bezala garrantzia eman behar zaio, modu ez motordunetan desplazatzeko garaian segurtasunaren ikuspuntutik sortu daitezken puntu beltzak saihestuz.
- **Oinezkoei bideratutako seinaleztapena:** Eraikinak, aisialdi zentro eta monumentuak bezalako interes orokorreko puntuen seinaleztapena kotxeetarako bide azkarrena eta zuzenena adierazi ohi du, ahaztuz bide hau ez dela beti egokiena oinezkoentzako. Komeni izango litzateke esplizituki oinezkoei zuzendutako interes puntu hauen seinaleztapen bat ezartzea.
- **Garbiketa eta mantenua:** Argiztapeneko eta semaforoetako mantenua, pintaden ezabapena, zoladuraren garbiketa eta hiri altzarien egoera egokia udalerriaren barruan oinez desplazamendu gehiago lortzeko baliabide garrantzitsu bezala kontsideratzen dira.
- **Hiri altzariak eta kalitatezko zoladura:** Hiri altzari eta oinezkoen espazioen zoladuran kalitatezko diseinu bat edukitzearen garrantzia azpimarratu behar da. Oinez egindako desplazamenduak areagotu daitezke sare berde on batekin eta oinezkoentzat material noblez osatuta, berdea eta hiri diseinua ekintza komertzialekin konbinatzen duena.

Oinezkoen ibilbideak bizitegi zonaldeak bidaiak erakartzen eta sortzen dituzten zentro eta puntuekin (komertzioak, zerbitzuak, ekipamenduak), eta industrialdeekin (lanpostu kontzentrazio altuarekin) elkartzen dituztenak dira.

Nahiz eta Udala auzoko hiri-berrantolaketa ez egon Mugikortasun Jasangarrirako Planaren jarduera-esparru nagusien artean, dokumentu honek beharrezkotzat jotzen du auzoan identifikatutako hiri-hobekuntzak gauzatzea.

Neurri horiek ezartzeak oinezkoen desplazamenduen kalitatea optimizatzeko eta irisgarritasun eta segurtasun baldintzak hobetzeko aukera eskainiko du.

Auzoan aurreikusitako hiri-erlaketek dagokienez, 2023-2027 Gobernu Plana indarrean dago oraindik, eta bertan ezarritako epean Udalako ekintzak garatzea aurreikusten da.

Testuinguru horretan, Udalaren goialdeko eremua urbanizatzeko proposamena onartu da jada, eta lehen fasean proiektu espezifikoak definitu eta gauzatu aurretik beharrezko informazioa biltzeko lanak egitea aurreikusita dago.

Dokumentu honek beharrezko irizpide eta tresnak ematen ditu udalak proposatutako ibilbideetako bakoitza gara dezan.

Proposatutako ekintzak:

- Ibilbide bakoitzaren azterketa xehatua egitea gomendatzen da, ardatza igarotzen den ingurune bakoitzaren berezitasunak ahalik eta gehien aprobetxatzeko eta, horrela, ekintza-plan zehatzagoa garatzeko, Arrasateko udalerriaren lehentasunen arabera.
- 2023-2027 Gobernu Planean aurreikusitako hirigintza-neurriak ezartzea, Udala auzoko irisgarritasun baldintzak eta oinezkoentzako baldintzak hobetzeko.
- Oinezkoentzako espazioa hobetzea, espaloiak handituz eta irisgarritasuna hobetuz, bai eta zirkulazioa baketzea ere.
- Hiri-ingurunean berdearen presentzia handitzea.
- Jolas eta aisialdi-guneak instalatzea.
- Hobekuntza jarduerak ezartzea oinezkoen sarearen ibilbideko kilometroetan. Zehazki, honako hau proposatzen da:
 - o Zarugalde eta Otalora Lizentziatua kaleetako bakegintza bultzatzea.
 - o Aparkatzeko guneetatik espaloietarainoko ibilbideak seinaleztatzea.
 - o Oinezkoentzako zebra-bideen argiztapena hobetzea.
 - o Etxetxikiak kaleko hasierako zatia plataforma bakar bihurtzea.
 - o Euskal Herria plaza plataforma bakar bihurtzea.
 - o Hiri-biribilguneetan oinezkoentzako ibilbideak hobetzea.
 - o Oinezkoen zebra-bideen bidez lotutako pasaguneak, oinezkoentzako ibilbideen beharrei erantzuten dietenak.
 - o Hirigunea eta Udala auzoa lotzeko bide bat ezartzea.

MUGIKORTASUN AKTIBOAREN SENDOTZEA.

2.2. Paseatzeko ardatzen eta hiriko jolas-ardatzen kalitatea hobetzea

Helburua da hiriko jolas-ibilbideen kalitatea hobetzea, derrigorrezkoa ez den mugikortasunerako, baina hobekuntza horrek bidearen erabiltzaile potentzial guztientzat izan behar du, bai bizikletentzat eta MPlentzat, bai oinezkoentzat, edozein dela ere haien egoera eta mugitzeko gaitasuna.

Bide batzuek zabalera eta irisgarritasun baldintza ezin hobeak dituzte oinez joateko, baina oso zirkulazio txikia dutenez edo gune sentikorretatik gertu daudenez, egokiak dira harago joateko eta berdegune, jolasgune edo aisialdi gehiago eskaintzeko.

Oinezkoek eta txirrindulariek behar bezala erabiltzeko eta elkarrekin bizitzeko, beharrezkoa da zenbait puntutan seinaleak hobetzea, eta oinezkoentzako ibilbideen (espaloia) eta bidegorriaren arteko elkargunea seinaleen bidez zehaztu gabe dagoen zenbait gune zuzentzea. Adibide argienetako bat Arrasate pasealekua da.

Figura 4.9. Oinezkoentzako eta bizikletentzako ibilbideak gurutzatzeko espazioak Arrasate pasealekuan



Neurri orokor moduan, proposatzen da:

- Oinezkoen espazioa hobetzea, espaloietako espazio librea handituz eta irisgarritasuna hobetuz, bai eta zirkulazioa baketzea ere.
- Berdeguneen, jolas eta aisialdi-guneen eta itzaleko eta freskatzeko leku publikoen presentzia handitzea.

MUGIKORTASUN AKTIBOAREN SENDOTZEA.

2.3. Igogailu berriak inplementatzea

Azken urteotan, Arrasateko Udalak apustu handia egin du, eta inbertsio aipagarria egin du historikoki baldintza txarrenak izan dituzten auzo eta eremuen irisgarritasuna eta lotura hobetzeko, orografiagatik eta haien maldagatik.

Kale-mailan igogailuak ezartzeak aukera eman du desnibelak gainditzeko eta irisgarritasuna hobetzeko eta goiko auzo asko udalerriaren erdigunearekin lotzeko. Igogailuak, gainera, inplementatu zirenetik harrera oso ona izan dute eta herritarrek asko erabiltzen dituzte. Igogailu horiek edukitzeak aukera ematen du ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murrizteko, Herribusa baino azkarragoa eta zuzenagoa den alternatiba bat izateko, zentroarekin konektatzeko eta intermodalitatea areagotzeko, bizikletaz zirkulatuz maldak saihestu nahi diren kasuetan bizikleta bertara eraman baitaiteke.

Igogailu horiek instalatzea eta martxan jartzea izan da udalerriaren aurreko Hiri Mugikortasuneko Planak zehazten zituen proposamen nagusietako bat.

Hiri Mugikortasun Jasangarriko Plan honek proposatzen du igogailu berriak ezartzen jarraitzea, oraindik halakorik ez duten auzo garaiei hirigunearekin konektatzeko aukera emango dietenak, planean aipatzen den denbora-esparrua kontuan hartuta, martxan jartzeari aurre egin ahal izateko.

Hiri-igogailu berriak ezartzean, bizikletak sartzea ahalbidetuko duen espazio nahikoa bermatu beharko da. Neurri honen helburua intermodalitatea sustatzea da, eremu garaietako auzoetako biztanleek bizikletarekin igogailua erabiltzeko aukera izan dezaten eta bidegorrien hiri barruko eta hiriarteko saretik aurrera jarrai dezaten.

Horrela, mugikortasun sistema irisgarriagoa eta jasangarriagoa sustatzen da, azpiegitura bertikalen eta garraiobide aktiboen (bizikleta, adibidez) erabilera konbinatua integratuz.

Plan honen indarraldian 3 igogailu ezartzea proposatzen da:

- Gorostiza auzoa erdigunearekin lotuko duen igogailua, Maitena kalean, aurreko mugikortasun planean inplementatu gabe geratu zen proposamena berreskuratuz.
- Altamira eta hirigunea lotuko dituen igogailua, Jose Luis Iñarra pasealekuaren parean.
- Maiatzaren 1etik Arrasate pasealekuraino doan igogailua.

Figura 4.10. Igogailu berriak inplementatzeko proposamena



Iturria: INTRA

Proposamena hiru igogailu horietara mugatzen da, planaren denbora-epeari eta tamaina horretako proposamenei aurre egiteko eta ezartzeko behar den aurrekontua dela eta.

Hala ere, atal honetan defizita duten udalerriko zenbait eremu geratuko lirateke, hala nola hirigunea Aldaigain, Obenerreka eta Santa Marinarekin lotzen duen igogailua edo San Josepen bizi direnen beharrak asetzen dituen igogailua. Datozen urteetan auzo horien konektibitatea hobetzeko hainbat aukera edo alternatiba lantzea gomendatzen da.

MUGIKORTASUN AKTIBOAREN SENDOTZEA.

2.4. Landa-ibilbideak hiri-bilbearekin integratzea sustatzea

Neurri honen helburua hirigunea inguruko landa-ingurunearekin lotzea da.

Kasu batzuetan, lotura hori garatuko da oinez edo bizikletaz joateko kirol edo jolas jarduera indartzeko, eta agertoki horretarako honako hau proposatzen da:

- Hirigune barruko eta kanpoko landa-ibilbideen seinaleztapena hobetzea, eta ibilbideei, denborei eta distantziei buruzko informazioa ematen duten panelen kopurua handitzea.
- Bizikletek eta oinezkoek partekatzen dituzten bideak handitzeko proiektuak berreskuratzea: inguruak baldintzatzea, ibiltarientzako eta txirrindularientzako jolas-ibilbideak izan daitezen eta ibilbideak lotu ditzaten.
- Inguruneari eta ondareari buruzko informazio-panelen presentzia handitzea.
- Tarte zailenen irisgarritasuna hobetzea.

Bada beste kasu zehatz bat Arrasateren kasuan: landa-auzo baten eta hirigunearen arteko lotura bat ezarri behar da, errepidearen eta autoaren ordeko beste desplazamendu modu bat izateko. Gaur egun ez dago halakorik, Udala auzoan gertatzen den bezala.

Gaur egun, Udala auzoa eta herrigunea lotzeko bide berri hori ezartzeko aztertzen ari den alternatibetako bat zehazteko eta gauzatzeko lanean ari da udala, eta horrek aukera emango lieke auzo horretan bizi direnei ibilgailu pribatuaren alternatiba bat izateko; izan ere, gaur egun, lotzeko bide bakarra GI-3552 errepidea da, landa-izaerako errepide bat, bi norantzako errei bakarrekoa eta bazterbiderik gabea. Hiru aukera posible aztertzen ari dira.

Figura 4.11. Udala auzoa eta Arrasateko hirigunea oinez lotzeko aztertutako alternatibak



Iturria: Arrasateko Uribarri auzoaren eta Udala auzoaren arteko oinezkoen ibilbidearen aurreproiektua

1. aukera, oinezkoentzako ibilbideak eta GI-3552 errepideak ibilbide osoan partekatzen duten irtenbideari dagokio.
2. aukeraren trazadura Garaia Parke Teknologikoaren goiko aldean hasten da, Ederteken instalazioen ondoan, eta, haiek inguratu ondoren, partzelaren mendebaldean dagoen bide zolatua hartzen du.

Hirugarren aukera egun dauden bidezidor edo bideetatik igarotzen da soilik. Bide horiek, gaur egun, aglomeratu edo hormigoi bidez zolatuta daude, edo zoladurarik gabeko tarte naturalak dira. Arrasateko bira deritzon ibilbidearekin bat egiten du ibilbide osoan.

MUGIKORTASUN AKTIBOAREN SENDOTZEA.

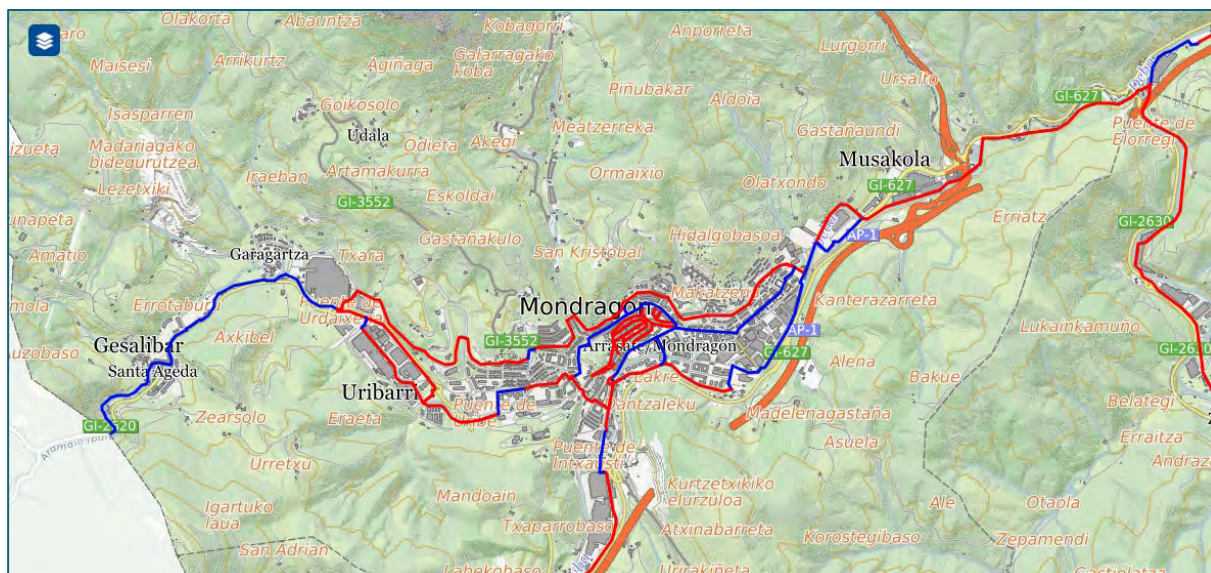
2.5. Hiriarteko bizikleta ibilbideak eta bideak konektatzea eta sustatzea

Bizikleta ohiko desplazamenduetarako bitarteko bihur dadin, barruko desplazamenduetan gehiago erabiltzeaz gain, konexioko desplazamenduetan ere gehiago erabili behar da. Arrasatek, askotan, mugikortasuna erakartzen du, besteak beste, industria, osasun-zerbitzuak eta saltokiak direla eta. Horregatik, oso garrantzitsua da azpiegitura azkarren eta seguruaren sare on bat izatea, hurbileko udalerriekin bidegorrien bidez konektatzeko. Ezinbestekoa da Arrasateko bidegorrien sarea inguruko udalerrietako sarearekin lotzea.

Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Bide Azpiegituretako Departamentuak *Bizikletaz* ataria martxan jarri zuen duela urte batzuk, bizikletaren eta motorrik gabeko ibilgailuen erabilera sustatzeko eta ibilgailu horri buruzko informazioa zabaltzeko. Gipuzkoako Bizikleta Bideen Sarea planifikatzeaz, eraikitzeaz eta kudeatzeaz arduratzen da, baita bizikleta garraiobide gisa sustatzeko estrategiak diseinatu eta garatzeaz ere.

Beharrezkoa da horrelako zerbitzu batek udalerrietako bizikleta-bideen egoerari buruzko informazio eguneratua izatea. Arrasaten ez da horrelakorik gertatzen, Garibai ardatza planifikatutako bizikleta-ardatz gisa agertzen baita oraindik, Aramaio eta Aretxabaletako loturako zati batzuetan gertatzen den bezala. GeoArrasaten atari honetan dagoen informazio guztia iraultzea egokitzat jotzen da.

Figura 4.12. Gipuzkoako bidegorrien mapa. Gorriz inplementatutako tarteak eta urdinez planifikatutako tarteak.



Iturria: Bizikletaz, Gipuzkoako Foru Aldundia

Arrasate barruan aurreikusitako zatiak osatuz gero, Eskoriatza, Arrasate eta Oñati artean 20 kilometro baino gehiagoko bidegorri ardatz jarraitu bat osatuko litzateke.

Era horretako desplazamenduetarako garrantzitsua da, halaber, bizikletak aparkatzeko erraztasun eta egokitutako atsedenguneak eta konpontzeko eta garbitzeko puntuak handitzea, eta bizikletak eta oinezkoak ibiltzeko bideak egoera ezin hobean mantentzea. Horrez gain, ibilbideak eta araudia argi eta egoera onean daudela adierazten duten seinaleak jarri behar dira, bide-zatien hasiera eta amaiera argi adierazteko eta garbi, eta oinezkoak eta txirrindulariak batera ibiltzeko nola antolatzen diren adierazteko.

MUGIKORTASUN AKTIBOAREN SENDOTZEA.

2.6. Bide berdeen eta bizikleta-bideen seinaleztapena hobetzea

Neurri honen helburua da bide berdeak eta ibilbide osasuntsuak erakargarriagoak eta erabilerrazagoak izatea. Horretarako, beharrezkotzat jotzen da seinaleztapen argi eta zehatza izatea eta egoera onean egotea. Honako hau proposatzen da:

- Gernikako Zumardian eta Vasco-Navarron seinaleak jartzea eta egoera onean mantentzea, bizikleta, oinezko eta partekatu beharreko espazioak mugatuz.
- Oinezko eta bizikletentzako distantziak eta desplazamenduetarako denbora adierazten duten seinaleak jartzea, helmuga desberdinetatik bideen hasiera eta elkarguneetara.
- Eskualdeko bide berdeen sinbologia harmonizatzea, erabilerrazak eta intuitiboak izan daitezen.
- Egoeraren eta inguruneari eta leku interesgarriari buruzko informazioa eskaintzen duten ibilbideen berri emango duten mapak eta informazio panelak instalatzea.

MUGIKORTASUN AKTIBOAREN SENDOTZEA.

2.7. Plataforma bakarrak inplementatzea

Azken urteotan, Arrasateko Udalak jarduerak egin ditu motorrik gabeko moduen mugikortasuna hobetzeko eta sustatzeko. Oinezkoen zentroan, zentroko egonlekuan, oinez egiten dira desplazamendu gehien eguneko, eta horrek erakusten du egindako jarduketaren arrakasta.

Hala ere, bidearen zati bat ibilgailu pribatuaren beharren arabera diseinatuta dago, bai zirkulazioari dagokionez, bai aparkalekuari dagokionez. Azken kasu horretan, ibilgailu pribatua aparkatzearen kostua kolektiboak hartzen du bere gain, eta horrek espazio publikoa doan okupatzea dakar. Hiri eredu hau, ibilgailu pribatuaren alde diseinatua, oinezkoen hiriaren eta bizikletaren erabileraren kalterako da.

Oinezkoentzako lehentasunezko eremuek, pertsona guztientzako ingurune atsegina eta segurua izateaz gain, bizitza komertziala biziberritzen dute, espazio publiko berriak eskaintzen dituzte animazioaren eta bizikidetzaren ondorioz, kutsadura akustikoa gutxitzen dute eta zirkulazioa baketzen dute.

Zona hori urbanizatzeko, batasun eta homogeneotasun irizpide jakin batzuk hartu behar dira kontuan. Irizpide horiek espazioari irudi propioa eman behar diote, baina, aldi berean, funtzionaltasun-irizpideei erantzun behar diete. Espazio horren diseinuak irisgarritasun irizpideak errespetatu behar ditu.

HMJPak, oinezkoen mugikortasuna hobetzeko helburuarekin, kale baketuen kopurua handitzea du helburu, eta hirigunean abiadura erregulatzeko araudi berriaren laguntza du.

Horrek eragina izango du errepideak orduko 20 eta 30 km-ko mugara pasatzeko, eta, beraz, baita eremu baketuak sortzeko ere.

Proposamenak hirigunearen inguruan plataforma bakarreko kaleak zabaltzea eta espazio horietako batzuk beste tarte batzuetan ezartzea artikulatzen du.

Baketutako eremuak areagotu erdigunean

Auzo sareko kaleak baketzeko tresna gisa, plataforma bakarrak jartzeak oinezkoen eta bizikleten espazioa handitzea dakar, eta, aldi berean, ibilgailu pribatuak zirkulatzea ahalbidetzen du, baina haien abiadura mugatuta. Plataforma bakar horiek honako hauetan ezarriko lirateke:

- Baketze bidean dauden auzoak.
- Eskola-inguruneak eta desplazamenduak sortzeko eta erakartzeko beste zentro batzuk.

Plan honetan jasotako proposamenetako bat 3.3 proposamenean definituta dago, zehazki, Zarugalde kalea plataforma bakarreko espazio bihurtzeko proposamena jasotzen duena, bizikletentzako, garajeentzako eta zerbitzuetako ibilgailuentzako sarbide mugatuarekin, Otolara Lizentziatua kalearen eta Bizkaia etorbideko biribilgunearen artean.

Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planaren esparruan, mugikortasun aktiboa eta bide-segurtasuna lehenetsiko duten irtenbideak ezartzea planteatzen da, oinezkoentzako espazio publikoaren erabilera erraztuz eta interes bereziko eremuetan ibilgailu mota jakin batzuen sarbide kontrolatua bermatuz.

Etxetxikiak kaleko zatian plataforma bakarra aplikatzea proposatzen da, Gipuzkoa etorbideko elkargunearen eta Euskal Herria plazako elkargunearen artean, eta Euskal Herria plazan ere ezartzea proposatzen da. Esku-hartze horrek trafiko motorduna murriztea dakar, eta bizikletei, garaje pribatuetarako sarbidea duten ibilgailuei eta zerbitzuetako eta larrialdietako ibilgailuei soilik ematen zaie sarbidea.

Ekintza horri esker, oinezkoentzako espazio seguruagoa eta atsegina sortuko da, eta espazio publikoa elkargune eta sozializazio-gune gisa erabiltzea sustatuko da.

Hasierako estrategia gisa, hirigintza taktikoko irtenbideak aplikatzea proposatzen da, neurrizko inbertsioarekin neurrien eraginkortasuna frogatzea ahalbidetuko dutenak. Aldi baterako irtenbide horiek diseinua lortutako emaitzen eta herritarren erantzunaren arabera egokitzea ahalbidetuko dute, azken inplementazio eraginkorra eta komunitatearen benetako beharretara egokitua bermatuz.

MUGIKORTASUN AKTIBOAREN SENDOTZEA.

2.8. “Gaueko esplorazio martxak” jarduera inplementatzea

Espazio publikoa, askotan, alde batera utzi da, eta horrek segurtasun-ezaren pertzepzioa sortu du herritarrentzat, batez ere emakumeen artean. Atsegina ez den espazio publiko batek, argiztapen eskasarekin, jarduerarik ezarekin, segurtasunik eza sustatzen du erabili nahi duten pertsonen artean, mugitzeko edo beste edozein jardueratarako. Ezaugarri horiek ohikoak dira, adibidez, industrialdeetako espazio publikoetan. Jarduera ekonomiko eta lanpostu ugari dituzten gune horiek erabilera espezializatuko eremuetan daude, eta argi eta garbi lehenetsi da ibilgailu pribatuan sartzea.

Hirietako segurtasuna eta, batez ere, segurtasun-sentsazioa ez dago bakarrik kaleetan dauden polizia-agenteen kopuruaren mende.

Segurtasunaren eta segurtasun-sentsazioaren kontzeptuak oso lotuta daude bizitzeko kontzeptuarekin; hau da, bizitzeak, bere dimentsioetako bat den aldetik, espazio batean seguru eta lasai sentitzea dakar.

Hirian badira eraso-kasu jakin batzuk, eta, beraz, emakumeek saihestu egiten dituzte; benetako beldurra da espazio jakin batean. Baina askotan, eta sarrien gertatzen dena da, beldurra lausoa izaten da.

Emakumeek espazio jakin batzuk saihesten dituzte, edo, besterik gabe, hiri-bilbean mugitzen diren eguneko edo gaueko mugimenduak edo uneak mugatzen dituzte.

Segurtasunik ezaren sentimendua zaila da aztertzen, nekez zenbatu baitaiteke, elementu emozionaletan, subjektiboetan eta aldakorretan oinarritzen baita. Emakumeek sentitzen duten segurtasunik ezaren sentimendua gizonenarekin alderatuta oso desberdina da, eta emakumeek espazio publikoa bere egiteko duten moduari eragiten dio.

Mugikortasunarekin lotutako segurtasunik ezaren sentimendu handia ere badago. Garraio publikoko lineen inguruan, bai autobusen barruan, bai geltokietan edo inguruan dauden espazioetan, emakumeek segurtasun-ezaren sentimendua garatzen dute.

Beraz, funtsezkoa da emakumeen segurtasun gabeziaren sentimendua espazioa antolatzeke eta hirigintza-plangintzako politiken kontzepzioarekin lotzea.

Gaueko orduetan udalerriko segurtasuna hobetzeko asmoz, gaueko esplorazio martxak egitea proposatzen da.

Figura 4.13. Gaueko esplorazio-martxak ekimenaren adibidea



Iturria: Equal Saree

Ibilaldi hauen helburua da:

- Gaueko orduetan segurtasunik ezaren pertzepzioa duten eremuak ezagutzea.
- Kale eta plaza jakin batzuetan argiztapena hobetzeko beharra ebaluatzea.
- Garraio publikoaren arloan hobekuntzak iradokitzea, gaueko ordutegian segurtasuna hobetzeko.

MUGIKORTASUN AKTIBOAREN SENDOTZEA.

2.9. Ordu edo egun jakin batzuetan zirkulazioa eteteko proba pilotuak

Arrasateren kasuan, neurri hori ez dator bat mugikortasun jasangarria sustatzeko edo ibilgailu pribatuaren inpaktua murrizteko helburuarekin. Neurri honen helburua ingurune jendetsuetan ibilgailuen presentzia murriztea eta oinezkoiei aisialdirako espazio handiagoa eskaintzea da.

Ordu edo egun jakin batzuetan zirkulazioa eteteak hirigintza taktikoaren forma bat ere badira, hirigunearen aldaketa fisikoan inplikaziorik ez duten aldi baterako jarduerak baitira, eta balio baitezakete partzialki edo behin betiko ixteari begira sor daitezkeen arazoei edo izan ditzakeen onurei buruzko balorazioak egiteko.

Batzuetan, herriko jaietan, jaialdietan edo beste jarduera batzuetan, kale horien itxiera partzialak egiten dira, eta gidariak ibilbide alternatibo bat erabiltzera behartzen dira.

Udalerriko zenbait gune edo auzotan asteburuetan probak egin daitezke, ibilgailu motordunik gabeko guneak eskainiz, adibidez:

- Arrasate pasealekua; bertan, zirkulazioaren noranzko bat kentzea proposatzen da; beraz, neurria ezarri aurretik, horrelako probak egin daitezke.
- Gipuzkoa etorbidea eta Nafarroa etorbidea, biak noranzko bakar bihurtzea proposatzen baita, udalerriko zirkulazio-eskema orokorrak nola funtzionatuko lukeen egiaztatzeko.
- Dr. Bañez kalea, non 17 Emakume kaletik sarbidea egoiliarrentzat bakarrik arautzea proposatzen den; beraz, neurria ezarri aurretik mota horretako probak egin daitezke.
- Zarugalde kalea, Otalora Lizentziatua eta Bizkaia etorbidea artean. Bertan, kale-zati hori bizikletentzako, garajeentzako eta zerbitzuetako ibilgailuentzako sarbide mugatu bihurtzea proposatzen da. Beraz, neurria ezarri aurretik horrelako probak egin daitezke.
- Musakolaren barruko espazioak, hala nola Antso Abarka.
- Etab.

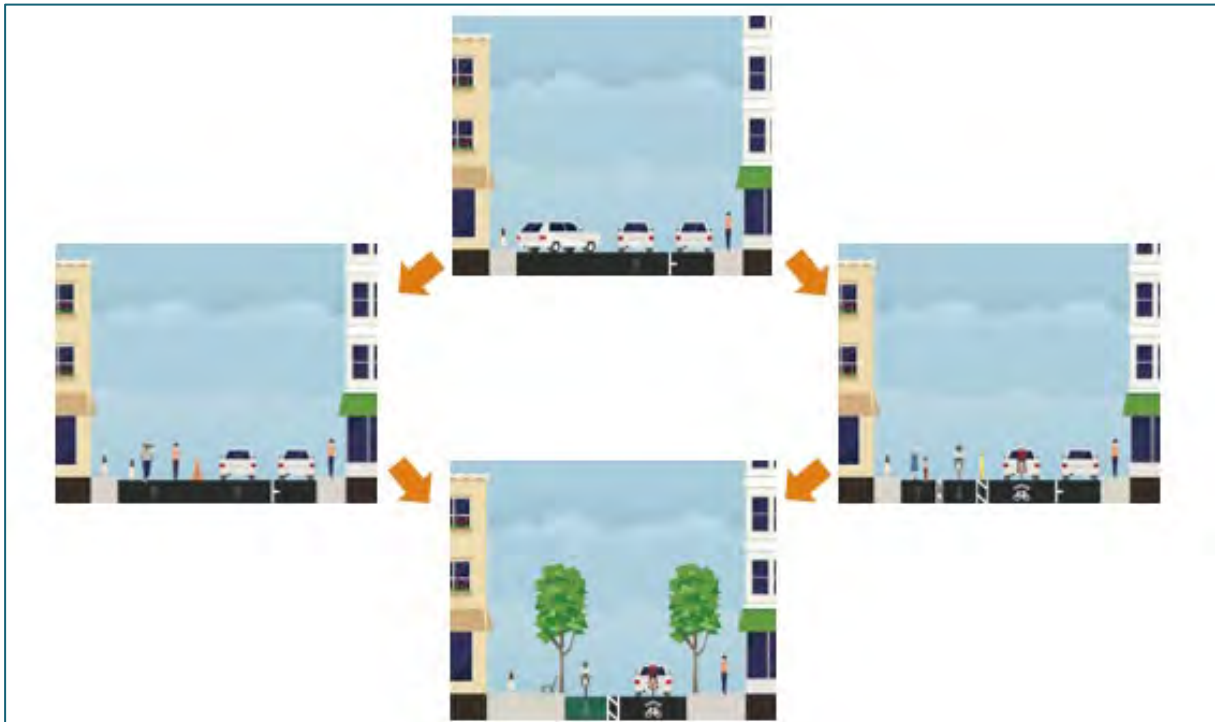
4.3. ESKOLA-INGURUNEAK, EKIPAMENDUAK ETA BESTELAKO ESPAZIO PUBLIKO SENTIKORRAK BAKETZEA

Ibilgailu pribatu asko dago kaleetan, eta horrek ondorio kaltegarriak ditu ingurunean eta bertan bizi diren pertsonengan. Lehenik eta behin, ingurumenerako eta pertsonen osasunerako kaltegarriak diren gasak eta partikulak sortzen dituzte. Bigarrenik, hiriko hiri-bilbearen kutsadura akustikoaren iturri nagusia da, eta horrek osasun arazo ugari eta ongizate-galera sortzen ditu. Gainera, ibilgailu pribatuak zirkulatzeko nahiz aparkatzeko erabiltzen duen espazioak espazio publikoa asko okupatzea eragiten du, eta gizartean itzulera handiagoa duten beste erabilera batzuk eragozten ditu, hala nola jolas guneak, sozializaziokoak, berdeguneak, etab.

Hiri batean, espazio batzuetan, autoaren nagusitasunaren ondorio kaltegarriak askoz ere nabariagoak dira, eta, are gehiago, biztanleriaren sektore jakin batzuei bereziki eragiten diete.

Arrasateko udalerrriak, azken urteetan, hirigunea baketzeko zenbait neurri bultzatu zituen, eta, horren ondorioz, oinezkoek erabili ahal izateko leku asko libratu behar izan da, eta dinamizazio ekonomiko eta sozial handia lortu da, eskualdeko merkataritza-gune nagusietako bat izateraino. Hala ere, trafikoaren zati bat inguruko kaleetara eraman dute, erreformak ez baitu ezabatu sortzen den biribilgune efektua, eta trafikoa ez da murriztu, ibilgailu askok ibilbide laburrak egiten dituztelako.

Figura 4.14. Kale baten baketze prozesuaren adibidea



Iturria: Streetmix aplikazioarekin garatuta

Herrian zehar barreiatuta dauden hainbat tokik ere antzeko arazoak dituzte. Udalerriko zenbait kaletan, autoaren kanpo-eragin negatiboak daude, dela edukierarako ibilgailuen trafiko handiegia izateko, dela aparkalekurako espazioa behar bezala erabiltzeko, dela errei-zabalera oso zabala izateko (horrela, gehiegizko abiadura bultzatzen da), etab.

Gainera, zenbait kalek arazo bat dute: beren ezaugarriak direla eta, autoen desplazamendua murriztea gomendatzen da, dela inguru edo ekipamendu sentikorretarako sarbidea ematen dutelako, dela oinezkoen trafiko handia dutelako, baina espaloi estuekin, eta abar.

Zentroko baketze-jarduerak deszentralizatzek mugikortasun aktiboa hobetzen ere laguntzen du, inguruko auzoak ibilgarriagoak egiten baititu eta, beraz, eguneroko jarduerak hurbiltasunez egin ahal izatea ahalbidetzen baitu.

Hala eta guztiz ere, bakegintza lehentasunezkoztat jo daiteke zenbait inguruetan, eskoletan, esaterako. Familia askok autoz laguntzen dituzte seme-alabak ikastetxean, udalerrri berean bizi arren. Horren ondorioz, ibilgailu asko joaten dira ikastetxeetara sarrera eta irteera orduetan, eta ondorio kaltegarri ugari sortzen dituzte. Alde batetik, zirkulazio kolapsoa gertatzen da, eta horrek eragina izaten du ikastetxearen ondoko kaleetatik haratago. Horrek zaildu egiten du ikastetxera joaten ez diren beste bide erabiltzaile batzuk igarotzea, baina, gainera, garaiz iritsi behar denez, estres eta nerbio egoerak sortzen ditu, eta horrek istripu bat izateko edo harrapatzeko aukerak areagotzen ditu. Azken urteetan, arrisku horrek gora egin du, familia ibilgailu handien (SUV bezala ezagutzen direnak) ugaritzeak ikuspena murrizten baitu, eta horrek harrapatzeko arriskua areagotzen du, batez ere pertsona txikienena.

Aldi berean, eskola-inguruneetako ke eta zarata kutsadura kaltegarria da haurren garapenerako. Gainerako helduek baino arrisku handiagoa dute kutsadura jasateko, haien altueragatik; izan ere, errekontzak eta pneumatikoek isurtzen dituzten ihes-hodietako eta mikro-partikuletako gasak arnastetik gertuago daude, eta, beraz, osasun arazoak sortzen dituzte. Gainera, kutsadurak haien kontzentrazioari eta errendimenduari eragiten die.

Eskola inguruneak baketzeko ekimenek bultzada eta onarpen handiagoa izan ohi dute, ekimen horiek ezartzen eragile protagonistek parte hartzen badute. Ikasleek gain, lehenik eta behin, gurasoak inplikatu behar dira eskola umeen garraiobidea aukeratzeko arduradun gisa. Gizarte ingurunearekin eta, oro har, biztanleen ohiturak aldatzearekin ere lan egin behar da, gurasoei konfiantza emateko, haurrak dituzten familiek ere ohiturak alda ditzaten. Eskolek mugikortasun jasangarria bultzatzen duten jarduerak txerta ditzakete, eta Udaltzaingoko kideek ere parte har dezakete.

Horrela, ingurune horiek haurrentzat seguruagoak eta atseginagoak izatea aldarrikatzeaz gain, haurrentzat estimulagarriak izatea ere aldarrikatzen da, jolaserako eta sozializatorako espazioekin, eta horrek ikasteko, gizalegerako eta autonomiarako ezinbesteko tresna ematen die. Ikastetxeetara oinez, bizikletaz edo patinetez joatea sustatzeko ekimenen osagarri dira neurri horiek.

Baketze-prozesuak behin-behineko jarduerekin has daitezke, hirigintza taktikoa ezartzearekin, espazio publikoa arrazionalizatzeko eta oinezkoen eta txirrindularien zirkulazio-espazioak hobetzeko. Denborarekin, eta aurrekontu-baliabideen arabera, neurri iraunkorrak eta obra zibila eskatzen dutenak aplika daitezke.

ESKOLA-INGURUNEAK, EKIPAMENDUAK ETA BESTELAKO ESPAZIO PUBLIKO SENTIKORRAK BAKETZEA.

3.1. Alde Zaharrera sartzeko sistemaren berritzea bizilagunen, zamalanak eta larrialdi zerbitzuentzat

Gaur egun hirigune historikoko oinezkoentzako lehentasun-eremua zabala da, eta udalerriari aukera ematen dio oinezkoen desplazamenduen kalitatea eta segurtasuna bermatzeko.

Zalantzarik gabe, oinezkoen gune horiek oinezko gehien biltzen diren eremu bihurtu dira, eta HMJP honen diagnostikoan oinezkoen desplazamenduetarako aurkeztutako armiarma hala adierazten du.

Hala ere, HMJP honen eta administrazioaren beraren betebeharra da hurrengo urteetan baldintza egokiak mantenduko direla bermatzea, oinezkoen joan-etorriak ahalik eta erosotasun, irisgarritasun eta segurtasun baldintza onenetan egin ahal izateko.

Bizikletak gero eta gehiago erabiltzen direnez, MPLak agertu direnez, batez ere patinete elektrikoak eta gazteek erabiltzen dituzten patineteak, gero eta gehiago dira inguruan ibiltzen diren mota horretako ibilgailuak, eta, batzuetan, arrisku eta segurtasunik gabeko egoerak sortzen dira oinezkoen artean, ez bakarrik zirkulatzen duten abiaduragatik, baita, ibilgailurik ibiltzen ez denez, bizikletak eta MPLak gero eta gehiago ohitzen direlako sigi-sagan ibiltzera, dabilzan oinezkoak saihestuz.

Ingurune hori arautzen duen ibilgailu motordunentzako sarbide sistema hobetzeko aukera ematen duen sistematzat jotzen da, bai segurtasunaren eta eraginkortasunaren ikuspegitik, nahi baino ibilgailu gehiago ibiltzen eta sartzen delako eta denbora luzeagoan, eta irisgarritasunaren ikuspegitik, pilonak eta pibotak egotea oztopo baita mugikortasun urriko pertsonen joan-etorrietan.

HMJP honen diagnostikoan adierazi bezala, eremu horretatik igarotzen diren baimendutako ibilgailuen kopurua gehiegizkotzat jotzen da; izan ere, sistemak sarbidea irekita edukitzen duenez (pilonak igota), ibilgailuek inolako murrizketarik gabe zirkulatzen dute ezarritako orduetan.

Horrez gain, online merkataritzak azken urteotan izan duen hazkundea gehitu behar da, bai eta eskaera horiek inguruko etxeetan banatzen dituzten enpresen bitartez izan duten banaketa ere.

Horren guztiaren ondorioz, eguneko ordu jakin batzuetan, batez ere goizeko erdiko orduetan, ibilgailu asko pilatu dira oinezkoen lehentasun-eremuan.

Egoiliarren ibilgailuak dira, online erosketak egin dituzten partikularrei salgaiak banatzen dizkietenak, eta inguruko establezimenduetan zamalanak egiten dituztenak.

Inguruneko desplazamenduen kalitatea hobetzeko, irtenbide konbinatu bat proposatzen da:

- Zamalanak egiteko ordutegia mantentzea.
- Bizikletak eta MPlak pasatzeko ordutegia arautzea (5.6).
- Sarbide automatizatuagoko sistema berri bat ezartzea, erregulazio handiagoa ahalbidetuko duena.
- Eredu horietara sartzeko baimena duten ibilgailuen kopurua murriztea, ordenantza berri baten bidez.

Zamalanak egiteko ordutegia mantendu

Zamalanak egiteko gaur egun indarrean dagoen ordutegia hau da: astelehenetik ostiralera, goizeko 9:15etik 12:00etara eta, astearteetan, baita 19:30etik 21:00era ere.

Gaur egun alde zaharreko zamalanak egiteko ordutegia mugatzen da, batez ere, ikastolarako sarrera-irteeretan eragozpenik ez sortzeko eta arratsaldean eremua oinezkoenak soilik izateko.

Ordutegi horren egokitasuna berresten da Plan honen baitan.

Bizikletak eta MPlak igarotzeko ordu-erregulazioa

Ekintza Plan honen 5.6 proposamenean bizikletak hirigune historikoaren ingurutik igarotzea arautzeko neurri bat aurkeztzen da. Proposatzen da eguneko ordu jakin batzuetan, oinezko gehiago egotea aurreikusten denean, erabiltzaileek bizikletatik edo patinetetik jaitsi behar izatea eremu horiek zeharkatzeko, oinezkoen segurtasuna bermatzeko.

Proposamenak jasotzen du, halaber, ibilbidean zehar horizontalki seinaleztatzea ibilgailu horiek joan beharko luketen espazio zehatz bat. Gomendagarriena ibilgailu motordunek zirkulatzen duten leku beretik zirkulatzea da, oinezkoak dagoeneko jabetzen baitira espazio horretan ibilgailuak egon daitezkeela. Horrela, bizikletak eta patineteek sigi-saga zakarrak eginez zirkulatzea saihestuko litzateke, baita atarrietatik urrun zirkulatzea ere; izan ere, atari horietan arrisku-egoerak gerta daitezke egoiliar bat ataritik ateratzen bada eta une horretan bizikleta edo patinetea ataritik gertuegi pasatzen ari bada.

Sarbide sistema berri bat inplementatu, automatizatuagoa eta erregulazio handiagoa ahalbidetzen duena.

Hirigune historikoko eremu hori erregulatzea proposatzen da, gune horretako sarrera eta irteera kontrolatzeko elementu batzuen bidez. Elementu horiek egungo sistema osatuko dute.

Egoiliarrek, larrialdietako ibilgailuek eta zamalanetako ibilgailuek erabiltzeko pentsatutako sistema da.

Ibilgailuek hirigunea zeharkatzeko saihestu nahi da; horretarako, aukera hori saihesten duen sare bat planteatzen da, baimendutako ibilgailuentzat izan ezik. Zenbait puntu proposatzen dira, lehentasun-eremurako sarrera izango direnak, baina zamalanetako ibilgailuek eta baimendutako ibilgailuek ordu jakin batzuetan soilik erabili ahal izango dituztenak. Sarrerako eta irteerako puntu horiek gaur egun erabiltzen diren puntuak izan daitezke, edo, aldaketa proposamenaren koiuntura aprobetxatuz, sarrera eta irteerako puntu horiek eguneratu daitezke, punturen bat kentzea edo gehitzea komeni dela uste bada.

Kontrol hori ezarri ahal izateko, hainbat aukera daude; batzuek elementu fisikoekin egiten dute kontrola, eta beste batzuek, berriz, teknologiarekin:

- Pilon automatikoen sistema bat, soilik ordu-tarte batean ireki daitekeena eta baimendutako ibilgailuentzat soilik. Datu-base bat sortzen da baimendutako ibilgailuekin, eta horiek gailu baten bidez (agintea, txartela ezagutzea, tinbrea, etab.) ireki ahal izango dute pilona. Pilon zeharkatu ondoren, automatikoki igotzen da. Sistemak larrialdietarako telefono zenbaki ikusgarri bat, Udaltzaingoarekin zuzenean komunikatzeko sistema bat (txirrina edo telefonoa) eta seinale adierazgarri bat izan behar ditu. Sistemak irekita egon behar du edozein unetan erabiltzaile berriak sartzeko, bai mugagabeak (bizilagunak), bai aldi baterakoak (laguntza-ibilgailuak, gremioen aldi baterako lanak, iturgintza, argiketariak...).
- Bideokameretan eta matrikulen ezagutza oinarritutako kontrol-sistema bat. Ez litzateke inolako pilonarik egongo, datu-basearen barruan onartutako matrikulak ezagutzen dituen kamera bat duten zutoin batzuk instalatzen dira, eta ibilgailu horiei bidea ematen zaie, semaforo txiki bat berde jarritz, lehenetsita gorritz dagoena. Sistemak isunak bidal ditzake automatikoki, baimenik ez duen ibilgailuren bat eskegitzen bada. Sistemak larrialdietarako telefono-zenbaki ikusgarri bat, Udaltzaingoarekin zuzenean komunikatzeko sistema bat (txirrina edo telefonoa) eta seinale adierazgarri bat izan behar ditu. Sistemak irekita egon behar du edozein unetan erabiltzaile berriak sartzeko, bai mugagabeak (bizilagunak), bai aldi baterakoak (laguntza-ibilgailuak, gremioen aldi baterako lanak, iturgintza, argiketariak...).

Horrela, lehentasun eremuaren azalera handitzea lortzen da, eta ibilgailuak Alde Zaharretik urruntzen dira; hala ere, ibilgailuak ez dira eremu horretan flotatzen, eta ez dute zoladuraren gainean etengabe aparkatzen.

HMJPak planteatzen duen lehentasunezko aukera, etorkizuneko ikuspegia txertatuz, bideokamera bidezko kontrol sistema bat instalatzea da, pilonak kenduz. Pilonak oztopo arkitektonikoak dira, oso kontuan hartzekoak udalerrian, eta arazoak sortzen dizkiete ezintasunak dituzten pertsonen, hala nola mugikortasun urriko pertsonen edo itsuen.

Gainera, sistema garestia da, eta mantentze lanetan gastu erantsi handia behar du, trabatu eta erraz hondatzen baitira.

Bideokamera bidezko kontrol sistemak, adierazi den bezala, sarbide mugatua izatea ahalbideetako luke, eta soilik egokitzen jotzen diren ibilgailu baimenduen emango litzateke bidea, programatzen den orduetan. Irizpide horietatik kanpo, sistema gai da isunak automatikoki sartzeko. Egungo sistema pilona gehiagorekin inplementatzen badugu, igaro beharko ez lukeen jendeak, pilonak altxatuta dauden orduetan, orain arte bezala jarraituko du, eta oinezkoentzako guneak autoz beteta jarraituko du, erdigune historikoko oinezkoentzako kaleetan zama-lanak egitea zailduta eta oinezkoen azalera kenduta; beraz, MMPak proposatzen duen neurriaren inpaktua ahalik eta txiki-ena izango litzateke.

Proposatutako ekintzak:

- Lehentasun eremuan ibilgailu pribatuak sartzeko eta erabiltzeko araudi propioa egitea, egungoa baino argiagoa eta murriztatzaileagoa (udal-zirkulazioko ordenantzen barruan dago).
- Semaforo kontroleko kamerak dituzten zutoinak jartzea, alde zaharrean ibilgailuen sarrera eta irteera arautzeko, bai egoiliarrentzat, bai zama-lanetarako ibilgailuentzat.

Eremu horietara sartzeko baimena duten ibilgailuen kopurua murriztea, ordenantza berri baten bidez

Alde zaharreko gunera sartzeko sistema berri bat ezartzeak gunere horretan sartu eta zirkulatzeko baimena duten ibilgailuak guztiz eguneratzeko ere balio behar du, baimendutako erabiltzaileen eguneratze eta jarraipen erraza ahalbidetuko duen sistema bat sortuz, bai alta eta baimen berriak emateko, bai bajak kudeatzeko, adibidez, saltoki bat itxi edo jabez aldatzen den kasuetan, edo egoiliarren bat ingurune horretan dagoen etxebizitza batetik aldatzen denean; beraz, kasu horietan titulartasuna aldatu beharko litzateke.

Ordenantza berri baten helburua oinezkoen segurtasuna hobetzea eta oinezkoen eremuetan ibiltzeko baimenak behar ez bezala erabiltzen dituzten ibilgailuak kontrolatzea da. Hori dela eta, baimendutako ibilgailuen sisteman berriro hasi behar da, eta udalak egokitzat jotzen dituen baldintzak betetzen dituzten ibilgailuei baimena ematen dien sistema bat ezarri behar da; adibidez, etxebizitza bakoitzeko sisteman alta eman dezaketen egoiliarren ibilgailuen kopurua mugatu behar da, edo ibi edo garaje bakoitzetik sartzeko alta eman dezaketen ibilgailuen kopurua.

ESKOLA-INGURUNEAK, EKIPAMENDUAK ETA BESTELAKO ESPAZIO PUBLIKO SENTIKORRAK BAKETZEA.

3.2. Arrasate pasealekuari auzo-sareko kalearen izaera ematea

Arrasate pasealekua azken urteotan hiri-ereldaketa jasan duen udal-arterietako bat da, Zarugalde kaleko biribilgunearen eta 17 Emakume kaleko biribilgunearen artean doan zatian. Hierarkizazioa aldatuz lortu du, eta ingurunea baketzea eta trafikoa lasaitzea helburu zuten jarduerak txertatuz.

Aurreko mugikortasun planak baketze bat proposatzen zuen, oinarritzko sareko bide bat auzo-sareko bide bihurtzearen bidez. Hierarkizazio aldaketa hori hainbat jardueraren bidez lortu zen, hala nola bidegorri bat ezarri, abiadura 20 km/h-ra murriztuz eta radar bat instalatuz, aparkalekuak ezabatuz eta espaloia eta galtzada altuera berean jarri.

Gaur egungo seinaleztapenaren arabera (S-28), kale-zati batean galtzada zirkulazio-gune bat da, oinezkoentzat lehentasuna duena. Kanean ibil daitezke, baina ez zaizkie gidariei oztoporik jarri.

Gaur egungo zirkulazio bolumenaren eta kaleak duen egituraren arabera, ez dira erabat bete kale hori baketzeko helburuak, eta, gainera, arazo berri batzuk sortu dira.

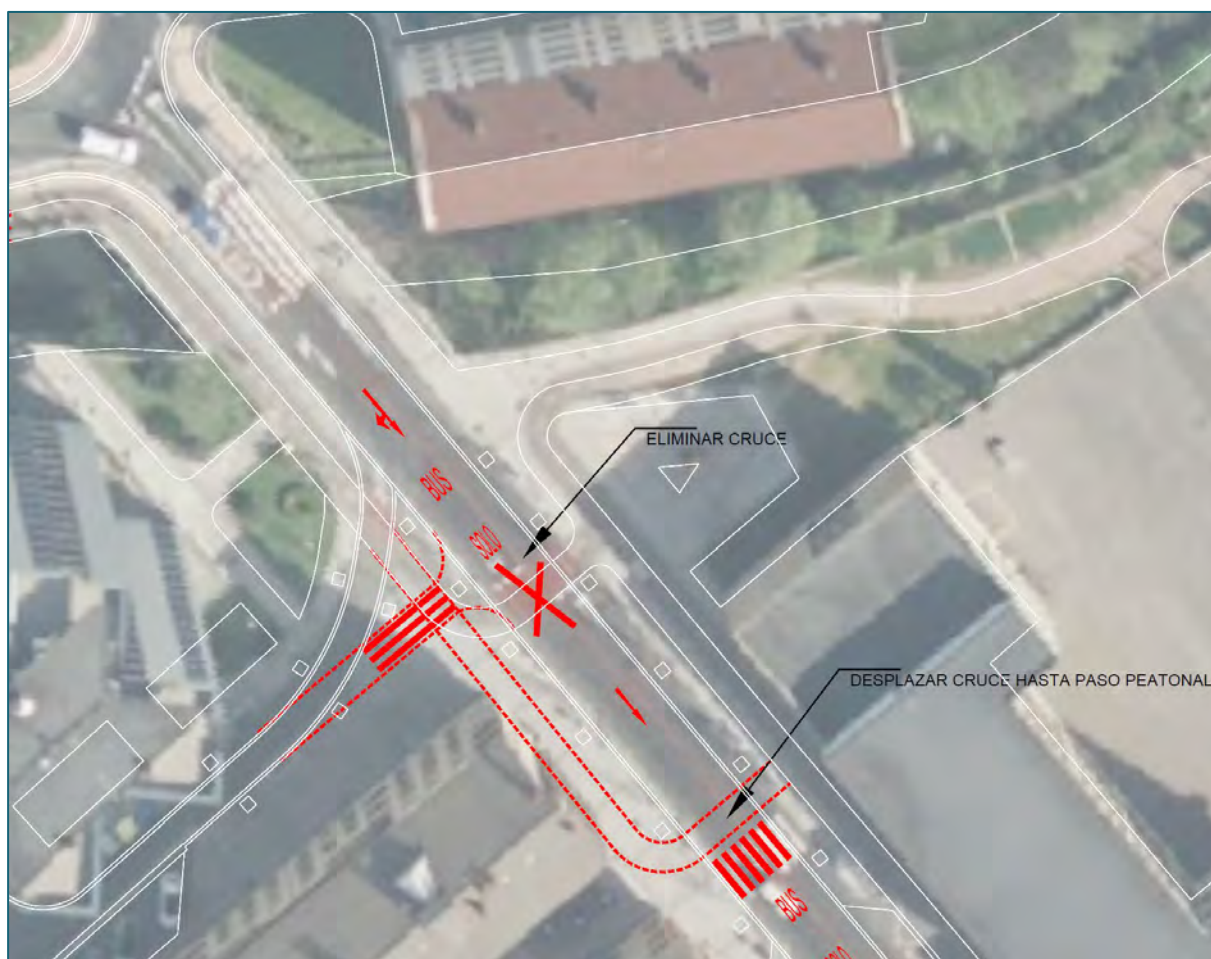
Espaloian dagoen bidegorria ikastolaren aurretik igarotzen da, eta, beraz, arriskutsua izan daiteke ikastetxeko ikasleen sarreretan eta irteeretan bizikletak ibiliz gero. Bidegorria, gainera, oinezkoek inbaditzen dute etengabe; izan ere, zenbait puntutan oinezkoen ibilbideak espaloian eta bidegorria gurutzatzen dira, eta ez dago oinezkoentzako gurutzagunerik.

Beste arazo bat une batez ikasleak hartzeko edo uzteko aparkatzen duten ibilgailuak dira. Bidearen konfigurazioa dela eta, autoek sarritan inbaditzen dituzte galtzadaren bi aldeetan hiri-autobusa gelditzeko erabiltzen diren espazioak, eta batzuetan espaloian ere sartzen dira.

Horregatik guztiagatik, espazioa berregituratzea proposatzen da, espazio hori benetan auzo-sareko bidea bihurtzeko, zirkulazio-bolumena nabarmen murrizteko, oinezkoei lehentasuna emateko eta desplazamenduak egiteko modu guztietarako bide-segurtasuna hobetzeko.

- Arrasate pasealekuko zati hori Zarugalde kaleko biribilgunearen eta 17 Emakume kaleko biribilgunearen artean norantza bakarreko bide bihurtzea, iparraldetik hegoalderako noranzkoan.
- Ikastetxearen presentzia, ikastetxearen ondoriozko eskola-autobusen zirkulazioa eta tartean dauden hiri-autobusen galeku eta ibilbideak direla eta, autobusen eta zerbitzuetako ibilgailuen zirkulazioaren noranzko bikoitzari eustea proposatzen da.
- Segurtasun arrazoiengatik, egungo bidegorriaren bidegurutzea oinezkoentzako bidegurutzeraino eramatea.
- Angelua zuzentzea eta Loramendi kalean oinezkoak gurutzatzea, autoen eta txirrindularien/oinezkoen arteko gatazkak saihesteko.

Figura 4.15. Arrasate pasealekuko tarterako baketze proposamena



Iturria: INTRA

ESKOLA-INGURUNEAK, EKIPAMENDUAK ETA BESTELAKO ESPAZIO PUBLIKO SENTIKORRAK BAKETZEA.

3.3. Zarugalde kaletik zirkulazioaren murrizketa, Otalora Lizentziatua eta Bizkaia etorbidearen artean

Hiri-mugikortasun jasangarriako plan honen helburu nagusietako bat Otalora Lizentziatua ingurua baketzeko eta antolatzeko erronkari aurre egitea da, San Frantzisko kaleko biribilgunetik Bizkaia etorbideko biribilgunera doan tartean. Desplazamendurako eta bide-segurtasunerako baldintza hobek eskaintzea da helburua, desplazamenduak egiteko modu guztietarako, bai oinezkoentzat, bizikletentzat, bai motordun ibilgailuentzat.

Aipatutako Otalora Lizentziatua tarteko jarduketari buruzko zehaztapenak dokumentu honen 7.6 atalean garatzen dira, baina jarduketa hori Zarugalde kaleko jarduketa batekin osatu behar da, eta kale horretako zatia, Otalora Lizentziatua eta Bizkaia etorbideko biribilgunearen artekoa, oinezkoentzako lehentasuneko tarte bihurtu behar da, bizikletentzako, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuentzako eta baimendutako ibilgailu motordunentzako (garajeetarako eta larrialdietako ibilgailuetarako sarbidea) sarbide baimenarekin.

Figura 4.16. Zarugalde kaleko fotomuntaketa, ibilgailu motordunentzako sarbide mugatuarekin eta oinezkoentzako lehentasunarekin.



Iturria: INTRA

ESKOLA-INGURUNEAK, EKIPAMENDUAK ETA BESTELAKO ESPAZIO PUBLIKO SENTIKORRAK BAKETZEA.

3.4. Desplazamenduak sortzen dituzten ekipamendu eta zentroetarako sarbidea hobetzea oinez, bizikletaz eta garraio publikoan

Udalerri barruan oinez eta bizikletaz/MPI bidez egiten diren desplazamenduak eta inguruko udalerriekin konektatzeko desplazamenduak areagotzeko, mugikortasuna sortu eta erakartzen duten zentroek ibilbide eroso, seguru eta atseginak izan behar dituzte, desplazamenduak modu horietan egin ahal izateko.

Oinezkoek eta bizikletek/MPIek udal-ekipamendu nagusietarako sarbidea ez dutenean, autoa asko erabiltzen da, eta, horregatik, beharrezkotzat jotzen da:

- Udal ekipazio nagusiak lotzen dituzten oinezkoen ibilbideak hobetzea.
- Bizikletentzako eta patineteentzako aparkaleku plazen kopurua handitzea bidaia sortu eta erakartzen dituzten zentro nagusietako sarreretan.

ESKOLA-INGURUNEAK, EKIPAMENDUAK ETA BESTELAKO ESPAZIO PUBLIKO SENTIKORRAK BAKETZEA.

3.5. Eskola-inguruneak baketzeko hobekuntzekin jarraitzea

Oinez desplazatzea ohikoena da Arrasaten. Barne desplazamenduetatik, %73a modu ez motordunetan dira, eta hauetatik gehienak oinez egiten dira. Adindunak dira, ikasleekin batera, oinezko desplazamendu modua gehien erabiltzen dutenak.

Arrazoi horregatik, bermatu behar da desplazamendu hauek segurtasun, irisgarritasun, jarraitutasun eta erosotasunarekin egin daitezkeela, gehienbat ahulagoak diren kolektiboen beharretara egokitu, ikasleak, jende heldua edo mugikortasun murritzutako pertsonak (MMP) diren bezala.

Eskola bideak ikasleak eskolara modu autonomo eta seguru batean joan daitezen bultzatzen duten ekimenak dira. Europar Batzordeko Oinezkoen Eskubideetako Europar Gutunean onartzen den ekimena da. Azterlan honengatik abiatuz izaera urbanistikoko ekintza batzuk zehazten dira, baina baita ere izaera sozialagoa duten neurriak, eskolan kontzientziatzeko burutzen diren ekintzak bezala, gurasoak, ikasleak eta irakasleak, non irakasten zaie garraio modu iraunkoragoetan eskolara joateko behararen inguruan.

Ikastetxe bakoitzarentzat irisgarri eta seguruak diren ibilbideen sarearen diseinua, bide sarearen diseinuan hobekuntza ekintzak eta beharrezko seinaleztapena eskolarako joan eta bueltatzeko bidea hezkuntza komunitatea osatzen duten kideentzat (ikasleak, gurasoak eta irakasleak) seguruago bezala ikustea baimendu behar dute.

Eskola bideen helburua oinez edo bizikletaz eginbeharreko ibilbidea umeentzat eguneroko jarduera atsegin, osasungarri eta seguruan bihurtzea da, beraiek bidea bakarrik egin dezaten. Parte hartze prozesu baten bitartez ikasleak berak definitu dezakete, irakasleak, familiak, udal administrazioa, elkarteak eta, beharrezkoa bada, auzoko establezimenduak inplikatu, horrela heziketa erreminta garrantzitsu bat bihurtuko da.

Programek, oro har, honako hauekin zerikusia duten proposamen batzuk jasotzen dituzte: kale batzuen sekzioa aldatzea, seinaleztapen orokorra eta seinaleztapen espezifikoak hobetzea, aparkalekua kudeatzea, irisgarritasuna hobetzea edo tailerrak, kanpainak eta jarduerak egitea.

Motordun ibilgailuen desplazamenduak eta abiadura moteldu eskola inguruneetan

Segurtasun sentrazioa hobetzeko eta eskolarako bidean ikasleen istripu arriskua murrizteko, hainbat jardura egitea proposatzen da, ibilgailu motordunen zirkulazioa eta abiadura eta espaloien eta oinezkoen pasabideen inbasioa eraginkortasunez mugatzeko.

Eskola bidearekin erlazionatutako neurri ezberdinak aplikatuko dira. Beste batzuen artean:

- Erabiltzaileen segurtasuna areagotzeko ibilbideak seinaleztatzea.
- Ibilgailuak espaloien gainean aparkatzea eragozten duten elementuak instalatzea.
- Espaloiak handitzea.
- Ikastetxeetako sarrera eta irteera ordutegietan kaleak ixtea.
- Bidegurutzetako bakoitzean aparkalekuaren aldea txandakatzea, zirkulazio-abiadura murriztera behartzeko (sigi-saga).

Figura 4.17. Bartzelona hiriko eskola-bakegintzaren adibideak

Eskola-ingurune baketuta Bartzelonan



Lehen



Gero

Iturria: Google Streetview

Ekintza orokorren proposamena:

- HMJPak proposatzen du eskola-bideen proiektu bat ezartzea ahalik eta ikastetxe gehienetan, garraio-bide jasangarrien sarbidea sustatzeko, batez ere oinez. Udalerriko ikastetxe guztietara eskola-bideko ikasketak egitea proposatzen da. Eskola-bideetan jasotako neurriak ikastetxeko ikasleen sarrera eta irteera antolatzeaz harago doaz, ikastetxearen eraginarekin bat datozen ildo estrategikoak eta proposamenak ezarri eta mugikortasun segurua eta iraunkorra sustatuz.
- Eskola-inguruneetan bake neurriak garatzea.
- Ikastetxetara sartzeko mugikortasunaren jarraipena.
- Ibilgailu pribatu motordunen zirkulazioa eskola inguruneetara mugatzea, eta ikasleak ikastetxean oinez eta bizikletaz/patinetez sar daitezkeen erraztea. Eskola inguruneak elementu bereizle eta bakegileekin baketzea eta jolas eta egonaldi espazioak izan daitezkeen egokitzea.

Ekintza zehatzen proposamena:

- Oinezkoentzako ibilbideak hobetzea eta bidegorriak ezartzea, mugikortasun modu aktiboen bidez (oinez edo bizikletaz) Uribarri, Bedoñabe eta Musakolako haur-eskoletara eta Erguin eta Institutuko eraikinetara modu seguruan sartu ahal izateko.
- Ikastetxeetatik gertuen dauden oinezkoen zebra-bideetan segurtasuna areagotzeko neurriak ezartzea, ikuspena hobetuz, aparkalekuen ordeztu bizikletentzako edo motorrentzako aparkalekuak ezarritu edo abiadura murrizten duten elementu fisikoak ezarritu. Erguin eta Bedoñabe dira jarduteko premiarik handiena duten inguruneak.
- Jolas-jardueretarako espazio publikoaren erabilera lehenesteko eta eskola ingurunearen kalitatea hobetzeko, gaur egun Ferixaleku eskolako patioan dauden aparkalekuak kentzea proposatzen da.
- Neurri horri esker, eremu liberatua jolas eta hezkuntza erabileretarako erabili ahal izango da, ikasleentzat ingurune seguruagoa eta irisgarriagoa errazteaz gain, eskola-ingurunean motordun trafikoa murrizten lagunduko da, mugikortasun jasangarriaren printzipioekin bat etorritu.
- Ikasleak Bedoñabera sartzeko baldintzak hobetzeko, Dr. Bañez doktorearen kaleko sarbidea 17 Emakume kaletik arautzea proposatzen da. Sarrera hori egoiliarren ibilgailuentzat eta baimendutako ibilgailuentzat bakarrik utziko da, eta horrek San Andres auzoa zeharkatzen duen igarotze-trafikoa murrizten lagunduko du. Jarduketa hori osatzeko, seinale egokiak jarri behar dira, inguruan ikasleak daudela ohartarazteko eta zirkulazio-abiadura erregulatzeko, 20 km/h-ra murriztuz.

Figura 4.18. 20 km/h-ko seinaleztapen proposamena Bedoñabe eskolako ingurunerako eta 17 Emakume kaletik Dr. Bañez kalerako sarbide mugatutarako



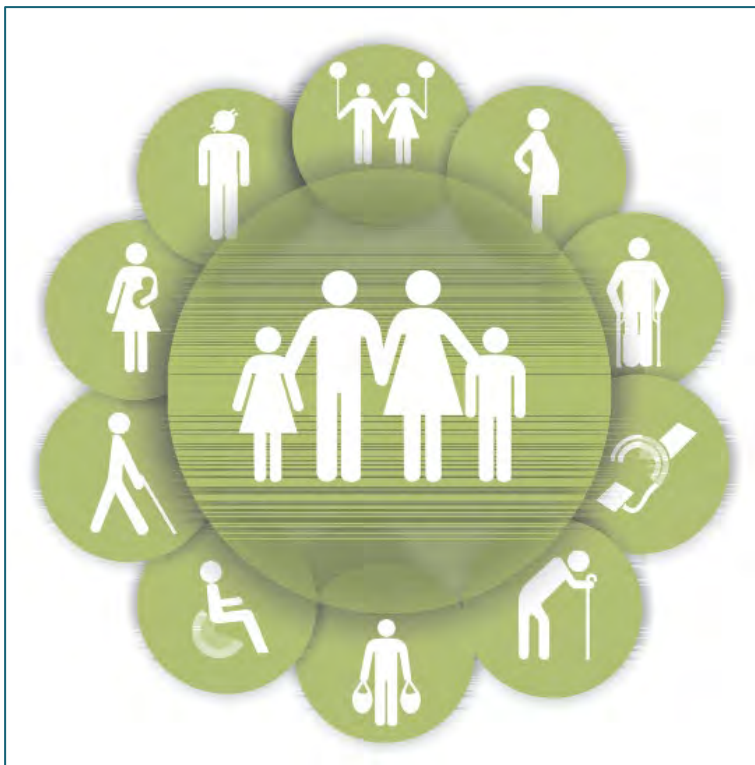
Iturria: INTRA

4.4. IRISGARRITASUN UNIBERTSALA LORTZEA

Espazio publikoa mundu guztiak oztoporik gabe erabil dezakeen lekua da. Zoritzarrez, hirigintza-diseinuak askotan ez du kontuan hartu herritarren aniztasuna, eta onartu du espazio publikoa pertsonaren profil jakin baterako diseinatzen bada (autoz lanera joaten den familiako gizon zuria), mundu guztiaren beharrak asetzen direla. Hala ere, errealitatea profil hori baino anitzagoa da, eta, beraz, hirigintza integratzaileagoa behar du.

Duela urte gutxi arte nagusi zen hirigintza-diseinuak ez zien kasurik egiten emakumeek, haurrek, adinekoek, desgaitasunen bat duten pertsonak (fisikoa, intelektuala, entzumenekoa edo bisuala izan), zaintza-lana egiten duten pertsonak eta abarrek izan zitzaizkien oztopo arkitektonikoei, eta lehentasuna erabat ematen zion ibilgailu pribatuari. Horren ondorioz, Arrasateko kale batzuk, bereziki erabilera espezializatuak dituztenak (bizitegi-urbanizazioak, esaterako), bereziki zailak izan dira autoz ez doazen pertsonentzat. Diseinu mota horren ondorioz, erosketa-orga bat edo haurtxo-orga bat bultzatzen duten pertsonak edo gorpil-aulkiaekin mugitzen direnak oso zaila izaten dute eremu horietan eroso ibiltzeko, baita ikusmen desgaitasuna duten pertsonak ere, erreferentzia elementuen falta sumatzen baitute.

Figura 4.19. Diseinu unibertsalaren kontzeptualizazioa



Iturria: Guia pràctica de facilitat per a la circulació de vianants en zones urbanes (Generalitat de Catalunya)

Ezinbestekoa da bide publikoan eta autobus eta herribusetan irisgarritasun unibertsala izatearen garrantzia azpimarratzea, oinez ibiltzea eta garraio publikoa baitira garraiobide demokratikoenak, merkeenak direlako eta erabiltzeko trebetasun berezirik behar ez dutelako. Kotxeak dirua eta gaitasun psikomotor jakin batzuk behar dituen bezala, oinez ibiltzeak eta garraio publikoak ez dute horren beharrik. Beraz, garraiobide horiek sustatzea funtsezko tresna da ibilgailu pribaturik ez duten pertsonak ahalduentzeko eta espazio publikoa demokratizatzeko.

Alde batetik, lanean jarraitzea azpimarratzen da, oinez joatea jende guztiaren eskura egon dadin, arriskuan jarri beharrik gabe, espaloiak handituz eta oinezkoentzako zebra-bide irisgarriak eginez, bai eta oztopo arkitektonikoak kentzea ere.

Bestalde, garraio publikorako irisgarritasuna sustatu nahi da. Autobus geltoki askok sartzeko arazoak dituzte oraindik, eta, ondorioz, jende askok ezin du erabili.

Udalerriak 2019an egindako Irisgarritasun Plan bat du, arlo horretan dauden arazoak zehatz-mehatz identifikatzen dituen eta neurri zuzentzaileak proposatzen dituen. Diagnosi parte-hartzailean antzemandako alderdietan irisgarritasuna hobetzeko neurri batzuk eta Udalean indarrean dauden lan-ildoak nabarmentzen ditu.

Bestalde, desgaitasun intelektuala edo autismoaren espektroko nahasmendua (AEN) duten pertsonen ere dituzten arazoak aztertu dira berriki. Kale batean gertatzen diren estimulu eta interakzio ugartasuna itogarria eta desorientagarria da horrelako ezintasunak dituzten pertsonentzat, eta horrek kalte egin diezaieke haien ongizateari. Pertsona horiek ez dute tresna edo jarraibiderik kalean estimulu horiei aurre egiten laguntzeko, eta horrek beste pertsona batzuen mende egotera eta haien autonomia eta ongizatea murriztera eramaten ditu. Beraz, garrantzitsua da espazio publikoa pertsona horiei ere egokitzea, eta hiri bizitzan errazago nabigatzen laguntzea.

Azkenik, orain dela gutxi nabarmendu da nagusi den hirigintza oso androzentrikoa izan dela beti, eta emakumeak baztertu egin dituela gizartean parte-hartze aktiboagoa izatetik eta mugitzeko eskubidea izatetik. Horregatik sortu zen 60ko hamarkadan hirigintza genero ikuspegiarekin teoria feministaren bigarren boladaren eskutik. Teoria horrek emakumeen eskubideak aldarrikatzen ditu sexualitateari, familiari, lan inguruneari, ugalketa eskubideei eta beste desberdintasun batzuei dagokienez, eta teoria feminista berrienetako kontzeptuak eta ideiak txertatu ditu.

Mugikortasunari dagokionez, genero ikuspegia duen hirigintzak aldarrikatu du etxetik lanera joatea (tradizioz gizonek egiten zutena) ezin dela izan hiri plangintzan kontuan hartzeko desplazamendu bakarra; aitzitik, pertsona baten bizitzan arrazoi gehiago daude desplazamenduak egiteko, hala nola zaintza edo laguntza lanak, tradizioz emakumeei lotutako jarduerak. Zeregin horiek kontuan hartzea funtsezkoa da genero ikuspegia duen hirigintzarentzat. Izan ere, zeregin horiek ikusarazi ez ezik, haien garapena erraztu ere egiten du, zeregin horiek gauzatzen dituzten pertsonen bizi kalitatea hobetuz, gure kulturen nagusiki emakumeena baita. Hala ere, azken aldiko kultura aldaketen ondorioz, emakumeak lan merkatuan sartu dira, eta gizonak zaintza lanez ere arduratzen hasi dira. Horregatik, garrantzitsua da hirigintza eguneroko bizimoduaren ezaugarri diren erabilera, zeregin eta desplazamendu arrazoi ugarietara egokitzea. Bestalde, genero ikuspegia duen hirigintzak agerian utzi du hiri inguruneak askotan emakumeak arrisku eremu edo egoeretan kokatzen dituela, hala nola kale ilunetan edo ingurune isolatu eta bakartietan, bai eta ibilgailu pribatuak, gizonek gehiago erabiltzen duten garraioak, beste garraibide batzuk erabiltzea zailtzen eta okertzen duten guneetan ere.

Neurri multzo honetan, Arrasateko espazio publikoa udalerri inklusibo bihurtzeko zenbait ekintza zerrendatzen dira, non mundu guztiak, bere egoera pertsonala edo bizi egoera edo gaitasunak edozein izanda ere, segurtasunez eta autonomiaz mugitzeko aukera izango duen.

IRISGARritASUN UNIBERTSALA LORTZEA.

4.1. Oinezkoentzako zebra-bideen eta ibien irisgarritasuna hobetzea

Arrasatek kontuan hartu behar ditu zenbait kolektiboren mugikortasun premia espezifikoak, batez ere hirugarren adinekoenak eta/edo urritasun fisikoak edo sentorialak dituztenenak. Oinezko izateko, beharrezkoa da dauden oztopo arkitektonikoak kentzea eta bide publikotik trafiko eroso erraztea, espaloi erraz iristeko pasabideak jarritz, hiri-altzariak egoki kokatuz, itsuentzako soinu-semaforoak jarritz, etab.

Desgaitasunen bat duten pertsonen egokituak oinezkoentzako ibilbideak edukitzeak berekin dakar pertsona horiek gizartearen gehiago sartzeko eta parte hartzea, bai eta haien independentzia eta autonomia bultzatzea ere. IriSGarritasuna hobetzeko, beraz, IriSGarritasun Plana eguneratu eta hark proposatzen dituen neurriak ezarri behar dira.

- Lehen eta bigarren mailako oinezkoen ardatzetan jarduerak lehenestea.
- Zebra-bideak malda egokiarekin egokitzea, gurgil-aulkia duten pertsonentzat eta ikusmen urritasuna duten pertsonentzat.
- Ezinduentzako gaizki orientatutako zebra-bideak birkokatzea.
- Gurgil-aulkiak igaro ezin diren espaloiak handitzea, eta, sekzio estua izanez gero, plataforma bakarra egitea.

Indarrean dagoen araudiaren arabera, oinezkoen zebra-bidea egokituak ibilbide baten zatitza jotzen da, besteak beste, honako baldintza hauek betetzen dituenean:

- Espaloiaren eta galtzadaren arteko desnibela oinezkoentzako zebra-bide egokituarekin gaintzea.
- Ibilgailuentzako galtzaden tarteko uhartetxo bat zeharkatzen duenean, laburtu egingo da eta galtzaden maila berean jaitsiko da, oinezkoen zebra-bidearen zabalera berean.
- Uharteko zoladura galtzadakoarekiko bereizgarria izango da.
- Igarobidea, bere luzera dela eta, bi alditan egiten bada eta tarteko geldialdia egiten bada, uhartetxoak 1,50 metroko luzera izango du gutxienez, oinezkoen zebra-bidearen zabalera bera, eta zoladura galtzadarenarekin berdinduko da uhartetxoaren luzera 4,00 metrotik gorakoa ez denean.

Oinezkoentzako zebra-bide berriak ezartzerakoan kontuan izan behar da:

- Kokapena: Oinezkoen ibilbide naturala estaltzea. Hirigunean, "X" formako elkarguneak oinezkoentzako 4 zebra-biderek in osatzea gomendatzen da. Hau da, urrats bat adar bakoitzerako.
- Seinale horizontalak: Oro har, 5 m. (gutxienez 4 m.). Galtzada estuetan eta abiadura ≤ 40 km/h denean: 2,5 m. b: 0 eta 50 cm artean.
- Seinale bertikalak: Oinezkoen sare nagusiko oinezkoentzako zebra-bide guztietan oinezkoen S-13 seinalea ezartzea.

IRISGARRITASUN UNIBERTSALA LORTZEA.

4.2. Irisgarritasuna hobetzea espaloietan eta oinezkoentzako espazioetan

Irisgarritasuna sustatzeko abenduaren 4ko 20/1997 Legeak definitutako erabilgarritasun irizpideei jarraituz, espaloiek edo oinezkoentzako bideek oztoporik gabeko 2 metrokoak edo oztoporik gabeko 1,50 metrokoak izan behar dute urbanizazioetan edo dentsitate txikiko eremuetan 12 etxebizitza/ha. Era berean, ez dira irisgarriak egoera txarrean edo hondatuta dauden espaloiak eta espaloirik ez duten bideak.

Espaloien gutxieneko zabalera hori 1,80-2,00 metro artera murriztu daiteke eremu industrialetan, herritarren erabilera-intentsitatea txikiagoa denaren ustean.

Arrasateko udalerraren kasuan, espaloiak pixkanaka hobetzea eta konpontzea proposatzen da, azaldutako gomendioei jarraituz eta espaloien zabalaren egungo egoerari buruzko informazioa abiapuntutzat hartuta, HMJP honen diagnostikoan egina. Irizpide horiek kontuan hartu behar dira udaleko hirigintza-plangintzan aurreikusitako proiektu eta garapen berrietan, mugikortasun sareen definizio estrategikoa egiteko.

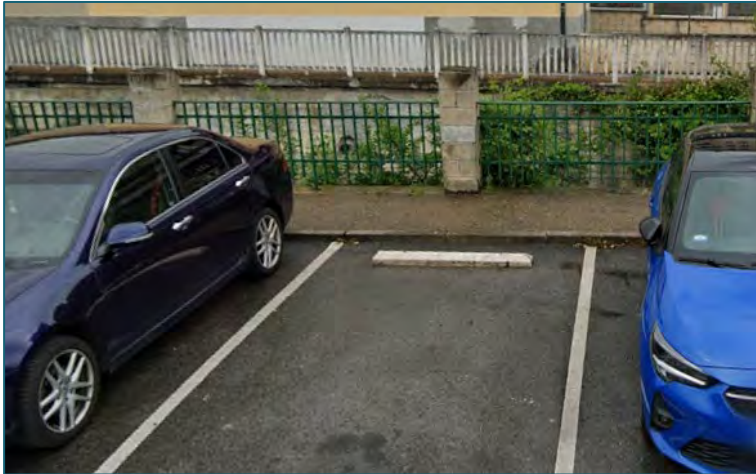
Jarduketa honen helburua da, atal honen gainerako zatiekin batera, hiriguneko azalera guztia behar adinako bermeekin lotuta egotea oinez egiten diren lekualdaketengatik (gutxienez 1,5 m. espaloiko zabalera librea edo plataforma bakarra), eta, horrela, oinezkoentzako espazioen erosotasuna eta erakargarritasuna handitzea, eta, gainera, bide-segurtasuna hobetzea.

Desgaitasunen bat duten pertsonen egokitutako oinezkoentzako ibilbideen erabilgarritasunak haien gizarteratzea eta partaidetza areagotzea dakar, bai eta haien independentzia eta autonomia bultzatzea ere. Irisgarritasuna hobetzeko, indarrean dagoen udalerriko Irisgarritasun Planak proposatzen dituen neurriak ezartzen jarraitu behar da.

Udalerriko zenbait gunetan, ibilgailuak baterian aparkatzeak espaloia inbaditzea eragiten du, ibilgailuen neurriak handiak badira (batez ere SUV motako ibilgailuak edo furgonetak), eta horrek oinezkoentzat erabilgarri dagoen espazio ibilgarria murrizten du. Egoera horrek mugikortasun gatazkak sortzen ditu, eta kalte egiten dio eremu horietako irisgarritasunari.

Arazo hori konpontzeko neurri orokor gisa, bateriako aparkalekuetan topeak instalatzea proposatzen da, Iturripe inguruko aparkaleku batzuetan dagoeneko aurkitzen direnen antzekoak.

Figura 4.20. Aparkaleku topearen adibidea, Iturripen



Iturria: Google Streetview

Esku-hartze honen helburu dira:

- Aparkalekuaren atzeko aldea mugatzea, muga argi bat ezarriz ibilgailuak non aparkatu daitezkeen zehazteko.
- Oinezkoentzako espazioaren inbasioa prebenitzea, aparkatutako ibilgailuek espaloia okupatzen ez dutela eta oinezkoen joan-etorriak oztopatzen ez dituztela bermatuz.

Neurri horrek bide-segurtasuna hobetuko du, oinezkoentzako espazioa optimizatuko du eta hiri-mugikortasuna irisgarriagoa eta seguruagoa izan dadin lagunduko du.

IRISGARRITASUN UNIBERTSALA LORTZEA.

4.3. Desgaitasun intelektuala eta AEN duten pertsonentzako bide-sinbologia eta piktografia txertatzeko plana

Desgaitasun intelektuala edo Autismoaren Espektroko Nahasteak (AEN) duten pertsonen orientazioa eta independentzia erraztea da mugikortasunaren beste erronketako bat. Jarraian, gai horretan eragina izan dezaketen zenbait hobekuntza azaltzen dira.

Proposatutako ekintzak:

- Oinezkoen zebra-bideetan piktografia integratzea, desgaitasuna duten pertsonen helduek zer egin erakusteko.
- Geltokien eta bus-markesinen sinbologia hobetzea, urrutitik ezagutzeko modukoak izan daitezen eta jarduteko modua azal dezaten.
- Kartel adierazleen eta jarraibideen ulermena erraztea.

Figura 4.21. Oinezkoentzako zebra-bide batean AENari egokitutako sinbologiaren adibidea



Iturria: INTRA

Figura 4.22. Terrassako udalerrian egokitutako autobus geltoki baten adibidea



Iturria: INTRA

IRISGARRITASUN UNIBERTSALA LORTZEA.

4.4. Ikusmen-desgaitasuna duten pertsonentzako autobus geltokien irisgarritasuna eta egokitzapena hobetzea

Garraio publikoa sustatzeko, autobus geltokiak hobetu behar dira, eta baita geltokietara oinez iristeko bideak ere.

Kasu gehienetan, diagnostikoan hautemandako disfuntzioak esku-hartze txiki batzuekin konpontzen dira, hala nola alboko itxituretako beiretan seinaleztatzeko bandak instalatzea, zoladuran norabideko zerrenda seinalizatzailea jartzea, espaloia zintarrian zerrenda hori bat pintatzea, markesinan egokitutako informazioa eta seinaleztapena instalatzea eta euskarri iskiatikoa jartzea.

Garrantzitsua da gurpil-aulkiak igarotzeko behar bezain zabalak diren espaloiak edo plataformak izatea, eta autobusak maniobrak ondo egin ditzakeen lekuetan kokatzea, sartzeko arrapala erraz zabaltzeko. Gainera, autobus geltokien ikuspena eta sinbologia hobetzeak lagundu egingo lieke desgaitasun psikikoa edo espektro autistaren nahasmendua duten pertsonen horiek identifikatzen eta garraio publikoa independentziaz erabili ahal izateko.

Figura 4.23. Gurpil-aulkiak sartzeko plataformadun geltokiaren adibidea



Iturria: INTRA

Beren kokapenagatik markesina instalatzerik ez dagoen zutoin-geralekuetan, egungo zutoinen ordezkari egokitutako geralekuak jartzea proposatzen da. Beste geltoki batzuetan, eserlekuak instalatuta, erabiltzaileentzako itxaron-baldintzak hobetu behar dira.

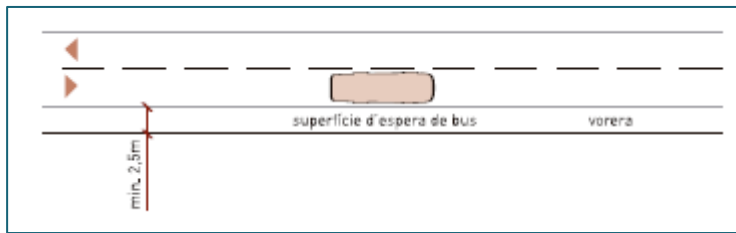
Garraio publikoaren zerbitzua hobetzera bideratutako proposamen berriek autobus geltokien antolaketa berri bat barne hartzen dute. Kokapena aldatuko ez duten geralekuek zein geraleku berriek honako hauek izan beharko dituzte:

- Estaldura erradioa handitzeko, elkarguneetatik gertu egon behar du.
- Lerrokadura zuzenak.
- Ibilgailurako irisgarritasun segurua, eroso eta azkarra bermatzea.
- Ibilbide irisgarriak.

Zirkulazio-erreiko geralekuek hainbat abantaila aurkezten dituzte:

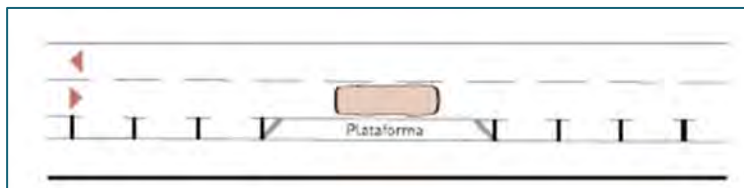
- Ibilgailuak autobusen atzean gelditzen dira, errepidera itzultzeko zailtasunak saihestuz.
- Autobusak ez du egin behar ez sarrerako ez irteerako maniobrarik, pertsonen ibilgailurako duten irisgarritasuna hobetuz.
- Mugikortasun jasangarriaren neurria, garraio publikoaren alde egiten baitu garraio pribatuaren aurrean.

Figura 4.24. Zirkulazio-erreian kokatutako autobus geltoki baten eskema



Iturria: INTRA

Figura 4.25. Zirkulazio-erreian plataforma duen autobus geltoki baten eskema

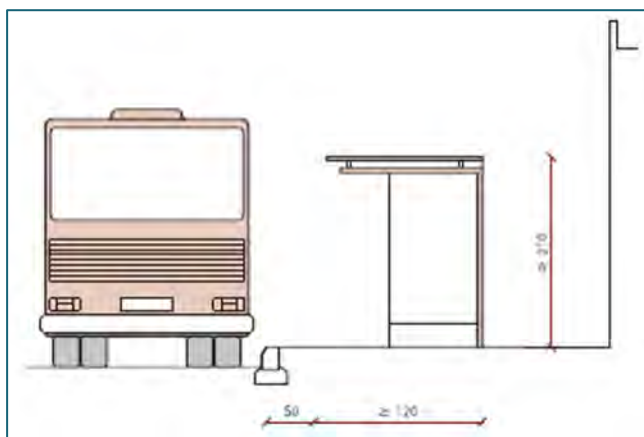


Iturria: INTRA

Geralekuetako ekipamenduetarako gomendatzen da:

- Lineen tarifei, ordutegiei eta ibilbideei buruzko informazioa jasotzen duen euskarria. Informazio horrek bateratua izan behar du, erabiltzaileek errazago uler dezaten.
- Espaloiaren zabalerak aukera ematen badu, markesina jartzea, erabiltzaileak egoera klimatologiko kaltegarrien aurrean babesteko eta erosotasuna hobetzeko. Eserlekuak, argiztapena, paperontzia eta sarearen planoak gomendatzen dira.
- Espaloiaren zabalerak markesinak instalatzeko aukerarik ematen ez badu, zutoina egon behar da, eta, ahal bada, bankua.
- Geralekua bazterbide batean badago, sakagailu bat jar daiteke, gidariei geralekuan pertsona bat zain dagoela jakinarazteko.

Figura 4.26. Markesina eta galiboaren kokapena



Iturria: INTRA

Autobus-geltokiak ikusmen-desgaitasuna duten pertsonentzat egokitzea

Garraio publikoaren zerbitzuaren irisgarritasuna hobetzeko, beharrezkoa da, halaber, autobus-geltokiak ikusmen-desgaitasuna duten pertsonen egokitzeko hobekuntzak egitea; izan ere, pertsona horiek, oro har, ez dute modurik izaten zerbitzuari buruzko informazioa denbora errealean jasotzeko elementu hori duten geltokietan. Gainera, erreferentzia-elementuak behar dituzte geltokietara behar bezala iristeko eta gareleketan kokatzeko.

Proposatutako jarduerak:

- Autobus geltokietan zoladura podotaktikoa jartzea, ikusmen-desgaitasuna duten pertsonak gidatu ahal izateko.
- Hurbileko fatxadak oztopoetatik libratzea, eta geldialdiaren eta fatxadaren artean zoladura podotaktikoa jartzea, ikusmen-arazoak dituzten pertsonen desplazamenduak errazteko.
- Pantailetan igorritako jakinarazpenak denbora errealean soinu igortzea.
- Desgaitasuna duten pertsonen elkarrekin gomendioak eta jarraibideak betetzea.

Emakumeen segurtasuna indartzeko bitarteko garelekuak

Generoaren ikuspegitik, funtsezko neurrietako bat Tarteko Garelekuaren zerbitzua ezartzea izango litzateke, bakarrik bidaiatzen duten emakumeen segurtasuna indartzeko, autobusetik jaisten direnean egin beharreko distantziak murriztuz.

Neurria Ordenantzan sartzea da kontua, geldialdiei buruzko araudi orokorraren salbuespen gisa, zehaztu beharreko ordutegi baten barruan (normalean gaukoa).

Funtzionamendua erraza da:

- Tarteko geldialdi bat egin nahi duen bidaiariak aurretik jakinaraziko dio gidariari non jaitsi nahi duen.
- Behar horretan oinarrituta, gidariak, ibilbidea ezagutzen duenak, erabiltzailearentzat eta gainerako zirkulazioarentzat arriskurik ez duen puntu bat aukeratu du.
- Adostutako puntuko jaitsiera autobusaren aurreko atetik egingo da beti.
- Egunero edo astero, autobusaren gidariak egindako batez besteko gareleku berri emango du, udal-teknikariek zerbitzua aztertu eta haren jarraipena egin ahal izan dezaten.

IRISGARRITASUN UNIBERTSALA LORTZEA.

4.5. Soinu-semaforoak inplementatzea

Kolektibo jakin batzuek gainerako oinezkoek baino ikuspegi konprometituagoa dute. Bidegurutzei segurtasun elementu gehiago emateko neurri bat semaforoak kolektibo horien beharretara egokitzea da.

Semaforoa duten gurutzetak egokitzea, mugitzeko zailtasunak dituzten kolektiboek segurtasunez gurutzatzea ahal izan dezaten. Oro har, komeni da (behar izanez gero) oinezkoek denbora gehiago edukitzea igarotzeko, mugikortasun urria eta ikusmen-urritasuna duten kolektiboek galtzada segurtasunez zeharkatzeko denbora nahikoa izan dezaten.

Proposatutako jarduerak:

- Udalerrri osoan soinu-semaforoak dituzten gurutzaketen kopurua handitzea, alde zaharrera eta alde zaharretik doazen ibilbideei, ekipamendu-inguruneei eta oinez desplazamendu gehiago dituzten eremuei lehentasuna emanez.

IRISGARRITASUN UNIBERTSALA LORTZEA.

4.6. Hiriarteko eta herriko autobusen flotaren irisgarritasuna hobetzeko jarraipena

Desgaitasun fisikoa duten pertsonen hiriarteko mugikortasuna hobetzea da gaur egungo mugikortasunaren beste erronketako bat, ahalik eta pertsona gehienek autonomia handiagoa izan dezaten.

Figura 4.27. Minusbaliotasun fisikoa duten pertsonentzat egokitutako autobusa



Iturria: Autocaresbello

Proposatutako jarduerak:

- Enpresa emakidadunek hiriarteko autobus-flota berritzen dutela kontrolatzea, desgaitasun fisikoa duten pertsonentzat egokituta egon dadin.
- Enpresa emakidadunek herriko autobusen flota berritzen dutela kontrolatzea, desgaitasun fisikoa duten pertsonentzat egokituta egon dadin.
- Hiriarteko eta hiriko autobus geltokiak egokitzea, erabat irisgarriak izan daitezen.
- Kontzesioak berritzeari begira, desgaitasunen bat duten pertsonentzako irisgarritasuna eskaintzen duten enpresek onurak izan ditzaten sustatzea.

IRISGARRITASUN UNIBERTSALA LORTZEA.

4.7. Hiri-altzari arriskutsuak kentzea

Hiri-altzariak, erabilera funtzionalaz gain, nolabaiteko hiri-irudia ematen diote espazio publikoari. Hiri-altzariak espazio publikoaren erabiltzaileak gidatzeko ere balio dute, espazioak bereiziz eta ibilbideak eginez, bizikidetza kaleetan gertatzen den bezala. Hiri-altzarien funtzionaltasuna kolokan egon daiteke, baldin eta hautatzeko eta kokatzeko irizpideek ez badute kontuan hartu oinezkoen irisgarritasuna.

Beharrezkoa da hiri-altzarietako elementuren baten erruz desgaitasunen bat duten pertsonentzat arriskutsuak edo deserosoak diren oinezkoen ibilbideak zuzentzea.

Figura 4.28. Kontzezino kaleko oinezkoen zebra-bideak dauden piboteak, mugitzeko arazoak dituzten pertsonen pasatzen ez uzteko modukoak



Iturria: INTRA

Hiri-altzarien elementu ororen kokapenak ez du oinezkoen ibilbide irisgarria inbadituko, oztoporik gabeko ibilbide bat egon beharko du 2,2 m-ko altueraraino, eta, ahal dela, zintarritik 0,40 metrora jarriko dira gutxienez. Elementuek ez dute 10 cm-tik gorako irtengunerik izango, eta gutxienez 15 cm-ko altueran detektatuko dira. Gainera, elementu garden guztiak seinalatzatuta egongo dira.

Oro har, hiri-altzariak espaloia kanpoaldean kokatu behar dira, ahal den neurrian gainerakoekin lerrokatuta, eta diseinua, ahal dela, karize biribilduekin egingo da.

Espazio publikoan instalatzen den hiri-altzariak ere elementu garrantzitsuak dira, eta ingurune urbanizatuaren erosotasun-mailan eragin dezakete, hainbat kolektibok eraikitako espazioen erabilera erraztuz. Hiri-elementu horietako batzuk funtsezkoak dira hiri-eremuari esperientziari mesede egiteko eta produkzioaz haraindiko hiriaren beste funtzio batzuk ikusarazteko. Bereziki, bankuek, mahaiek, haurrentzako jolas-eremuek eta komun publikoek esperientzia hori hobetzen lagun dezakete.

Proposatutako jarduerak:

- HMJP honek hiri-altzarien kokapena irisgarritasun-irizpideen arabera diseinatzea proposatzen du, ez soilik mugikortasun urriko pertsonentzat, baita biztanle guztientzat ere. Irisgarritasun Planak zehaztasunez jasotzen du zuzendu beharreko elementu eta instalazioen kokapena, bai eta jarduketaren lehentasuna ere.
- Desgaitasuna duten pertsonen azterketa-ibilbideak egitea, desgaitasuna duten pertsonen izan ditzaketen oztopo arkitektonikoak antzemateko.
- Hiri-altzariak desgaitasuna duten pertsonen segurtasunaren arloan dituzten arazo nagusien inbentarioa egitea.
- Arazoak sortzen dituzten hiri-altzariak ezabatzea edo aldatzea.

IRISGARITASUN UNIBERTSALA LORTZEA.

4.8. Udalaren eta desgaitasuna duten pertsonen erakunde eta elkarteen artean hitzarmenak egitea, irisgarritasuna sustatzen duten jarduerak koordinatzeko

Mugikortasun unibertsalaz hitz egin ahal izateko, mundu guztiaren mugikortasuna bermatu behar da, eta arreta berezia jarri behar zaie, era batera edo bestera, mugitzeko eskubidea bermatuta ikusteko zailtasun handienak dituzten kolektiboak. Administrazioaren eta kolektibo horien artean zuzeneko komunikazio-bideak ezartzeko aukerak irisgarritasunaren arloan egin beharreko jarduketari buruzko lehen eskuko informazioa izateko aukera eman behar die udal-kudeatzaileei.

Proposatutako jarduerak:

- Lankidetzat-hitzarmenak egitea Arrasateko Udalaren eta desgaitasuna duten pertsonen udalerriko erakunde eta elkarteen artean, mugikortasunaren eta irisgarritasunaren arloko jardueretan modu koordinatuan lan egiteko.

IRISGARITASUN UNIBERTSALA LORTZEA.

4.9. Irisgarritasunari buruzko legea betetzen jarraitzea, mugikortasun urriko pertsonentzat egokitutako galtzadako aparkalekuen eskaintza bermatzeko

Arrasatek Euskal Autonomia Erkidegoan irisgarritasunaren arloan indarrean dagoen araudi teknikoa betetzen jarraitu behar du. Hauek dira aparkalekuen arloan errespetatu beharreko irizpideak:

- Eraikuntzarik gabeko bide edo espazioetan ibilgailu arinak aparkatzeko dauden eremu guztietan, gutxienez plaza bat gordeko da 40 edo frakzio bakoitzeko mugikortasun urriko pertsonak garraiatzen dituzten ibilgailuentzat.
- Erreserbatutako plaza horiek oinezkoentzako ibilbideetatik eta inguruko eraikin eta zerbitzu publikoetarako sarbideetatik gertu kokatuko dira, eta ondo ikusteko moduan seinaleztatu dira, irisgarritasunaren nazioarteko sinboloarekin, plano bertikalean zein horizontalean.
- Seinale horizontalek irristagaitza izan behar dute.
- Bide publikoan ibilgailuak aparkatzeko dauden gunetan erreserba egingo da, erreserbatutako bi plazen artean oinezkoentzako ibilbide batek gehienez 250 metroko ibilbidea izan dezan.
- Aparkalekuko plaza erreserbatutako gurgil-aulkiaren erabiltzailea oinezkoentzako ibilbidean edo espaloian sartuko dela bermatuko da, erabiltzaileentzako arrisku-egoerak saihestuz eta oinezkoen pasabideen ondoko erreserba jartzea indartuz.
- Oinezkoen pasagunetik erreserba gertu egiten den kasuetan, oztopoetatik eta beste aparkalekueetatik libre utziko da 2 metroko distantzia batekin oinezkoen pasagunetik aparkalekura, plaza hori erabil dezakeen pertsonak oinezko pasagunearen ikuspenaren kontrola izan dezan.
- Erreserbatutako plazen gutxienezko neurriak, oro har, 6,00 m luze eta 3,60 m zabal izango dira.

- Bateriako aparkalekuetan, ibilgailuen edo oinezkoen zirkulazioan zailtasunak daudelako ezin bada 6,00 m-ko luzera hartu, 5,00 m-ra murriztu ahal izango da, plazaren zabalera ez bada adierazitakoa baino txikiagoa.
- Lineako aparkalekuetan, ibilgailuen zirkulazioan zailtasunak daudelako ezin bada 3,60 m-ko zabalera hartu, gainerako plazetarako dagoenari egokituko zaio, eta erreserbatutako plazaren luzera ez da adierazitakoa baino txikiagoa izango; kasu horietan, oinezkoen pasabideen mugakideak jarriko dira.
- Erreserbatutako plazak erabiltzeko, beharrezkoa izango da erreserba egiteko eskubidea egiaztatzea, gaian eskumena duen administrazioak emandako agiri edo txartelaren bidez.

IRISGARritasun UNIBERTSALA LORTZEA.

4.10. Hirigintza Antolamendurako Ekintza Plana genero eta feminismoaren ikuspegitik garatzea

Eraikitako edo berritutako ingurune askok eragin negatiboa dute generoan eta irisgarritasunean:

- Arkitektura arrazoiengatik, atari estuak eta eskailerak dituen fatxada historiko bat mantentzea aztertu behar da, irisgarritasun beharrak direla eta; esaterako, gurditxoak eta kotxetxoak dituzten pertsonen (gehienetan emakumeek bultzatuta) eta pertsona minusbaliatuen sarbidea.
- Galtzadarriak dituen kale bateko zoladurak kotxetxoak, bastoiak edo makuluak bezalako elementuekin zaildu egiten du desplazamendua.
- Merkataritza edo turismo zentro batek, beharrezko zerbitzurik edo zerbitzu nahikorik ez badu (adibidez, komun edo pixatoki gutxi, haurtxoak aldatzeko gunerik ez edo gutxi), arazoak sortzen dizkie pertsonen, batez ere haurtxo bat badute.
- Garraio publikora iritsi ezin diren eremuetan osasun-zentroak, bigarren hezkuntzako eskolak edo kirol zentroak badaude, emakumeei kalte berezia egiten zaie, emakumeak baitira oinez eta garraio publikoaz gehien ibiltzen direnak eta haurrak zaintzen dituztenak neurri handi batean.
- Bulegoak edo enpresa gunek, garraio publikoa iristen ez den eremuetan edo zaintzarik gabeko edo argi gutxiko aparkaleku eremuak dauden lekuetan kokatzen badira bereziki kaltegarria da 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. Gizonen eta emakumeen artean desadostasun handiak daude bizikleten erabilerari dagokionez, eta ondorioz bidegorriaren sarea aztertu eta ikertu da bakoitzaren ikuspuntutik.
- Eraikuntza dentsitate txikiko etxebizitzak eta egunero erabiltzen diren zerbitzu gutxi dituzten hirigintza sustapenak kalte egiten diote, batez ere, emakumeen osasun fisiko eta mentalari.
- Espaloirik gabeko hiriguneetako errepideek trabak jartzen dituzte eta arriskuan jartzen dute jendea segurtasunez ibiltzeko.

Mugikortasunarekin eta hirigintza plangintzarekin zerikusia duten esku hartzeak egiteko, 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 metodologietatik abiatuz eguneroko bizitza antolatzekeo beharrak kontuan hartuta.
- Hirigintzako plangintza eta mugikortasuna ebaluatzeko tresnak garatu, genero irizpideen arabera, genero bulegoak sortuz.
- Herritarrek eta gizarte eragileek hiri plangintzako eta diseinuko prozesuetan parekotasunean parte hartzeko mekanismo berriak sortu, eta emakumeek esku hartu behar dutela kontuan hartu, batez ere eguneroko bizitzaren kudeaketan.
- Bizi kalitatearen gutxieneko hirigintza estandarrak kontuan hartu, genero ikuspegiara egokitzeko:
 - o Orekan dauden eta hiri segurtasuna bermatzen duten jarduera ekonomikoak eta zerbitzuak biltzen dituzten ingurumen eremuak edo etxebizitza komunitateak sortu.
 - o Eraikuntza dentsitate desberdinak, etxebizitza tipologia desberdinak eta biztanleri kategoria desberdinak integratu.
 - o Funtzioak nahastu edo merkataritza erabilerak eta ekipamendu komunitarioak bizitegi sektoreetara eta hiri lurzoru finkatuko eremuetara hurbildu.
 - o Hiriguneetako zerbitzu eta ekipamenduak inguruko auzoetara deszentralizatu; izan ere, hiri polinuklearrak orekatuagoak dira, auzo bakoitzak zentroaren baldintzak ditu, eta hirigunearen eta aldirien arteko banaketa hausten da.
 - o Hirigunea olio orbanetan eratzea saihestu, hau da, oinez doazen pertsonen eta haien segurtasunaren aldeko hiri espazio publikoaren diseinua kontrolatzeko mekanismoak ezarri.
 - o Auzoetan jolas eta kirol zentroak sor daitezen sustatu, gizarte, belaunaldi eta sexu aniztasuna sustatzeko.
 - o Hiri perimetroetan garraio pribatuaren mendeko merkataritza gunen handien sorrera mugatu eta, ahal bada, ez planifikatu.
 - o Mugikortasun jasangarria lortu: oztoporik gabeko bideak sortu, segurtasuna bermatzeko diseinatuak, edo segurtasuna bermatzen duten irizpideak betetzea eta ezintasunen bat duten pertsonen erabiltzen dituzten kotxetxoak, erosketa orgak, gupil aulkiak, makuluak eta beste elementu batzuk pasatzen lagundu.
 - o Garraio publikoaren geroakuetarako espazioak utzi ekipamendu komunitarioen kokalekuetara iristeko.
 - o Mugikortasun alternatiba jasangarrienak (adibidez, mikrobus elektrikoak, bizikletak) ezartzeko azpiegiturak aurreikusi.
 - o Lurzoru urbanizagarriaren mugatan disuasio aparkalekuak sortzea aurreikusi, garraio publikoaren sarearekin lotuta.
- Udal planen legedian, hiri altzariak, artelanak, iturriak, argiak, postontziak eta bestelakoak diseinatu eta jartzeko arauak barneratu, genero irizpideen arabera.
- Sexuaren aldagaia informazio estatistiko osoan eta hazkundearen, populazioaren eta abarren adierazleetan sartu.

- Lehenetasunen zehaztapenak ezartzeko orduan, genero irizpideek landutako lehenetasunak kontuan hartu.
- Genero ezberdinen beharrak kontuan hartu.
- Segurtasun sentsazioa eragiten duten faktoreak bermatu.

Neurriaren helburua da eguneroko bizitza, kohesioa eta gizarteratzea erraztea, eta hiri-paisaia bat sortzea, lekuetako kide izatearen zentzua emango duena eta pertsona guztiei, kolektibo guztiei eta gizarte talde guztiei segurtasun- eta erosotasun-sentsazioa erraztuko diena.

Jarraibide horiek ezartzeko modu on bat da parte hartzeko tailerrak egitea, herritarren kolektiboen beharrak adierazteko, bereziki emakumeenak, eta, ondoren, tailer horietan garatutako jarduerak edo proposamenak egiteko.

4.5. BIZIKLETENTZAKO ETA MPI-ENTZAKO AZPIEGITURA KONEKTATU, EROSO ETA SEGURUA HEDATZEA

Bere hiri-ezaugarriengatik, dena gertu dagoen herrigune finko eta trinkoagatik, hiri-morfologiagatik eta bertako jendearen izaeragatik, Arrasate bizikleta-ahalmen handiko udalerri gisa eratzten da.

Bizikleta da gaur egun Euskadiko udalerri askotan gutxiegi erabiltzen den garraiobideetako bat. Europako hiri askotan, barne desplazamenduen %25a garraiobide horretan egiten dira; Arrasaten, berriz, barne desplazamenduen eta bizikleta konexioen kuotek ordezkari txikia dute oraindik banaketa modalean. Hala ere, bere ezaugarriengatik (hiri ertaina, distantzia laburrak) eta aurreikusitako azpiegiturengatik, Arrasate txirritulak potentzial handiko udalerria da.

Arrazoi asko daude herritar batek bizikleta ohiko garraiobide gisa erabiltzeko edo ez erabiltzeko. Horietako batzuk erabiltzailearen ezaugarri pertsonalen arabera dira, beste batzuk sozialak edo ekonomikoak, eta beste batzuk desplazamendua gertatzen den ingurunearen arabera. Hirigintza, mugikortasun eta gizarte eta kultura baldintzetan eragin dezakete udalek garraiobide horren erabilera areagotzeko.

Beraz, bizikletak rol nagusia hartzen du udalerri eta hirietan, eta egokitzapenak egin behar dira, hala nola bizikletentzako eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuentzako erreserbatutako erreteak eraikitzea, oinezkoentzako ibilbide seguruak egitea, garraio publikoaren eta bizikletaren arteko intermodalitatea bultzatzea, aparkaleku seguruak eraikitzea, herri barruko bideak egokitzea eta seinaleztatzea, bizikletak alokatzeko sistema publikoak ezartzea eta bizikletaz mugitzeko beste garapen batzuk, inbertsio horien kudeaketa digitalerako sistemak diseinatu eta ezarri.

Bizikleta bidezko garraioari dagokionez, erabilera sustatzeko funtsezko tresnak antolamendu eta araudi neurriak eta sentsibilizazio kanpainak dira. Lido horretan, Bizikletaren Plan baten bidez jarraibideak garatzea eta aplikatzea ezinbestekoa da.

Agertoki objektiboa lortzeko, bizikleta bidezko joan-etorriak areagotu behar dira eta, horrela, kutsadura murriztu, herritarren osasuna eta bizi-kalitatea hobetuz.

Bizikleta eta MPlak, patinetea bezala, garraiobideak dira, eta orain dela denbora asko existitzen diren arren, duela urte gutxi arte ez dira mugikortasunaren alternatiba errealizatzen hartu. Ibilgailu pribatuak kanpokotasun negatibo ugari sortu ditu, batez ere airearen kalitatea, pertsonen osasuna, bide-segurtasuna eta pertsonen ongizate fisiko eta psikologikoa okertuz. Hori dela eta, beste aukera batzuk jarri dira mahai gainean, inpaktu horiek murrizteko eta garraiobide aktiboak bultzatzeko. Garraiobide horiek ia ez dute ingurumen inpakturik, eta, gainera, hobekuntza handiak dakartzkie pertsonen osasunari eta ongizateari.

Alternatiba horien artean, bizikleta da, beharbada, ibilgailurik bereizgarriena, baina berriki MPlak agertu direnez (horien artean, batez ere, patinete elektrikoa nabarmentzen da), mugikortasun aktiboa osa dezaketen beste ibilgailu batzuk nabarmendu dira.

Hala ere, ibilgailu horiek desabantaila nabarmena dute oinez joateari dagokionez, eta, batez ere, ibilgailu pribatuari dagokionez, duten espazioagatik, oso mugatua baita zirkulatzeko.

Tren bat ez da ibiliko ez bazaio biderik jartzen, autoen zirkulazioa motelduko da zenbat eta errepide okerragoa izan, eta era berean, bizikleta azpiegitura txar, ez-seguru, gaizki konektatua dagoena eta deserosoa denean ez du inoiz lortuko bizikleta edo patinetea egunerokotasunerako garraio gisa finkatzea, ez baitira zirkulatzeko gune erakargarriak izango.

Figura 4.29. Guztientzako irisgarria den bizikleta-sare batek izan behar dituen baldintzen adibidea

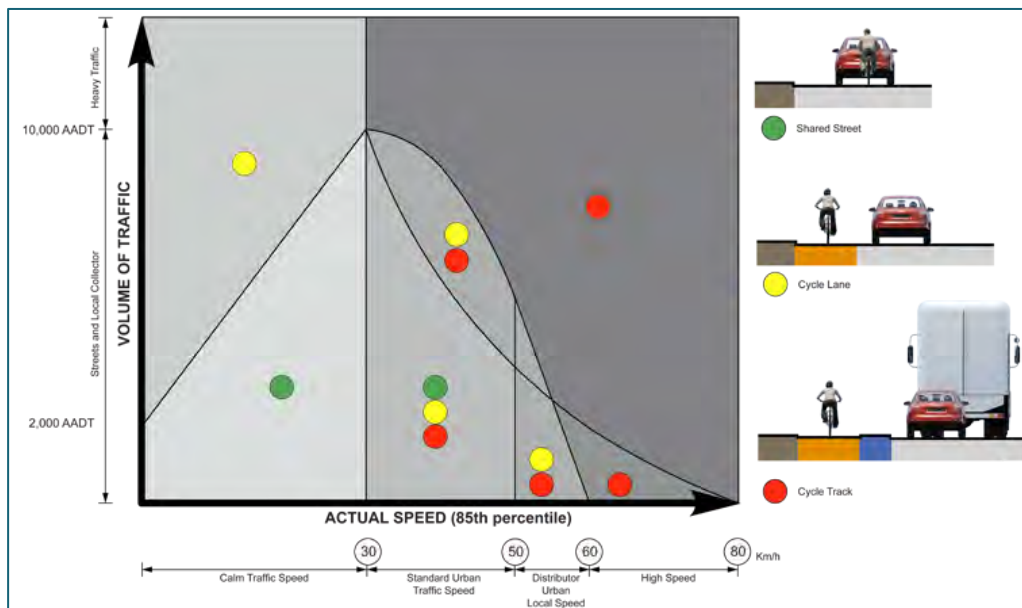


Iturria: Transport for London

Hemen aurkeztutako ekintzek, batez ere, bizikletentzako ibilbideak garatzea dute helburu. Jarraitutasuna emateko beharra azpimarratu da, eta ez bakarrik tarte isolatuak, baizik eta udalerriko auzoak beren artean, udalerria industrialdeekin eta inguruko gainerako udalerriekin lotzen dituzte. Garrantzitsua da bizikleta bideek udalerriaren barruan benetako sarea osatzea, horrela udalerrian zehar segurtasunez eta erosotasunez zirkulatu ahal izango baita. Nahiz eta kaleko sekzio guztiek ez duten aukera ematen bizikleta erre bat eransteko, garrantzitsua da bizikletek gune babestu eta eroso bat izatea, bide nagusietan trafikoa askoz ere handiagoa baita eta ibilgailu astunen presentzia handiagoa. Nazioartean erreferentzia diren hainbat gidek proposatzen dute trafikoa bereiztea 30 km/h-ko abiadura edo 5.000 ibilgailutik gorako EBla gainditzen duten bideetan. Arrasatek, 30. hiri gisa, trafiko intentsitate handiko sare nagusiko zati batzuk aurkezten ditu.

Bide biltzaile horiek txirrindulari berriak edo MPIko erabiltzaile berriak gonbidatzen dituzten bizikleta-ibilbideak hartu nahi badituzte, bide horiek baketzeko lan egin behar da, edo bizikleta-erre bereizi bat sartzeari begiratu. Bereizketa garrantzitsua da, halaber, jarduera ekonomikoko poligonoetara sartzeko bide industrialagoetan, ibilgailu astunen zirkulazioa bizikleten eta MPIen ibilbideetatik bereizteko.

Figura 4.30. Ibilbide pedalgarriak bereizteko irizpideak



Iturria: National cycle manual (Ireland) - National transport authority

Bigarren mailako edo auzoko sarearen kaleek, abiadura 30 km/h-ko mugara murriztuta eta EBI baxuagoekin, bizikleten eta ibilgailu motordunen bizikidetzaz ahalbidetzen dute, nahiz eta beharrezkoa den bizikleten seinaleztapena hobetzea eta zirkulazioaren parte gisa integratzea, ibilgailu motordunen gidariak bidearen erabiltzaile kalteberekiko errespetuaz kontzientziatuz.

2006an, Gipuzkoako Foru Aldundiak Gipuzkoako bizikleta bideen eskuliburua egin zuen. Eskuliburua planifikatzeko eta proiektatzeko gomendioak ematen zituen, eta gidalerro ez binkulanteak ematen zituen bizikleta bideak planifikatzeko eta eraikitze moduari buruz. Hala ere, dokumentu hori berrikusi egin behar da, bizikleten eta patineteen presentzia handiagoaren errealitate berrira egokitu ahal izateko, eta etorkizunean ibilgailu horiek erabiltzaile kopuruan haztea eta sendotzea aurreikusten den etorkizunerako lineak marrazteko.

Fenomeno hori mundu mailan gertatzen ari denez, abian jarriko diren estrategien norabidea eta kontuan hartuko diren printzipioak zein izango diren adieraz daiteke. Printzipio horien arabera, bizikleta bideak zuzenak, irisgarriak, jarraituak, erosoak, erakargarriak, seguruak eta gutxieneko geroarekin izango dira. Gainera, diseinu eskuliburu berriek bizikleta eguneroko desplazamenduetarako baliozko garraio aukeratzat hartuko dutenez, eta ez soilik jolas elementutzat, litekeena da proposatutako gomendioek eta estrategiek bizikleta azpiegitura 8/80 Hiriaren printzipioarekin bat etortzeko beharra azpimarratzea, hau da, eroso eta seguru izatea 8 eta 80 urteko pertsonentzat.

Horrek esan nahi du bizikleta ez dela soilik kirolariak edo zaleak erabiltzen dituen ibilgailu bat, beste edozein garraiobide bezala baizik. Diseinu berri horiek, beraz, bizikletaren erabilera sustatu nahi dute, genero eta adin guztietarako eguneroko mugikortasun ibilgailu gisa. Horrek segurtasuna hobetzea dakar, batez ere ibilgailuak ibiltzen diren bideen bereizketa eta seinaleztapena; zabalera, salgaiak garraiatzeko bizikletak (kargobikeak) edo bakfietak (haurren garraioa eta pertsonen laguntza ahalbidetzen dutenak) sartzeko aukera emanez; ikuspena eta argiztapena; semaforo-zikloak egokitzea, etab.

Beraz, jarraibide berriek paradigma aldaketa aurreikusten dute Arrasaten, non orain arte bizikleta bigarren mailako zereginera aldatu den mugikortasunaren plangintzan. Gainera, bizikleta-bideen diseinuan irizpide eguneratuak sartzeak patineteak kontuan hartzea ere esan nahi du, eta, beraz, zabalerak handitzea aurrerapenak errazteko, bidearen egoera eta mantentzea hobetzeko, sestra-aldaketak leuntzeko eta abar.

Figura 4.31. Bizikletaren erabileraren adibideak, adin, genero eta erabilera ezberdinekin



Iturria: Group Golden, Cycling Embassy of Great Britain, Dutch Cycling Embassy, Doorgelicht.

HMJPK hobekuntza batzuk proposatzen ditu dauden ibilbideetan, eta lehentasunezko ibilbide batzuk garatzea, bizikletentzako lehen sare bat izateko, aurretik zehaztutako irizpideekin.

HMJPren diagnostikoaren arabera, bizikletentzako aparkalekua behar zen. Aparkatzeko eskaintza berria bide publikoan zein kanpoan kokatu behar da.

Azkenik, gogoratu behar da, bizikletaren espazioa oinezkoaren kaltetan joan ezin dela eta, aglomerazio bat gurutzatu behar badu, jaitsi egin behar dela azpimarratu nahi da. Baketzearen eta moduen arteko bizikidetza hobetzearen alde lan egitea proposatzen da, ibilgailuak ibil ez daitezkeen oinezkoentzako espazioetan.

BIZIKLETENTZAKO ETA MPI-ENTZAKO AZPIEGITURA KONEKTATU, EROSO ETA SEGURUA HEDATZEA.

5.1. Bizikleta eta MPlen aparkalekuen eskaintza handitzea bide publikoan

Bizikletentzako aparkalekuek bermatuta egon behar dute ekipamendu nagusietan eta garraio publikoaren geltokietatik gertu.

Aparkaleku-eskaintza handitzea ezinbesteko baldintza da bizikletaz egindako joan-etorriak sustatzeko. Aparkaleku erosoak eta seguruak bermatu behar dira, bai jatorrizko lekuetan, bai helmugakoetan. Beraz, aparkalekuak jarri behar dira udalerriko erakarpen-gune bakoitzean, intermodalitateko nodoetan eta bizikleta asko ibiltzen diren guneeetan.

Aparkatzeko beharra desplazamenduen jatorrian bertan hasten da. Etxebizitza-erakinetan edo oso gertu dauden lekuetan bizikletak uzteko espazioak izatea bermatu behar da. Horregatik, beharrezkoa da eraikuntzari eta aparkalekuari buruzko udal-ordenantzak aztertzea, bizikleta jabeen beharrak barne hartzeko. Helmugan, ezinbestekoa da aparkalekuak jartzea oraindik zerbitzu hori ez duten hiriko erakarpen-zentro guztietan (kirol-zentroak, ikastetxeak, merkatuak, kultura-zentroak...). Intermodalitateko nodoetan, aparkalekuek bizikleten aparkalekuek ahalik eta segurtasun handiena izan behar dute, desplazamendu intermodalak sustatzeko.

Bizikletentzako aparkalekuek helburu hauek bete behar dituzte:

- irisgarriak, herritar guztiek erabil ditzaketela bermatuz,
- seguruak, bai bizikletentzat, bai erabiltzaileentzat,
- erakargarriak erabiltzaile izan daitezkeenentzat, eta
- erosoak, beste jarduera batzuk egiteko aukera emanaz.

Figura 4.32. Bizikleta-aparkaleku babestuaren adibidea Ommen (Herbehereak)



Iturria: Wikipedia

Hauen tipologia eta kokapena zehazteko garaian, bete beharreko parametro batzuk hartu behar dira kontuan:

- Udalerriko bidegorri sarearekin konektatuta egotea, eguneroko mugikortasunean joan-etorriak erakartzen/sortzen dituzten fokuei sarbidea emanez (lantokiak, ikastetxeak, ekipamenduak, etab.).
- Bizikleten eta erabiltzaileen segurtasuna eta osotasuna bermatzea.
- Lapurreten eta bandalismoaren aurkako segurtasun sistemak izatea (adibidez: CCTV bidezko kontrola, sarraileak, akreditatutako erabiltzaileentzako soilik sarbidea, zaintza fisikoa, etab.).
- Aparkalekuen sare trinkoa osatzea. Horretarako, aparkalekuen arteko tartea ez da 400 m-tik gorakoa izango.
- Inguruan lekua izatea, gerora plazen %25a handitu ahal izateko.
- Txirrindularien eta oinezkoen jariora ez oztopatze moduan kokatuta egotea.
- Plangintzan erabiltzaile potentzialak kontuan hartzea (adibidez, garraio-trukagailuetako bidaia kopurua, lan-zentroetako langile kopurua, ikastetxeetako ikasle kopurua, zerbitzua ematen duen kirol-eremuaren erabiltzaileak, plazako edo berdeguneko metro karratuak, etab.).

Gaur egun, azalerako aparkalekuak daude Arrasateko erakarpen-zentro askotan, baina beharrezkoa da bizikleta-bideetako ibilbideetan beste batzuk instalatzea eta aparkaleku batzuen edukiera handitzea, betiere gehieneko okupazioa baitute, batez ere eskola-inguruneetatik gertuen daudenak.

Bizikleten aparkalekua kanpoaldean dagoenean, aparkalekua ikusgai eta eraikinaren sarreratik hurbil egon dadin saiatu behar da, oinezkoentzat nahikoa den pasabide librearen zabalera bermatuz. Aparkaleku guztiek, egungoek eta berriek, dagokien seinaleekin joan beharko dute.

Bide publikorako gomendatutako aparkaleku-sistema unibertsala da, alderantzizko "U" formakoa, non bizikletak koadrotik eta gurpiletatik eusten diren, egonkortasuna eta segurtasuna eskainiz. Bizikleten artean 80 cm-ko distantzia gomendatzen da.

Bizikletentzako eta MPlentzako aparkaleku berriak bide publikoan ezartzeko proposamenak 26. planoan jasotzen dira grafikoki. Bizikleta-aparkaleku berriak kokatzeko irizpidea da estaldura hori ematea bizikletarik ez duten udalerriko joan-etorriak erakartzeko zentroei, bizikletentzako eta MPlentzako aparkalekuak eskaintzea proposatutako bide berrietan, eta, azkenik, PMUS honen diagnostikoan parte hartzeko prozesuetan jasotako eskaerak betetzea.

Bide publikoan bizikletentzako aparkaleku berriak jartzeko proposamenek %41ean handituko lukete aparkaleku mota hori, eta egungo 54 aparkalekutik 76 puntura pasako lirateke. Auzoen arabera banaketa gaur egun baino orekatuago egongo litzateke, diagnostikoan aztertutako eskariaren eta proposatutako bizikleta-sare berriaren arabera.

Figura 4.33. Egungo bizikletentzako aparkalekuak eta proposatutakok auzoaren arabera

EGUNGO EGOERA		PROPOSATUTAKO EGOERA	
Auzoa	Aparkalekuak	Auzoa	Aparkalekuak
Altamira	1	Altamira	2
Baserri Auzoak	10	Baserri Auzoak	15
Alde Zaharra	4	Alde Zaharra	4
Ferial	5	Ferial	7
Musakola	12	Musakola	17
San Andres	1	San Andres	2
San Juan	10	San Juan	15
Santa Marina	2	Santa Marina	2
Uribarri	2	Uribarri	2
Uribe-Munar	4	Uribe-Munar	6
Zarugalde	3	Zarugalde	4
Guztira udalerrian	54	Guztira udalerri	76

BIZIKLETENTZAKO ETA MPI-ENTZAKO AZPIEGITURA KONEKTATU, EROSO ETA SEGURUA HEDATZEA.

5.2. Bizikleten MPlen aparkalekuen eskaintza handitzea eta sustatzea bide publikotik kanpo

Neurri honen helburua da bizikletentzako aparkaleku kopurua indartzea esparru pribatuetan, hala nola etxebizitzetan, ekipamenduetan edo negozioetan. Bizikletentzako eta MPlentzako aparkaleku segurua eta nahikoa eskaintzea, bizikleta erabiltzearen egokitasuna hobetzeko. Helburu hori lortzeko, honako hau proposatzen da:

- Bizikleta bidezko desplazamenduak sustatzeko aparkaleku eskaintza handitzea.
- Bizikleta-aparkalekuen kopurua handitzea bidaiak erakartzeko eta sortzeko zentro nagusien barruan (ikastetxeak, bulegoak, ekipamendu publikoak, etab.).
- Aparkaleku eroso eta seguruak bermatzea, bai jatorrizko lekuetan, bai helmugakoetan. Etxebizitza eta negozio eraikinetan aparkalekuak jartzea sustatzea.
- Eraikuntzako eta aparkalekuko udal ordenantzak aztertzea, bizikletak sartzeko.
- Aparkaleku estaliko zerbitzuaren araudia ezartzea eta ebaluatzea.
- Bizikletentzako aparkalekuen seinaleztapena, argiztapena eta sarbidea hobetzea.
- Motordun ibilgailuen abiadura moteltzea aparkalekuetako zonaldeetan.

Euskadiko 45/2025 Dekretu berriak, hirigintzako estandarrak arautzen dituenak, bizikletak aparkatzeko dotazioak ezartzen ditu jarduketa urbanistikoetan. Orohar, ibilgailuei aparkatzeko lekua kentzen die, eta bizikletekin partekatu beharko dute espazioa hemendik aurrera.

Hala, adibidez, gaur egun bezala, aparkalekuen hirigintzako estandarrak ezarritako bizitegira bideratutako eraikigarritasuna handitzen den sabaiko 100 metro karratuko plaza bat izango da. Ordea, horrela kalkulaturako aparkaleku kopuruaren erdia izango da lau gupil edo gehiagodun ibilgailu motordunentzat eta beste erdia bizikletentzat.

Babestutako aparkalekuak

Sentsibiltate berezia izan behar da bizikletak gehien eskatzen diren garraio publikoko geltokietan aparkatzeari dagokionez, intermodalitatea hobetzeari dagokionez.

Kasu honetan, ziurrenik denbora luzez aparkatuko denez, ez da nahikoa bizikletak lotzeko euskarri fisiko bat jartzea; izan ere, bizikletak eta osagarriak lapurtzeko erraztasunak aparkaleku babestuak jartzea eskatzen du.

Horregatik, lur gaineko aparkalekuez gain, aparkaleku seguruak eta zainduak ezartzea proposatzen da. Banakako etxolak aukera ona dira bizikleta bakoitza lapurretetatik eta eguraldi txarretik babesteko.

Bizikleta pribatuentzako aparkaleku seguruako zerbitzu bat sortzea da helburua. Erabiltzaileen eta bizikleten aurretiazko erregistroaren bidez funtzionatzen du. Erregistro horrek eskubidea ematen du lanegunetan gehienez 48 orduz jarraian aparkatzeko, eta 72 orduz gehienez ere, aparkalekuak asteburuko egunen batean okupatzen badu. Baimendutako gehieneko denbora hori gaindituz gero, indarrean dauden tarifak aplikatuko dira. Muga horiek erabiltzaileen txandaketa errazteko ezartzen dira, baina egunka alokatu daitezkeen aparkalekuak ere badira, garaje partikular gisa.

Figura 4.34. Gasteizko bizikleta aparkaleku estali eta seguruaren adibidea



Iturria: Gasteizko udala

Figura 4.35. Bizikleten aparkalekuaren sarrera Yokohaman (Japonia)



Iturria: Wikimapia

Aparkaleku seguruaren ekimen honek ondo funtziona dezake hirigunean eta autobus-geltokian, egun osoan zehar beste udalerri batera lanera joateko egiten diren udalerrien arteko joan-etorriekin konbinatzeko, baita industrialdeetan ere, non batzuetan bizikleta lanegun oso batean aparkatzeko puntu seguru baten faltak erabiltzaile izan daitezkeenak baztertzeko dituen.

Lehenik eta behin, autobus geltokiaren inguruan instalatzea proposatzen da, espazio osoari intermodalitate handiagoa emateko. Ekimena finkatuta dagoenean eta sistemaren funtzionamendu ona erregistratzen denean, zerbitzua handitzea proposatzen da, zentroaren inguruan beste puntu bat ezarriz, Garibai eta Biteri kaleen arteko kokapenen batean, eta Iturripeko kiroldegia ingurua birmoldatzen denean, inguruan beste aparkaleku estali bat jartzea proposatzen da, Mondragon Unibertsitateko ikasleei ere zerbitzua eta estaldura emateko.

Erreserbak lurpeko parkin-plazetan

Gaur egun, udalerriko lurpeko aparkalekuek ez dute mota horretako aparkalekurik, baina bizikletentzako aparkaleku batzuk gorde beharko lirateke, bizikletentzako segurtasuna eta zaintza hobekien bermatzen duten aparkalekuak baitira.

Gainera, bizikleten aparkalekua eta horien lapurreten arazoa dira aparkaleku seguruak sustatzeko ahalegina beharrezkoa egiten duten gaitako bat, eta lurpeko aparkalekuetan bizikletentzako plazak erreserbatzea segurtasuna bermatzeko aukera onenetako bat da.

Autoko plaza bakoitzeko, gutxi gorabehera, bizikletentzako 20 leku jar daitezke. Erreserbatutako espazioa aparkalekuaren sarreratik/irteeratik gertu kokatu behar da. Bizikleten segurtasuna eta zaintza hobekien bermatzen duten aparkalekuei zerbitzua ematea da helburua.

Figura 4.36. Bizikletentzako aparkalekua lur azpiko parkin batean, Oñatiko udalerrian



Iturria: Noticias de Gipuzkoa

Horrek ez du esan nahi bide publikoan dauden aparkaleku-barrak erabilgarriak ez direnik. Baina beste funtzio bat dute, batez ere iraupen laburreko aparkalekuetarako, gestio administratibo bat egiteko, erostera joateko eta abarretarako balio dute. Aparkatzea leku berean hainbat orduz egotea denean, honelako konponbideak bilatu beharko lirateke babes handiagoa eskaini ahal izateko.

Lehenik, Laubideko lurpeko aparkalekuan 20 bizikletarentzako aparkalekua jartzea proposatzen da, hori baita edukiera handiena duena, eta, ondoren, eskaintza handitzea, Biteriko lurpeko aparkalekuan beste 20 plaza jarrita.

BIZIKLETENTZAKO ETA MPI-ENTZAKO AZPIEGITURA KONEKTATU, EROSO ETA SEGURUA HEDATZEA.

5.3. Bidegorrien hiri-sarea hedatzea

Helburu nagusia Arrasate bizikletaz erraz ibiltzeko moduko udalerria izatea da, eta pixkanaka bizikletaz mugitzen diren pertsonen kopurua handitzea.

Irizpide orokor gisa, udalak honako hauek ziurtatu beharko ditu:

- Bidegorriak ezartzea segurtasunaren, konektibitatearen, erosotasunaren eta abarren arloan ezarritako jarraibide berrien eta jardunbide egokien arabera, galtzadan eraikitzea eta ibilgailu pribatuarentzako espazioa arrazionalizatzea lehenetsiz.
- Bidegorrien sarean atzemandako gatazka-puntuetan hobekuntzak eta konponbideak ezartzea.
- Bizikleta-bide berriak ezartzeko beharra hautematea eta ibilgailu horien erabiltzaileek egindako eskaerei erantzutea.

Bizikleta bidezko mugikortasun sare segurua eta funtzionala eratzea, bizikletaren eta oinezkoen arteko espazio partekatuak azpimarratuz, hezkuntza eta prestakuntza arloko beste ekimen batzuekin batera, funtsezkoa da bizikletaren eta garraio jasangarriaren eredu berrien erabilera sustatu ahal izateko.

Garraio modu honen erabilera sustatzeko ezinbestekoa da **bizikleta bideen ibilbide sare arrazional bat** edukitzea babestutako eta seinaleztatuko espazioekin.

Ibilbidearen irizpideak eta sarearen definizioa

- **Konektagarritasuna/jarraitutasuna.** Tarte berriak konektagarritasuna, azkartasuna eta erosotasuna maximoa bilatzen dute jada existitzen diren ibilbideetatik abiatua ingurumen eremu desberdinetara iristeko.
- **Bide hierarkizazioa/baketutako zonen mugatzea.** Bizikletentzako errai edo espazio espezifiko berrien sorrera udalerriko zirkulazioaren ikuspegi globalaren menpe dago. Zirkulazio eskasa eta abiadura moteleko kaleetan, bizikleta eta kotxea galtzada berdina erabiliz elkar bizi dezakete ingeniari-tza lan espezifikorik burutu gabe eta administrazio lokalarentzat aurrezte ekonomiko garrantzitsuarekin. Motordunen zirkulazioa trinkoa eta azkarra den kale eta etorbideetan, hau da, oinarritzko sarean, ezinbestekoa da bizikleten zirkulaziorako azpiegitura espezifikoa.
- **Erakarpen zentro nagusien estaldura.** Bizikleta sareak udalerriko erakarpen zentro nagusietara iritsi behar da: kirol ekipamenduak, kultur zentroak, merkatuak, hezkuntza zentroak, administrazio-ko eraikin publikoak, osasun zentroak eta industria guneak.
- **Seinaleztapena.** Beharrezkoa da txirrindulariek, ibilgailu-gidariak eta oinezkoek zehazki ezagutzeko kalearen zer espazio dagoen bere zirkulaziorako eta bideko ze beste erabiltzaileekin elkarbanatu dezaketen espazio hau edo ez. Horrez gain, seinaleztapenak ere balio izan behar du bai txirrindularien artean eta bai beste desplazamendu moduekin zirkulazioa erregulatze-ko, batez ere bidegurutzee- tan. Baita ere beharrezkoa da txirrindulariari ohartarazpenak eta izaera orokorreko informazioa komunikatzeko (ibilbideak, norabideak, zerbitzuak, etab.).

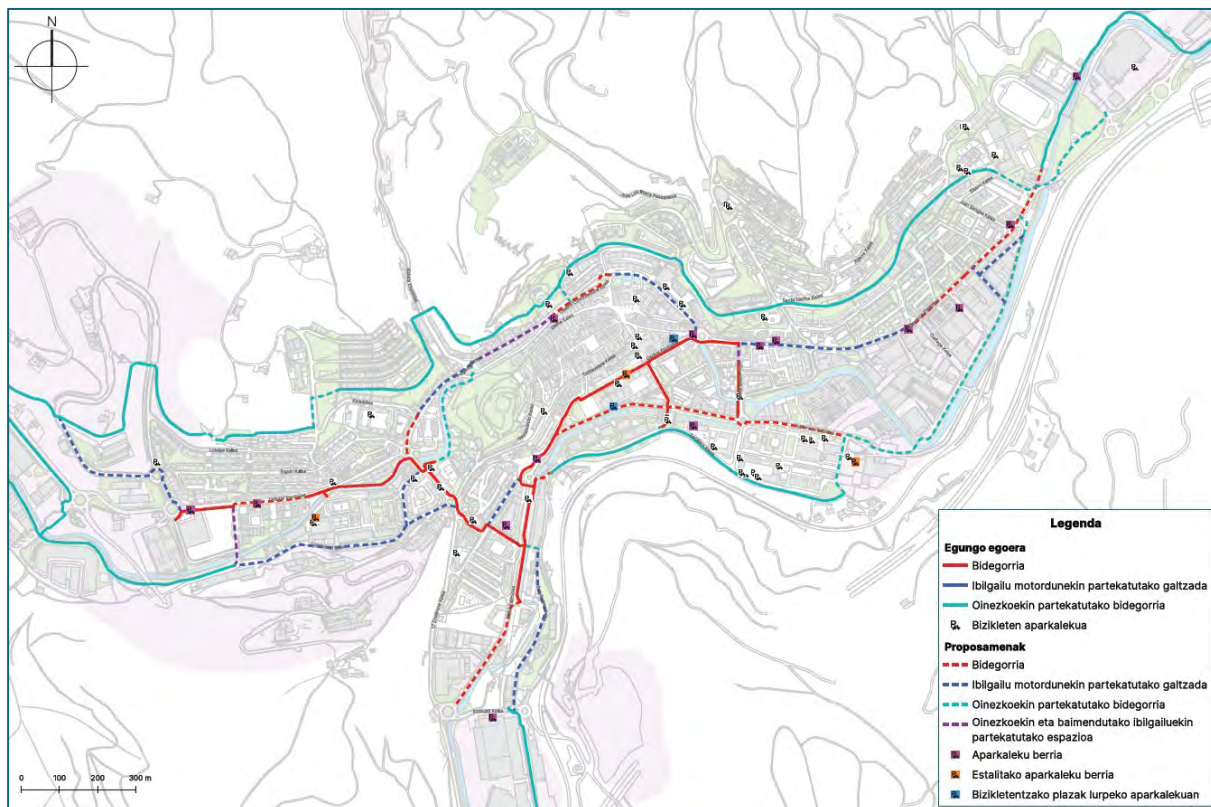
Bizikleta-sarearen irizpide teknikoak

- Aurreikusitako erabiltzaile kopuruaren eta bidearen funtzioaren arabera-ko ezaugarri geometrikoak.
- Segurtasuna bermatzen duten elkarguneak, eta txirrindularien geralekuak eta itxaronaldiak ahalik eta gehien murrizten dituztenak.
- Bizikleta bidea irakurtzeko eta ezagutzeko moduko seinaleztapena, bai erabiltzaileentzat, bai oinezkoentzat eta beste ibilgailu batzuetako gidarientzat.
- Bizikleta zirkulazioaren segurtasuna eta erosotasuna errazteko zoladura.
- Bizikleta zaleen beharrak osatzeko hiri altzari egokiak, adibidez, eserlekuak eta bizikleta aparkalekuak jolas bideetako atsedeen lekuetan.
- Kontrako baldintzei aurre egiteko babes klimatologikoa, bai trazaduragatik, bai elementu egokiak erabiltzeagatik, hala nola zuhaitzak, zoladura, itzal elementuak eta abar.
- Argi artifiziala, txirrindularien ikuspena eta segurtasuna bermatzea.

Lehendik dauden bidegorrietatik, proposatutako bide-hierarkizaziotik eta hiriko erakarpen-gune nagusien kokapenetik abiatuta, 26. planoan proposatutako bidegorrien oinarritzko zonifikazioa zehazten da.

Bizikletentzako sareak hainbat bide-motatako zatiek osa ditzakete, kasu bakoitzean edo lurraldeko pieza bakoitzean gertatzen diren zirkunstantzien arabera.

Figura 4.37. Udalerriko bizikleta ibilbideen eta MPLen proposamen planoa (26. planoa)



Iturria: INTRA

Proposatutako jarduketekin, udalerriko bidegorrien sareak %47,5eko igoera izango du, gaur egungo 15,8 km-tik 23,3 km-ra.

Garapen horrek bizikletaz eta mugikortasun pertsonaleko ibilgailuz egindako desplazamenduen irisgarritasuna eta segurtasuna hobetzeko beharrari erantzuten dio, mugikortasun jasangarriagoa eta hiri-espazioan integratuagoa sustatuz.

Bizikleta-sarearen aurrerapen nagusietako bat azpiegitura-tipologia berri bat sartzea da: oinezkoen eta baimendutako ibilgailuen arteko espazio partekatuak. Kale horiek oinezkoentzako lehentasun argi batekin diseinatzen dira, bizikletei eta MPLei errei espezifikorik izan gabe zirkulatzea ahalbidetuz. Hala ere, larrialdietako ibilgailuetarako eta garajeetarako sarrera baimenduta dago.

Proposamenak bizikletentzako konponbideak dibertsifikatzea aurreikusten du, hiri-ingurunearen ezaugarrietara egokituz eta ibilbideen jarraitutasuna bermatuz. Ildo horretan, honako hauek inplementatzea planteatzen da:

- 461 m. oinezkoekin eta baimendutako ibilgailuekin partekatutako espazioan.
- 2,2 km. bidegorri hiri-eremuan, bizikletentzako azpiegitura berezia bermatzeko.
- 1,7 km oinezkoek eta bizikletek partekatutako espazioa ibilbide ziklagarrietan.
- 3,2 km. bizikletak eta motordun ibilgailuak partekatutako galtzadan, bizikletak trafikoan modu seguruan integratzeko.

Galtzada partekatua bi egoeratan planteatzen da:

1. Hurbileko erreie banandu baten alternatiba gisa: Inguruan bizikleta-azpiegitura bereizi bat dagoen zatietan aplikatzen da, eta oraindik galtzadatik zirkulatzeko gaitasunik ez duten erabiltzaileek erabili ahal izango dute, baina galtzada partekatuak ibilbide zuzenagoa eta azkarragoa eskaintzen du, desplazamendu arinagoak erraztuz.
2. Espazio-mugengatik: Sekzioaren zabalerak bidegorri bereizi bat ezartzeko aukerarik ematen ez duen bideetan planteatzen da, zirkulaziorako erreien gutxieneko neurriei, espaloien zabalerari eta oinezkoentzako irisgarritasunari buruz indarrean dagoen araudia urratu gabe, bereizitako bidegorrien baldintza teknikoak betez.

Bide horiek udalerriaren ekialde-mendebalde ardatzaren parte direnez eta desplazamenduak erakartzeko polo garrantzitsuekin lotzen direnez (kiroldegiak, unibertsitatea, etab.), seinale horizontalak eta bertikalak indartzea aurreikusten da. Jarduera hauen helburua txirrindularien ikusgarritasuna hobetzea eta hiriko trafikoan segurtasunez integratzea da, garraiobide guztietarako ingurune irisgarriagoa eta seguruagoa sustatuz.

Figura 4.38. Arrasateko bizikleta sarearen dimentsioak, garatutako proposamenak gauzatzen badira.



Iturria: INTRA

Ekialdetik mendebaldera eta iparraldetik hegoaldera konektatutako bizikleta-sare jarraitua sortzeko helburuarekin, hiri-bideko hainbat tarte aztertu dira, bidegorria sartzeko eta gainerako desplazamendu moduei ahalik eta kalte gutxien eragiteko.

Ekintza plan honetan proposatutako bizikleta-sareak aurreko mugikortasun-planetatik proiektatutako bidegorrien eta proposamen berri batzuen bidez udalaren lan-mahaian zeuden proposamenak konbinatzen ditu, oinezkoen lekuri ez kentzeko, ibilgailu pribatuari baizik. Hauek izan dira aztertutako tarteak eta proposatutako irtenbideak:

Gipuzkoa etorbideko zatia, Etxetxikiak kalearekiko elkargunearen eta Martxoaren 8 kalearekiko elkargunearen artean

Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planaren esparruan, eta plan horren iraupena eta indarraldia kontuan hartuta, estrategia progresibo bat ezartzen da bizikleta integratzeko eta eremu horretan trafikoa berrantolatzeko.

Lehen ezarpen fase baterako, HMJParen denbora esparruaren barruan, Gipuzkoa etorbideko tarte horretan bizikleta galtzadan sartzea proposatzen da, ibilgailu pribatuarekin espazioa partekatuz. Neurri horri esker, eskarmentu handiena duten txirrindulariek lehentasuna izango dute ibilbide zuzen eta azkar batean, galtzadan ibilgailu motordunekin espazioa partekatuz.

Tarte honetan zirkulazioaren norantza bakarra ezartzeak konplexutasuna eta HMJParen denbora horizontean integratzeko zailtasunak direla eta, lehen fase horretan, Gipuzkoa etorbideko tarte horretan zirkulazioaren noranzko bikoitzari eustea proposatzen da, Etxetxikiak kaleko elkargunetik Martxoaren 8 kaleko elkargunera arte.

Figura 4.39. Gipuzkoa etorbideko tartearen, Etxetxikiak kaleko elkargunetik Martxoaren 8 kaleko elkargunera arte, motordun ibilgailuekin galtzadan partekatutako bidegorriaren proposamena Ingo Fasean, Planaren indarraldiaren epean



Iturria: INTRA

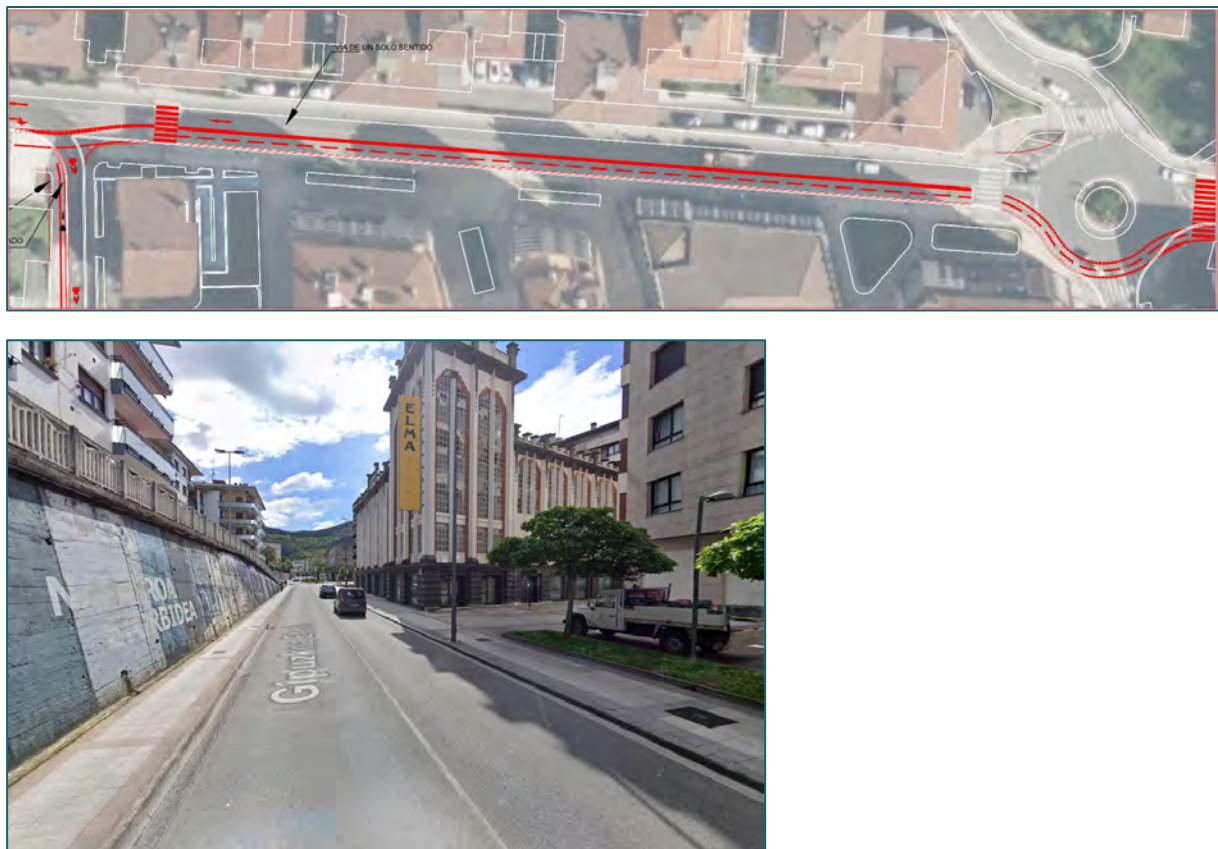
Epe luzera, HMJPren helburu estrategikoa da tarte horretan zirkulazio norantza bakarra ezartzea eta norantza bikoitzeko bidegorria jartzea. Hala ere, jarduketa horrek Plan honen denbora eremua gainditzen duenez, haren ezarpena xehetasunez aztertu beharko da.

Bideragarritasuna ebaluatzeko, HMJPak funtsezkotzat jotzen du trafikoa monitorizatzeko eta simulatzeko azterlan espezifiko bat egitea, neurriak tarte honetako bide-sarean duen eragina zehaztasunez kuantifikatzeko eta, inplementatuz gero, trafikoaren birbanaketa aztertzeke, neurriak sare osoan izango duen eragina ulertzeko.

Etorkizuneko eszenatokitako, aztertutako lehen aukera iparraldeko espaloia kentzea izan da, baina neurketen arabera, iparraldeko espaloia kendu arren, hegoaldeko espaloien zabalera apur bat murriztu beharko litzateke (80 cm inguru), bidegorria eta zabalera egokiko zirkulazio-erriak mantentzeko.

Horregatik, etorkizunean, HMJParen denbora eremutik harago, alternatiba egokiagotzat jotzen da mendebaldetik ekialderako zirkulazioaren noranzkoa kentzea, galtzadan noranzko bikoitzako bidegorria barneratuz, egungo espaloiak mantendu ahal izateko.

Figura 4.40. Gipuzkoa etorbideko tartean bidegorria implementatzeko proposamena, Etxetxikiak kalearekiko elkargunearen eta Martxoaren 8 kalearekiko elkargunearen artean



Iturria: INTRA

Plangintza mailakatu horren bidez, mugikortasun jasangarriago baterako trantsizio orekatua bermatu nahi du HMJPren programak, bide-sarearen segurtasuna, irisgarritasuna eta funtzionaltasuna lehenetsiz.

Gipuzkoa etorbideko zatia, Martxoaren 8 kalearekiko elkargunearen eta Lapurdi kalearekiko elkargunearen artean

Aurreko tartean bezala, lehen ezarpen fase baterako, HMJParen denbora esparruaren barruan, Gipuzkoa etorbideko tarte horretan bizikleta galtzadan sartzea proposatzen da, ibilgailu pribatuarekin espazioa partekatuz. Neurri horri esker, eskarmentu handiena duten txirrindulariek lehentasuna izango dute ibilbide zuzen eta azkar batean, galtzadan ibilgailu motordunekin espazioa partekatuz.

Tarte honetan zirkulazioaren norantza bakarra ezartzeak konplexutasuna eta HMJParen denbora horizontean integratzeko zailtasunak direla eta, lehen fase horretan, Gipuzkoa etorbideko tarte horretan zirkulazioaren noranzko bikoitzari eustea proposatzen da, Martxoaren 8 kaleko elkargunetik Lapurdi kaleko elkargunera arte.

Figura 4.41. Gipuzkoa etorbideko tartean, Martxoaren 8 kaleko elkargunetik Lapurdi kaleko elkargunera arte, motordun ibilgailuekin galtzadan partekatutako bidegorriaren proposamena 1ngo Fasean, Planaren indarraldiaren epean



Iturria: INTRA

Epe luzera, HMJPren helburu estrategikoa da tarte horretan zirkulazio norantza bakarra ezartzea eta norantza bikoitzeko bidegorria jartzea. Hala ere, jarduketa horrek Plan honen denbora eremua gainditzen duenez, haren ezarpena xehetasunez aztertu beharko da.

Bideragarritasuna ebaluatzeko, HMJPak funtsezkotzat jotzen du trafikoa monitorizatzeko eta simulatzeko azterlan espezifiko bat egitea, neurriak tarte honetako bide-sarean duen eragina zehaztasunez kuantifikatzeko eta, inplementatuz gero, trafikoaren birbanaketa aztertzeke, neurriak sare osoan izango duen eragina ulertzeke.

Etorkizuneko eszenatokirako, aztertutako lehen aukera espaloian aparkalekuak kentzea izan zen, baina gutxieneko zabalerara betetzen duen noranzko bikoitzeko bidegorria sartu ahal izateko, aparkalekuak kentzeaz gain espaloia estutu behar da Lapurdi kalearekiko bidegurutzean.

Horregatik, etorkizunean, HMJParen denbora eremutik harago, alternatiba egokiagotzat jotzen da mendebaldetik ekialderako zirkulazioaren noranzkoa kentzea, galtzadan noranzko bikoitzeko bidegorria barneratuz, egungo espaloiak mantendu ahal izateko.

Figura 4.42. Gipuzkoa etorbideko tartean bidegorria inplementatzeko proposamena, Martxoaren 8 kalearekiko elkargunearen eta Lapurdi kalearekiko elkargunearen artean





Iturria: INTRA

Plangintza mailakatu horren bidez, mugikortasun jasangarriago baterako trantsizio orekatua bermatu nahi du HMJPren programak, bide-sarearen segurtasuna, irisgarritasuna eta funtzionaltasuna lehenetsiz.

Gipuzkoa etorbideko zatia, Lapurdi kalearekiko elkargunearen eta Osiñaga kalearekiko elkargunearen artean

Aurreko tarteetan bezala, lehen ezarpen fase baterako, HMJParen denbora esparruaren barruan, Gipuzkoa etorbideko tarte horretan bizikleta galtzadan sartzea proposatzen da, ibilgailu pribatuarekin espazioa partekatuz. Neurri horri esker, eskarmentu handiena duten txirrindulariek lehentasuna izango dute ibilbide zuzen eta azkar batean, galtzadan ibilgailu motordunekin espazioa partekatuz.

Tarte honetan zirkulazioaren norantza bakarra ezartzeak konplexutasuna eta HMJParen denbora horizontean integratzeko zailtasunak direla eta, lehen fase horretan, Gipuzkoa etorbideko tarte horretan zirkulazioaren norantzko bikoitzari eustea proposatzen da, Lapurdi kaleko elkargunetik Osiñaga kaleko elkargunera arte.

Figura 4.43. Gipuzkoa etorbideko tarteetan, Lapurdi kaleko elkargunetik Osiñaga kaleko elkargunera arte, motordun ibilgailuekin galtzadan partekatutako bidegorriaren proposamena 1ngo Fasean, Planaren indarraldiaren epean



Iturria: INTRA

Etorkizuneko eszenatokirako, Lapurdi kalearen eta Osiñaga kalearen arteko Gipuzkoa etorbideko tarte honetan, ez dago bi norantzak mantenduz zabalera minimoko bidegorria ezartzeko aukerarik, espaloiak estuak direlako. Beraz, aukera bakarra da tarte hori ere zirkulaziorako norantza bakarrekoa bihurtzea ekialdetik mendebaldera doazen motordun ibilgailuentzat, galtzadan bereizitako bi norabideko bidegorria sartuz.

Figura 4.44. Gipuzkoa etorbideko tarteetan bidegorria inplementatzeko proposamena, Lapurdi kalearekiko elkargunearen eta Osiñaga kalearekiko elkargunearen artean



Iturria: INTRA

Plangintza mailakatu horren bidez, mugikortasun jasangarriago baterako trantsizio orekatua bermatu nahi du HMJPren programak, bide-sarearen segurtasuna, irisgarritasuna eta funtzionaltasuna lehenetsiz.

Gipuzkoa etorbideko zatia, Osiñaga kalearekiko elkargunearen eta Zigarrola kalearekiko elkargunearen artean

Ilaran aparkaleku ugari dituen tarteak da hau, eta neurketen arabera, aparkaleku horietatik 11 inguru kenduz gero tarte osoan espaloia espazioa berriz diseinatzeko, bi zirkulazio-erriak mantentzeko eta bi norabideko bidegorri bereizi bat sartzeko lekua egongo litzateke.

Bidegorriak garraio publikoa erabiltzen duten pertsonen geralekua zeharkatuko luke, baina hurrengo grafikoan ikus daitekeenez, gaur egun konponbideak daude horrelako espazioetarako. Hori da proposatzen den aukera.

Figura 4.45. Gipuzkoa etorbideko tartean bidegorria inplementatzeko proposamena, Osiñaga kalearekiko elkargunearen eta Zigarrola kalearekiko elkargunearen artean



Iturria: INTRA

Gipuzkoa etorbidea, Zigarrola kalearekiko bidegurutzetik, bide berdearekin konektatu arte

Puntu horretara arte, bidegorria Gipuzkoa etorbidearen hegoaldeko espaloitik igarotzen da, baina hortik aurrera espaloia aldatu eta bidegorria iparraldeko espaloitik eraman behar dela uste da, hegoaldean espaloi gutxi dagoelako, eta horrek aukera ematen duelako iparraldeko sektorean espaloia berriz diseinatzeko eta birmoldatzeko, aparkaleku batzuk kenduta (10 inguru).

Aldaketa hori egiteko eta gaur egun bus-geltokia dagoen sektorea gurutzatzeko, plataforma bat inplementatzea proposatzen da.

Figura 4.46. Gipuzkoa etorbideko tartean bidegorria inplementatzeko proposamena, Zigarrola kalearekiko elkargunetik bide berdearekin bat egin arte



Iturria: INTRA

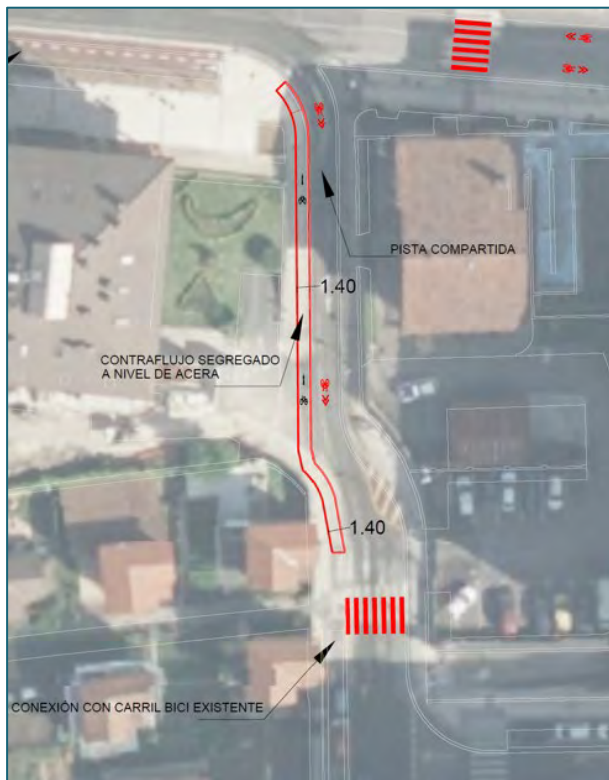
Osagarri gisa, 26. planoan erakusten den bezala, Zigarrola kalean ibilgailu motordunekin galtzadan partekatutako bidegorria ezartzea ere proposatzen da.

Etxetxikiak kaleko zatia, Gipuzkoa etorbidearekiko elkargunearen eta bidegorriaren artean

Tarte honetarako proposatutako alternatiba bide-hierarkizazioa aldatzeko proposamenarekin osatzen da (7.1 proposamena). Bide-zati hori oinezkoentzako lehentasuneko kale bihurtzea proposatzen da, garajeetarako eta baimendutako ibilgailuetarako sarbide mugatuarekin. Horrek nabarmen murriztuko luke ibilgailu motordunen bolumena, eta aukera emango luke bizikleta sartzeko galtzadan espazioa partekatuz tarte horretan.

Galtzada iparraldetik hegoalderako noranzkoan partekatzeko aukera dago, eta bizikleta-errei bereizi bat ezar daiteke hegoaldetik iparralderako noranzkoan, baina mugaketak ez aldatzeko, komeni da tarte osoa jario partekatu gisa ezartzea, ibilgailu baimenduak iparretik hegoaldera zirkulatuz, bi txirrindularien fluxuekin espazioa partekatuz, kontuan hartuta oinezkoek lehentasuna izango luketela.

Figura 4.47. Etxetxikiak kaleko tartean bidegorria implementatzeko proposamena, Gipuzkoa etorbideko bidegurutzearen eta egungo bidegorriaren artean



Nafarroa etorbideko zatia, Kontzezino kaletik Etxetxikiak kalearekin biribilguneraino

Tarte horretarako, galtzadan bereizitako bi noranzkoko bidegorria ezartzea proposatzen da, Nafarroa etorbidea ibilgailu motordunentzako noranzko bakarreko kale bihurtzen dela aprobetxatuz, eta espaloia egungo zabalerara kalearen bi aldeetan mantendu ahal izango da, baita gaur egun Biteri eta Etxetxikiak kaleen biribilgunearen artean dauden aparkalekuak ere.

Figura 4.48. Nafarroa etorbideko tartearen bidegorria inplementatzeko proposamena, Kontzezino kalearen eta Etxetxikiak kalearekin biribilgunearen artean



Iturria: INTRA

Nafarroa etorbideko zatia, Etxetxikiak kalean dagoen bidegorritik ospitale guneraino

Tarte honen helburua ospitaleari eta anbulatorioari estaldura ematea da, erakarpen-zentro horiek Etxetxikiak kalean dagoen bidegorriarekin eta aurreko proposamen guztiekin lotuz.

Zirkulaziorako erreien, espaloien eta bidegorrien zabalerari eusteko, lehenengo zatian zenbait egokitzapen egin behar dira espaloia konfigurazioan hegoaldeko espaloiko autobus-geltokiaren parean, eta, horrela, galtzadan bi norabidetatik bereizitako bidegorria sartu ahal izango da.

Vasco-Navarro trenbidearen geltoki zaharraren kokapenari dagokion hurrengo azpitarteak leku falta sor dezake, eraikin hori bertan dagoelako eta ondare delako. Bi alternatiba proposatzen dira, eta bietako batek ere ez du eskatzen eraikinari eragiten dion esku-hartzerik. Lehenengo aukera da trazaduraren zati hori guztia geltokiaren atzetik egitea, eta bigarren aukera da oinezkoekin partekatutako espazio bat izatea, bidegorriaren linealtasunari eutsiko liokeena.

Ospitale gunerainoko azken azpitarteak aparkaleku batzuk galtzea eskatzen du, bateriako aparkalekuen egungo kokapena aldatu egin beharko litzatekeelako, eta lineako aparkaleku bihurtu; horrek, gutxi gorabehera, 10 aparkaleku galtzea ekarriko luke. Horrela, galtzadan behar diren gutxieneko neurriak dituen noranzko bikoitzeko bidegorria sartzeko lekua egongo litzateke.

Figura 4.49. Nafarroa etorbideko tartean bidegorria inplementatzeko proposamena, Etxetxikiak kaleko bidegorritik ospitaleen eremuraino



Iturria: INTRA

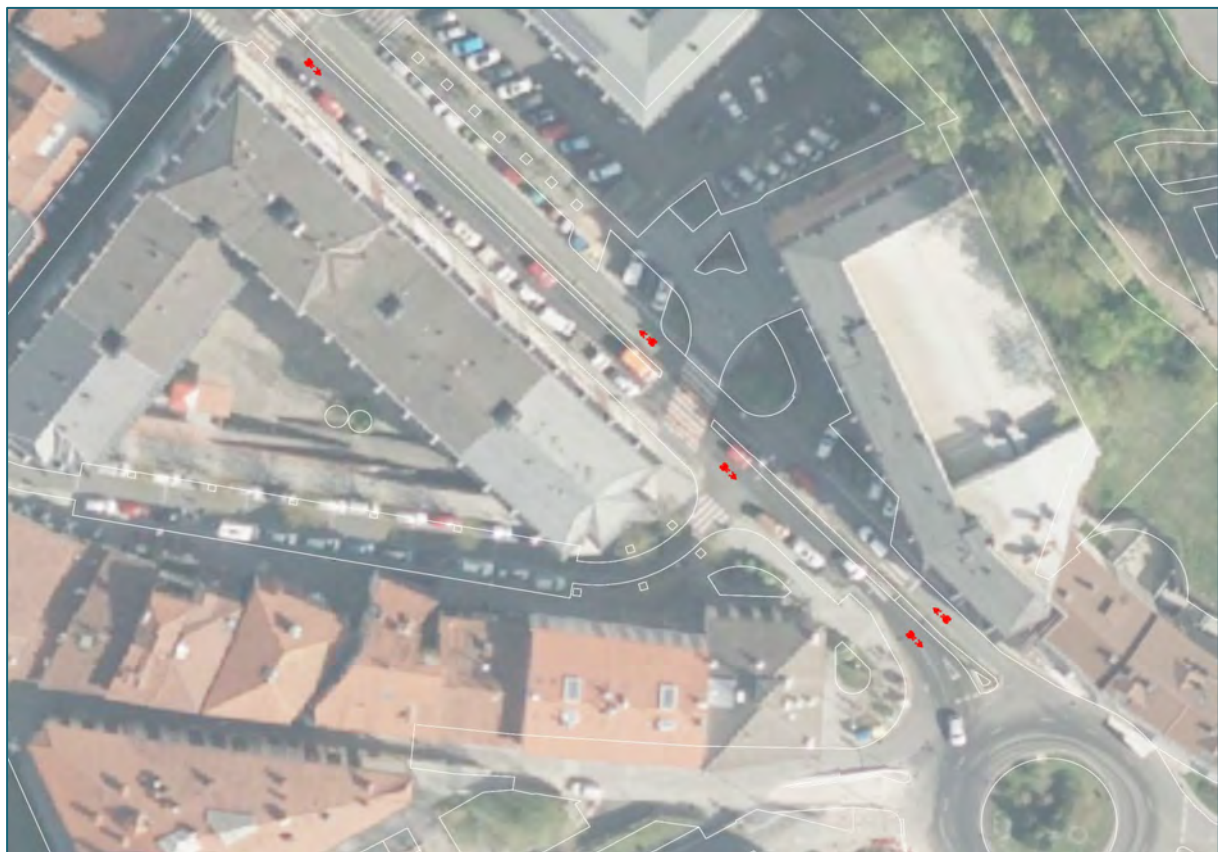
Otalora Lizentziatuko zatia, Gipuzkoa etorbidearen amaieratik San Frantzisko kaleko biribilguneraino

Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planaren esparruan, eta plan horren iraupena eta indarraldia kontuan hartuta, estrategia progresibo bat ezartzen da bizikleta integratzeko eta eremu horretan trafikoa berrantolatzeko.

Lehen ezarpen fase baterako, HMJParen denbora esparruaren barruan, bizikleta galtzadan sartzea proposatzen da, ibilgailu pribatuarekin espazioa partekatuz. Neurri horri esker, eskarmentu handiena duten txirrindulariek ibilbide zuzena eta azkarra lehenetsiko dute, eta segurtasun-maila handiagoa nahiago dutenek, berriz, Garibai etorbideko bizikleta-ardatzaren alternatiba izango dute.

Tarte horretan zirkulazioaren norantza bakarra ezartzeak dakarren konplexutasuna eta HMJParen denbora-horizontean integratzeko zailtasunak direla eta, lehenengo fase honetan Otalora Lizentziatua zirkulazioaren noranzko bikoitzari eustea proposatzen da, Garibai etorbidearen eta San Frantzisko biribilgunearen artean.

Figura 4.50. Otolara Lizentziatua kaleko tartean, Gipuzkoa etorbideko loturatik San Frantzisko kaleko biribilguneraino, motordun ibilgailuekin galtzadan partekatutako bidegorriaren proposamena 1ngo Fasean, Planaren indarraldiaren epean



Iturria: INTRA

Epe luzera, HMJPren helburu estrategikoa da tarte horretan zirkulazio norantza bakarra ezartzea eta norantza bikoitzeko bidegorria jartzea. Hala ere, jarduketa horrek Plan honen denbora eremua gaintitzen duenez, haren ezarpena xehetasunez aztertu beharko da.

Bideragarritasuna ebaluatzeko, HMJPak funtsezkotzat jotzen du trafikoa monitorizatzeko eta simulatzeko azterlan espezifiko bat egitea, neurriak bide-sarean duen eragina zehaztasunez kuantifikatzeko eta, inplementatuz gero, trafikoaren birbanaketa aztertzeke, neurriak sare osoan izango duen eragina ulertzeke.

Figura 4.51. Otalora Lizentziatu kaleko tartean, Gipuzkoa etorbideko loturatik San Frantzisko kaleko biribilguneraino, galtzadan bereizitako bidegorriaren proposamena 2ngo Fasean, Planaren indarraldiaren epetik kanpo



Iturria: INTRA

Plangintza mailakatu horren bidez, mugikortasun jasangarriago baterako trantsizio orekatua bermatu nahi du HMJPren programak, bide-sarearen segurtasuna, irisgarritasuna eta funtzionaltasuna lehenetsiz.

Otalora Lizentziatuko zatia, San Frantzisko kaleko biribilgunetik Zarugalde kaleko eta Bizkaia etorbideko biribilguneraino

Lehenengo azpitartean, San Frantzisko kaleko biribilgunearen eta Zurgin kantoiaren artean, 7.6 proposamenean garatu da esku-hartzea. Funtsean, ekialdetik mendebaldera doan Otalora Lizentziatua zirkulazio-erreiaren eta Ignazio Zuloaga kaleko zirkulazio-erreiaren artean dagoen bi norabideko bidegorri bereizia sartu behar da, Ignazio Zuloagako zirkulazio-erreia eta bide-zatiko aparkalekuak kenduta eta oinezkoentzako eremua handituta.

Figura 4.52. Otalora Lizentziatuko tartean bidegorria implementatzeko proposamena, San Frantzisko kaleko biribilgunetik Zurgin kantoiraino



Iturria: INTRA

Bigarren azpi-tartean, Zurgin kantoia eta Bizkaia etorbideko biribilgunearen artean, bizikletek eta MPlék Zarugalde kaletik zirkulatzea proposatzen da, kale-zati hori espaloi mailako plataforma bihurtzeko aprobetxatuz. Oinezkoek izango dute lehentasuna, eta garajeetara eta baimendutako ibilgailuetara sarrera mugatua izango da.

Figura 4.53. Otolara Lizentziatuko tartean bidegorria implementatzeko proposamena, Zurgin kantoitik Bizkaia etorbideko biribilguneraino



Iturria: INTRA

Zarugalde kaleko zatia, Otolara Lizentziatua eta Bizkaia etorbideko biribilgunetik Kalealdearekiko bidegurutzeraino

Dagozkion egiaztapenak eta neurketak egin dira, eta ilaran aparkalekuak egon arren, horiek kendu arren, sekzioa ez da behar bezain zabala bi zirkulazio-noranzko, bidegorri bat eta eska daitekeen gutxieneko zabalera betetzen duten espaloiak mantentzeko.

Beraz, tarte horretarako ibilgailu motordunen eta bizikleten artean partekatutako galtzada bat ezartzea proposatzen da, baina beharrezkotzat jotzen da horri buruzko seinaletzapen argi eta zehatza ezartzea, horizontala zein bertikala.

Irigarritasun eta konektibitate jasangarria hobetzeko jarduketan esparruan, Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planak neurri osagarri gisa jasotzen du biribilgunearen eta Arima-Zubiko zubiaren artean lotura bat sortzea, Santa Barbarako parkearen bitartez.

Ibilbide hori oinezkoen eta bizikleten arteko espazio partekatua izango da, eta bi mugikortasun moduetarako zirkulazio segurua eta irigarria bermatuko da.

Diseinuak lehentasuna emango dio parkearen ingurune naturalarekin integratzeari, eta hezkuntza komunitatearen desplazamenduak erraztuko ditu.

Biribilgunea eta parkearen sarrera behar bezala lotzeko, beharrezkoa da Zarugalde kaleko oinezkoentzako egungo zebra-bidea lekuz aldatzea eta lerrokatzea.

Figura 4.54. Zarugalde kaleko oinezkoentzako plataforma Santa Barbara parkearekin lotzeko proposamena.



Iturria: INTRA

Zarugalde kaleko zatia, Kalealdearekiko elkargunetik Arrasate pasealekuarekiko biribilguneraino

Kalealdearekiko elkargunearen hegoaldean, galtzadan bereizitako bi norabideko bidegorria ezartzea proposatzen da, aldaketa batzuk eginda sekzioaren zabalera nahikoa baita.

Aldaketetako bat zirkulazio-erreien zabalera murriztea da, 3,5 metrora murriztuz, eta beste aldaketa bat da guztira 8 aparkaleku kentzea, bidegorria ahokatzeko behar adina leku emango luketenak.

Lotura hori arestian aipatutako proposamenarekin osatzen da, hau da, biribilgunearen eta Arima-Zubiko zubiaren artean Santa Barbara parketik oinezkoek eta bizikletek partekatutako lotune baten bidez lotzeko proposamenarekin.

Figura 4.55. Zarugalde kaleko tartean bidegorria implementatzeko proposamena, Kalealdearekiko bidegurutzetik Arrasate pasealekuarekiko biribilguneraino



Iturria: INTRA

Uribarri etorbideko tartea, kalearen hasieran eta amaieran egun dauden bi zatiak lotuko dituen

Udalerriko mugikortasun jasangarriaren estrategiaren esparruan, Udalak beharrezkotzat jotzen du duela hamarkada bat inguru onartutako Takolo-Goiru proiektua berrikustea, esku-hartzea azken hirigintza jardueretara eta egungo mugikortasun jarraibideetara egokitzeko beharra planteatuz.

Testuinguru horretan, Hiri Mugikortasun Jasangarriako Planak (HMJP) kalearen hegoaldean galtzadan bereizitako bi norabideko bidegorri bat ezartzea proposatzen du. Tarte berri honek bizikleta-sarearen jarraipena bermatuko du, Arrasate pasealekutik Iturriperaino doan bidegorria eta duela gutxi ireki den unibertsitatearen eraikin berriaren inguruan ireki den bidegorria lotuz, Uribe plazarekin lotzen dena.

Bizikleta azpiegitura hori egiteko, beharrezkoa izango da tarte horretan dauden 16 lineako aparkaleku kentzea.

Autobus geroalekuari dagokionez, udal bide-sareko aurreko zatietako irtenbide bera erabiliko da, autobusetik igotzeko edo jaisteko zain dauden bidaiariei lehentasuna emanaz eta txirrindulariei geroalekuaren presentziari buruzko berariazko seinaleen bidez jakinaraziz.

Esku-hartze honekin, HMJPak bizikleta sare integratu, irisgarri eta seguru bat sendotu nahi du, udalerriko mugikortasun jasangarriaren eredua indartuz.

Figura 4.56. Uribarri etorbideko zatian bidegorria jartzeko proposamena, kalearen izkinetan dauden bi zatiak lotuko dituen.



Iturria: INTRA

Araba etorbidea, egungo bidegorriaren amaieratik Intxausti kaleraino

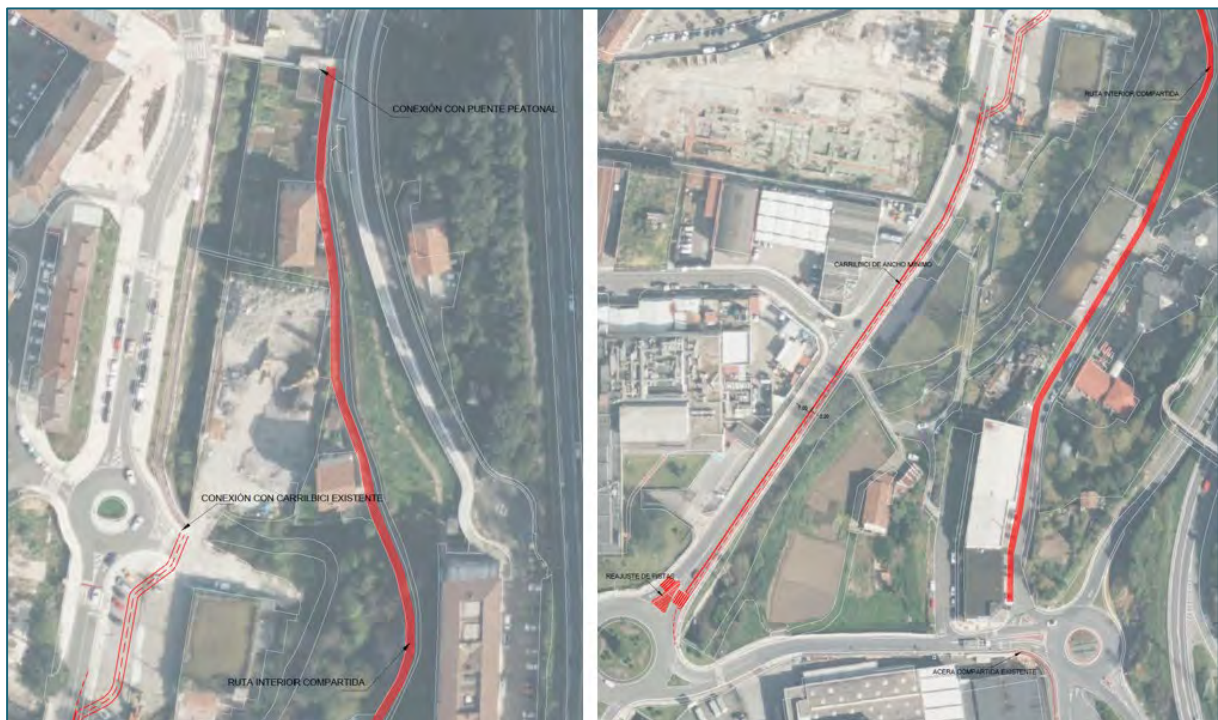
Araba etorbideko egungo bidegorriari jarraipena ematea proposatzen da. Horretarako, ibilgailuentzako trafiko-erreien zabalera 3,5 metrora murriztu behar da, eta, beraz, galtzadan banatutako noranzko bikoitzeko bidegorriaren luzapena ezarri ahal izango litzateke, 2,2 m-ko gutxieneko zabalerarekin.

Intxausti kaleko zati berri hori bide berdearekin lotzeko aukera aztertu da, baina ez dago bideragarritasunik, espaloian zein galtzadan espazio gutxi baitago. Hala eta guztiz ere, Intxausti kaleraino luzatzeak estaldura emango luke, eta Fagorrerainoko konexio garrantzitsua izango litzateke, lan arrazoiengatik bizikletaz egiten diren desplazamenduak sustatzeko.

Mugikortasun jasangarriaren estrategiaren esparruan, eta bizikleta konexioa osatzeko eta inguruneke estaldura hobetzeko helburuarekin, Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planak (HMJP) proposatzen du San Andres kalean partekatutako gune bat ezartzea bizikletentzako eta motordun ibilgailuentzako galtzadan, Intxausti kalearen eta Araba etorbidearekin lotzen duen oinezkoentzako zubiaren arteko zatian.

Jarduera honen helburu nagusiak honako hauek dira: bizikleta konektibitatea hobetzea, tartea egungo sarearekin integratzea erraztuz, inguruko enpresentzako irisgarritasuna bermatzea, bizikletaren erabilera sustatuz mugikortasun alternatiba gisa, bidegorriarekiko lotura osatzea Aretxabaletarantz, bizikleta sare jarraituagoa eta eraginkorragoa ziurtatuz eta zati horretan bizikletaren estaldura handitzea, intermodalitatea eta oreka sustatuz bideen banaketa modalean.

Figura 4.57. Araba etorbideko tartean bidegorria implementatzeko proposamena, egungo bidegorriaren amaieratik Intxausti kaleraino





Iturria: INTRA

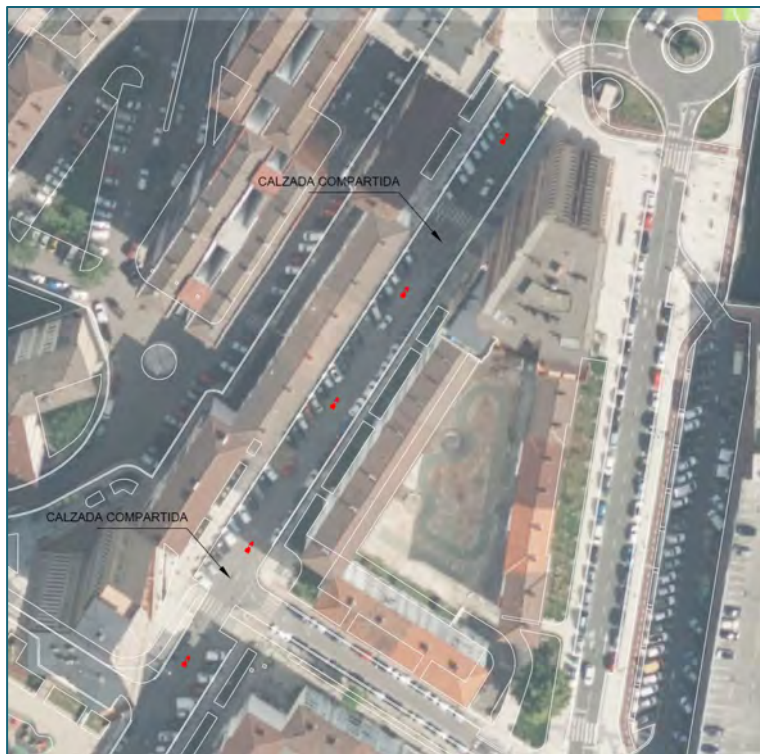
Dr. Bañez kaleko tartea, Kurtze Txiki plazatik Maiazaren 1a plazaraino

Gaur egun, bidegorririk ez dagoenez tarte horretan, bizikletaren erabiltzaile askok birritan zeharkatu behar dute Araba Etorbidea ibilbidea osatzeko, eta horrek bizikleta sarean jarraitutasunik ez izatea eta desplazamenduetan eraginkortasun txikiagoa izatea dakar.

Eskuragarri dagoen espazioa nahikoa ez denez galtzadan bidegorri bereizi bat ezartzeko, betiere araudian ezarritako gutxieneko neurriak betetzen baditu eta, aldi berean, irisgarritasun araudiak eta lehendik dauden aparkaleku-plazek eskatzen duten espaloi-zabalera errespetatzen badu, Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak (PMUS) galtzadan bizikleten eta ibilgailu motordunen artean partekatutako espazio bat ezartzea proposatzen du.

Horrela, galtzadan zirkulatzea aukeratzen duten erabiltzaileentzat ibilbide zuzenagoa eta azkarragoa bermatzen da, garraiobideak aldi berean izatea errazten da, bideen erabilera optimizatuz eta mugikortasun orekatuagoa sustatuz, esperientzia gutxiago duten erabiltzaileentzat alternatiba seguru bat mantentzen da, lehendik dagoen bidegorri bereizia erabiltzen jarraitu ahal izango dutena, eta Araba Etorbidean bidegurutze gehigarrien beharra saihesten da, bizikleta-trafikoaren segurtasuna eta arintasuna hobetuz.

Figura 4.58. Proposamena, Dr. Bañez kalean, Kurtze Txiki plazaren eta Maiatzaren 1a plazaren artean, bizikletentzako eta motordun ibilgailuentzako galtzadan espazio partekatu bat ezartzeko.



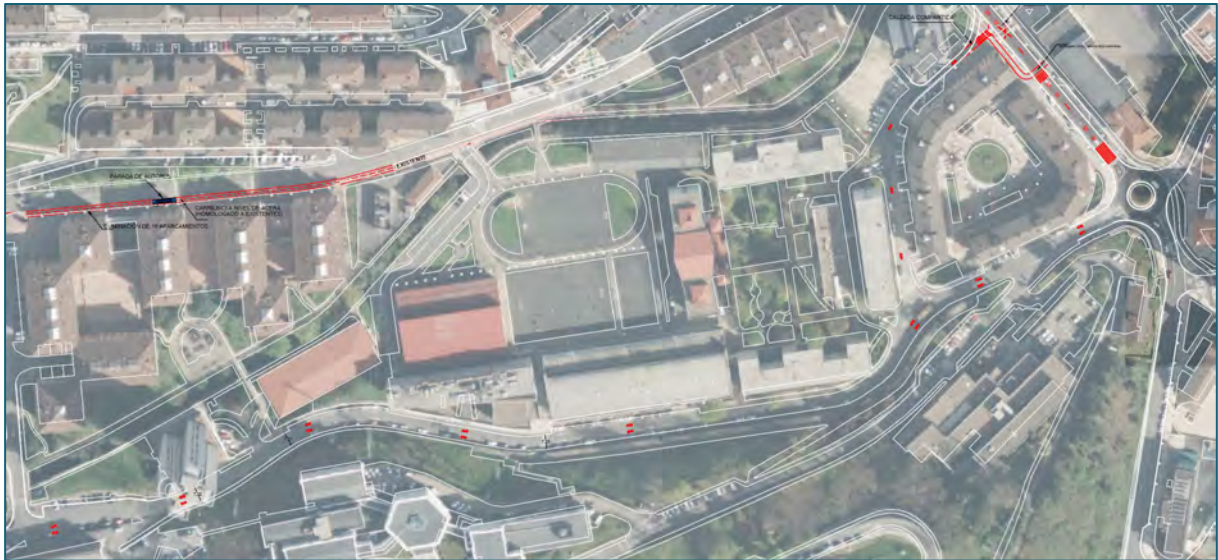
Iturria: INTRA

Loramendi kaleko zatia, Arrasate pasealekuarekiko biribilgunetik Uribe kalearekiko elkarguneraino

Egin beharreko egiaztapenak eta neurketak egin dira, eta tarte osoan aparkaleku-ilara bat egon arren, ardatzaren zabalerak gutxieneko zabalera baldintzak ditu (3,5 metro erre bakoitzeko), bidegorri bereizi bat proposatzeko espazioa are gehiago murriztea eragotziz.

Beraz, tarte honetarako ibilgailu motordunen eta bizikleten artean partekatutako galtzada bat ezartzea proposatzen da, baina beharrezkotzat jotzen da seinaleztapen argi eta zehatz bat ezartzea, horizontala zein bertikala, bizikleta bolumen handiko espazioa izatea aurreikusten baita, batez ere lanegunetan, unibertsitaterako ibilbidea delako eta etorkizunean Iturripe kiroldegiko sarbideak handitu eta aldatuko direlako.

Figura 4.59. Loramendi kaleko tartean bidegorria inplementatzeko proposamena, Arrasate pasealekuko biribilguneetik Uribe kaleko bidegurutzeraino



Iturria: INTRA

BIZIKLETENTZAKO ETA MPI-ENTZAKO AZPIEGITURA KONEKTATU, EROSO ETA SEGURUA HEDATZEA.

5.4. Bizikleta galtzadan integratzea baketutako eremuetan, kale partekatuetan eta 30 guneetan

Zoladura bakarreko eremuak handitzeko eta hirigunean abiadura erregulatzeko neurriek eremu baketsuak eta konpartituak sortuko dituzte, bizikletaz seguru ibiltzeko. Eremu horiek ordutegietan mugatu daitezke, oinezkoen eta bizikleten arteko bizikidetza ona bermatzeko.

Proposamen horiek bizikleta modu eroso eta seguruan ibiltzeko aukera ematen duten beste ibilbide batzuekin osatu behar dira.

2020ko azaroaren 11n argitaratu zen Zirkulazioko Erregelamendu Orokorraren azken aldaketa, hirietako abiadura mugen erregulazioa zehazten, eta 2021eko maiatzaren 11n sartu zena indarrean, hiri eremuetako abiadura muga hauek zehazten zituen:

- 20 km/h, galtzadako eta espaloiko plataforma bakarra duten bideetan.
- 30 km/h, zirkulazioaren norantza bakoitzeko errei bakarreko bideetan.
- 50 km/h zirkulazioaren norantza bakoitzeko bi errei edo gehiago dituzten bideetan.

Ibilgailu motordunaren abiadura kontrolatu horrek aukera ematen du bizikleta galtzadan elkarrekin bizitzeko, ibilgailu motordunen mugikortasunari kalterik eragin gabe, eta, gainera, bizikleta hiri-eremuetako trafikoa baretzen lagunduko duen elementu bihurtzen da.

Horrek, egungo konfigurazioarekin eta bidegorri sarearen proposamenarekin batera, bizikletaz ibil daitekeen udalerrri ia osoa bihurtuko du Arrasate; izan ere, hiri-bilbea osatzen duen bide-sarearen %96an, baimendutako zirkulazio-abiadura 30 km/h-koa edo txikiagoa da.

Udalerrian bizikleta bideak ezartzeko proposamenak galtzadan bereizitako bidegorriak ezartzea lehenesten du, eta proposamen hori ibilgailu motordunentzako zirkulazio norantza bakarrak ezartzearekin konbinatzen du.

Hala eta guztiz ere, udalerrria ekialdetik mendebaldera zeharkatu eta lotuko duen bizikletarentzako azpiegitura-sare bat izateko helburuan, tarte txiki batzuetan, bidearen konfigurazioa eta eskuragarri dagoen espazioa direla eta, ezin da galtzadan bereizitako bidegorriarik sartu. 26. planoan ikus daitekeenez, kasuistika hori Zarugalde kalean gertatzen da, Bizkaia etorbideetik eta Otalora Ibarrekiko biribilgunetik Kalealdearekiko elkarguneraino doan tartean, Loramendi kalean, Arrasate pasealekuarekiko elkargunetik bide berdearekiko loturaraino, eta Etxetxikietan, Gipuzkoa etorbideko egungo bidegorria Etxetxikiak kaleko hegoaldeko bidegorriarekin lotzen duen zatian.

Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planaren (HMJP) esparruan, eta planaren indarraldiari eta denbora-horizonteari erreparatuz, bizikletaren integrazioa eta trafikoaren berrantolaketa ahalbidetuko duen estrategia progresiboa ezartzen da. Gipuzkoa etorbidean, Osiñaga kalea eta Etxetxikiak kalea arteko zatian eta, Otalora Lizentziatuan, Gipuzkoa etorbideko biribilgunea eta San Frantzisko kaleko biribilgunea arteko tartean, planteatutako estrategiak mugikortasun aktiboa sustatzeko neurriak modu progresiboan ezartzea aurreikusten du, bizikleta garraibide jasangarri gisa txertatuz. Lehen fase batean, eta HMJParen denbora esparruaren barruan, proposatzen da bizikleta errepidean integratzea, ibilgailu pribatuekin espazioa partekatuz.

Neurri honek egungo hiri-egiturara eta trafikoaren ezaugarrietara egokitzen den aldaketa modal progresibo bat ahalbidetzen du, oinezkoen eta txirrindularien segurtasuna bermatuz eta etorkizuneko eskariari aurre egiteko oinarriak jarritz.

Bide-zati horietan, erabiltzaile-fluxu handia aurreikusten da bizikletaz desplazatzeko, eta, beraz, beharrezkotzat jotzen da seinale horizontalak indartzea, ibilgailu motordunen gidariei gogoraraziz gehienez 30 km/h-ko abiaduran zirkulatzeko moduko bideak direla eta bizikletak ibiltzen diren bideak direla.

Figura 4.60. Gasteizko 30. eremuko galtzadan bizikleten ibilbidea seinaleztatzeko adibidea



Iturria: INTRA

Etorkizunean, bizikletaren erabilera hedatuago dagoenean eta galtzadan ibilgailu motordunekin batera egotea normalizatu denean, hurrengo urrats bat espaloian bereizitako bidegorriak kentzea eta bizikletaren ibilbidea galtzadara pasatzea izango litzateke, betiere bidearen baldintzek ahalbidetzen badute (trafikoaren intentsitatea, ibilgailu astunen ehunekoa, bidearen ezaugarriak, etab.). Horrela, lekua berreskuratu ahal izango litzateke, oinezkoen desplazamenduetan erosotasuna eta segurtasuna irabazteko.

Bizikleta elektrikoaren agerpenak ere aukera berriak planteatzen ditu aldapa nabarmena duten auzoentzat.

Figura 4.61. 30 kale baten sekzioaren adibidea



Iturria: INTRA

Galtzadan seinale horizontalak jartzea proposatzen da, 26. planoan bizikleten eta ibilgailu motordunen artean partekatutako espazio gisa identifikatutako tarte guztietan bizikleten presentzia eta zirkulazioa indartzeko. Neurri horrek bide-segurtasuna hobetzen eta garraibideen arteko bizikidetza sustatzen lagunduko du.

Bizikleta-sarea progresiboki eta Udalaren aurrekontuaren arabera ezarriko denez, trantsizio-fase bat aurreikusten da. Fase honetan:

- Bidegorri bereizietarako proposatutako bideetan, proiektu exekutiboak garatu eta beharrezko esku-hartzeak egiten diren bitartean, galtzadako seinale horizontalak indartuko dira.
- Estrategia honen helburua erabiltzaileak (txirrindulariak, oinezkoak eta gidariak) bide horien etorkizuneko bizikleta bokazioarekin ohitzea da, hiri-sarean integratzea erraztuz.
- Hirigintza taktikoko neurrien aplikazioari esker, herritarrek pixkanaka bizikleta-sare konektatu baten kontzeptua hartuko dute, espazio publikoen erabilera partekatua eta ordenatua sustatuz.

Egokitzapen-fasea amaituta eta tarte bakoitzeko baldintza espezifikoekin eta Hiri Mugikortasun Jasangarriako Planaren jarraibideekin bat etorritik, bidegorri bereiziak behin betiko egingo dira. Horrela, bizikleta-azpiegitura segurua, irigarria eta hiri-mugikortasun jasangarriaren beharretara egokitua bermatuko da, eta, horrela, garraio eredu eraginkorragoa eta ingurunea errespetatuko duena bultzatuko da.

BIZIKLETENTZAKO ETA MPI-ENTZAKO AZPIEGITURA KONEKTATU, EROSO ETA SEGURUA HEDATZEA.

5.5. Bizikleta eta MPI-entzako ibilbideen definizioa

HMJPren Ekintza Plan honen 26. planoak plano batean zehazten, proposatzen eta marrazten ditu bizikletak eta MPLak udalerrian zein ibilbidetatik joan daitezkeen.

Desplazamendu modu horien gorakadak, batez ere bizikletek eta patinete elektrikoek, gatazka sor dezakete oinezkoekin udalerriko zenbait tokitan edo zonaldetan, baina kontuan izan behar da modu horiek ibilgailu pribatuaren erabilera murritzten lagun dezaketela desplazamendu laburretan. Desplazamendu labur horiek, askotan, bidaiari bakar batek okupatutako ibilgailuekin egiten dira lanera, eta, beraz, desplazamendu modala lortuz gero zirkulaziotik atera daitezkeen ibilgailuen kopurua aipagarria da.

Horregatik, ahal den neurrian, eta bidearen gainerako erabiltzaileei kalte handiegirik eragiten ez zaien guztietan, ibilgailu tipologia horiek lekualdatzeko erraztasuna eskaini behar da.

Ibilbide horiek egungo azpiegituren, proposatutako azpiegituren eta desplazamendu modu horiei eragiten dien mugikortasunaren arloan indarrean dagoen legediaren arabera definitu dira.

Sare hori definitzeko irizpide hierarkiko hauek erabili dira:

- Galtzadan, bizikleta-pistan edo bide berdeetan bereizitako bidegorriak erabiltzea.
- Plataforma bakarreko kaleak erabiltzea.
- Espaloian bereizitako bidegorriak erabiltzea, baldin eta honen eta espaloiairen neurriek horretarako aukera ematen badute eta oinezkoen desplazamenduen kalitatea kaltetzen ez badute.
- Galtzadatik mugitzea aurreko kategorizaziorik ez duten bideetan, eta abiadura gehienez 20 edo 30 km/h-koa izatea.
- Oinezkoen lehentasunezko bideetatik zirkulatzea, seinaleztapenak eta ordenantzak hala agintzen duten orduetan ibilgailutik jaitsiz.

Garrantzitsua da jasota geratzea eta herritarren aurrean azaltzea zein diren bizikleten eta MPlen desplazamenduak gidatu behar dituzten arauak eta baldintzak, bidearen tipologiaren arabera.

Zirkulazio-espazioen definizioak

1. Oinezkoentzat erreserbatutako espazioak: bidearen zati bat, goratua edo beste moduren batera mugatua, oinezkoen zirkulaziorako bakarrik gordeta. Definizio horretan sartzen dira espaloiak, ranblak edo pasealekuak. Debekatuta dago MPletan zirkulatzea, maila bereko bizikleta-azpiegitura duten tarteetan izan ezik.

Oinez doazen pertsonentzako baino ez dira erabiltzen. Oro har, ez dago baimenduta eremu horietan MPLak zirkulatzea, espaloietan bereziki.

Xedapen horren salbuespenak egin daitezke galtzadatik bereizitako espazio bat sartzea bideragarria ez den ibilbideetan eta, oinezkoen desplazamendu kopurua baxua dela eta, espaloitik seguruago zirkulatzea ziurta daitezkeen ibilbideetan. Salbuespen horiek berariaz seinaleztatu behar dira.

Interes berezikoak dira jarduera ekonomikoko poligonoetako eremuetara sartzeko ibilbideetan, edo bizikletentzako ibilbideei jarraipena emateko, oinezkoentzako kale eskusiboren batean barrena, gatazkarik gabeko zirkulazioa ziurtatzeko adinako zabalera baitute, espaloian bidegorria sartuta. Lehentasuna gune hauetan oinezkoentzat da.

2. Alderantzizko lehentasuneko kalea (edo oinezkoentzako lehentasuna): oinezkoen lehentasuna duten kaleak, eta ibilgailuen zirkulazioa salbuespenez edo murrizketekin baimentzen dutenak. Oinezkoek kale-sekzio osoa zirkulatu eta erabil dezakete, betiere pasatzeko lehentasunarekin. Bizikleten eta MPlen zirkulazioa baimendu daiteke, betiere oinezkoen intentsitateek elkarbizitza errazten badute. Hala ez bada, ibilgailutik jaisteko eta oinez joateko seinaleak jartzea gomendatzen da.

Urtaroen arabeko mugikortasuna duten udalerrietan, seinale espezifikoekin batera, plaka bat jar daiteke mugikortasunaren behin-behinekotasuna adierazteko.

3. Plataforma bakarreko kalea: oinezkoak, zikloak, bizikletak, MPlak, motordun zikloak eta trafikotik motorduna elkar banatzen dute bidea; horietan, ibilgailuen zirkulaziorako gunea espaloiarene maila berean dago, eta espazio uniformeak osatzen du planean. Oinezkoen eta ibilgailuen zirkulazioagatiko espazioa maila berean dagoen bideak. Espazio horretan, zirkulazio abiadura gehienek 20 km/h-koa izango da.

Bizikleten eta MPlen zirkulazioa baimenduta dago. Ibilgailu motordunen intentsitatea txikia bada (>500 ibilgailu egunean), bizikletek eta MPlak martxaren bi norantzetan zirkulatu ahal izango dute, baldin eta seinale espezifikoak badituzte.

4. Bizikleta bidea: zikloen eta MPlen trafikotik berariaz baldintzatutako bidea, dagokion seinaleztapen bertikal eta horizontalarekin eta ibilgailu horiek modu seguruan igarotzea ahalbidetzen duen zabalarekin. Bizikleta-bideen tipologia hauek dira:

- a. Bidegorria: galtzadaren parean doan bizikleta-bidea, norantza bakarrean edo bi norantzaetan. Galtzadatik eta espaloitik fisikoki bereizten duten alboetako elementuak izan ditzake.
- b. Bizikleta espaloia: espaloiarene gainean seinaleztatutako bizikleta-bidea.
- c. Bizikleta pista: bizikleta-bidea, motordun trafikotik bereizia, bide nagusietatik aparteko trazadura duten bizikleten zirkulaziorako erreserbatua.
- d. Bide berdea: oinezko eta zikloentzako bidea, motordun trafikotik bereizia eta espazio irekietatik, parkeetatik, lorategietatik edo basoetatik igarotzen dena. Bide berdea «erabilera anitzeko» bide bat da, motorizatu gabeko erabiltzaileentzat erreserbatua, eta bide nagusien trazadura independentea du, normalean natur guneetan eta basoetan barrena.

5. 30 kalea (edo 30 zona galtzada): trafikotik bereizi gabeko bidea, 30 km/h-ko abiadura mugarekin. Zirkulazio araudi berriak 30 km/h-ko abiadurara mugatzen du zirkulazio errei bakarria duten hiri-bideetan, kontrakoa adierazi ezean. 30 km/h-ko abiadurak aukera eman beharko luke MPlen eta bizikletekin ondo bizitzeko, baina bidearen konfigurazioak eroso izan behar du zirkulatzeke.

6. 50 kalea (edo baketu gabeko kalea): baketu gabeko hiri-kalea, zirkulaziorako irekia, 30 km/h eta 50 km/h arteko abiadura mugarekin. MPlekin eta bizikletekin batera bizitzea zaila izan daiteke, eta trafikotik bereizitako ibilbide bat sar daiteke (bizikleta-erreia galtzadan).

BIZIKLETENTZAKO ETA MPI-ENTZAKO AZPIEGITURA KONEKTATU, EROSO ETA SEGURUA HEDATZEA.

5.6. Bizikletatik/MPI-tik jaisteko seinalea barneratzea oinezkoek lehentasuna duten eremuetan

Oinezkoen eta txirrindularien/MPlen arteko bizikidetza hobetzea eta oinezkoen lehentasuneko eremuetan guztion segurtasuna hobetzea funtsezkoa da espazio publikoaren gainerako erabiltzaileek bizikleta beldurrik gabe ikus dezaten.

Arrasaten badira eguneko une desberdinetan pilaketa batzuk dituzten kaleak, batez ere Biteri plazaren eta alde zaharraren arteko ardatzean, non puntako orduetan oinez desplazamendu ugari egiten diren kale batzuetan seinaleak erabil daitezkeen bi garraibideen bizikidetza hobetzeko.

Alde batetik, beharrezkoa da bizikletak eta MPlak espazio horien erdigunetik joatea, ibilbidea eta espazioa partekatuz espazio horretara sarbidea duten ibilgailu motordunekin (egoiliarak, ibilgailu ofizialak eta baimenduak), eta, horrela, zirkulatzen ari diren oinezkoen artean arrisku eta segurtasun egoerak eragiten dituzten sigi-sagako mugimenduak saihestea.

Garrantzitsua da, halaber, ibilgailu horiek atari eta garajeetako sarrera eta irteera espazioetatik gertu zirkulatzea saihestea, balizko arrisku egoerak minimizatzeko bizikleta/MPI baten eta egoiliar baten artean atari batetik irtetean, ikusmen angelua eta oinezkoak kalera sartzean erreakzionatzeko duen gaitasuna mugatuta baitaude.

Proposatutako jarduerak:

- Oinezkoen lehentasuna seinaleztatzea eta bizikletatik/MPltik jaistea oinezkoen kale nagusietan.
- Bizikletentzako eta MPientzako pasabideak eta ibilbideak definitzea ibilgailu motordunek zirkulatzen duten espazio berean, seinaleztapen horizontalaren bidez.

Figura 4.62. Hirigune historikoan bizikletatik edo patinetetik jaisteko proposamen bat erakusten duen fotomuntaketa



Iturria: INTRA

Bizikletak ibiltzeko oinezkoek lehentasuna duten kaleak seinaleztatu egin daitezke seinale horien bidez, eta, jendetzak daudenean, bizikletatik/MPItik jaisteko iruzkina egin daiteke, edo derrigorrezkotasuna aplikatu, oinezkoen pilaketak ohikotzat jotzen diren ordutegian, oinezkoen, bizikleten eta patineteen segurtasuna hobetzeko. Derrigortasun hori oinezko gehien biltzen diren merkataritza-ordutegietara muga daiteke soilik, hau da, 10:00etatik 13:00etara eta 17:00etatik 20:00etara edo puntako orduetan goizez eta arratsaldez.

BIZIKLETENTZAKO ETA MPI-ENTZAKO AZPIEGITURA KONEKTATU, EROSO ETA SEGURUA HEDATZEA.

5.7. Bizikletaren jarduera programa idaztea eta gauzatzea udalaz gaindiko estrategien esparruan

Bizikleta bidezko mugikortasuna bultzatzeko estrategia bat definitzea funtsezkoa da bizikleta sustatzeko eta garatzeko, nahitaezko mugikortasunaren bidez (lana eta/edo ikasketak) egiten diren desplazamenduetan eta, oro har, desplazamendu laburretarako, udalerri barruko desplazamenduetan edo konexioko desplazamenduetan.

Bizikletarako udal plan bat egitea proposatzen da, udalaz gaindiko beste plan batzuetan garatutako irizpide, helburu eta proposamenetan oinarrituta, hala nola:

- Gipuzkoa Bizikletaren Estrategia 2014-2022
- Bizikletaren udal gidaliburua. Nola garatu bizikleta bidezko mugikortasunerako politika lokalak (2015)
- Bizikletaren aldeko Estatuko Estrategia (2021)

- Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendako Ministerioaren bizikleta-azpiegiturak diseinatzeko gomendioen gida (MITMA 2023)

Figura 4.63. Bizikletaren udal gidaliburuaren azaleko irudia. Nola garatu bizikleta bidezko mugikortasunerako politika lokalak (Gipuzkoako Aldundia)



Iturria: Bizikletaz

Arrasateko ezaugarri morfologikoen ondorioz, bizikletaz ibiltzeak garatzeko eta hazteko tarte handia du. Bizikletarako estrategia bat garatzeko oinarritzko hiru ildo hartu behar dira kontuan:

1. Bizikleta eguneroko mugikortasun atseginago baten protagonista izatea lortzea.
2. Bizikleta turismo, aisialdi eta kirol elementu gisa modu seguruan bultzatzea.
3. Bizikletaren sustapena, jarraipena eta gobernantza hobetzea.

4.6. GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA

Garraio publikoa sustatzea ezinbesteko eskakizuna da Mugikortasun Planak ezarritako helburuak lortzeko, mugikortasun segurua, jasangarria, bidezkoa eta eraginkorra izan dadin. Hala izan dadin, garraio publikoaren erakargarritasuna handitu behar da, eta hori hurrengo puntuetan azpimarratzen dena sustatuz lor daiteke.

Mugikortasuna herriko garraio kolektiboan

- Herriko autobusaren zerbitzua hobetzea, estaldura eta lehiakortasun handiagoa emateko.
- Eskariaren arabera garraio publikoaren sistema ezartzeko aukera aztertzea
- Energia alternatiboekin funtzionatzen duten herriko garraio publikoko ibilgailuen erabilera sustatzea

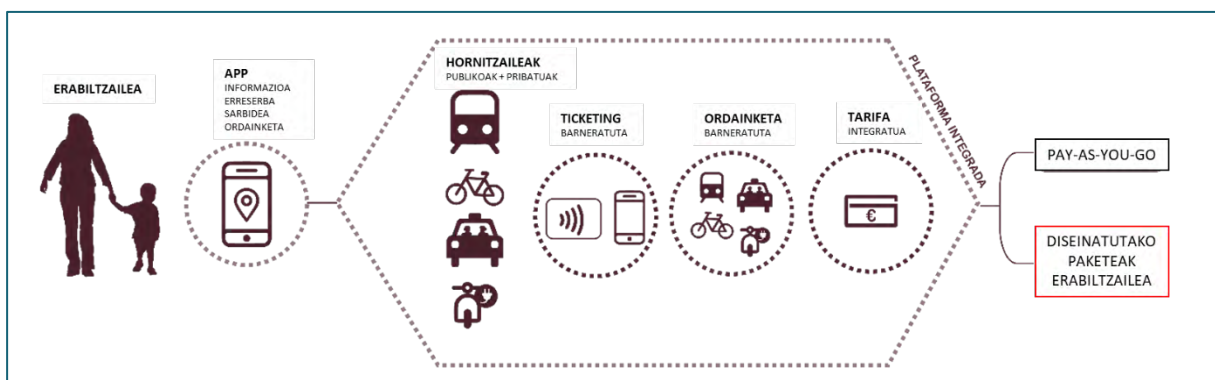
Mugikortasuna hiriarteko garraio kolektiboan eta intermodalitatea

- Hiriarteko garraio publikoaren erabiltzaileentzako zerbitzuaren estaldura eta kalitatea handitzea
- Autobus geltokien irisgarritasuna eta kalitatea hobetzea

Garraio publikoak ez du ibilbide luzerik garraio pribatuaren alternatiba gisa, erabiltzaileek ez badute ikusten azkarra, komenigarria edo eraginkorra denik. Bidaia batean garraio publikoa erabiltzen duenean, hirugarren batzuegan konfiantza izan dezakeela sentitu behar du, eta, beraz, horiek zerbitzu egokia eskaini behar dute. Aitzitik, garraio publikoak ez badu haren egoeraren berri ematen, edo behin eta berriz ezbehar bat gertatzen bada, edo motela bada, oso zaila izango da bidaiariak esperientzia errepikatu nahi izatea edo erabiltzaile ez direnentzat garraio erakargarria izatea. Aldiz, garraio publikoa kalitatezkoa, eroso, eraginkorra eta azkarra izatea izango da alternatibarik logikoena beste udalerririk batzuekin lotzeko desplazamenduetarako.

Arrasatek kokapen estrategikoa du Euskadiko esparru geografikoaren barruan, eta Debagoiena eskualdeko udalerririk garrantzitsuenak izanik, eta, gainera, biztanle dentsitate handiko komunikazio ardatz garrantzitsua izanik, garraio publikoak hazkunde-tarte handia du. Udalerririk barruan garraio publikoaren erabilera nahiko txikia da, kontuan izanik hiriarteko konexioez gain hiriko autobus zerbitzua ere baduela. Bi zerbitzuek hobetzeko marjina dute, nahitaezko mugikortasunagatik desplazamenduetan erabilera maila txikia duten desplazamenduak baitira.

Figura 4.64. Mugikortasuna zerbitzu gisa kontzeptualizazioa



Beraz, neurri sorta hau Arrasten garraio publikoaren erabilera sustatzeko egin behar diren ekintza nagusiak adieraztera bideratuta dago, batez ere, lana edo ikasketak direla eta egiten diren konexioko desplazamenduetan kuota modala handitzeko.

Azkenik, bidaiariek une oro garraioari buruzko informazio eguneratua eduki behar dutela planteatzen da, ibilbidea hobeto planifikatu ahal izateko, eta Mugi txartela, garraio publikoaren txartela, garraio publikoaren tarifak txartel bakar batean biltzea ahalbidetzen duena, batez ere haren implementazio prozesuari dagokionez. Arrasateren kasuan, gainera, kontuan izan behar da hiri-autobusaren zerbitzua bera ere Mugi sistemaren parte dela, eta, beraz, abantailak handiagoak direla desplazamendu intermodalak egin ahal izateko.

Figura 4.65. Mugi txartelaren irudia



Iturria: mugi.eus

Arrasateko tamaina duen herri baten mugikortasun premiek koordinazio handia eskatzen dute, eta udalerriaren dentsitatea dela eta, beharrezkoa da eskainitako garraio publikoa eta horiek lotzen dituzten nodo intermodalak fidagarriak eta eraginkorrak izatea, biztanleek erabil dezaten eta ibilgailu pribatuaren mende egon ez daitezen; izan ere, aitzitik, bide kolapso egoera sor liteke, eta horrek ondorio negatibo izugarriak eragin ditzake.

Lehenik eta behin, bizikletak intermodalitatea hobetzeko tresna gisa duen potentziala azpimarratu nahi da. Garraio nodo nagusietan aparkaleku seguruak instalatuta, erraz, eroso eta modu seguruan sar daiteke leku horietara erabiltzailearentzat. Gainera, bizikleta partekatuen sistema bat martxan jartzeak erabiltzaileen fluxuak ondo aztertzea eta eskaera gehien hautematen den lekuetara hedatzeko beharra ebaluatzea eskatzen du. Bestalde, bizikletak hiriarteko busetara igotzeko lekua izateak bizikletaz mugitzeko erraztasunak eman ditzake, ibilbideari jarraipena emateko aukera ematen baitute.

Herribusak, gaur egun ibilgailu pribatuen mugitzen diren erabiltzaileak harrapatzeko, udalerri barruan ibilgailu pribatuen egiten diren ibilbide laburreko desplazamenduak murrizteko sistema gisa funtzionatu behar du. Autobus sarearen birkonfigurazio baten azterketa beharrezkoa da, erabiltzaileek sortutako eskaeraren aurrean eguneratuta egoten jarraitu nahi bada, azken urteetan hiriko busarekiko mendekotasuna murrizten duten igogailuen implementazioa kontuan hartuta udalerriko goiko auzoko batzuetan. Gainera, eskaera hori egun berean malguagoa izan daitekeenez, leku jakin batzuetan eskaripeko bus bat ezartzeko azterketa ere proposatzen da. Zerbitzuaren abiadura hobetzeko, autobusaren onurarako izango diren biraketen, lehentasunen azterketa bat egitea ere proposatzen da.

Hiriarteko autobusen sareak konplexutasun maila handia du, zerbitzuaren kudeaketa enpresa pribatuen esku dagoelako eta hainbat administrazioen esku-hartzeak eragina duelako haren plangintzan eta erregulazioan. Zerbitzua aldatzea zailagoa da, ustiapen eta zerbitzu baldintzak emakida kontratuek zehazten baitituzte. Testuinguru horretan, gomendagarria da Udalak jarrera proaktiboa hartzea hiriarteko autobusaren hobekuntzan, eta administrazio desberdinen arteko koordinazioa sustatzeko neurriak bultzatzea, gaur egun fidagarritasun eta ulermen maila eskasa baitu erabiltzaileentzat.

Bestalde, taxi zerbitzua hobetzeko proposamenak ere egin daitezke. Taxi lizentziak berrikustea, eskaerara egokitze eta geltokien birkokapena aztertze, udalak landu beharreko alderdiak dira, Arrasateko neurriko hiri batean funtsezko zerbitzua baita.

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.1. Bizikletentzako aparkaleku seguruak instalatzea nodo intermodaletan

Bizikleta funtsezko garraiobidea da intermodalitatea handitzeko eta, horrela, garraio publikoko desplazamenduak sustatzeko; izan ere, adibidez etxetik autobus-geltoki batera joateko anezka-ibilgailua izan daiteke.

Hori gertatzeko, beharrezkoa da bizikletaren erabiltzaileak udalerritik kanpo dagoen bitartean bizikleta aparkatuta uzteko leku seguru bat izatea, batzuetan lanegun osoko batekoa izaten dena.

Figura 4.66. Lurpeko bizikleta-aparkalekua Utrechtoko geltoki nagusian (Herbehereak)



Iturria: ArchDaily

Bizikletaren eta garraio publikoaren arteko intermodalitatea sustatzea funtsezkoa da, beraz, garraiobide jasangarriagotarako aldaketa modal hori bilatzeko

Proposatutako ekintzak:

- Autobus geltokian bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea, baita disuasio aparkalekuetatik gertu ere.
- Aparkaleku horien erabilera sustatzea, seinaleak eta lehendik dauden eta eraiki berri diren bizikleta bideekiko konektibitatea hobetuz.

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.2. Bizikleta partekatuaren sistema ezartzeko azterketa

Bizikleta bidezko Garraio Publiko Indibidualaren Zerbitzua (BGPIZ) oinarritzko baldintzak betetzen dituen edozein hiri ertainek ezar dezake, Europako hiri askotan frogatu den bezala. Aldez aurretik ondo prestatu behar da, esperientzia arrakastatsua izan dadin eta udalerriko mugikortasunaren estrategia orokorrean integratuta egon dadin.

BGPIZ sistemaren helburua da herritarren eskura bizikletak jartzea, hiri barruan desplazamenduak modu ekonomiko eta jasangarrian egin ahal izateko.

BGPIZ sistemaren funtzionamendua

BGPIZ arruntenaren funtzionamendua abonu-txartel baten bidezkoa da, nominala, pertsona bakarrekoa eta besteren ezina, erabiltzaileak bizikleta erabili ahal izateko behar duena.

Geltoki sare batek bizikletak jasotzeko eta entregatzeko gune gisa jarduten du, eta gune horiek bidaiak sortzeko edo erakartzeko guneetan jartzen dira orokorrean, hala nola ekipamenduetan, merkataritza-ardatzetan, unibertsitatean, parkeetan eta abarretan.

Garraio sistema horri esleitutako tarifa egiturak bizikleten erabileraren txandakatzea sustatu behar du, bizikletak alokatzeko ohiko sistematik bereiziz.

Denbora jakin bat baino gehiago irauten duten erabileretarako, erabiltzailearentzako karga bat aurreikusten da, urteko edo asteko abonuz gain, erabiltzaile batek bizikleta bera gehienez erabil dezakeela markatuz, haren erabileraren txandakatzea sustatzeko.

Esan bezala, ohikoagoa da, baina badaude beste modalitate batzuk Europako hainbat herritan ezarrita, udalerrri mota bakoitzerako egokiagoak direnak edo ez.

Alde batetik, arreta pertsonala eta eskuzko sistemak daude, eta, horretarako, erabiltzaileak jendeari arreta emateko langileen aurrean identifikatu behar dira, bizikleta bat izan nahi dutenean edo bizikleta itzuli nahi dutenean. Sistemak erregistrorik ez badu, erabiltzaileak fidantza bat edo bere nortasun agiria utzi behar du. Bizikleta guneak ekipamendu publikoak izaten dira (gizarte etxeak, kiroldegia, administrazioaren bulegoak...). Espainiako hirietan, adibidez, nahiko sistema ohikoa da, baina, arrakasta badu eta hazten bada, zailagoa da kudeatzea, arreta-puntuetako langileekin koordinatzea eskatzen baitu. Tamaina ertaineko hirietarako gomendatutako sistema da.

Bestalde, sistema automatikoak ditugu, eta horien barruan lehen aipatutako txartel-sistema sar daiteke. Urrats bat haratago, telefono mugikorraren bidez operatu ahal izateko moduan automatizatzea litzateke, Munich, Berlin edo Frankfurt bezalako Europako hirietan gertatzen den bezala. Sistema hau eskaera handia duten hiri handietarako gomendatzen da.

Eta, azkenik, bizikleten komunitate-parkeen sistema daukagu, Arrasaten proba pilotu gisa proposatzen dena, sistema ezin hobe baina hiri txikietarako, auzoetarako, auzo-komunitateetarako eta abarretarako. Sistemarik merkeena da, komunitate txikietan erabiltzen hasteko egokiena, eta bizikletak alokatzeko sistema bat erabiltzeko asmoa baloratzeko balio dezake. Bizikleten parke komunitarioak ez datoz guztiz bat bizikleta publikoen definizioarekin, erkidegoek edo erakunde pribatuek bultzatzen direnak, baina alokairu sistematzat hartzen dira.

Bizikleta parkea da, harpidedun komunitate batek erabiltzeko. Normalean, utzitako edo dohaintzan emandako bizikletak izaten dira, eta sistema horrek malgutasuna eskaintzen du maileguan utz daitezkeen bizikleten tipologiari dagokionez, eta bizikletak autoetan, aulkitxoetan, atoietan eta abarretan garraiatzeko hainbat osagarri mailegatzeko aukera ere ematen du.

Bizikletak mailegatzeko sistemen formatu nahiko berezia da; ezin da bizikleta publikoen sistema gisa sartu, neurri batean baliabide publikoekin finantzatzen ez bada. Sistema horiekin "klub" edo komunitate sentimendua lortzen da, eta horrek erabiltzaileak bizikleten erabileraz askoz gehiago arduratzea eragiten du.

Sistema hauek boluntariotza plan bati lotuta joan daitezke, non boluntarioek kudeaketa eta mantentze lanetan laguntzen duten, erabilpen kuotetan deskontuak izatearen truke. Boluntarioen aukera hori dela eta, eta ibilgailuak erosteko gasturik ez dutenez, sistema aurrekontu txikikoa da, baina ondo koordinatuta egon behar du. Maileguaren iraupena ere malgua da, laburra, ertaina edo luzea izan daiteke: ordu, egun, aste, hilabete, denboraldi eta abarrekoa. Erabiltzailea komunitateko harpidetzaren bidez erregistratuta dago, eta sistema erabiltzen duen bakoitzean identifikatzen da; hala, gorabeheraren bat gertatuz gero, horren arduraduna bila daiteke. Bizikletaren erabilera komunitateari mugatzen zaio. Pertsona kopuru mugatua izan ohi da, bizikleta kopuruaren arabera. Harpidetza sistema doakoa izan daiteke, edo kostu finkoa izan dezake, edo bizikleta erabiltzeko maiztasunaren araberakoa. Bizikleta-puntu gutxi izaten dira, eta, beraz, erabiltzaileak oso leku jakinetan utzi eta jaso behar du bizikleta.

Edozein modalitatetan, helburua bera da: hirietako bizi-kalitatea hobetzea, kea, zarata eta energia kontsumoa murriztuko duten garraiobide berriak barneratuz.

Arima-Bizin integratutako proiektua

Arrasateko Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planaren esparruan, udalerriko erakarpenezentroen eta lantokien arteko konektibitatea indartzeko beharra identifikatu da, baita geografikoki hurbil dauden eskualdeko udalerrietako lantokiekiko konektibitatea ere, lan edo ikasketa arrazoiengatik ibilgailu pribatuan egiten diren desplazamendu laburrak murrizteko. Eremuaren lurralde konfigurazioak beharrezkoa egiten du ikuspegi integral eta koordinatu bat, mugikortasun efiziente eta jasangarria bermatzeko.

Testuinguru horretan, HMJPko talde teknikoak uste du bizikleta partekatuen sistema udalaz gaindiko ikuspegiarekin ezarri behar dela, eta udalen arteko lankidetzaren sustatu behar dela estaldura zabaltzeko eta zerbitzuaren eraginkortasuna optimizatzeko. Sistema horren plangintza eskualdeko udalerriekin koordinatuta egin behar da, bizikleta azpiegitura koherentea, irisgarria eta herritarren mugikortasun beharrekin bat datorrena bermatzeko.

Arima-Bizi proiektuaren baitan, sistema horren bideragarritasunaren azterketa eta eskualde mailako garapena landuko dira bereziki. Alderdi hauek ebaluatu beharko dira, besteak beste: bizikleta geltokien kokapena, beste garraio modu jasangarriekiko elkarreragingarritasuna eta horiek ezartzeko eta eraginkortasunez jarduteko kudeaketa eredu egokienak.

Udalez gaindiko bizikleta partekatuen sistema garatzeak garraiobide jasangarrien erabilera sustatzen, ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murrizten eta eskualdeko airearen kalitatea hobetzen lagunduko du, Arrasateko HMJPearen sustatutako deskarbonizazio eta mugikortasun aktiboko helburuekin bat eginez.

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.3. Herribuseko sarea birkonfiguratzea

HMJP honen diagnostikoan adierazi den bezala, Herribusaren zerbitzuak zuzendu beharreko hainbat alderdi ditu bere zerbitzuan, hala nola, txartel bidezko ordainketa, sarbideko arrapalaren funtzionamendu eza edo hitzartutako ordutegiak ez betetzea.

Hurrengo hilabeteetan udalak aurre egin behar dion egoera aprobetxatuz, zerbitzurako lizitazio berri bat idazteko beharrari dagokionez, zerbitzu berri honek erosotasun, irisgarritasun, segurtasun eta ordutegien betetze estandarrak betetzen dituela bermatu behar da (6.4 proposamena).

Herribusa ikastetxeetarako desplazamenduetarako zerbitzua ere izan daiteke eta izan behar du; beraz, zerbitzuaren ordutegiak ikastetxeetako sarrera eta irteera ordutegietara (eta industrialdeetan kokatutako enpresen lan-txanden sarrera eta irteera ordutegietara) egokituta egon behar dira.

Gainera, aprobetxatu behar du, beharrezkotzat jotzen bada, zerbitzuak gaur egun eskaintzen dituen ibilbideen ordeztu beste batzuk garatzeko, udalerriko hiri barruko desplazamenduen estaldura eta abiadura komertziala hobetzeko eta ibilgailu motordun pribatuetatik aldaketa ahalbidetzeko.

HMJP hau lanean aritu da zerbitzuaren egungo ibilbide eta geltokien alternatiba batzuk diseinatu eta proposatzeko, zerbitzuaren lehiakortasuna eta autobusen abiadura komertziala hobetzeko, zerbitzuaren maiztasuna hobetzeko eta lineek egiten duten ibilbideen luzera ahal den neurrian murrizteko, egungo geltokiek eskaintzen duten estaldura mailari eutsiz.

Kontuan izan behar da udalerriak gaur egun dituen azpiegiturak ez direla lineak diseinatu ziren garaikoak bezalakoak, batez ere azken urteetan igogailuak ezarri direlako goiko auzoetako batzuk hirigunearekin lotzeko. Igogailu horiek oinezko desplazamenduak egiteko aukera ematen dute, baita bizikleta igogailuan garraiatuz desplazamendu intermodala egiteko aukera ere. Horrek goiko auzoetako geltoki batzuen erabiltzaile maila galtzea ekar dezake, igogailu itxurako alternatiba eroso eta seguru bat dutenez, oinez mugitzen direlako.

Horregatik guztiagatik, eta 2005eko mugikortasun planaren eta 2016ko planaren arteko tartean gertatu zelako jada herri barneko garraio publikorako aldaketa modal handia, zaila dirudi Herribusaren erabiltzaile kopurua dibertsifikatzea eta handitzea, baina lanean jarraitu behar da kuota modal hori handitzeko edo mantentzeko eta kalitatezko zerbitzua eskaintzeko.

Bi alternatiba proposatzen dira Herribus zerbitzuaren ibilbideen diseinu berrirako. Bi kasuetan, aldatu egiten da egungo zerbitzua, eta, neurri handi batean, geldialdiak eta ibilbideak mantentzen dira, eta zerbitzua hobetu dezaketen doikuntza txikiak sartzen dira.

Bi aukera horietan, lineen luzera eta geldialdien kopurua asko murrizten da, eta, hala, abiadura komertziala handitzen da eta desplazamendu denborak murrizten dira.

Figura 4.67. Ibilbideen luzerari eta geltoki kopuruari buruzko konparazio taula alternatiben artean

	Alternatiba	Luzera (m.)	Geltokiak
Linea 1	Egunoa	10.471	32
	Alternatiba 1	6.226	20
	Alternatiba 2	6.481	26
Linea 2	Egunoa	10.723	34
	Alternatiba 1	6.602	19
	Alternatiba 2	8.589	26

Iturria: INTRA

Eremu edo auzo batzuetan, egungo egoerarekin alderatuta, lurralde estalduraren galera batzuk eragiten ditu horrek. Estalduraren galera zertxobait nabarmenagoa da 1. alternatiban, Olan eta Uribarri auzoetan. Bi aukera horietan, Ferial auzoak nabarmen handitu du lurralde-estaldura.

Figura 4.68. Estalduraren (lurraldekoa) alderaketa taula, egungoa, alternatiba 1 eta alternatiba 2-ren artean

Auzoa	Egungo Estaldura	Estaldura Alternatiba 1	Estaldura Alternatiba 2
Altamira	%18,2	%16,6	%16,8
Baserri auzoak	%0,9	%0,8	%0,8
Alde Zaharra	%38,2	%30,6	%38,2
Ferial	%22,6	%47,8	%47,8
Musakola	%3,2	%2,8	%3,2
Olan	%43,8	%30,7	%43,8
San Andres	%74,5	%81,9	%73,5
San Juan	%6,4	%5,9	%7,1
Santa Marina	%93,4	%80,9	%87,5
Santa Teresa	%81,1	%74,7	%81,1
Uribarri	%84,3	%58,9	%84,3
Uribe-Munar	%12,2	%13,8	%16,5
Zarugalde	%0,9	%13,9	%0,9

Iturria: INTRA

Herribusaren ibilbide berri baten proposamena bide sarearen hierarkizazioari eta zirkulazio norantzaen banaketari buruzko jarduketan mende dago, edozein dela ere hautatutako alternatiba eta horri buruz proposatzen diren aldaketak.

1. Alternatiba

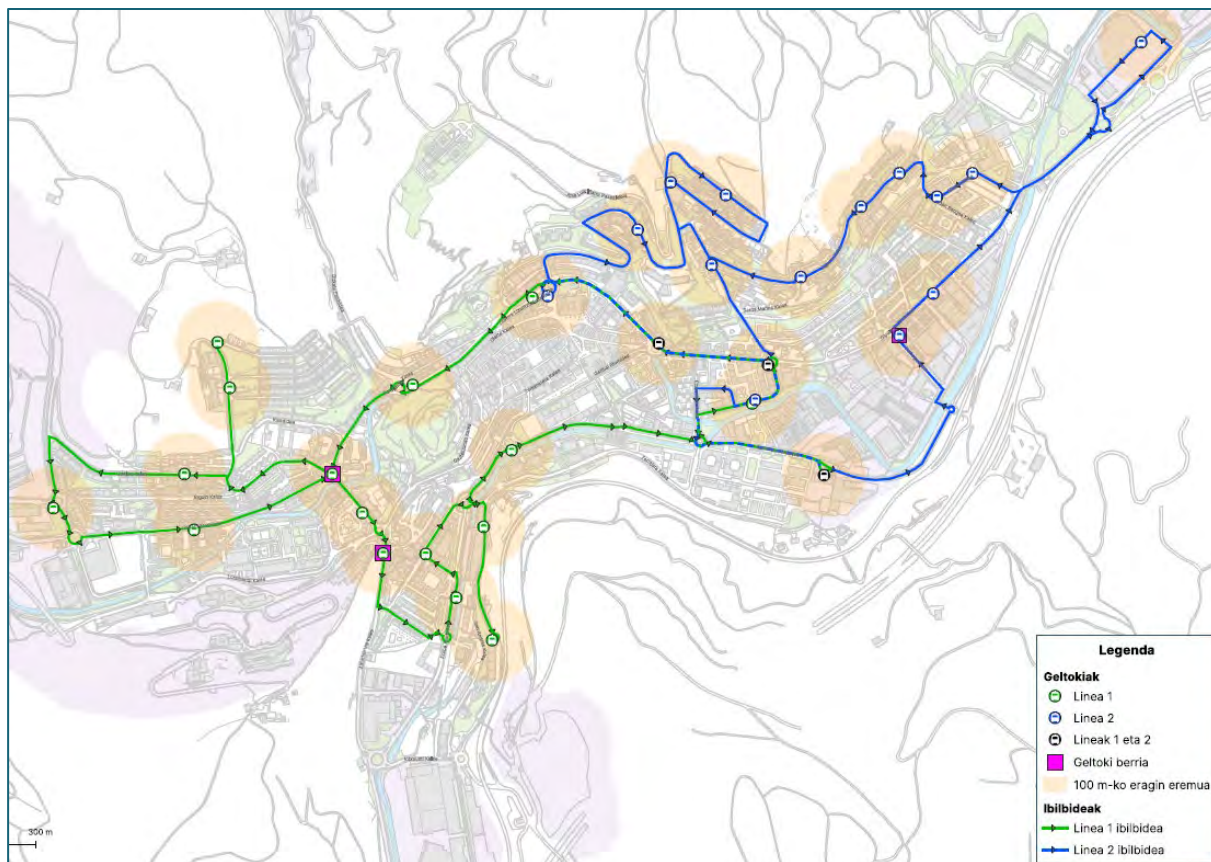
1ngo Alternatibaren helburuak dira:

- Egungo lineek ematen duten herri osora itzulera saihestea, azkarragoak izateko helburuarekin.
- Ibilbide osoa egin 30 minutuko tartean.
- 2. lineako erabiltzaileei aukera ematea Lidl/BM eta Eroskiko merkataritza gunetara iristeko, linea aldaketarik egin gabe.

Aukera horrek bi ibilbide ditu, ia independenteak, eta lehentasuna da erabiltzaileei alternatibak eskaintzea beren etxeetatik hirigunera eta erosketak egiteko denda handietara iristeko, erosketak egin eta etxera itzultzeko, inolako linea aldaketarik egin behar izan gabe.

Eskemak bi linea ditu: bata, udalerriaren iparraldeari eta ekialdeari zerbitzua eta estaldura ematen diena, eta, bestea, erdialdearen eta udalerriaren mendebaldearen arteko estaldura eta konexioa eskaintzen dituen.

Figura 4.69. 27.1 planoaren xehetasuna, 1. alternatibako Herribusa zerbitzuko ibilbide eta geltokien proposamenari buruzkoa.



Iturria: INTRA eta Arrasateko udala

2. Alternatiba

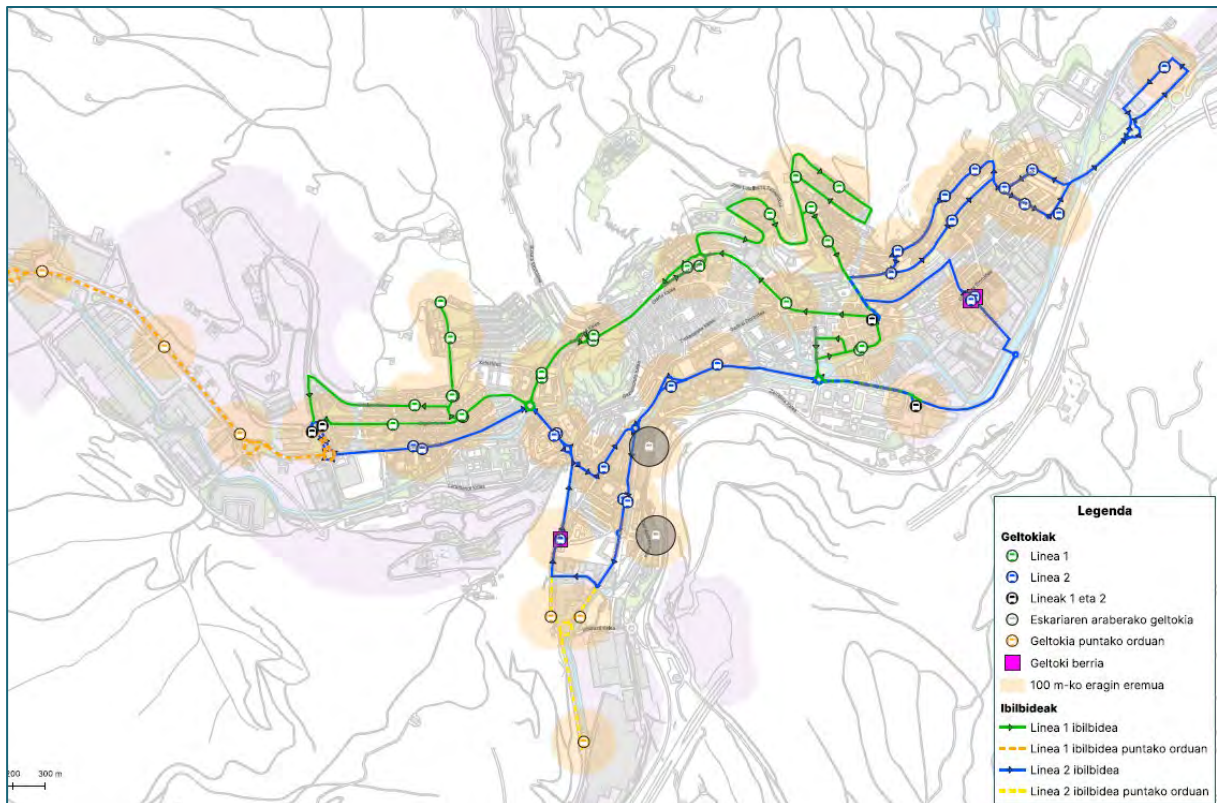
2ngo Alternatibaren helburuak dira:

- Egungo lineek ematen duten herri osora itzulera saihestea, azkarragoak izateko helburuarekin.
- Ibilbide osoa egin 30 minutuko tartean.
- Udalerriko erakarpén zentro gehienen estaldura bermatzea, industrialdeak barne, puntako orduetan.
- Lineak elkartzen diren hub edo konexio-puntuak ezartzea eta bus-aldaketak egitea, erakarpén zentroen estaldura hori bermatzeko, bidaiarien jatorria edozein dela ere.

Aukera horrek azalera handiagoa hartzen du udalerrian, gaur egungo geltoki gehienei eutsiz eta lineen arteko lotuneak edo lineen arteko bus-aldaketak proposatuz.

Puntako orduetan (lantoki handietako sarrera eta irteera) zerbitzu bat ere proposatzen du, industrialdeetako batzuetara sartzeko aukerak eskaintzeko. San Josepeko geltokien kasuan, zaku-hondo batean kokatuta daudenez eta oso gutxi erabiltzen direnez, eskaripeko garraio zerbitzu bat proposatzen da, eta aldez aurretik jakinarazi behar da autobusa geltoki horietatik bidean igaro dadin.

Figura 4.70. 27.2 planoaren xehetasuna, 2. alternatibako Herribusa zerbitzuko ibilbide eta geltokien proposamenari buruzkoa.



Iturria: INTRA eta Arrasateko udala

Aukera horietako bat bera ere ez da behin betiko eskema edo planteamendua. Bi ereduak osagarriak dira, eta udalak horien gainean lanean jarraitu behar du, sor daitezkeen zalantzak definituz eta konponduz, auzo bakoitzeko erabiltzaile eta erabiltzaile potentzialekiko egokitasuna baloratuz, udalak aurre egingo dion lizitazio-prozesua osatzeko eta aberasteko formulak bilatuz.

Landa eremu eta baserri auzoetarako sarbidea

Nolanahi ere, zerbitzu horren osagarri, erdigunetik urrutien dauden auzoetara eta auzoetatik doazen eta ibilgailu pribatuaren alternatibarik ez duten eskaripeko garraio zerbitzuak eskaini behar dira.

Arrasaten sakabanatuta dauden landa eremuek eta baserri auzoek sarbide eta bide onak dituzte gaur egun, gehienetan, baina mugikortasun politketan kanpoan geratu dira. Beren bizilekuetan oinarritzko zerbitzurik ez dagoenez, askotan ibilgailu pribatuan joan behar izaten dute hirigunera oinarritzko gestioak egitera, baina ibilgailu pribatua da hori egiteko duten modu bakarra (zenbait gunetan auzo taxia erabiltzeko aukeraz gain).

Horregatik, planteatutako funtsezko alderdietako bat Eskaripeko Garraio Publikoaren (EGP) sistema da, garraio publikoari buruzko kapituluan planteatzen den bezala, populazio horri garraio-moduren bat eskaintzeko.

Uda honetan erdigunea Udala auzoarekin lotzeko martxan jarritako zerbitzua abiapuntu egokia izan daiteke horrelako neurriak ezartzeko.

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.4. Herribusaren lizitazio berrietarako estrategia definitzea

Datozen urteetan Arrasatek izango duen erronketako bat Herribusaren zerbitzua eta lizitazioa berritzea da.

Kontzesioaren berritze hori egin beharra aprobetxatuz (2026ko uztailan bukatzen da kontzesioa), garrantzitsua da estrategia bat definitzea kontzesio horretan hiriko autobusarentzat lortu nahi diren helburuekin, eta zerbitzuak bete behar dituen ezaugarriak eta eskakizunak zehaztea, azken urteetan zerbitzuan izan diren arazoei irtenbidea emanaz.

- Zerbitzuak irisgarritasun unibertsalaren estandarrak bete behar ditu, edozein herritarrek erabiltzat jo dezan. Ibilgailu horren erabilerak erabiltzaile guztientzat irisgarria eta egokituia izan behar du.
- Zehaztutako ordutegiak betetzen direla eta ibilbidean zehaztutako geltoki guztietan bidaariak jasotzeko eta uzteko iristen direla ziurtatzea.
- Abisuen sistema bat izatea, autobusaren igarotze ordutegian eragina izango duten gorabeherak geroak erabiltzaileei jakinarazteko.
- Herribusaren zerbitzua koordinatzea, hiriarteko busaren zerbitzu osagarria izateko.
- Geltokiak hiriarteko busarekin gainjartzea saihestea, autobusen arteko eragozpenak minimizatzeko eta multimodalitatea sustatzeko.
- Eskaintza handitzea. Busen ordutegiak eta maiztasunak tartekatzea, erabilera intuitiboago batengatik.
- Igande eta jaiegunetan zerbitzua eskaintzea, maiztasun txikiagoarekin.

Helburua da 20-25 minutura arteko maiztasuna hobetuko duen Herribus zerbitzua izatea. Helburu hori lortzeko, beharrezkoa da egindako distantzia murriztea, eta, hala, maiztasuna handitzea.

Mugikortasun eraginkorragoa, irisgarriagoa eta jasangarriagoa lortzeko udal-konpromisoaren esparruan, garraio publikoaren zerbitzua optimizatzeko azterketa tekniko bat kontratatzearekin dio Udalak. Obra, Zerbitzu, Mantentze eta Auzoetako departamentuak abian jarri duen autobus zerbitzuaren diseinu berria finkatzeko azterlana da.

Azterketa horri esker, zerbitzuaren ibilbideak eta diseinua birdefinitu ahal izango dira eraginkortasun eta efizientzia irizpideekin, lurralde-estaldura handiagoa bermatuz eta baserri auzoekiko konektibitatea indartuz.

Prozesu horrek HMJParen helburu estrategikoei erantzuten die, irisgarritasuna hobetzera, garraioan desberdintasunak murriztera eta hiri-mugikortasunaren sarean eremu periferikoak integratzera bideratuak, hiri-eredu bidezkoago eta jasangarriago baten alde eginez.

Ezarritako kontratazio-irizpideen arabera, azterketa horrek, gutxienez, atal hauek aztertu beharko ditu:

- Sortu beharreko autobus-lineen trazadura, erreferentzia nagusi gisa Arrasate auzoak Zalduspeko hiriarteko autobus-geltokiarekin lotzea hartuta.
- Egungo erabiltzaileen eta erabiltzaile potentzialen iritzia eta eskaerak.
- Zerbitzuaren maiztasuna.

- Ibilgailu-kopurua.
- Lerroen trazadurarako ibilgailu mota egokiena: tamaina, propulzio-energia...
- Garrantzitsuak iruditzen zaizkizuen beste gai batzuk.

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.5. Aldundiarekin eta hiriarteko bus operadoreekin lankidetzaz ezarri, egungo sarean hobekuntzak aztertzeak

Hiriarteko busaren koordinazioa hobetzea

Batzuetan, autobus geltokian gelditzen diren autobusen ordutegiak ez daude koordinatuta lantoki handietako sarrera eta irteera ordutegiekin, eta horrek bi zerbitzuak erabiltzeko aukerak areagotuko lituzke, desplazamendu intermodal batean.

Hiriarteko autobusen intermodalitatea hobetu eta ordutegiak sinplifikatzea funtsezkoa da zerbitzu ona eskaintzeko.

Maiztasunak landu behar dira Aldundiarekin, helmuga batzuetarako konexioak hobetzeko helburuarekin, eta ordutegiak bateragarriak izan behar dira lantoki eta ikasketa zentro handietarako sarrera eta irteerekin, hiri arteko autobus sistemaren bidez ematen baitzaie estaldura.

Kokaleku garrantzitsuekiko konexioak hobetzea

Mugikortasuna sortzen duten zentroetarako mugikortasun planak oinarritzko tresna dira, eta mugikortasuna planifikatzeko tresna eman nahi diete zentro hauei, garraibide guztiak kontuan hartuta.

Jarduera ekonomikoa kontzentratzen den eremuetan mugikortasun planak egitea eta gauzatzea ahalbidetzen duen oinarritzko tresna da mugikortasun mahai edo kontseilu bat sortzea. Mugikortasun plana egitea eta inplementatzea bultzatzen eta gainbegiratzen duen partaidetza eta hitzarmen organo iraunkorra da. Bestalde, mugikortasunaren kudeatzailea plan horien ondorioz sortutako figura da, eta poligonoaren edo ekipamenduaren mugikortasunaren kudeaketaz, kontrolaz eta antolaketaz arduratuko da.

Mugikortasun plan horien bidez, proposamenak egiten dira helmugako aparkalekuaren kudeaketari buruz, oinezkoak eta bizikletak lantokietara sartzeko sareak sortzeari buruz, enpresen pizgarriak bultzatzeari eta sustatzeari buruz, langileei mugikortasun jasangarriko jarraibideak bultzatzeagatik, etab.

Arrasaten jarduera ekonomiko handia dago, eta industria eta industrialde ugari, desplazamenduak erakartzeko. Horrek desplazamendu kopuru handia eragiten du, nahitaezko mugikortasunari lotuta. Garraio publikoaren eskaintzak egokituta egon behar du erakarpen zentro horietara iristeko eta estaldura emateko.

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.6. Autobus geltokia behin betiko kokatzeko azterketa eta definizioa

Hiri mugikortasun jasangarrirako plan honen diagnostiko fasean, galdetegi bat planteatu eta garatu zen, herritarrek udalerriko egungo mugikortasun sistemari buruzko iritzia eta balorazioak adieraz zitzaten, eta desplazamenduetarako modu bakoitzaren balorazioak eta ekarpenak egin zitzaten.

Diagnostikoan, AMIA matrize bat ere barneratzen zen, Zalduspe eta Laubide (erdialdea) kokalekuek eskaintzen dituzten ahulezia, mehatxu, indar eta aukerekin, eta ea bi kasuetan sartzeko eta irteteko balizko ibilbideak aztertzen dituzten.

Galdetegiaren barruan, garraio publikoaren atalean, galdera bat zegoen: zein zen, inkesta betetzen zuen pertsonaren iritziz, Arrasateko autobus geltokia behin betiko kokatzeko leku egokiena, eta aukeratutako kokapen hori egokia egiten zuten ezaugarri nagusiak zeintzuk ziren erantzuteko aukera ere bazegoen.

Hiru aukera eskaintzen ziren kokapen ideala aukeratzeko: batetik, gaur egungo Zalduspeko kokapena; bestetik, Laubide plaza inguruko erdigunea (aurreko mugikortasun planak jasotzen zuen proposamena); eta, azkenik, beste lekuren bat leku ideal gisa zehazteko aukera uzten zen.

Galdera horren 163 erantzun jaso zituen galdeketak. Erantzun horien artean, 77k uste dute behin betiko kokapenak udalerriaren erdigunean egon behar duela (%47,2a), 73k uste dute gaur egun ospitalearen inguruan dagoen lekuan egon behar duela (%44,8a) eta 13k (%8a) uste dute beste kokapen bat egokia izango litzatekeela. 13 erantzun horietatik, 3k San Andres auzoa adierazten dute kokapen ideal gisa, eta 2k Markulete aipatzen dute kokapen gisa. Gainerako erantzunek ez dute esanahi handirik edo batere.

Kontuan izan behar da herritar askok ez zutela parte hartu galdeketa, baina berariaz jakinarazi izan balute autobus geltokiaren behin betiko kokapena zehazten lagunduko zuen galdeketa zela, ziurrenik parte hartze kuota handiagoa izango zen.

Orain arte egindako ariketek (erredakzio taldearen eta udaleko jarraipen taldearen arteko barne bilerak, eragileekin eta herritarrekin egindako saioak, AMIA, galdetegia) ez dute balio izan aho batekotzat jo daitekeen erabaki bat hartu ahal izateko, bi kokapenek aldeko argudioak eta kontrako argudioak dituztelako, eta horiek dira herritarrek galdetegian erabili dituzten arrazoi nagusiak (kokapena zentroan vs autobus gehiago hirigunetik zirkulatzen).

Erabakiaren garrantzia eta udalerriko mugikortasun eta hirigintza eredu osoan duen inplikazioa kontutan hartuta, Mugikortasun Plan honen hasierako onarpenerako dokumentuak beharrezkotzat jotzen zuen herritarrei kontsulta espezifiko bat egitea, geltokiaren kokapenaren hautaketa baloratu ahal izateko.

Autobus geltokiaren behin betiko kokapena erabakitzeko prozesu parte-hartzailea

Kapitulu honetan ezarritako irizpideekin bat, eta mugikortasun jasangarria eta parte-hartzailea sustatzeko konpromisoarekin, Arrasateko Udalak berariazko kontsulta prozesu bati ekin zion.

Ekimen honen helburu nagusia zen ahalik eta adostasun mailarik handiena lortzea autobus geltokiaren behin betiko kokapena hautatzean, hartara haren irisgarritasuna, funtzionaltasuna eta hiri-ingurunearekiko integrazioa bermatzeko.

Prozesu horren parte gisa, Udalak, 2024ko azaroaren 5eko osoko bilkuran, Arrasateko autobus geltokiaren kokapen optimoa zehazteko galdetegian martxan jartzeko erabakia hartu zuen.

Herri-galdeketa barruan, galdeketa funtsezko hainbat gai planteatu zituen, besteak beste:

- Autobus geltokia behin betiko kokatzeko aukera egokiena aukeratzea, aukera hauen artean:
 - o 1. Aukera: Zalduspe (Egungoa)
 - o 2. Aukera: Laubide
- Botoa azaroaren 11tik 16ra eman ahal izan zen BAZen, biak barne.
- Bozketarako zentsoa azaroaren 5ean eguneratutako udal-eroldarekin osatu zen. Botoa eman nahi zutenek bi baldintza bete behar zituzten:
 - o 2024ko azaroaren 5ean edo lehenago jaioa izatea (16 urte baino gehiago izatea).
 - o Arrasaten 2024ko azaroaren 5a edo lehenagotik erroldaturik egotea.
- Boto zenbaketa azaroaren 18an egin zen, gai bakar honekin deitutako ezohiko hirigintza batzordean.
- Udalak kontsultaren emaitza errespetatzeko konpromezua hartu zuen, honako baldintza hauek betetzen baziren:
 - o Gutxieneko partehartze portzentajea: %30
 - o Bi aukeren arteko gutxieneko aldea: %10
- Baldintzak betetzen ez baziren, udalbatza osatzen duten taldeek kokalekua adostasunez erabakitzeke konpromezua hartu zuten. Adostasunik ezean, udalbatzak erabakiko luke.

Udalak, 2024ko abenduaren 19an egindako osoko bilkuran, beste erabaki batzuen artean, autobus geltokiaren behin betiko kokapenari buruzko erabakia hartu zuen, behin galdeketa emaitzak aztertuta:

- Hautesleen errolda: 19.524 pertsona
- Boto emaileen kopurua: 4.268 pertsona, hautesleen erroldaren %21.86
- Boto zuriak: 2
- Boto baliogabeak: 5
- Zalduspe: 3.159, botoen %74,2
- Laubide: 1.102, botoen %25,8

Beraz, bi baldintzetako bat ez zen bete; izan ere, ez zen %30eko partehartze portzentajera iritsi. Gauzak honela, erabakian zehazten zenez, udalbatza osatzen duten taldeek kokalekua adostasunez erabaki beharko zuten eta hori ezean, udalbatzak erabakiko zuen.

Aurrekoa ikusita, eta, Udala osatzen duten alderdietako kideak ere batzorde horretan ordezkariak zituztela kontuan izanda, egoki ikusi zen diktamenaren bidez proposamena egin eta Osoko Bilkurak egingo zuen bileran kokapena erabakitzea.

Gauzak horrela, hirigintza, trantsizio ekologiko eta mugikortasun batzordeak honako erabakia hartzea proposatu zion Osoko Bilkurari:

- LEHENENGOA: Arrasateko autobus geltokiaren kokalekua Zalduspe izatea adostea.
- BIGARRENA: Kokaleku hori Arrasateko Mugikortasun planaren dokumentuan txertatzea adostea.

- **HIRUGARRENA:** Honako erabakiaren berri ematea dagokien udal sailei, dagozkien izapideak burutu ditzaten.

Autobus geltokiaren behin betiko kokapena zehaztu ondoren, proiektua garatzeko hurrengo urrats gakoa Hiri Antolamenduko Plan Orokorraren (HAPO) aldaketa berehala onartzea da. Arau-egokitze horri esker, azpiegitura egin ahal izango da zerbitzu eraginkorra, irisgarria eta mugikortasun jasangarriaren printzipioekin bat datorrena bermatzeko behar diren hobekuntzekin.

Aurreikusitako jarduerak barne hartu beharko lituzkete eguraldi txarretik babesteko estalki bat ezartzea, komun publikoak, txartelak saltzeko makinak eta intermodalitatea sustatzeko disuasio aparkaleku bat. Halaber, bizikletentzako aparkaleku estalia eta segurua sortzea aurreikusten da, garraio jasangarriaren erabilera eta mugikortasun aktiboko beste modu batzuekiko konexioa sustatzeko.

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

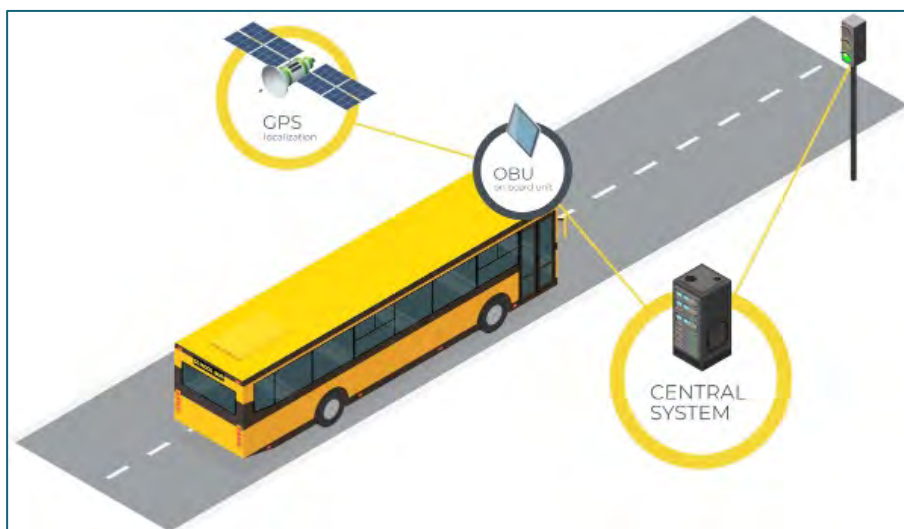
6.7. Autobusen birak eta lehentasunak aztertzea

Neurri honen helburua autobusen abiadura komertziala handitzeko irtenbideak eta alternatibak aurkitzea da. Hauen zirkulazioa lehenesteko sistemak ezartzeko aukera aztertu behar da, udalerrira sartzeko eta handik irteteko eta hirigunetik pasatzeko behar den denbora ahalik eta gehien murrizteko.

Proposatutako jarduerak:

- Autobusen semaforo zikloak, lehentasunak eta maniobragarritasun arazoak aztertzea, eta arazoak detektatu diren puntuak detektatzea eta mapeatzea.
- Semaforo adimendunen bidez autobusei zirkulazio arinagoa ahalbidetuko dieten hobekuntzen ezarpena diseinatu eta planifikatzea.
- Autobusen zirkulazioan lehentasuna duten espazioak.
 - o Zirkulazio erreie eskusiboa hegoaldeetik iparralderako norantzan, Arrasate pasealekuan.

Figura 4.71. Semaforoak lehenesteko sistema baten adibidea



Iturria: SWARCO

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.8. Autobus geltokietan, web zerbitzuetan eta aplikazioetan garraio publikoko zerbitzuari buruzko informazioa hobetzea

Neurri honen helburua garraio publikoaren erabilera handitzea da, erabiltzailearentzat erosoagoa eta intuitiboagoa izan dadin.

Udalerrian hartu beharreko neurri nagusia autobus geltokietako informazio panelen egoera zuzentzea da, batez ere makiladun geralekuak dituzten Herribus zerbitzuaren ibilbideko geltokietan; izan ere, geltoki askotan, makiletako informazioa egoera irakurtezinean dago, zikinkeriatatik eta, batez ere, pegatinengatik.

Figura 4.72. Herribuseko zerbitzuaren geltoki makila kontserbazio egoera txarrean Otalora Lizentziatuan



Iturria: INTRA

Autobusaren itxaronaldiaren informazio-panelak denbora errealean sartzeak aukera ematen die erabiltzaileei ibilbidea hobeto planifikatzeko, eta konfiantza handiagoa ematen die zerbitzuaren funtzionamenduari buruz. Gainera, sarearen informazioa hobetzeak bus-aldaketak eta garraibide anitzen erabilera sustatzea ahalbidetzen du.

Garraio publikoaren lehiakortasuna hobetzeko, erabiltzaileek behar dituzten erosotasun eta fidagarritasun ezaugarriak izan behar ditu zerbitzuak. Informazioa funtsezko elementua da garraio publikoaren erabiltzailearentzat, eta zerbitzua erakargarriagoa egiten laguntzen du. Informazio osoa, argia, eguneratua eta eskuragarria ezartzeak garraio publikoaren erabilera kuota handitzea ahalbidetzen du.

Maila grafikoan, garraio publikoaren geraleku guztietan agertu behar den informazioa hau da:

- Geltokitik pasatzen diren ibilbideen identifikazio garbia.
- Ibilbideen bideak eta maiztasunak.
- Maiztasun eskaseko ibilbideetan, autobusen igarotze ordutegiak.
- Koordinaketa beste modu batzuekin eta garraio modu aldaketak.
- Egoeraren eta sarearen mapak.

- Tarifak eta tituluak, eta lortzeko moduak.
- Zerbitzuaren ordutegi eta ibilbide aldaketak.
- Telefonoa eta informazioarako webgunea

Geltokirik jendetsuenetan, informazio estatikoa informazio dinamikoarekin osatzea komeni da, honako hauen berri emateko: ibilbide jakin bateko hurrengo busa iristeko behar den denbora, hurrengo autobusaren helmuga, hurrengo ibilbideko irteera-ordua, gorabeherak eta oharrak. Hiriarteko garraio geltoki batzuek badute zerbitzu hori, baina ez denak.

Komenigarria da teknologia eskaintzen dituen tresnak erabiltzea, mugikortasun murriztua duten pertsonen edo edozein ezaugarriaren edo arreta premia bereziki garraiorako sarbidea errazteko. Bidaien planifikazioa eta garraioaren informazioa denbora errealean hobetzea, edo "ticketing" prozedurak eta herri garraioaren ordainketa hobetzea adibide batzuk izan daitezke.

Teknologia berriak aplikatzea eguneroko desplazamenduak hobetzeko errealitate bat da. Alde horretatik, smartphone aplikazioak garatzeak erabiltzailearentzako informazioa hobetzen eta, ondorioz, garraio publikoa erakargarriagoa egiten lagun dezake.

Garraio publikoaren lehiakortasuna hobetzeko, zerbitzuak erabiltzaileentzat beharrezkoak diren erosotasun eta fidagarritasun ezaugarriak izan behar ditu. Informazioa funtsezko elementua da garraio publikoaren erabiltzailearentzat, eta zerbitzua erakargarriagoa egiten laguntzen du. Informazio osoa, argia, eguneratua eta eskuragarria ezartzeak garraio publikoaren erabilera kuota handitzea ahalbidetzen du.

Arrasateko geltoki batzuetan, gaur egun, informazio gabezia dago erabiltzaileentzat. Irtenbide bat izan liteke garraio publikoaren zerbitzua mugikortasuneko APP batean sartzea.

Google maps-en informazioa atxikitzea ahalik eta pertsona gehienengana iristeko modu bat da, mundu osoko erabiltzaileek erabiltzen duten plataforma baita. Informazioa Google Maps-en gehitu daiteke Google Transit-etik.

Garraio publikoko enpresak arduratzen dira informazioa gehitzeaz. Informazio hori gehitu ahal izateko, alde aurreko baldintza batzuk bete behar dira, web esteka honetan ikus daitezkeenak: <https://support.google.com/transitpartners/answer/1111481?hl=es>

Beste adibide bat Moovit mugikortasun aplikazioa da. Bere web orriak nola funtzionatzen duen azaltzen du: <https://www.moovit.com/es>. Aplikazio hau mundu osoan dago. Hori dela eta, turistek aplikazioa izan dezakete eta ohiko udalerrian erabili.

Ekintza hori eginez gero, erabiltzaileak zerbitzuarekin duen gogobetetasuna hobetuko litzateke eta, era berean, garraio publikoaren zerbitzua erabiliko luketen pertsonen kopurua handituko litzateke.

Proposatutako ekintzak:

- Informazioa Udalaren webgunean. Herriko eta hiri arteko garraio publikoaren erabiltzaileei sareko gorabeheren informazio dinamikoa denbora errealean ematea proposatzen da, udalaren web orriaren bidez. Horrela, gorabeherak, ibilbide-aldaketak, zerbitzuaren ordutegiak eta abar ezagutu daitezke.
- Geltoki guztietan informazio grafiko irisgarria jarri.

- Arrasateko hiri-garraio publikoko sistemaren informazio dinamikoko smartphone batzuetarako aplikazioa garatzeko aukera aztertu, edo informazioa aplikazio unibertsalen bategan sartzeko aukera aztertu (Google maps, Moovit, etab.).

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.9. Mugi txartelari eta gainerako tarifei buruzko informazioa

Garraio publikoaren erabilera errazten duen eta ohiko erabiltzaileei hobariak ematen dizkien txartel bat edukitzea zerbitzuaren funtzionamendu egokiaren gakoetako bat da. Sistema horiek intermodalitatea ahalbidetu behar dute, erabiltzaileak geldiarazteko eragozpenik izan ez dezaten.

Mugi sistema sortzeak eta garatzeak aldaketa handia dakar garraio publikoaren tarifen funtzionamenduan, malgutasun handiagoa eta erabilera bizkorragoa ahalbidetzen baitu, eta, gainera, aurrezpen ekonomiko handia dakar garraio publikoa erregularatasunez erabiltzen duten erabiltzaileentzat.

Arrasateko Herribusa Mugi sistemaren barruan egoteak abantaila lehiakorra ematen dio zerbitzuari, ikuspegi ekonomikotik eta intermodalitatearen ikuspegitik.

Hala ere, oraindik lehenengo pausoa da, eta zaila izan daiteke erabiltzaile jakin batzuentzat ulertzea, bereziki hirugarren adinekoentzat.

Beraz, ordainketa eta bidaia modalitate hori sustatzen jarraitzea beharrezkoa da, bai eta eskuratzeari eta funtzionamenduari buruzko informazioa emateko ere, bai eta sistema ezartzeko, eguneratzeko eta aldatzeko egutegiaren berri emateko ere.

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.10. Taxi zerbitzua eta lizentziak berrikustea

Lizentzien eskaintza herritarren eskariaren arabera doitzea eta eguneratzea eta sektorearen jasangarritasuna hobetzea izan behar da udalerraren helburuetako bat datozen urteetan.

Udalerriko taxi zerbitzua hobetzeko, erabiltzaileei kalitatezko zerbitzua eskaini behar zaie, ordenantzan ezarritako araudia, zerbitzuak eta ordutegiak betez, bai eguneko zerbitzuan bai gaueko zerbitzuan. Araudia berrikustea proposatzen da, udalerriko egungo beharretara egokitzeko.

Interneten erabilerak hobetu egin du informaziorako sarbidea, eta hobekuntza hori bideragarria da taxi zerbitzuan ere aplikatzeko. Horrela, HMJPK teknologia horren erabilera eraginkorra bultzatu behar du, erabiltzaileek duten informaziorako sarbidea hobetzeko.

Gaur egun, taxi zerbitzuetarako aplikazio espezifikoak daude, hala nola APP Taxiclick. Mota horretako mugikorrek APP batekin elkartzeak erabiltzaileentzako informazioa eskuratzeko hobetu dezake eta taxi gidariei kudeaketa erraztu.

Aplikazio honen edo antzeko beste batzuen erabilera sustatzeko, publizitate handiagoa egin daiteke taxi geralekuetan.

Halaber, urteko kanpainak egitea proposatzen da udalerriko talde edo eremu edo auzo jakin batzuei, auzo-taxi zerbitzuari jarraipena eman eta ekimena sendotuz eta gero eta herritar gehiagori estaldura emanez.

HMJPren barruko beste neurri inklusibo bat da taxiak (ordenantzak arautu beharrekoa) gidariaren betebeharra izatea erabiltzailea bere etxebizitzako atarira sartu arte itxaroteko, hala eskatzen badu, arriskuak gutxitzeko.

Proposatutako ekintzak:

- Arrasateko taxi zerbitzuaren erabilera aztertzea.
- Ibilgailu arinetako bidaiarien hiri barruko eta hiriarteko zerbitzuen udal araudia berritzea, taxien zerbitzua arautzen duen araudia, 1980koa baita eta zaharkituta baitago.
- Emandako lizentzien kopurua egokitzea, eskaerari erantzuteko.
- Mugikortasun urriko pertsonentzako taxi irisgarrien dotazioa handitzea. Gaur egungo laguntza-sistema, hobari fiskalak edo diru laguntzak berrikustea, mugitzeko arazoak dituzten pertsonentzako ibilgailu irisgarri bat erostea erabakitzen duten taxilariarentzat.
- Zerbitzuari buruz dagoen informazioa hobetzea (tarifak, telefonoak, etab.).
- Taxien flota ingurumen, energia eta soinu aldetik eraginkorrak diren ibilgailuekin berritzea sustatzea.
- Taxi zerbitzuaren kudeaketan teknologia berriak sartzeari. Tarifak telefono mugikorrarekin ordaintzeko, taxiak Internet bidez erreserbatzeko eta abarretarako sistema teknologikoak eta informatikoak ezartzea sustatzea.
- Taxi zerbitzuaren kalitatea hobetzea eguneko eta gaueko zerbitzuetan.
- Eskaripeko taxia kolektibo jakin batzuetan, hala nola mugikortasun urriko pertsonak, adineko pertsonak edo mediku-bisitak, eta hirigintza sakabanatua edo biztanle-dentsitate txikia duten auzo edo eremuetan, non beste garraiobide publiko kolektibo batzuk ez diren errentagarriak.
- Auzo-taxi ekimena sendotzeko urteroko kanpainak egitea.

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.11. VTC zerbitzuak eta taxiarekiko duten rola arautzea

Nahiz eta ez den ikusi VTC sektoreko lizentzien eskaerarik eta erabilerarik taxiarekin lehian dauden zerbitzuak eskaintzeko, egokitatzat jotzen da VTC sektoreak udalerrian dituen beharrak eta betebeharrak sakonago ezagutzea eta neurri egokiak aurrez hartu ahal izatea.

Neurri honen helburua autoa partekatzeko zerbitzuen erabilera arautzea da, gehiegizko eskaera eta taxiarekiko lehia zuzena saihesteko.

GARRAIO PUBLIKOA HOBETZEA ETA INTERMODALITATEA INDARTZEA.

6.12. Kultur eta herri jarduerekin koordinazioa, garraio publikoari ahalik eta kalterik gutxien eragiteko

Udalerrian garraio publikoaren ohiko funtzionamenduan eta ibilbidean eragina izan dezakeen ekitaldi edo ospakizunen bat egiten den kasuetan, garraio publikoaren gaineko koordinazioa eta protokoloa egon behar dira, ahalik eta gorabeherarik txikienak eraginez.

Helburua da garraio publikoari ahalik eta kalte gutxien eragitea eta zerbitzua hobetzea eta sinplifikatzea.

Proposatutako ekintzak:

- Kaleko gertaera eta ospakizunen eta garraio agintarien arteko komunikazioa hobetzea.
- Elkarrekin erabakitzea zein kaleren arabera moztu behar den, garraio publikoari ahalik eta gutxien eragiteko.
- Autobusen ordutegiari, maiztasunari edo ibilbideari eragiten dieten mozketei buruzko informazioa hobetzea erabiltzaileari.

4.7. MOTORDUN IBILGAILU PRIBATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA

Mugikortasun planen helburuetako bat da azpiegiturak jasangarritasun irizpideen arabera planifikatzeko eta ezartzeko politikak aztertzea, eta bide-espazioaren erabilera arrazionalizatzea, desplazamendu modu eta garraio sistema bakoitzak mugikortasun eta irisgarritasun araudietara egokitutako eremua izan dezan.

Aldi berean, honako hauek lortu nahi dira: hiriguneen pilaketa murriztea, garraiobide ekologikoagoak eta jasangarriagoak sustatzea, salgaien garraioaren garapen harmoniko eta jasangarria ahalbidetuko duten politikak definitzea, istripu tasaren murrizketa sustatzea eta aparkalekuaren kudeaketa integraturako estrategiak sustatzeko beharra zehaztea, ibilgailu pribatuan mugikortasuna arautzeko tresna gisa.

Ibilgailu pribatu motorduna, energia eta espazioari dagokionez, garraio ez-eraginkorrenetako bat da. Auto baten bizitza baliagarriaren %97an aparkatuta dago (Ekologistak Martxan, 2014), eta espazio asko okupatzen ditu, publikoa zein pribatua.

Hori dela eta, ibilgailu pribatuak azken hamarkadetan izan duen hedapen eta nagusitasun izugarriak kalte handiak eragin ditu ingurumenean, osasunean eta herritarren ongizatean, eta kalte horiek irauli egin behar dira orain. Berotze globalaren eragile nagusietako bat ibilgailu pribatuaren errekontza-motorra da, bai eta baliabide naturalak eta, bereziki, erregai fosil merkeak agortzearen ondorioz ere, beharrezkoa da mugikortasun mota horren eraginkortasuna hobetzea.

Arrasaten, ibilgailu pribatua oso nagusi da, hiri barruko mugikortasunaren eta hiriarteko mugikortasunaren elementu nagusitzat jotzen zuen hirigintza plangintzak eraginda. Hori dela eta, orain, lehentasun eta sentsibiltate berriak sortu direnez eta mugitzeko modu alternatiboak sustatu direnez, beharrezkoa da ibilgailu pribatuaz egiten diren erabilerak arrazionalizatzea eta haren eraginkortasuna hobetzea.

Neurri sorta horretan, ibilgailu pribatuaren eraginkortasunik ezak murrizteko udal ikuspegitik bultzatzea daitekeen zenbait proposamen aurkezten dira. Oro har, ibilgailu pribatuak ingurumenean, osasunean eta Arrasateko herritarren ongizatean dituen inaktu negatiboak murriztu nahi dira, eta mugikortasun eredu berri bat bultzatu. Eredu horretan, autoa oraindik ere bertan egongo bada ere, kalte txikiagoa egingo du, udalerrri barruan beste mugikortasun batzuei lekua utziz eta emisioak murriztuz.

Lehenik eta behin, bideak hierarkiaren arabera egituratzen jarraitzea proposatzen da. Lan hori kaleak espero diren erabileretara eta zirkulazio abiaduretara egokitzeko egiten da, modu aktiboekin eta MPlekin bizikidetzat hobe ahalbidetzeko. Udalerriko bideen hierarkia bat dator trafikoa banatzeko orduan duten funtzionaltasunarekin, baina gainerako paketeetan aurreikusitako jarduketek zenbait aldaketa eragingo dituzte hierarkian.

Bestalde, zirkulazioari dagokionez, semaforo-zikloen berrikuspenera bultzatu behar da, eta, ahal bada, kontrola zentralizatu. Biribilguneetako batzuk kolapsoaren (edo biribilgune ezaren) puntu beltz nagusiak dira, eta horiek ere kudeaketa hobetu behar dute. Azkenik, HMJPn zehaztutako bide azpiegiturari jarraitzea eskatzen da, Arrasateko bide zirkulazioa optimizatu dezan.

Parke zirkulatzailaren ingurumen egoera ere garrantzitsua da ibilgailu pribatuetako mugikortasun emisioak murrizteko.

Jarraian, Arrasateko udalerrian aipatutako helburuak lortzera bideratutako ibilgailu pribatuarekin lotutako proposamenak aurkezten dira

MOTORDUN IBILGAILU PRIBATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.1. Bide-hierarkizazioa eguneratzea

Neurri honen helburua da hiri-bideak hierarkiari hobeto egokitzen zaizkion sekzioetara egokitzea eta modu jasangarrienei leku gehiago ematea. Garrantzitsua da auzoko kaleak baketzen jarraitzea, oso espazio baketsuak izan daitezen eta ibilgailuen zirkulazioa oso mugatua izan dadin. Horrez gain, sare nagusitik kanpoko trafikoa murriztea ere sustatu behar da, igarotzeko ibilbideak mugatuz.

Kaleak neurtzeak, automobilaren etorkizuneko mugikortasun-nahien kalkulu huts gisa, ibilbide berak etengabe zabaltzea ekarri du, eta zirkulu zoro bat sortzea, apurtzeko zaila: ardatz berak indartzea – ardatz horietako zirkulazioa areagotzea – ardatza indartzea, oinezkoentzako espazioa murriztea. Proposamen honek bide-sarearen hierarkizazio berri bat ematen dio Arrasateri, oinezkoentzako, txirrindularientzako eta motordun ibilgailuentzako eremuak zehazten lagunduko duena. Hierarkizazio proposamena funtsezko alderdia da Udalari zer jarduketa egiten dituen eta bidearen mailaren arabera nola egiten dituen erabakitzen laguntzeko.

Hiri-bide nagusien sarearen eginkizuna lurraldeko bide-sarearekiko loturak bermatzea da, bai eta udalerriko sektore eta auzo nagusiekiko harremanak bermatzea ere, zirkulazioa ahalik eta arinena izanik. Bide-antolamenduan ordena edo hierarkia funtzionala ezartzearen helburua da eremu jakin batzuetan zirkulazioak duen inpaktua murriztea, zirkulazio intentsitate handiak hobeto jasaten dituzten bideetan kontzentratuz. Abiadurak ere hiriko egoeretara egokitzen dira.

Bide-sarea hierarkizatzeko, kaleak zirkulazio motaren eta irisgarritasunaren eta gizarte funtzioaren arabera sailkatu dira; izan ere, Arrasateko kale sare osoa ez da homogenea. Bide zabalak eta jarraitutasun handiagokoak, oro har, ibilgailuen desplazamendua jasateko prestatuago daude, eta beste batzuk, berriz, egituragatik edo bertan kokatzen den jarduera motagatik, gizalegekoagoak dira, eta garrantzi handiagoa hartzen dute oinezkoak eta bizikletak. Kalearen funtzio-aniztasuna berreskuratzeke eta, horrela, mugikortasun jasangarri eta seguruaren printzipioekin bat datorren espazio publikoaren kudeaketa-politika bati ekiteko, oinezkoek eta txirrindulariei lekua itzuli behar zaie. Bide-hierarkizazioak helburu horiek ditu, eta, beraz, honako kategoria hauek proposatzen dira:

Oinarritzko sarearen diseinuak irizpide hauei jarraitu behar die:

- Segurtasun-irizpideekin diseinatutako bidegurutzeak, semaforoekin eta oinezkoentzako zebra-bideekin.
- Ez da komeni banda zimurtsuak edo galtzadako goraguneak erabiltzea.
- Bide-segurtasunaren lehentasunezko zaintza behar da.
- Mugikortasuna da espazio publikoa definitzen duen elementuetako bat.

Tokiko sarearen funtzioa Arrasateko auzo eta sektoreen arteko mugikortasuna egituratzea da. Irtenbide horren helburua da istripuen kopurua eta larritasuna murriztea. Esperientziak erakusten duenez, 30 km/h-ko muga ezarrita, oinezkoen eta bizikletarien eta motordun ibilgailuen arteko istripu larriak ia desagertu egiten dira.

- Norantza bakarrak eta albo bakarrean aparkatzea bultzatzen dira.
- 30 km/h-ko abiadura-muga, hainbat garraiobideren bizikidetzan segurtasuna bermatzeko.
- Bide baketuen irudia indartu egingo da, seinaleztapen horizontal eta bertikalekin.

Auzo-sarea (auzo bideak) etxebizitzetara eta garajeetara sarbidea emateko funtzioa du. Irtenbide horren helburua da istripuen kopurua eta larritasuna murriztea. Esperientziak erakusten duenez, bizitegi-auzoetan 30 km/h-ko muga ezarrita, garraio moduen (autoak, bizikletak, oinezkoak...) bizikidetzan segurtasuna bermatzen da.

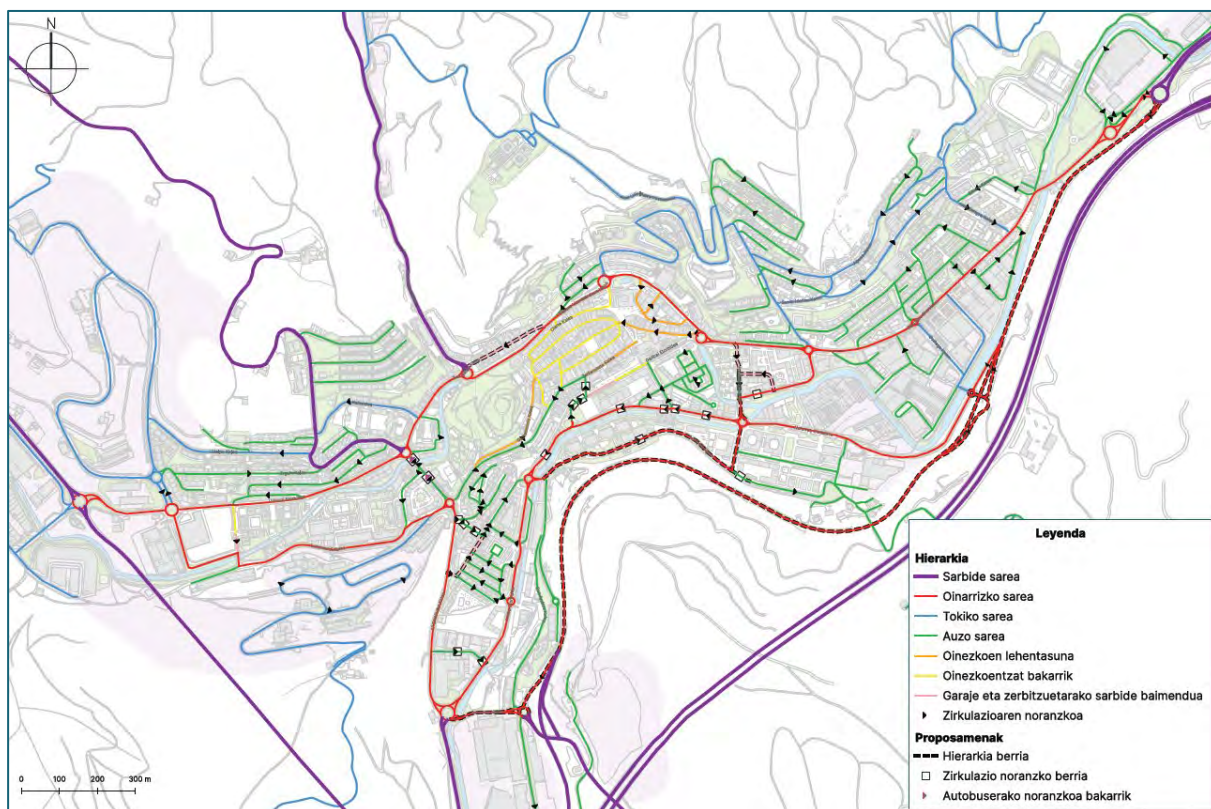
- Norantza bakarrak eta albo bakarrean aparkatzea bultzatzen dira. Norantza bakarrak aplikatuz, ibilbide zuzenak eta jarraituak saihesteko.
- 30 km/h-ko abiadura muga, hainbat garraiobideren (autoak, bizikletak, oinezkoak...) bizikidetzan segurtasuna bermatzeko.
- Bide baketuen irudia indartu egingo da, seinaleztapen horizontal eta bertikalekin.

Oinezkoek lehentasuna duten kaleetako diseinuak, lehentasunezko inbertsioak, "pasatzeko" abiadura ezartzen die ibilgailuei, hau da, 20 km/h-ko abiadura.

- Ez du motordun eta motorrik gabeko erabiltzaileak bereizteko elementu fisikorik
- 20 km/h-ko abiadura muga segurtasuna bermatzeko.
- Eremu horietara sartzeko, zirkulazio eremuen eta gizarte jarduerako zelulen arteko trantsizioan jarduten duten elementu fisikoak erabiltzen dira.

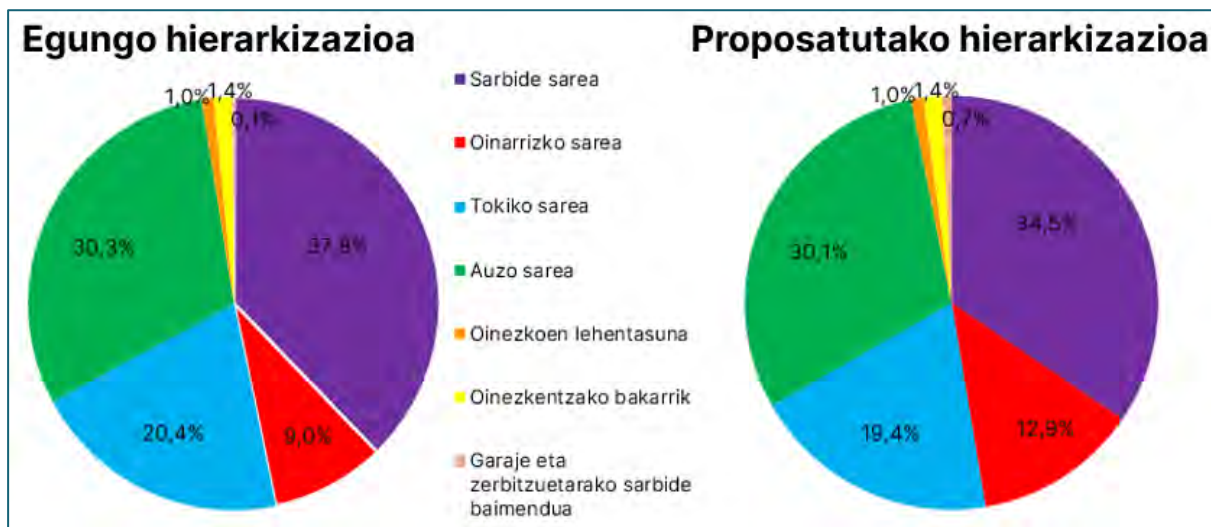
29. planoan zehaztasunez erakusten da bide-hierarkizazio berria. Bideen kudeaketan aldaketak egitea proposatzen da, zirkulazioko norantza bakarreko planetik eratorritako zirkulazio eskema berria, azpiegitura berrien eraikuntza eta haien espezializazio funtzionala kontuan hartuta.

Figura 4.73. Arrasateko bide-sarearen hierarkia proposamena HMJParen epealdirako (29.1. Planoa)



Iturria: INTRA

Figura 4.74. Errepide sarearen kilometroen banaketa sarearen tipologiaren arabera. Egungo egoeraren eta HMJPean proposatutako egoeraren arteko alderaketa



Iturria: INTRA

Egungo bide-sarean hierarkizazio aldaketak egitea proposatzen da 29.1 HMJParen denbora horizonterako, kale-tarte hauetarako:

Egungo bide-sarean hierarkizazio aldaketak egitea proposatzen da, honako kale-tarte hauetan (ikus 29.1. planoak):

- Kontzezino kalearen eta Nafarroa etorbidearen arteko biribilgunea kentzea.
- Agerre kalearen eta Santa Marina kalearen arteko biribilgunea kentzea.
- GI-627 errepidea sarbide saretik oinarritzko sarera pasatzea.
- Intxausti kalea sarbide saretik oinarritzko sarera pasatzea.
- Etxetxikiak kaleko hasierako tartea Gipuzkoa etorbideetik Euskal Herria plazaraino, tokiko saretik garajeetara eta zerbitzuetara soilik baimendutako sarbidera pasatzea.
- Etxetxikiak kaleko tartea Euskal Herria plazatik Deba hiribideraino, tokiko saretik auzoko sarera pasatzea.
- Etxetxikiak kaleko tartea Deba hiribidearen eta Nafarroa etorbideko biribilgunearen artean, tokiko saretik oinarritzko sarera pasatzea.
- Euskal Herria plaza, auzo saretik garajeetara eta zerbitzuetara soilik baimendutako sarbidera pasatzea.
- Zerrajera kalea, Aprendices kaletik Araba etorbideko biribilguneraino doan tartean, tokiko saretik oinarritzko sarera pasatzea.
- Aprendices kalea, tokiko saretik oinarritzko sarera pasatzea.
- Otalora Lizentziatua kaletik Bizkaia etorbideko biribilgunera doan Zarugalde kaleko tartea, tokiko saretik garajeetara eta zerbitzuetara soilik baimendutako sarbidera pasatzen da.
- Dr. Bañez kalea, 17 Emakume kalearen eta Kurtze txiki plazaren artean, auzo-saretik garajeetara eta zerbitzuetara soilik baimendutako sarbidera pasatzen da.

Olandixoko tunela ixtearen ondoriozko eraginei dagokienez, garrantzitsua da adieraztea, Foru Aldundiko titulartasuneko azpiegitura denez, Udalak denbora tarte mugatuarekin jasotzen dituela itxiera abisuak, eta esku hartzeko gaitasun txikia duela. Hala ere, konpromisoa hartzen du itxitura horien ondoriozko arazoak Foru Aldundiari helarazteko, eta ahal den neurrian, erreien itxitura partzialak ezartzea sustatzeko eta eskatzeko, inpaktua minimizatzeko eta, bideragarria den guztietan, tunela erabat ixtea saihesteko.

MOTORDUN IBILGAILU PRIBATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.2. Zirkulazio noranzkoen ebaluazioa, noranzko bakarrak eta egoiliarren sarbidea indartzeko

Hiri-ingurunearen kalitatea espazioaren antolamenduak eta haren kalitateak zehazten dute. Herriarren bizi kalitatea handitzeko, funtsezkoa da bizikidetzarako espazioa, espazio publikoa, antolatzea. Udal erakundearen betebeharra da bide publikoari eusten zaiola bermatzea, eta plan honetan hori hobetzeko proposamenak egitea. Arrasateko udalerriak baldintza onak ditu, ingurumen kalitate handiko espazio publiko atsegina batekin.

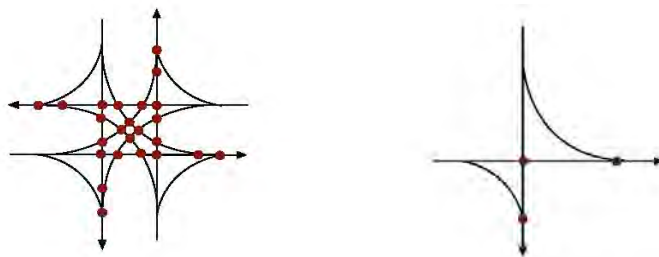
Zirkulazioaren noranzko bakarrek zirkulazioa hobetzea, elkarguneak erraztea eta istripu-arriskua murriztea ahalbidetzen dute, autoarentzako espazioa murriztuz.

Kontuan izan behar da erreien noranzko bikoitzak, lehentasunezkoak ez diren bideetan (hau da, udalaren oinarrizko sarean sartzen ez direnak), eragozpenak baino gehiago abantailak dakartzala. Baina espazioa eta haren mugikortasuna hobetzeko jarduketek ez dituzte garraio pribatuaren bidezko desplazamendua eta mugikortasuna soilik kontuan hartzen.

Arrasatek kale lasaiak sustatu nahi ditu, giro jasangarriarekin, ibilgailuen zirkulazioa ahalbideatzeko, baina baita oinezkoekin eta txirrindulariekin bizitzea ere. Jarduera ildo horretan, garrantzitsua da noranzko bakarrek ezartzea, bidea egokituz eta aparkaleku arautua gehituz.

Ahal den neurrian, bi norantzako kaleak eta beste zirkulazio erreia inbaditzen duten ezkererako birak saihestu nahi dira, bide-segurtasun ona lortzeko (gehiagizko abiadura eta bidegurutzetako gatazka-puntuak murrizten dira). Era berean, zirkulazio erreia bat baino gehiago dagoenean, handitu egiten da bidegabe aparkatzeko aukera, eta, beraz, norantza bakarrekin, murriztu egin daitezke.

Figura 4.75. Mugimenduen kudeaketan esku hartzea, gatazka puntuak murrizteko. Ezkerrean, 32 gatazka-puntu dituzten mugimendu guztiak. Eskuinetara, norantza bakarreko elkargunea 3 gatazka-puntuekin.



Iturria: Hiri-diseinurako mugikortasun gomendioak

Aldaketa horietako askok udalerria ekialdetik mendebaldera eta iparraldetik hegoaldera zeharkatzen duen bidegorri-sare bat egituratzeko beharrari erantzuten diote, eta, horrela, elkarri lotutako sare bat lortzen da. Zentzu horretan, bizikleten ibilbide zuzenak eta ibilgailu motordunen biraketek bat egiten duten elkarguneak askoz seguruagoak dira ibilgailu motordunentzako noranzko bakarreko bideetan.

Noranzko bakarrek ezartzeak bide-segurtasuna areagotzen du, bai ibilgailuentzat, bai oinezko eta txirrindularientzat. Gainera, lortutako bide-espazio berria galtzadako aparkaleku-plazak handitzeko erabil daiteke.

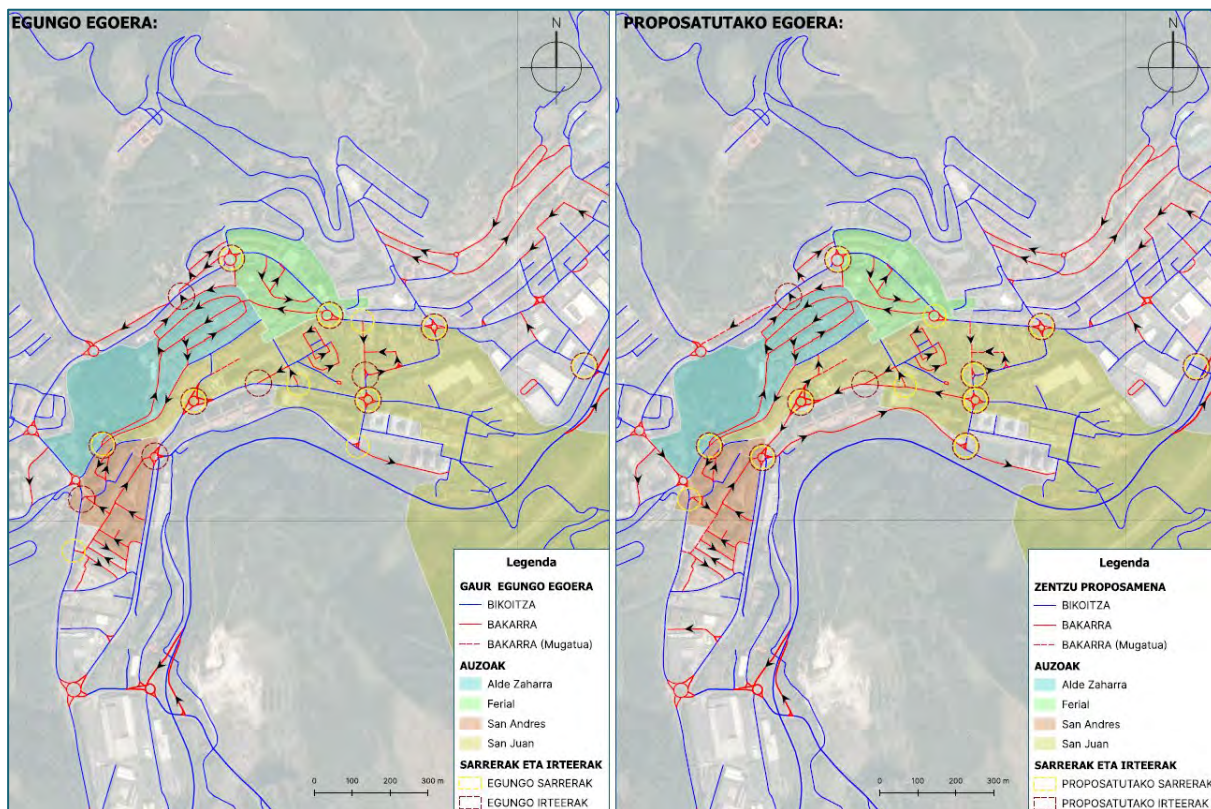
Hona hemen eremu honetan proposatutako jarduerak:

- Gipuzkoa etorbidean, Etxetxikiak kalearekiko elkargunearen eta Oalora Lizentziatua biribilgunearen artean, zerbitzu eta larrialdi ibilgailuek eta Herribusak ere zirkulatu ahal izango dute.
- Kontzezino kalea, Nafarroa etorbideko biribilgunetik Araba etorbideko biribilgunerainoko zatia zirkulaziorako norantza bakarreko kalea bihurtzea (ekialdetik mendebaldera).
- Kontzezino kalea, Laubide plazatik Zerkaosteta kalearekiko bidegurutzeraino hegoaldeko iparralderako norantza bakarreko kalea bihurtzea.

- Nafarroa etorbidea, Etxetxikiak kaleko biribilgunetik Kontzezino kaleko bidegurutzerainoko zatia zirkulaziorako norantza bakarreko kalea bihurtzea ekialdetik mendebaldera).
- Deba etorbidea, kale osoan zirkulazioaren noranzko bikoitza berreskuratzea, Euskal Herria plaza itxi ahal izateko.
- Zerrajera kalea, Araba etorbideko biribilgunetik Aprendices kalerako tartea zirkulaziorako norantza bakarreko kalea bihurtzea (mendebaldetik ekialdera).
- Azeri kalea, mendebaldetik ekialdera zirkulatzeko norantza bakarreko bide bihurtzea, 17 Emakume kalearen eta Araba etorbidearen artean.
- Arrasate pasealekua, Zarugalde kaleko biribilgunearen eta 17 Emakume kaleko biribilgunearen artean iparraldetik hegoaldera zirkulatzeko norantza bakarreko kale bihurtzea, baina autobusen eta larrialdietako ibilgailuen zirkulazioaren noranzko bikoitzari eustea.
- Kurtze txiki plazak norantza bakarrari eusten dio, baina alderantzizko norabidea proposatzen da, inguruneke sarrera eta irteera kudeaketa hobetzeko, Dr. Bañez kalean proposatutako murrizketak direla eta.
- Otalora Lizentziatua, Gipuzkoa etorbidea eta San Frantzisko kalearekin biribilgunera arte, Planaren iraunaldian bi norantzak mantenduko ditu, horko trafikoaren monitorizazioa egiten den bitartean, eraginak aztertu eta bokazioz norantza bakarreko bihurtzen den bitartean.
- Gipuzkoa etorbidea, Osiñaga kalea eta Otalora Lizentziatua artean, Planaren iraunaldian bi norantzak mantenduko ditu, horko trafikoaren monitorizazioa egiten den bitartean, eraginak aztertu eta bokazioz norantza bakarreko bihurtzen den bitartean.

Esku-hartze horiek guztiek aldaketak eragin ditzakete auzo jakin batzuetako sarbide eta irteera ibilbideetan. Sarrera eta irteera horiek modu eroso eta seguruan egiten jarraitu ahal izango dela bermatzeko, 30. planoak konparazio bat egiten du proposamenen inplementazioarekin aldaketaren bat jasan duten auzo edo eremuetako sarrera eta irteeren aukerei buruz.

Figura 4.76. 30. planoaren irudia. Udalerriko auzo batzuetako gaur egungo sarrera eta irteeren konparazioa erakusten du, eta erakusten du nola geratuko liratekeen sarbide eta irteera horiek norantza bakarreko plana ezarrita



Iturria: INTRA

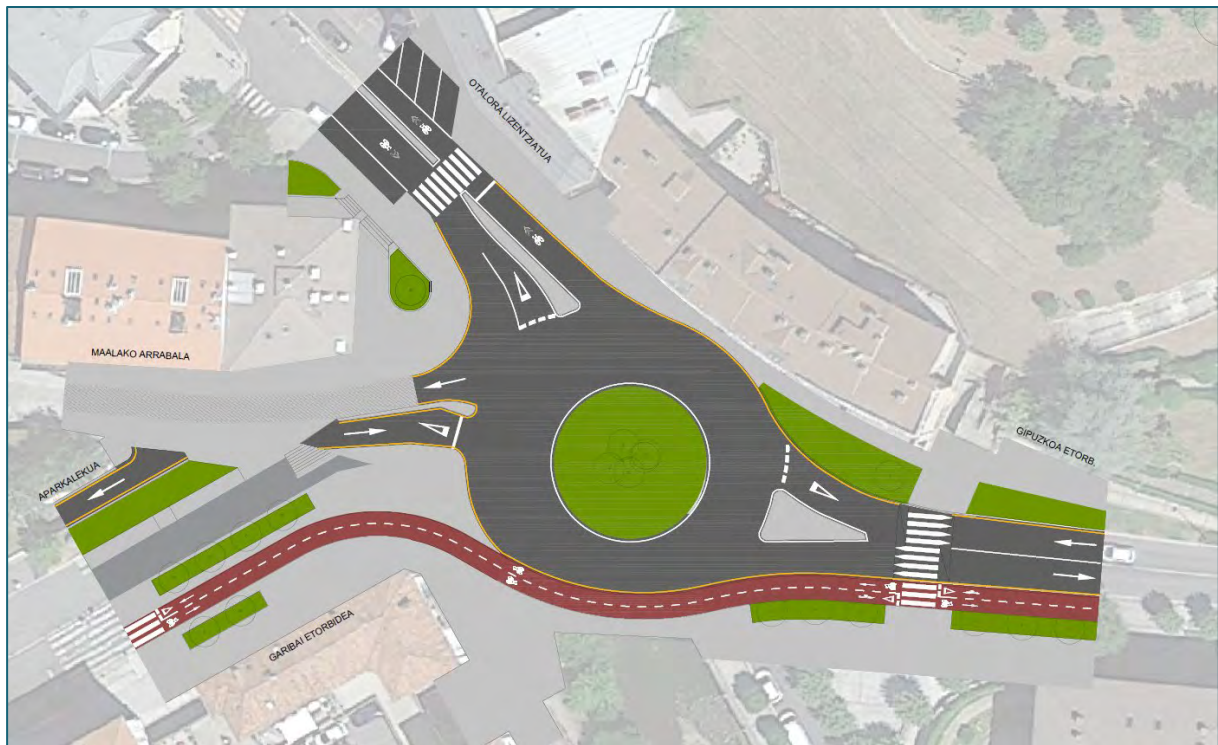
MOTORDUN IBILGAILU PRIBATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.3. Gipuzkoa etorbidea eta Otalora Lizentziatua arteko espazioa birmoldatzea

Bide-tarte horretan zirkulazio norantza bakarra ezartzea oso konplexua denez, eta HMJParen denbora horizontean integratzeko zailtasunak daudenez, Otalora Lizentziatua kalean, Garibai etorbidearen eta San Frantzisko biribilgunearen artean, zirkulazioaren noranzko bikoitzari eustea proposatzen da, lehenengo fasean, HMJParen jardura-aldian garatzen den fasean.

Lehenengo fase honetan, Planaren denbora eremuaren barruan, HMJPak bizikleta galtzadan sartzea proposatzen du, ibilgailu pribatuarekin espazioa partekatuz. Neurri horri esker, eskarmentu handiena duten txirrindulariek ibilbide zuzena eta azkarra lehenetsiko dute, eta segurtasun maila handiagoa nahiago dutenek, berriz, Garibai etorbideko bizikleta ardatzaren alternatiba izango dute.

Figura 4.77. 31.1 planoaren xehetasuna, Gipuzkoa etorbidea eta Otalora Lizentziatua arteko eremua birmoldatzeko proposamena, Planaren jarduera-eremuaren barruan, Fase 1.



Iturria: INTRA

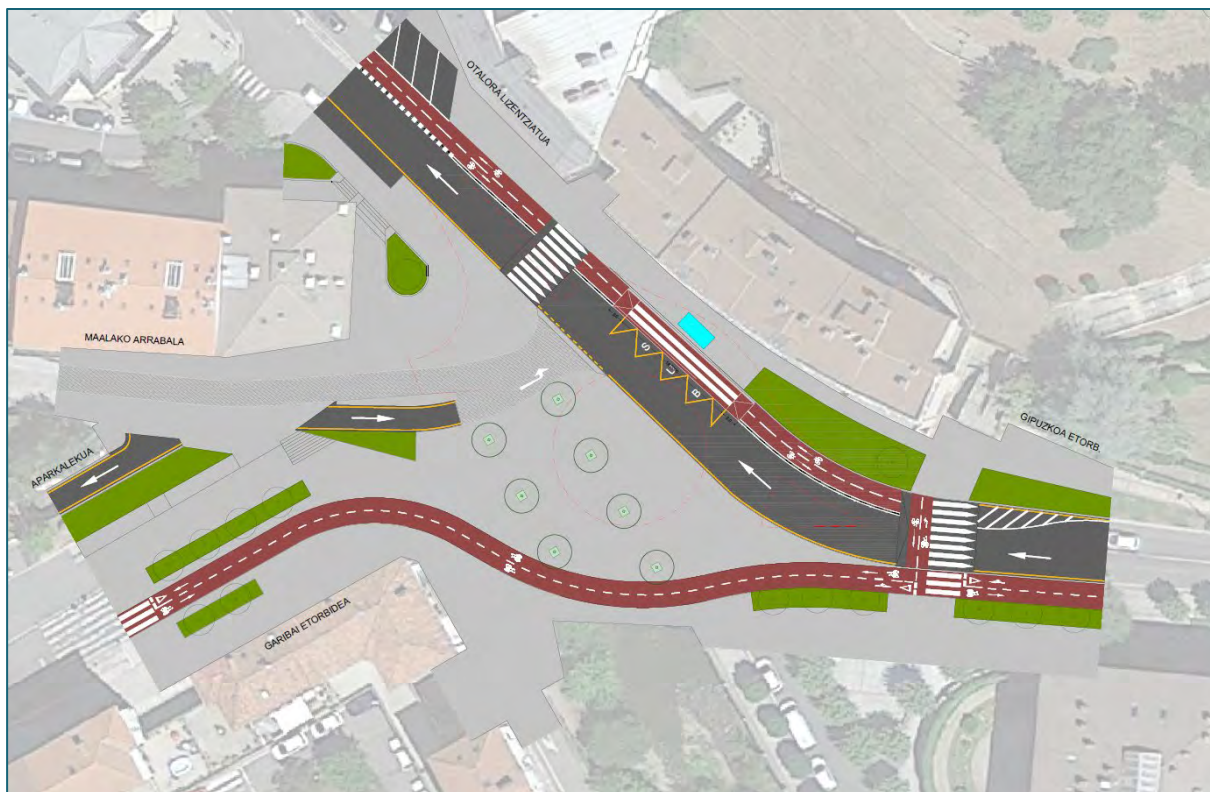
Epe luzera, Planaren denbora-muga gainditzen duen bigarren fase baterako, HMJParen helburu estrategikoa da Otalora Lizentziatua kaleko ardatz osoan eta Gipuzkoa etorbidean, Osiñaga kalearekiko bidegurutzea eta Otalora Lizentziatua artean, zirkulazio norantza bakarra ezartzea eta norantza bikoitzako bidegorria jartzea. Hala ere, jarduketa horrek Plan honen denbora-muga gainditzen duenez, haren ezarpena xehetasunez aztertu beharko da.

Bideragarritasuna ebaluatzeko, HMJPak funtsezkotzat jotzen du trafikoa monitorizatzeko eta simulatzeko azterlan espezifiko bat egitea, neurriak bide-sarean duen eragina zehaztasunez kuantifikatzeko eta, inplementatuz gero, trafikoaren birbanaketa aztertzeko.

Proposamenak, 31.2 planoan grafikoki aurkezten dena, honako aldaketa hauek proposatzen ditu:

- Egungo biribilgunea kentzea.
- Ekialdetik mendebalderako norantza bakarra Gipuzkoa etorbidean eta Otalora Lizentziatua kalean.
- Norantza bikoitzako bidegorria ezartzea Otalora Lizentziatua kaleko galtzadan, Garibai etorbideko eta Gipuzkoa etorbideko egungo bidegorriekin bat egingo duena.
- Oinezkoen zebra-bidea egokitzea, Garibai etorbidea edo Gipuzkoa etorbidea eta Otalora Lizentziatua arteko bidegurutzera egokitzeko.
- Gaur egun Otalora Lizentziatua biribilgunean dagoen Herribusaren geralekua lekuz aldatzea.

Figura 4.78. 31.2 planoaren xehetasuna, Gipuzkoa etorbidea eta Otalora Lizentziatuaren arteko eremua birmoldatzeko proposamena 2. fasean, HMJParen denboratik kanpo.



Iturria: INTRA

MOTORDUN IBILGAILU PRIBATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.4. Otalora Lizentziatua, San Frantzisko eta Ignazio Zuloaga kaleen arteko biribilgunearen espazioa birmoldatzea

Otalora Lizentziatua, San Frantzisko eta Ignazio Zuloaga kaleen arteko biribilgunearen espazioa birmoldatzeko proposamenaren helburua biribilgunearen gaindimentsionamendua murriztea eta bide-segurtasuna hobetzea da, ibilgailuak aparkatzea eta gelditzea eragingo duen espazioa sortzea saihestuz eta oinezkoentzako eta bizikletentzako zebra-bideak hobetuz, oinezkoen zebra-bideak ardatzetarantz hurbilduz eta, horrela, biribilgunea zeharkatzeko ibilbideak zuzenagoak eta azkarragoak eginez.

Gaur egungo diseinuak zenbait gabezia ditu segurtasunaren ikuspegitik, hala nola eraztun nagusiaren gehiegizko zabalera eta ibilgailuen inkorporazioak tangentialki diseinatuta daude. Hori dela eta, ibilgailuak ez du bere abiadura behar adina murrizten biribilgunean sartzean, eta ibilgailuak talka egiteko puntura iristeko joera du, galtzadan zehar doan korrontearekin, gehiegizko abiaduran, eta horrek areagotu egiten du istripua izateko arriskua eta, hala gertatuz gero, haren larritasuna.

Biribilgunea, gainera, aparkaleku bihurtu da, batetik, zama-lanak egiteko, eta, bestetik, bidaiariak hartu eta uzteko. Mugimendu horrek arrisku egoerak eragiten ditu biribilgunean, ibilgailua gelditu ondoren berriro zirkulazioan sartzen denean.

Proposamenak, 32. planoan grafikoki aurkezten dira, eta honako aldaketa hauek proposatzen ditu:

- Biraketa-erradioen murriztea Otarola Lizentziatuan.
- Biribilguneko irteera-adarren kopurua murriztea, Ignacio Zuloagako konexioa kenduz. Horrela, biribilguneak irteera bakarra izango du mendebalderantz, eta ez bi, gaur egun duen bezala.
- Aparkalekuen erdiko uhartea kentzea.
- Otarola Lizentziatua ardatzaren berralineazioa, zirkulazio-bidea bi espaloien arteko erdian egon dadin.
- Irabazten den espazio guztia oinezkoentzako eta bizikletentzako espazio gisa aprobetxatzen da.

Figura 4.79. 32. planoaren xehetasuna, Otarola Lizentziatuaren, San Frantzisko kalearen eta Ignacio Zuloaga kalearen arteko biribilgunean espazioa birmoldatzeko proposamena



Iturria: INTRA

MOTORDUN IBILGAILU PRIVATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.5. Otarola Lizentziatua, Zarugalde kalea eta Bizkaia etorbidea arteko biribilgunearen espazioa birmoldatzea

Otarola Lizentziatua, Zarugalde kalea eta Bizkaia etorbidea arteko biribilgunearen espazioa birmoldatzeko proposamenaren helburua biribilgunearen gaindimentsionamendua murriztea eta bide-segurtasuna hobetzea da, ibilgailuak aparkatzea eta gelditzea eragingo duen espazioa

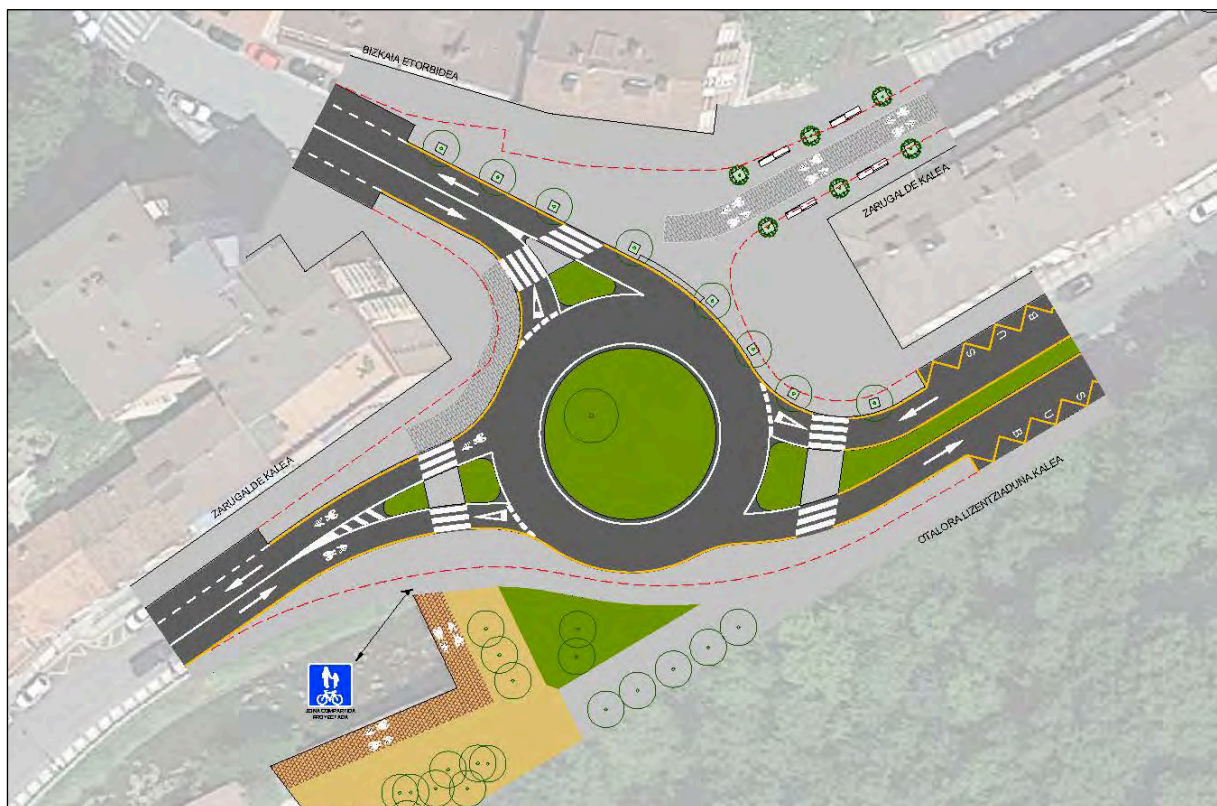
sortzea saihestuz eta oinezkoentzako eta bizikletentzako zebra-bideak hobetuz, oinezkoen zebra-bideak ardatzetarantz hurbilduz, horrela biribilgunea zeharkatzeko ibilbideak zuzenagoak eta azkarragoak eginez.

Gaur egungo diseinuak zenbait gabezia ditu segurtasunaren ikuspegitik, hala nola eraztun nagusiaren gehiegizko zabalera eta ibilgailuen inkorporazioak tangentialki diseinatuta daude. Hori dela eta, ibilgailuak ez du bere abiadura behar adina murrizten biribilgunean sartzean, eta ibilgailuak talka egiteko puntura iristeko joera du, galtzadan zehar doan korrontearekin, gehiegizko abiaduran, eta horrek areagotu egiten du istripua izateko arriskua eta, hala gertatuz gero, haren larritasuna.

33. planoan grafikoki aurkezten den proposamenak honako aldaketa hauek proposatzen ditu:

- Biribilguneke eraztun galtzadaren zabalera murriztea.
- Zarugalde kalea, Otalora Lizentziatua eta biribilgunearen arteko tartean, bizikletentzako, garajeentzako eta zerbitzuetako ibilgailuentzako sarbide mugatuko bide batean bihurtzea; beraz, biribilgunera sartzeko adar horretako ibilgailuen fluxuak nabarmen murriztuko luke haren bolumena.
- Oinezkoen zebra-bideak biribilgunearen ardatzera hurbiltzea, oinezkoentzako ibilbideak zuzenagoak eta erosoagoak izan daitezten biribilgunea zeharkatzeko orduan.
- Bizikleten ibilbidea Zarugalde kaletik Santa Barbara parkeraino lotzea.

Figura 4.80. 33. planoaren xehetasuna, Otalora Lizentziatuaren, Zarugalde kalearen eta Bizkaia etorbidearen arteko biribilgunean espazioa birmoldatzeko proposamena



Iturria: INTRA

MOTORDUN IBILGAILU PRIVATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.6. Otalora Lizentziatua eta Zarugalde ingurua baketzea

Otalora Lizentziatua kalea San Frantzisko kaleko biribilgunearen eta Bizkaia etorbideko biribilgunearen artean dagoen tartean baketzea eta hobetzea da udalerriko mugikortasunaren arloan gaintitu beharreko gaitako bat, birmoldaketa hori elkarriketa gaia izan baita udalerrian egindako mugikortasun plan guztietan.

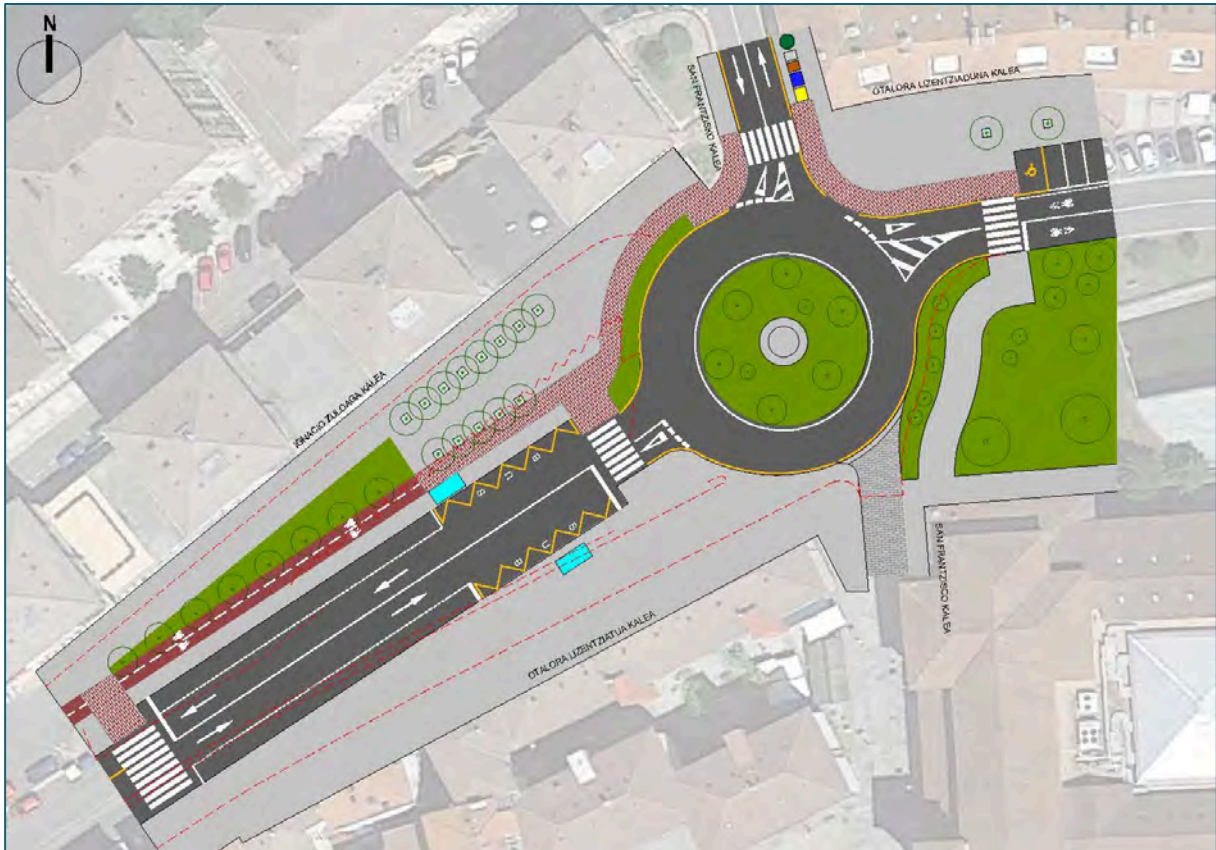
Ingurune horretan, espazio gehiena ibilgailu pribatuarentzat da, eta zirkulaziorako eta aparkatzeko lekua eskaintzen dio; inpaktu handia sortzen du akustika, ingurumen eta paisaia mailan; ez dago alternatiba seguru eta erosorik bizikleta eta MPlak desplazatzeko; eta tarteko puntu askotan, zabalera eta oinezkoak mugitzeko baldintzak hobetu daitezke, desplazamenduetan segurtasun eta erosotasun handiagoa eskaintzeko.

Ingurune hori birmoldatzeko proposamena bi zati handitan banatzen da.

Lehenengo zati handia San Frantzisko kaleko biribilgunetik Zarugalde kaleko hasierako altueraraino doana da. Tarte horretarako honako hau proposatzen da:

- Biribilgunea birmoldatzea (7.4 proposamena).
- Espaloiaren zabalera handitzea Otalora Lizentziatuan.
- Bidegorriaren inplementazioa Otalora Lizentziatuan.
- Biribilgunea mendebalderanzko irteera bakarrarekin konfiguratzeko, Otalora Lizentziatuko zirkulazio erreak bateratuz eta Ignazio Zuloagako erreak ezabatuz. Horrek oinezkoari zuzendutako espazioa handitzea ahalbidetuko du.
- Bidegorria jartzeak espazio horretan aparkaleku batzuk galtzea dakar.
- Oinezkoentzako zebra-bide berri baten inplementazioa Ignazio Zuloaga kalearen eta Otalora Lizentziatuaren artean (inplementatuta).

Figura 4.81. Otalora Lizentziatua kalearen birmoldaketa proposamena San Frantzisko kalearekiko biribilgunetik Zarugalde kalearen hasieraraino.



Iturria: INTRA

Proposamena hainbat fasetan inplementatu daiteke, eta kostu txikiko konponbideak probatu eta balidatu, proposamenaren egokitasuna baloratu ahal izateko. Proposamenaren lehen fase gisa, ingurunean hirigintza taktikoko esku-hartzeren bat egitea proposatzen da.

Figura 4.82. Fotomuntaketa, hirigintza taktikoaren proposamenarekin, Otolara Lizentziatuaren tarterako, San Frantzisko kalearekiko biribilguneetik Zarugalde kalearen hasieraraino.



Iturria: INTRA

Bigarren tarte handia Zarugalde kalearen hasieratik Bizkaia etorbideko biribilguneraino doana da. Kapitulu honen hasieran adierazi den bezala, tarte honetarako alternatiben azterketa aurreko mugikortasun-planetan ere egin da, eta bide horietatik zirkulatzeko egungo bolumena berreskuratuz eta eguneratuz, beharrezkotzat jotzen da honako aldaketa hauek ezartzea.

Tarte horretarako honako hau proposatzen da:

- Zarugalde kalea oinezkoentzako lehentasuneko kale bihurtzea, bizikletentzako eta MPlentzako sarbidearekin eta garajeetarako motordun ibilgailuentzako eta baimendutako ibilgailuentzako sarbide mugatuarekin (3.3 proposamena).
- Aparkalekuen ilera erdibitzailea kentzea Otolara Lizentziatua tartean.
- Kale tartearen hegoaldeko espaloiko ilarako aparkalekuak kentzea.
- Aparkaleku ilarak kentzeak aukera ematen du kalearen iparraldeko sektorean ilaran aparkamendua antolatzeko, eta, batez ere, zati horretan espaloiak zabaltzeko.

Figura 4.83. Otolara Lizentziatuaren hasieratik Bizkaia etorbideko biribilguneraino doan tarterako birmoldaketa proposamena.



Iturria: INTRA

MOTORDUN IBILGAILU PRIVATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.7. Laubide Plaza, Kontzezino eta Nafarroa etorbidearen arteko espazioaren birmoldaketa

Zirkulazio norantza bakarrek ezartzeko estrategiaren barruan, hainbat neurri proposatzen dira bide-segurtasuna hobetzeko, espazio publikoaren erabilera optimizatzeko eta garraiobide jasangarriak sustatzeko. Ekintza horiei esker, bideak birbanatu ahal izango dira bidegorriak, berdeguneak eta aisialdirako guneak bezalako azpiegiturak sortzeko, HMJPren helburuen ildotik.

Aurreikusitako jardueren artean, honako hauek daude:

- Kontzezino kalea hegoaldetik iparralderako norantza bakarrek kalea bihurtzea, Laubide plazako biribilgunetik Zerkaosteta kaleraino.
- Ekialdetik mendebalderako norantza bakarrek kalea bihurtzea Kontzezino kalea, Nafarroa etorbideko elkargunetik Araba etorbideko biribilguneraino.
- Nafarroa etorbidea norantza bakarrek kalea bihurtzea, ekialdetik mendebaldera, Aprendices kaletik Kontzezino kaleraino.

Norantza bakar horiek ezartzeak hiri-espazioa birmoldatzea ekarriko du, eta Kontzezino kalea, Garibai etorbidea eta Nafarroa etorbidea artean dagoen biribilgunearen funtzionaltasunari eragingo dio.

Puntu horretan zirkulazio-erreiak kentzeak berdegunea edo plaza bera handitzea ahalbidetuko luke, gaur egun biribilgunerako erabiltzen den espazioa okupatuz, eta Garibai etorbidea oinezkoentzako lehentasunezko espaziotzat hartzea indartuz.

Gainera, neurri horrek nabarmen lagunduko du inguruko trafikoa murrizten, gaur egun Zerkaosteta kaleko oinezkoentzako lehentasun-eremuan sartu eta aparkatzen duten ibilgailuen kopurua murriztuz. Ibilgailuei ardatz horretatik irtetea eragozten zaienez, beharrezkoa ez den zirkulazioa murriztuko da, eta, horri esker, espazioak zamalanetarako eremu gisa duen funtzio nagusia berreskuratuko du, gaitutako ordutegietan, eta, horrela, mugikortasunaren eta merkataritza jardueraren arteko bizikidetza hobetuko da.

Figura 4.84. Nafarroa etorbideko eta Kontzezino kaleko zirkulazioaren norantza bakarraren proposamena, Araba etorbideko biribilgunearen eta Zerkaosteta kalearen artean.



Iturria: INTRA

MOTORDUN IBILGAILU PRIBATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.8. Jose Luis Iñarra kalea berrurbanizatzea

Fase ezberdinetan berrurbanizatzeko lana da, eta une honetan proiektua idazten ari dira. 1.1 fasea, 1.2 fasea eta 3 fasea idatzita eta entregatuta daude. 2. faseko proiektua entregatzea falta da. Alde batetik, plazaren birmoldaketa, irisgarritasuna bermatuko duena, dagoen igogailuaren geraleku berri bat jarriz eta pasabide berri bat eginez, eta, bestetik, 4. fasearen proiektua, hau da, goiko aldean igogailu berri bat eraikitzeko fasea.

Oraingoz, udalak onartuta duen bakarra 1.1 fasea da, eta aurten obrak lizitatzea da helburua. Fase honetako esku-hartzeen helburua da ibilgailu motordunentzako zirkulazio espazioa berrantolatzea eta hobetzea, eta oinezkoentzako ibilbideetako segurtasuna eta erosotasuna hobetzea, espaloiak zabalduz. Igogailuaren fase desberdinen implementazioak Altamira auzo osoaren eta hirigunearen arteko irisgarritasuna eta konexioa hobetzea ahalbidetuko du.

Figura 4.85. Jose Luis Iñarra kalea – Altamira berrurbanizatzeko proiektua



Iturria: Arrasateko udala

MOTORDUN IBILGAILU PRIBATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.9. Orientazio eta informazio seinaleen egoera hobetzea

Ibilgailu pribatuentzako ibilbideak seinaleztatzea funtsezko elementuetako bat da udalerrri barruko trafikoa kudeatzeko.

Hiriko bide-seinaleztapena herritarren informazio beharrari erantzuten dion komunikazio sistema bat da, bide publikoan eta hiri-espazioan harremanak izateko aukera ematen diguna, mugikortasun jarraibide egokiak ezartzen dituen zirkulazioaren segurtasuna, eraginkortasuna eta erosotasuna areagotzeko.

Seinaleztapena lagungarria izango da HMJPen proposamenen dokumentu honetan zehaztutako igarobidearen plangintza gauzatzeko. Aurreko ataletan azaldu den bezala, HMJParen helburuetako bat hirigunetik igarotzea murriztea da; horrela, orientazio-seinaleen bidez, udalerrriaren erdigunetik igarotzen ez den lehen mailako oinarritzko bide-saretik bideratuko da zirkulazio hori.

Mugikortasun jasangarriaren helburuen arabera, mugikortasunaren plangintzak eta oinarritzko sareak jendeak oinez, bizikletaz edo garraio publikoan ibilgailu partikularrean baino gehiago joateko duen lehentasuna bultzatu behar dute. Beraz, komeni da ibilgailuak aparkaleku-poltsetara bideratzea, autoa aparkatzeko leku bat aurkitu aurretik beharrezkoak ez diren ibilbideak egiten direnean sortzen den igarotze zirkulazioa saihesteko.

Bestalde, bide aldaketei eta Arrasateko zenbait kaleren hierarkizazio aldaketei buruzko proposamenek arau seinaleak jartzea eskatzen dute, gidariei betebeharrak, muga edo debeku bereziak adierazteko; izan ere, horiek errespetatu ezean, bide-erabiltzaileentzat arrisku egoera eragingo lukete.

Horri dagokionez ezarri beharreko lehen neurria hirigunean motordun ibilgailuentzako seinaleztapenaren egoera hobetzea da; izan ere, diagnostikoan adierazten den bezala, seinale asko kontserbazio egoera txarrean daude, zikinkeria edo pegatinak daudelako, eta, ondorioz, ezin dira behar bezala irakurri eta interpretatu. Beraz, beharrezkoa da seinaleztapen horren egoera sakonki berrikustea eta zuzentzea, batez ere bertikala.

Figura 4.86. Kontserbazio-egoera txarrean dauden seinaleen adibidea Bizkaia etorbidean



Iturria: INTRA

Beste kasu batzuetan, kontserbazio egoera okerraz gain, bandalizatutako seinaleak antzeman dira, eta horrek arriskuan jartzen du irakurgarritasuna eta bide-informazioa behar bezala transmititzea. Halaber, kolpeen ondorioz kalteztatutako zutoinak dituzten seinaleak identifikatu dira, eta horiek interpretatzea zailtzen duten eta seinaleztapen elementu gisa duten eraginkortasuna murrizten duten inklinazioak eragin dituzte.

Figura 4.87. Seinale inklinatuaren adibidea Garairako sarreran (ezkerrean) eta seinale bandalizatuaren adibidea Araba etorbidean (eskuinean)



Iturria: Google Streetview

Zenbait ingurunetan, seinaleztapenak inkongruentziak dituela identifikatu da, eta horrek nahasmena eragin dezake gidarien artean.

Kasu adierazgarri bat Nafarroa Etorbidean dago, Kulturola inguruan, non S-28 seinale baten presentzia, abiadura 20 km/h-ra mugatzen duen R-301 seinale batekin indartua, gatazkan sartzen baita 30 km/h-ko muga ezartzen duen metro gutxira dagoen beste seinale batekin, aurrez S-28 seinaleari lotutako murrizketaren amaiera adierazi gabe.

Figura 4.88. Nafarroa etorbideko zatia, abiadura-mugaren seinale kontraesankorrak dituen



Iturria: Google Streetview

Kontserbazioaren egoera defizitarioaren eta seinaleztapenaren koherentziarik ezaren egoera horiek eragina izan dezakete bide-segurtasunean eta trafikoaren arintasunean; horregatik, segurtasun hori berrikustea eta egokitzea gomendatzen da, argitasuna eta interpretazio egokia bermatzeko.

Era berean, oinezkoentzako pasaguneak daudela adierazteko, oinezkoentzako zebra-bideak ohartarazteko seinalea jarriko da zebra-bidea baino lehentxeago. Zebra-bide goratuak erabiltzen diren kasuetan, zirkulazioaren norantzan, oinezkoentzako zebra-bide goratua baino lehen P-15a seinale bertikal bat jarriko da, "Zebra-bide jaso" adierazten duen plaka osagarri batekin nabarmenduta, eta zebra-bidea baino lehentxeago, oinezkoen zebra-bidearen presentzia adierazten duen S-13 seinale bertikal bat.

Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planak (HMJP) bide-sarean proposatutako aldaketak ezarri ondoren, seinaleztapenaren eguneratze integrala egin beharko da, motordun trafikoaren zirkulazioa optimizatzeko.

Eguneratze horrek bermatu beharko du gidariek orientazio argia eta eraginkorra izango dutela lurpeko aparkalekuetara eta disuasio-aparkalekuetara, bai eta udalerriko erakarren gunen nagusietara ere. Horrela, desplazamenduak erraztuko dira ibilgailu pribatuan, ibilbide laburragoak eta zuzenagoak ezarriz, ibilbide denborak murriztuz eta hiri mugikortasunean inpaktuak minimizatuz.

Jarduketa horiek osatzeko, Orientazio Seinaleztapenaren Udal Plan (OSUP) bat garatzea gomendatzen da. Plan horretan, orientazio seinaleak, erakarren-poloak edo udalerrri barruko erreferentziak eta kanpoko erakarren-poloak behar dituzten hiri-elkarguneak zehazten dira. Beraz, OSUParekin zehatzago zehaztuko dira seinaleztatu daitezkeen lekuak edo zerbitzuak, bai eta panel orientagarrien kokapena ere.

Seinaleztapen-plan honetako irizpideek honako hauek izan behar dituzte kontuan:

- Konfigurazioa eta koloreak bateratzea.
- Informazio-helburuak zehaztea (erakarpen-zentroak) eta zentroen arteko seinale-kopurua konpentsatzea.
- Erreferentziazko guneak seinalatzen dira: jarduera administratiboko, kulturalako edo ekonomikoko eremuak, hirigunea, bide korapiloak eta zerbitzuak seinalizatzen dira. Debekaturik dago seinale edo seinaleen euskarrietan edozein publizitate, besteak beste, hotelak, jatetxeak etab.
- Gidariak galtzadatik kanpoko aparkalekuetara bideratzeko estrategia.
- Zirkulazioa ez kontzentratzea ibilgailuen eta oinezkoen dentsitate handiko guneetara edo zentroko planak eragindako eremura.
- Ibilgailuak oinarritzko sareko ibilbideetan barna gidatzea.

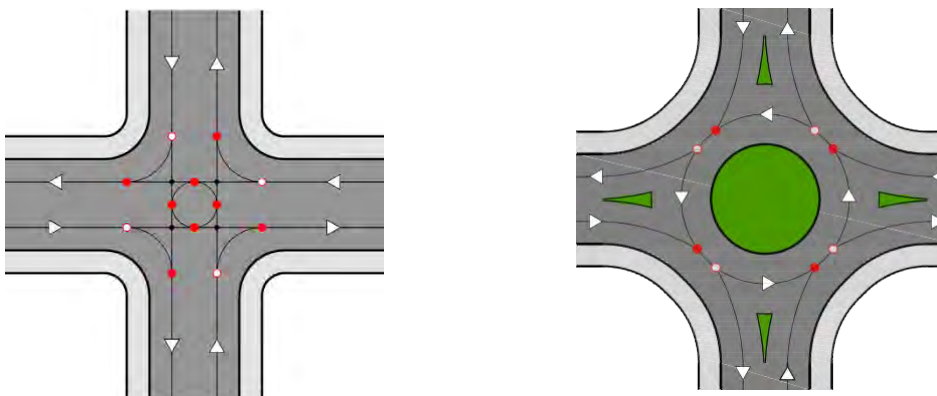
MOTORDUN IBILGAILU PRIBATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

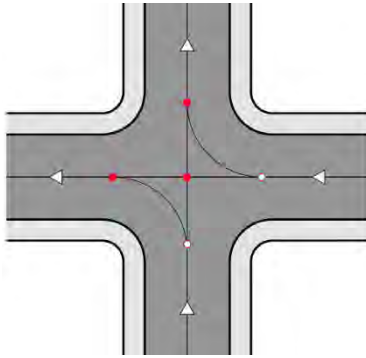
7.10. Biribilguneetako trafikoaren kudeaketa hobetzea

Biribilgunea elementu eraginkorra da elkarguneetan abiadura murrizteko. Biribilgunerako sarbideetan abiadura 30 km/h inguru murrizten da, baina eragin hori pixkanaka murrizten da 100-250m biribilgunearen ondoren.

Zirkulazioaren norantza bakarrek eta ezkerretara biratzeko debekuak ere abantaila asko dituzte bide segurtasuna hobetzeko. Zirkulazioaren bi norantzak dituen bidegurutzearekin alderatuz gero, gutxitu egiten dira gatazka puntuak.

Figura 4.89. Intersekzioetako gatazka-puntuak





Diseinurako gomendio orokorrak

Bere diseinua egokia baldin bada, biribilguneen erabilpena abantaila batzuk aurkezten ditu semaforo bidez erregulatutako bidegurutzeen aurrean:

- **Bidegurutze zailetan**, non mugimendu ezberdin asko dauden, **zirkulazioa antolatzen dute** gidariek bakarrik alde bateko mugimenduak kontrolatu dezaten. Beraz, bidegurutzeko interpretazioa eta segurtasuna asko errazten da.
- Fisikoki gidariei behartzen diete **abiadura gutxitzera**.
- Gidarien **itxarote denbora minimizatzen** dute.
- Adar ezberdinen arteko fluxu aldakorrei egokitzeko **oso malguak dira**.

Hala, hiri biribilguneak eragozpen batzuk aurkezten dituzte ere:

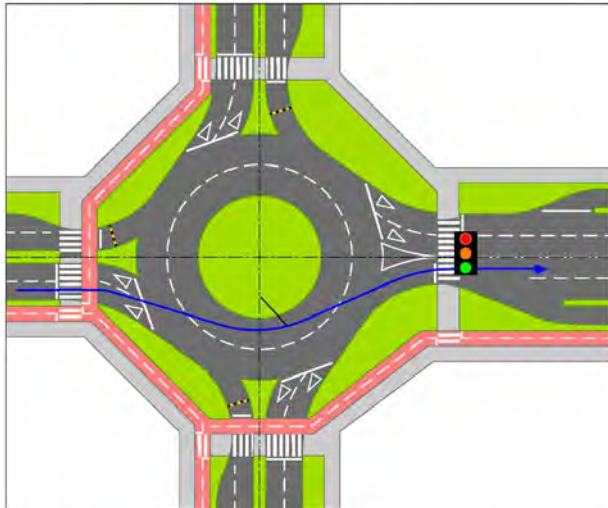
- Diseinu egoki bat lortzeko **espazio asko behar da**. Min-biribilguneak lehen komentatutako abantailetatik asko galtzen dituzte, batez ere abiadura murriztailearen funtzioa.
- **Oinezko eta txirrindularien ibilbideak luzatzen dituzte eta zailagoa da bidegurutze seguru eta erosoak lortzea** bi talde hauentzako. Arazoa areagotzen da eskura dagoen espazioa txikian baldin bada.
- Zirkulazio intentsitatea oso altua baldin bada, semaforo bidez erregulatutako bidegurutzeak baino **errazago betetzen dira**. Kasu hauetan, kolapsoa saihesteko, biribilguneako diametroa nabarmenki handitu behar da.

Abantailak eta desabantailak kontrajarriz, orokorrean onuragarria izaten da norantza bikoitzeko bide nagusietako intersekzio konplikatueta hiri biribilguneak ezartzea. Kategoría baxuagoa duten bideetan normalean biribilguneak ematen dituzten abantaila berdínak lortu daitezke ez hain sendoak diren neurriak ezarriz (norantza bakarra, abiadura murrizteko elementuak, etab.) saihestuz horrela gainera oinezkoentzat eta txirrindularientzat biribilguneak suposatzen duten desabantaila.

Hurrengo grafikoetan hiri biribilgune baten diseinu egoki baten oinarriak eta gehien errepikatzen diren akatsak ikusi daitezke.

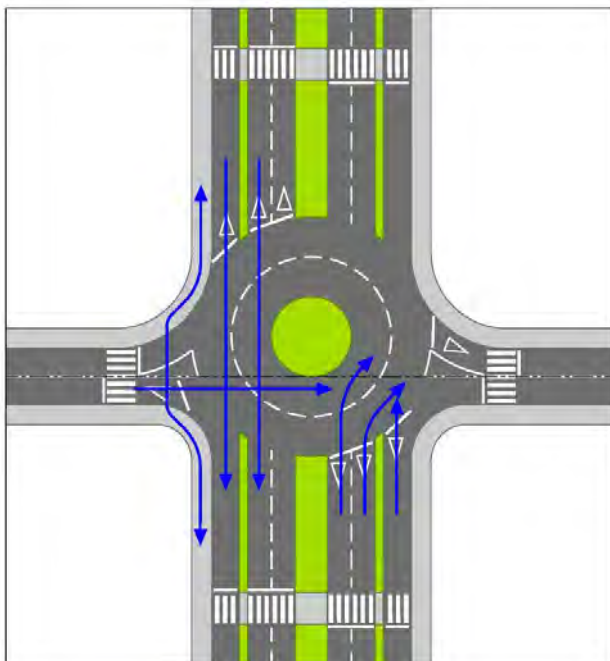
Figura 4.90. Hiri-biribilgune bat diseinatzeko oinarrizko printzipioak

Biribilguneko diseinu egokia



- Hiri eremuan kanpoaldeko diametro minimoa 28 m biribilgunea
- Sarbide eta irteera erradio minimoak 10 m eta 12 m, hurrenez hurren
- Aldeko galtzada integratuak biribilgunetik kanpo sarrera eta irteerarekin
- Seinaleztatuko oinezkoen pasabideak aterpearekin
- Semaforo bidez erregulatutako oinezkoen pasabideak, ez da beharrezkoa aterpea

Biribilguneko diseinu desegokia



- Aldeko galtzada zuzenean sartu biribilgunea
- Dimentsio eskaseko irlatxo zentrala
- Sarrera eta irteerako erradioen gabezia (eta ondorioz ez da abiadura mugatzen)
- Oinezko pasabideak semaforoekin erregulatu gabe, aterpeak faltan irlatxoan
- Atzera gehiegi egindako oinezko pasabideak (4 m maximoa)

Biribilguneen funtzioa abiadura murriztatzaile bezala

Biribilguneen funtzioetako bat hirietan trafikoa baretzea da. Konfigurazioa egokia baldin bada abiadurak murrizten dira sarreran, zirkulazio eraztunean eta irteeran. Era berea, bertara iristen diren bide guztietan lehentasunaren galera eragozten dute, zirkulazio erregimenean aldaketa bat finkatuz.

Biribilgunearen diseinu desegoki batek egoera hau aldatu dezake. Birakari batzuen kasua da non posible da lerro zuzenean zeharkatzea, abiadura murriztu gabe eta pasatzeko lehentasunak errespetatu gabe.

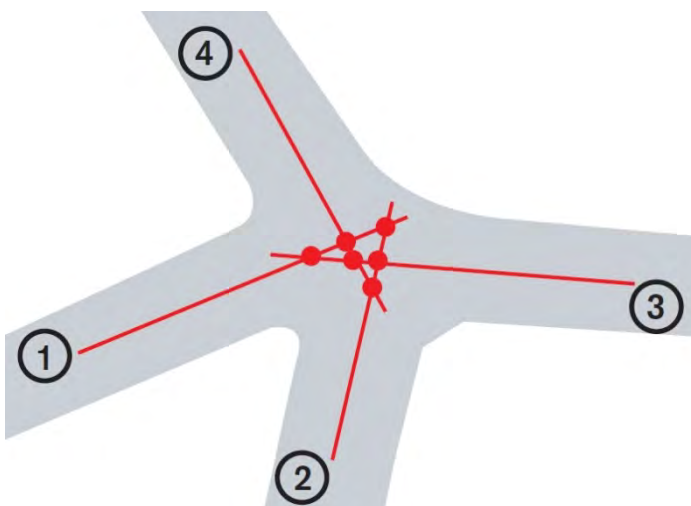
Horregatik, biribilgunearen barrutik abiadura aldatu gabe zirkulatzea ahalbidetzen duten konfigurazioak saihestu behar dira.

Ahal den neurrian, gomendatzen da irlatxoa forma zirkularra izatea. Salbuespenezko kasuetan forma elipsoidala onartu daiteke, eszentrikotasun baxua duen bitartean (0,75 eta 1 artekoa), altuagoa izatekotan eraztun galtzadaren tarte lerrozuzenagoetan azelerazioak eragingo zituen.

Irlatxoaren dimentsioa eragin handia dauka biribilguneako zirkulazioaren gainean, eta ondorioz, bere segurtasun baldintzetan. Gehiegi dimentsionatzen bada irlatxoa, ibilgailuen ibilbidea baldintzatzen duen kurbaduraren erradioa areagotzen da, eta honek abiaduren areagotze bat ekartzen du (eta ondorioz istripu arriskua areagotzen da). Horregatik, hiri bideetan gehienez 20 eta 30 metro arteko erradioak gomendatzen dira, eta hiri arteko errepideetan 50 metrokoak gehienez.

Ahal izanez gero, irlatxoaren zentroa bertaratzen diren bideen ardatzekin lerrokatuta egon beharko da

Figura 4.91. Ardatz bateratzaileak biribilgunean lerrokatzea

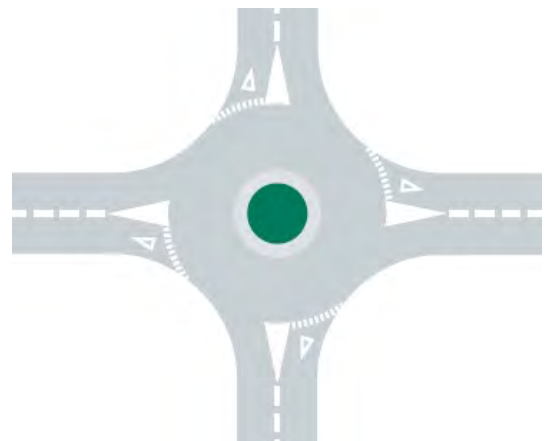


Iturria: Dossier técnico de seguridad vial. Mejora de la seguridad de las rotondas. Servei Català de Trànsit.

Hiri zonaldeetan biratze kurbaduraren erradioak irlatxo zentralaren inguruan murriztea gomendatzen da ibilgailuen abiadurak murrizteko helburuarekin. Gainera, irlatxo zentralaren erradioa murrizteak suposatzen du hainbeste espazio behar ez izatea biribilgunea ezartzeko eta kostu ekonomikoak murriztea.

Biribilguneen tipologiak

Jarraian biribilguneak sailkatzeko irizpide bat deskribatzen da, kanpoko diametroaren arabera eta hobeto egokitzen den ingurunearen arabera.



Mini-biribilguneak

Mini-biribilguneak dira irlatxo zentralaren kanpoaldeko diametroa 14 eta 24 metro artekoa denean. Ibilgailuen biraketa egin ahal izateko (gehienbat dimentsio handienak dutenena), irlatxo zentrala gaingitu ahal izateko modura eraiki behar da (erabat edo igo daiteken eraztun koroarekin).

Sarbideetan zirkulazio norantzak banantzeko irlatxoak existitzen baldin badira, hauek ere gaingitu behar ahalko dira.

Estruktura hauek pasatzeko abiadura eskasak eskatzen dituzte: sarbideko adarretan kurbatura erradio txikiekin, gehiegizko abiadurak bidetik irteteko arriskua areagotzen du.

Gehienbat zirkulazioa moderazioko zonaldeetan erabiltzen eta ibilgailu astunen jarioa nabarigarria ez denean.

Biribilgune tinkoa

Biribilgune handi eta txikien arteko mailan dago eta hiri zonaldeetan gehien erabiltzen den intersekzio mota da.

Zirkulazio eraztunaren barruan errei bate do bi izan litzateke, eta hauek zehazten duten diametro, 24 metrotik 35 metrotara joaten delarik. Irlatxo zentrala oztopo zeharka ezin bat izan ohi du. Ibilgailu arin eta astunen mugimendu guztiak posible dira.



Zirkulazioa biribilguneetan

Biribilguneen diseinu egokiaz gain, azken urteetan antzematen da behar bat gidariak berrizteko biribilguneetako zirkulazio arauen alorrean. Askotan ez da ezagutzen bertara sartu eta bertatik irteteko modu egokia, bere segurtasuna arriskuan jarritz, baina baita ere beste gidariena. Urte honetan zehar hiri eta herri askotan ikusi izan da, eta hauetako batzuetan triptikoak editatu dira biztanleriaren heziketarako.

Biribilgunean zirkulazioa gidatzen duen funtsezko elementua, aurretik dagoen seinaleztapenarekin akordioan, gidariak bere bidea aukeratzea eta ibilbide egokia hartzeko posizioan kokatzea da, bai sarbiderako eta baita barneko zirkulaziorako.

Arrasateren kasuan, bidegurutze batzuetan, egungo funtzionamenduak biribilgune moduko soluzio bat ezartzea eskatzen du, eta beste batzuetan, berriz, diseinuan doikuntza batzuk egitea komeniko litzateke, funtzionaltasuna hobetzeko.

- Agerre kalearen eta Santa Marina kalearen arteko biribilgunea kentzea.
- Otorla Lizentziatuaren eta San Frantzisko kalearen arteko biribilgunearen birmoldaketa.
- Otorla Lizentziatuaren, Bizkaia etorbidearen eta Zarugalde kalearen arteko biribilgunea birkonfiguratzea.
- Laubide plaza, Kontzezino eta Nafarroa etorbidearen arteko biribilgunea birkonfiguratzea.
- Biribilgune goragarri bihurtzea Gipuzkoa etorbidearen, Osiñaga kalearen eta Oñati kalearen arteko biribilgunea.

MOTORDUN IBILGAILU PRIVATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.11. Semaforo-zikloak berrikustea

Garrantzitsua da oinezkoen eta bizikleten itxaronaldia murriztea, autobusaren abiadura komertziala hobetzea eta auto-pilaketak murriztea.

Semaforo-zikloak hobeto kudeatzen lagun dezaketen jarduera batzuk honako hauek dira:

- Semaforo-zikloen berezko kontrol-zentroa ezartzea.
- Zikloak hobetzeari lehentasuna ematea ingurune sentikorretan eta erabiltzaile kalteberak dituzten inguruneetan.
- Sakagailuaren semaforo kopurua murriztea, oinezkoen igarotzea atzeratzen baitute.
- Trafikoa zenbatu eta arautzeko semaforo adimendunak instalatzea.
- Bizikleta eta patineteentzako semaforo espezifikoak instalatzea.

MOTORDUN IBILGAILU PRIVATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.12. HAPO berrikusteko aurreikusitako azpiegiturak garatzea

Azpiegituren erabilerak eta erabilera denborak planifikatzea garrantzitsua da, udalerriko etorkizuneko hirigintza garapenak optimizatzeke.

Arrasaten egingo diren hurrengo bide-jarduketek mugikortasun jasangarriaren sustapenari, bide-hierarkizazioaren hobekuntzari eta auto-pilaketen murrizketari erantzuteko ahalegina egin behar dute.

HAPOn Arrasaten egingo diren hirigintza-antolamenduak jasotzen dira, eta hiri-mugikortasuneko plan hori izango da HAPOn hurrengo berrikuspenean metodologia lantzeko eta aplikatzeko ardatzetako bat. Egungo HMJPearen proposatutako antolamendu horiek hainbat eragin izango dituzte udalerrian, eta, kasu batzuetan, ondorio garrantzitsuak izango dituzte mugikortasunean. Beraz, kontuan izan behar da planifikatzen diren azpiegitura berriek erantzuna eman diezaietela etorkizunean Arrasaten egingo diren erabilera berriei.

Garrantzitsua da honako hauek kontuan hartzea:

- Bide-sarea hobetzeko aurreikusitako obren jarraipena egitea.
- Udalerriko zentroa arintzen lagunduko duten azpiegiturak bultzatzea, bide perimetralak indartuz, eta IGEren proposamena osatzea ahalbidetuko dutenak.
- Bizitegi-gune handienetatik kanpo dauden bide nagusiak indartzea.
- Garraio publikoaren hirigintza-erlaketek eragin ditzaketen bide-azpiegiturak definitzea, eta estrategia bat ezartzea oinezkoentzako eta bizikletentzako eta MPlentzako guneak barneratzeko.

MOTORDUN IBILGAILU PRIVATUEN MUGIKORTASUNAREN ERAGINKORTASUNA HOBETZEA.

7.13. Partekatutako kotxearen sustapena (Hoop - carpool)

Ibilgailu pribatua gutxi okupatzeak garraiobide horretan egiten diren desplazamenduetan eraginkortasun eza eragiten du. Okupazio txiki horrek energia eta espazio fisiko asko kontsumitzea dakar, eta horrek bide azpiegituren ahalmena handitzea eskatzen du.

Autoen batez besteko okupazioa handitzea da errepide sareko kilometro ibilgailuen murrizketan eragin handiena izan dezakeen neurrietako bat. Bi erabiltzaile talde potentzialek interes berezia dute autoa partekatzeko: langileak eta ikasleak.

Partekatutako autoa alternatiba ona da auto pribatuaren aldean, aukera ematen baitu ibilgailua modu eraginkorragoan erabiltzeko eta erabiltzaileentzat kostu txikiagoa izateko.

Auto partekatuaren sistema praktikan jartzeko 3 modu daude:

- Autoa partekatzeko aplikazio orokorrak
- Udaletxetik
- Enpresaren, poligonoaren edo industrialdeen esparrutik

Autoa partekatzeko aplikazio orokorrak

2003. urteaz geroztik, zenbait udaletxe www.compartir.org zerbitzuari atxiki dira, biztanlerian bidaiatzeko beste modu batean eragiteko asmoarekin. Autoa partekatzeko da kontua, bai bidaiari bat egiteko orduan, bai egunero lanera joateko desplazamenduetan.

Atariko orrialde nagusiak hainbat aukera eskaintzen ditu. Udal bakoitzak erabakitzen du zein bloketan antolatu nahi duen ibilgailua partekatzen dutenen bilaketa, nahiz eta ohikoenak lanera joateko, unibertsitatera joateko eta bidaiatzeko izaten diren. "Autoa partekatzeko" zerbitzua martxan den udalerrietako batzuetan ere aparkalekua partekatzeko zerbitzua jarri da martxan, ordu batzuetan hutsik dagoen plaza bat eskainiz.

Arrasatek urte batzuk eman zituen "Compartir coche" ekimenaren parte aktibo izaten, baina azken urteetan zerbitzua ia hutsala izatera pasatu da, nahiz eta udalaren webgunean zerbitzuaren informazioa oraindik mantentzen den. Beraz, aurrekariak kontuan hartuta, ez da aukerarik egokiena udalerriarentzat.

Udaletxetik

Gaur egun, autoa partekatzeko ekimen eta aplikazio teknologikoak susta daitezke, baina erabiltzaile potentzialentzat (udalarentzat, kasu honetan) ad hoc diseinatuta egon behar dute.

Ez dira autoa partekatzeko aplikazio orokorrak; udalak aplikazio espezifiko bat garatzen du ibilbideak (osorik edo partzialki) partekatzen dituzten erabiltzaileak aurkitzeko eta taldekatzeko. Ekimen horrek emaitza onak izan ohi ditu, malgua delako; izan ere, ez da aplikazio estankoa, autoa partekatzeko aplikazio generikoa izan daitekeen bezala, eta udalerraren eta erabiltzaileen beharretara egokitze gaitasun handia du.

Arlo horretan gehien garatu den aplikazioetako bat Hoop Carpool aplikazio mugikorra da. Ekimen pertsonalizatuak abian jartzen ditu udalekin, herritarrek tresna erabilgarri eta erraza izan dezaten autoa partekatzeke eguneroko desplazamenduetan, hala nola lanera edo unibertsitatera joateko.

Horrekin, herritar guztiei erraztu nahi diete antzeko mugikortasun errutinak dituzten pertsonekin harremanetan jartzeko aukera, egunerokoan egiten dituzten desplazamenduetan autoa partekatu ahal izateko. Eta, horrela, erregaiaren kostuaren igoerari aurre eginez gastuak partekatzea, denbora aurreztea eta emisio kutsatzaileak saihestea.

Egunero autoa partekatzean, errepideetako ibilgailu kopurua murrizten da, aparkalekuen gaineko presioa arintzen da eta airearen kalitatea eta, ondorioz, pertsonen bizi-kalitatea hobetzen dira. Halaber, hirietan eta aldirietan mugikortasun jasangarria lortzen laguntzen du, eskura dauden baliabideak modu eraginkorrean erabiliz. Eta, azkenik, CO₂ isuriak murrizten dira.

Gainera, tresna horri esker, datuak modu errazean lor daitezke: zenbat kilometro partekatu diren, zenbat CO₂ eta zenbat NO_x isuri diren atmosferara eta zenbat aurreztu den erregaitan. Datu horiek, era berean, mugikortasun jasangarriaren udal-adierazle bihurtu daitezke.

Euskadiko tokiko erakunde batek proiektu hori martxan jartzea aitzindaria izan zen Euskadin 2023an Beasaingo udalerriaren kasuan, eta orain arte lortutako emaitzak oso onak izan dira. Herri honen kasuan, sistema martxan jarri zenean, Hoop Carpool app-aren bidez Beasainera joateko edo handik irtetzeko egindako bidaien %50eko diru-laguntza (gehienez 3 € ibilbide eta bidaiari bakoitzeko) ematen zen sustapena amaitu arte. Urtean zehar hainbat promozio eta lehiaketa ere egin ziren ekimena bultzatzeko.

Figura 4.92. Partekar kanpainaren irudia Beasaingo udalerrian



Iturria: Beasaingo udala

Enpresaren, poligonoaren edo industrialdeen esparrutik

Beharrezko desplazamenduetarako (lana edo ikasketak) ibilgailu pribatuaren erabilera partekatzeke beste aukera bat da industrialdeetan eta/edo enpresetan barne programak garatzea, kudeaketa zuzenagoa eginez eta erabiltzaileen ordutegi espezifikoekin bat datorrena, sistema irekiagoa eta auto gestionatuagoa.

Gainera, zerbitzu horren bidez, ibilgailurik ez duten pertsonak garraio publikoak estaltzen ez dituen lekuetara joan ahal izango dira lan eskaintzetan. Neurri horren bidez, beraz, energia eraginkortasuna handituko litzateke, ibilgailu pribatuko desplazamenduen gizarte eta ingurumen kostuak murriztuko lirateke eta lantokietarako irisgarritasuna handituko litzateke.

Partekatutako autoa ezartzeko mekanismoa, funtsean, erabiltzaileei buruzko informazioa duen datu-base batean oinarritzen da. Datu-base hori Internet edo Intranet bidez kontsulta daiteke.

Bitarteko horiek erabiliz, interesdunen arteko kontaktu azkar eta dinamikoa ahalbidetu daiteke. Sistemak parte hartzaile bakoitzaren eta helmugaren datuak biltzen ditu:

- Izena, sexua, adina, telefonoa, helbide elektronikoa, helbide partikularra, erretzailea, gidaria
- Ibilgailuaren ezaugarriak
- Enpresa eta sarrera edo irteera ordutegia, ordu eta minututan

Kasu horretan, kontaktu sistema eskuz egin daiteke. Interesa duen jendeak bere datu pertsonalak eman diezazkioke Giza Baliabideen koordinatzaileari (edo beste figura arduradun bati), enpresaren aldizkariari (baldin badago) edo jantokian jarri. Partekatze prest dauden pertsonak harremanetan jarriko dira aukeratu duten bidearen bidez.

Proiektua gauzatzeko orduan, garrantzitsua da beste alderdi batzuk kontuan hartzea:

- Datu base bat sortu, harremanetarako sistema baten bidez, enpresaren intranetaren bidez edo, poligonoen kasuan, Interneten bidez.
- Sustapen-kanpaina bat egin.
- Autoa partekatzen duten langileentzako pizgarri ekonomikoak. Adibidez, ibilgailua urtean behin doan konpontzea.
- Enpresaren inguruan aparkatzeko erraztasunak (ekonomikoak eta sartzeko erraztasunak).
- Itunak, konpromisoak eta bizikidetzaren arauak formalizatzeko laguntza.
- Ezusteko kasuetan, bermatutako itzulera errazteko aukera.

Arrasaten jada badago ibilgailuak partekatze eta desplazamenduak optimizatzeko erabilera bateratua sustatzen duen ekimen bat. Horretarako, Ciclogreen aplikazioa erabiltzen da. Aplikazio honek desplazamenduak erregistratzeko aukera eskaintzen du, ibilgailua partekatze aukera barne, eta erabiltzaileei praktika ekologikoak bultzatzeko saria ematen dizkie.

Gaur egun, aplikazio hau inguruko hainbat entitatek erabiltzen dute, esaterako, Mondragon Goi Eskola Politeknikoak, Fagor Taldeak, Ulma Taldeak, Lagun Arok, Laboral Kutxak, Ikerlanek eta Mondragon Korporazioak. Estatu mailan ere, aplikazioa garrantzitsuenak diren entitateek erabiltzen dute, hala nola Granadako Unibertsitateak, Bartzelonako Unibertsitate Autonomoak, Leongo Unibertsitateak, Benidormeko Udalak eta Bartzelonako Udalak, mugikortasun jasangarriagoak sustatzeko helburuarekin.

Arrasaten aplikazio honen erabilera jada hasi denez, helburu estrategiko gisa planteatzen da inguruan haren erabilera zabaltzea. Horrela, Arrasatera joaten diren edo handik beste ingurune batzuetara lan edo ikasketak egitera doazen pertsonak ibilgailuak partekatze aukera eraginkor, sinple eta bideragarri bat izan ahal izango dute, horrela ibilgailu pribatuaren erabilera murriztuz eta mugikortasun jasangarriagoa sustatuz.

4.8. APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA

Udalek aurre egin beharreko erronka konplexua da ibilgailu pribatuen aparkalekuaren kudeaketa. Ibilgailu pribatuen erabiltzaileen onura indibiduala egoiliar guztien gizarte-kostuekin bateratzen saiatzea. Gainera, aparkalekua funtsezko elementua da mugikortasuna behar bezala planifikatzeko.

Aparkalekuaren helburua kudeaketa integrala lortzea da. Horrela, udalerriko aparkalekuaren esperientzia hobetu ahal izango da.

Arrasateko udalerriak 17.071 aparkaleku ditu gaur egun (galtzadan + ibietan), eta horietatik %38a galtzadan libre aparkatzeko dira.

Biztanleria egoiliarak eta beste udalerri batzuetatik datozen langileek eta erakarpen zentroek eraginda udalerrira joaten direnek eskari handia sortzen dutenez, beharrezkoa da gatazka konponduko duten neurri ausartak hartzea, udalerriko bizilagunen aparkalekua eta ongizatea bermatuz, udalerriko aparkalekua erabiltzen duten gainerako taldeak ahaztu gabe.

Ibilgailu pribatua leku asko behar duen garraiobidea da, bai aparkatuta dagoenean, bai zirkulatzen ari denean. Horri gehitzen bazaio gehien erabiltzen den garraiobideetako bat dela, ibilgailu horien guztizko espazioa izugarri okupatzen da. Gainera, zenbait ikerketaren arabera, auto baten bizitzaren % 95 aparkatuta egotean datza. Beraz, bide publikotik ibilgailu pribatura leku asko bideratzeak izugarrizko galera dakar, ez bakarrik espazioari dagokionez, baita udalerri batentzako ongizateari eta aukera ekonomikoei dagokienez ere.

Arrasaten ibilgailu pribatu ugari dago, eta bide publikoan aparkatzeko leku asko dago. Hirigunearen inguruan aparkatzeko hainbat poltsa eta lurpeko bi parkin badaude ere, galtzadan aparkaleku asko dagoenez, ibilgailu pribatuan atez ateko desplazamenduak sustatzen dira. Beraz, Arrasatek auto asko ditu udalerriaren erdigunean, eta horrek eragin handia du zirkulazioan, bizi-kalitatean eta herriko ekonomian.

Aparkalekua da Arrasatek jardun dezakeen puntu nagusietako bat. Horri dagokionez, disuasio aparkalekuen erabilera sustatzea proposatzen da. Neurri horiek beste erabilera batzuetarako espazioa emateko pentsatuta daude, berdeguneekin, espaloiekin, bidegorriekin, ostalaritzarekin eta abarrekin.

Beste ibilgailu berezi batzuetan ere egin nahi dira jarduerak: ibilgailu elektrikoetan, izaera publikoko kargatze-plazak eskaini behar zaizkielako, eta motoetan, gero eta horrelako ibilgailu gehiago daudelako Arrasaten.

APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA.

8.1. Lurpeko aparkalekuen sustapena

Lehendik dauden lurpeko aparkalekuen kudeaketa eta erabilera egokiari esker, bide publikoan autoen espazio publikoa libre geratuko litzateke, beste erabilera batzuetarako espazioa handitu ahal izateko.

Horretarako, zenbait jarduera egin daitezke, erabiltzaileak lurpeko aparkalekuak erabiltzera animatzeko. Horrela, hirigunetik aparkaleku libre baten bila galtzadan dabiltzan ibilgailuen desplazamenduen zirkulazioa murrizten laguntzen da.

- Lurpeko parkinetara sartzeko seinaleak hobetzea, sarbide nagusiek lehentasuna izan dezaten ibilgailuak aparkaleku horietara bideratzea.
- Seinale horietan, parkinak une bakoitzean dituen plaza libreei buruzko informazio dinamikoa sartzea. Informazio hori GeoArrasate atariaren barruan dago gaur egun, baina ez dago eskuragarri eta ikusteko moduan. Informazio hori lurpeko aparkalekuaren gaineko seinale bertikaletan sartzeko sistema bat ezartzea proposatzen da.
- Lurpeko aparkalekuen eskaintza dibertsifikatzea (egonaldi denborak, kargatze elektrikoko puntuak, etab.).
- Merkatariekin hitzarmenak, ekimenari atxikitako establezimenduetan erosteagatik parkinaren tarifetan hobariak jasotzeko.
- Lurpeko parkinen erabilera sustatzea publizitatearen, tarifen hobekuntzaren edo abonua mota berrien bidez. Gaur egun, horrelako sustapenen bat egiten da, baina egia da horri buruzko informazioa parkinera sartzan zarenean bakarrik ikus daitekeela.

Figura 4.93. Biteriko lurpeko parkineko App-a erabiltzeagatik promozioaren adibidea, parkinean bertan kokatuta



Iturria: INTRA

APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA.

8.2. Araututako aparkaleku-eremuak onartzeko eta handitzeko beharra ebaluatzen azterlan bat egitea

Neurri honen helburua erdiguneko errotazioa handitzea da, okupazio luzeak saihestuz eta iraupen laburreko aparkalekua erraztuz.

Gaur egungo TAO zonifikazioaren ondoko zona eta aparkaleku batzuk aztertu dira HMJP honen diagnosi prozesuan. Ikusi ahal izan zenez, eguneko TAO zonaren mugen ondoko galtzadetako aparkaleku libreen txandakatzea eskasa da, eta Arrasateko udalerrian matrikulatuta ez dauden ibilgailuen jatorria nabarmena da. Esate baterako, Udalpe kalean, lehen zatian gutxi txandakatzen dira, baina behin TAOren mugako eremutik aldentuz gero, aparkaleku libreak edo txandakatzen direnak oso nabarmenak dira. Kasu horietan, irtenbide bat izan daiteke egungo TAO zonaren alboko kale horiei dagokien azpierzemuko egoiliar-txartelak lortzeko aukera handitzea, nahiz eta haietakoak ez izan.

HMJParen ustez, ariketa hori udalerriko beste eremu batzuetara zabaltzea behar da, egungo zonifikazioaren eta TAO sistemaren egokitasuna osotasunean baloratu ahal izateko, edo aldaketak edo doikuntzak egitea beharrezkotzat jotzen den jakiteko. Horren harira, unibertsitate eremua aztertu beharko dute sistemaren funtzionamendu ordutegiak unibertsitateko ordutegi nagusiekin koordinatzeko; izan ere, eremu horretako erabiltzaileek kexa batzuk aurkeztu zituzten horren harira, goizeko zein arratsaldeko tarteak ordaindu behar izateagatik; izan ere, zerbitzua ordainpekoa balitz 9:00etatik 13:00etara eta 15:00etatik edo 15:30etik 20:00etara, bi tarteak 30 minutuz ordaintzea saihestuko litzateke.

Gaur egun, Arrasaten TAO zerbitzua arautzen duen 1/2021 Udal Ordenantza, aparkatze eta igarotze mugatuko sistema arautzen duena (TAO sistema), berrikuspen eta eguneratze prozesuan dago. Horregatik, momentu hau aukera egokia da sistema aztertze eta aldaketak eta hobekuntzak aplikatzeko.

Hobekuntza proposamen gisa, HMJP honek landako auzoetako bertakoentzako aparkatzeko onura batzuk ematea planteatzen du, TAO zona barruan dauden bertakoen gunean aparkatzeko, behintzat garraio publikorako alternatiba azkar, eraginkor, eroso eta segururik ez dagoen bitartean. Horrela, erdigunera hurbiltzeko eta gestioak egiteko behar duten pertsonak aukera izango lukete aparkatzeko, garraio publikoaren erabilera errazagoa eta bideragarriagoa izan dadin.

Halaber, aukera dago "Landa auzoetako bizilagunak" izeneko tipologia berri bat baliozkotzeko, eskaera hau asetzeko. Tipologia honek TAO sistemako bertakoen kategoria baino desberdintasun batzuk izan beharko lituzke, eta horrela, landako auzoetako bizilagunentzako beharrei hobeto erantzun ahal izango zaie. Hona hemen horrelako tipologia izan ditzakeen ezaugarri nagusiak:

- Udalerrian zenbait gune (zehaztu beharrekoak) gaitzea proposatuko da kategoria berri horretarako. Adibidez, baserri-auzo bakoitzetik hurbilen geratzen den herriguneko eremuak. Horietan, landa-eremuetako bizilagunek bertakoei zuzendutako aparkalekuetan aparkatzeko aukera izango lukete. Ez da egokitzen jotzen udalerriko bertakoen aparkaleku guztiak landa-auzoetako kotxei eskuragarri jartzea, horrek udal

barruko desplazamendu laburren hazkundea ekar baitezake. Izan ere, aparkaleku gehiegi bermatzeak trafikoaren gehikuntza sortzen baitu.

- Proposatutako eremu horretarako tarifei eta txartel kopuruari dagokionez, Arrasateko Udalak erabakia hartu beharko du, ordenantza berriaren testuinguruan, eta hori idazteko prozesuan ezarritako irizpideen arabera.

APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA.

8.3. Galtzadako aparkalekua arautzea eta antolatzea

Proposamen honen helburua bide publikoan mugikortasun aktiboari leku gehiago ematea da, batez ere sare seguru eta konektatua izateko aukera ematen duten bidegorriak ezartzeko.

Aurreko kapituluetan proposatutako neurriekin bat etorriz, galtzadako aparkalekuen eskaintza arautzea lan garrantzitsua da, desplazamenduak modu jasangarriagoetan sustatzeko eta, hala, Arrasateko hiriguneko zirkulazioa baketzeko.

Ildo horretan, oinezkoei eta bizikletei bide-espazioa lagatzeko eta ibilgailu pribatuari kentzeko neurriak proposatu dira; hala, galtzadan aparkatzeko eskaintzaren zati bat birbanatu beharko da.

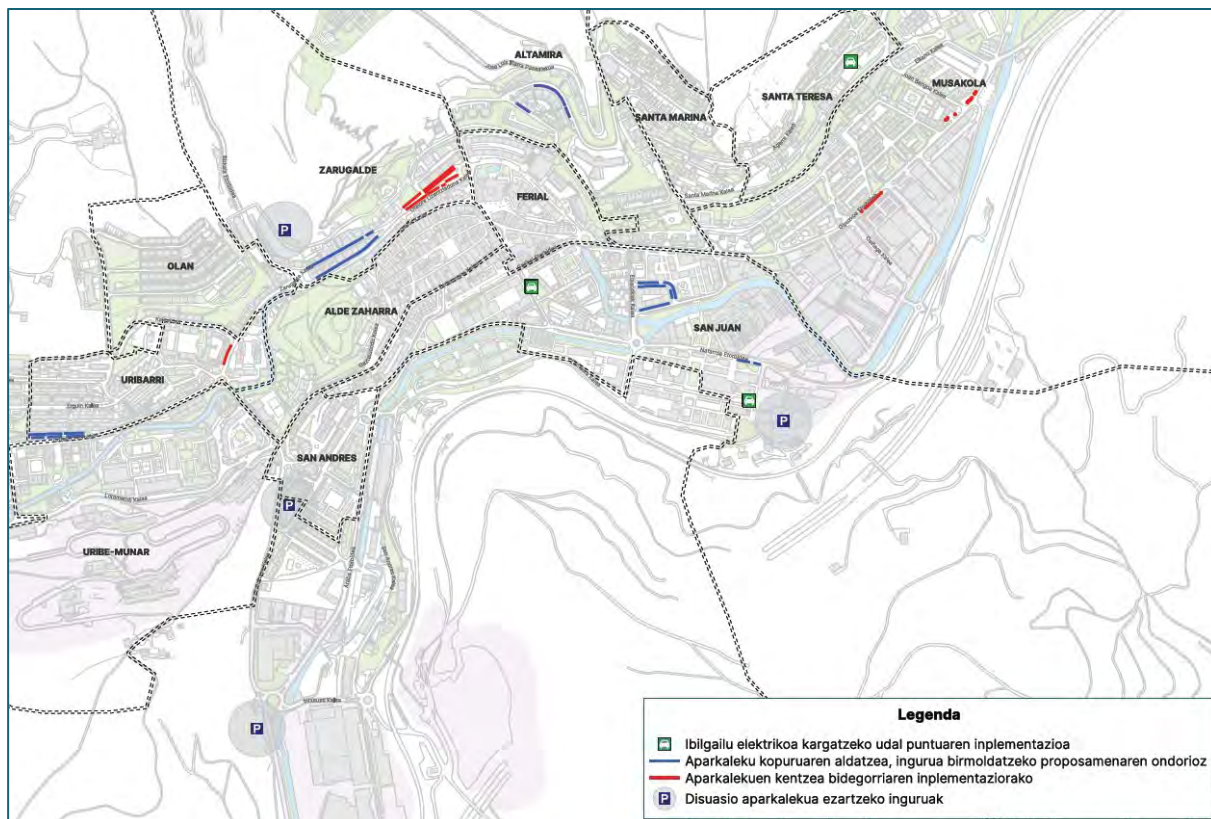
Mugikortasun plan honen diagnosian ikusi denez, erakarritako biztanleek eta ibilgailu pribatuan egindako barne desplazamenduek aparkaleku eskaera handia sortu dute. Hori dela eta, beharrezkoa da gatazka konpontzeko neurri ausartak hartzea, udalerriko biztanleen ongizatea bermatzeko, eta beharrezkoa den lekuetan aparkatutako ibilgailuen errotazioa handitzen laguntzeko.

Bizitegi aparkalekuen defizitaren arazo nagusia erdigunean dago, batez ere hirigune historikoa inguratzen duten sekzioetan; izan ere, gune historikotik ahalik eta gertuen aparkalekua bilatzen duenean mugitzen da desplazamenduetako trafikoa, eta horrek eragiten du defizita.

Arazo nagusiak TAO guneen perimetroan sortzen dira, eta eremu horretara joaten dira ordaindu gabe aparkatu nahi duten gidari guztiak. Horregatik da garrantzitsua disuasio aparkalekuen eskaintza on bat izatea, bai eta garraio publikoaren eskaintza on bat ere, aparkaleku horiek hirigunearekin eta erakarpen-zentro nagusiekin lotzeko.

34. planoan, galtzadako aparkalekua aldatzea proposatzen den eremu guztiak ageri dira. Aldaketa horrek, oro har, galtzadan plazak galtzea dakar.

Figura 4.94. 34. planoaren xehetasuna, galtzadako aparkalekuan aldaketak dituzten tartekak edo kaleak identifikatzen dituena.



Iturria: INTRA

Planoan islatutako aldaketa horien ondorioz, 235 plaza galduko dira galtzadan udalerrian. Plaza horien galera honela banatzen da tipologiaen arabera:

Figura 4.95. Egungo aparkaleku plaza banaketa tipologiaen arabera, mugikortasun planaren proposamenak inplementatuz, eta bi agertokiaren arteko balantzea.

	Librea	TAO Arrunta	TAO Doan	TAO Express	TAO Luze	Bertak.	Zama.	MMP	Elektr.	Guztira azaleran	Ibia	GUZTIRA
Egunoa	6.482	838	126	4	481	1.505	78	168	0	9.682	7.397	17.079
HMJP Proposamenak	6.455	745	126	4	435	1.440	74	164	4	9.447	7.397	16.844
HMJP Balantzea	-27	-93	0	0	-46	-65	-4	-4	+4	-235	0	-235

Iturria: INTRA

Hauetako dira aparkalekuen eskema berria eragina duten jarduketak. Aldaketa gehienak udalerrian egin diren berrurbanizazio jarduketaren ondorio dira eta bidegorrien implementazioaren ondorio:

- Altamira auzoa:
 - Bertakoen tipologiaiko 25 plaza galtzen dira, Jose Luis Iñarran aurreikusitako berrurbanizazioaren ondorioz.
 - TAO Arrunta tipologiaiko 2 plaza galtzen dira, Jose Luis Iñarran aurreikusitako berrurbanizazioaren ondorioz.

- Musakola auzoa:
 - o Bidegorria ezartzeko, galtzadan 10 aparkaleku libre galtzen dira Gipuzkoa etorbideko zatian, Osiñaga kalearen eta Zigarrola kalearen artean.
 - o Bidegorria ezartzeko, MMPentzako aparkaleku bat galduko da Gipuzkoa etorbideko zatian, Osiñaga kalearen eta Zigarrola kalearen artean.
 - o Zigarrola kalearen eta Elkano kalearen arteko Gipuzkoa etorbideko zatian bidegorria jartzeko galtzadan 10 aparkaleku libre galtzen dira.
- Uribarri auzoa:
 - o TAO Arruntako 18 plaza galtzen dira Uribarri etorbidean bidegorria jartzeko.
 - o MMPentzako plaza 1 galtzen da Uribarri etorbidean bidegorria jartzeko.
 - o TAO Arruntako 8 plaza galtzen dira Zarugalde kalean, Kalealdea kalearen eta Arrasate pasealekuko biribilgunearen artean, bidegorria inplementatzeko.
- San Juan auzoa:
 - o Bertakoen 30 plaza galtzen dira, Euskal Herria plaza oinezkoen lehentasunezko eremu bihurtzeagatik.
 - o Zamalanetarako 2 plaza galtzen dira, Euskal Herria plaza oinezkoen lehentasunezko eremu bihurtzeagatik.
 - o TAO Arruntako 10 plaza galtzen dira Nafarroa etorbidean, Aprendices eta Zalduspe artean, bidegorria jartzeko.
 - o Zamalanentzako 2 plaza elektrikoak izatera pasatzen dira (Biteri etorbidea) eta TAO Arruntako 2 plaza elektrikoak izatera pasatzen dira (Txeta kalea).
- Zarugalde auzoa:
 - o Otalora Lizentziatuan, Bizkaia etorbideko biribilgunea eta Zurgin kantoia artean, ingurua birmoldatzeagatik eta bidegorria ezartzeagatik, guztira 56 aparkaleku galduko lirateke Ignazio Zuloaga kalearen eta Otalora Lizentziatuan. Kontuan izanik plaza horietako batzuk Bertakoak direla eta beste batzuk TAO Arruntakoak, Bertakoak plazen galera 10 plazara mugatzea proposatzen da, eta TAO Arruntakoak 40 plazara mugatzea.
 - o Otalora Lizentziatuko hurrengo tartean, Zurgin kantoitik kaletik Bizkaia etorbideko biribilguneraino eta Zarugalde kaleko zati berean, Zarugalde kalea oinezkoentzat egokitu eta Otalora Lizentziatua berrantolatzeko proposamenaren ondorioz, 66 aparkaleku galduko lirateke guztira. Berrantolaketan, Zarugalde kalean galtzen diren Bertakoak plazak Otalora Lizentziatura pasatzea proposatzen da, eta horrek TAO Arruntako 20 plaza eta TAO Luzeko 46 plaza kentzea ekarriko luke.

APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA.

8.4. HAPOn aparkaleku-ratioak berrikustea

Eguneroko desplazamenduetan ibilgailu pribatuaren erabilera murrizteko eta mugikortasun jasangarria sustatzeko, HAPOn proposatutako aparkaleku ratioak berrikustea proposatzen da. Izan ere, batzuetan, aparkaleku eskaintza gehiegizkoa bada, eremu jakin batzuetan benetako eskariaren gainetik dago, eta, aparkalekua aurkitzeko erraztasunaren aurrean, ez da lortzen eguneroko desplazamenduetarako ibilgailu pribatuaren mugikortasuna murriztea.

Gainera, honako hau proposatzen da:

- Eraikin berrietan ibilgailu pribatua aparkatzeko gutxieneko dotazioak murriztea.
- Bizitegi eraikin berrien barruan, bizikletentzako aparkaleku seguruak eta babestuak jartzea, kalearen mailan, biztanleek errazago erabili ditzaten. Horiek jasota daude etxebizitzaren bizigarritasun baldintzak arautzen dituen 80/2022 Dekretuan.

APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA.

8.5. Erdigunetik kanpo disuasio-aparkalekuak jartzeko azterketa

Ibilgailu pribatuaren eskari handiak inguruko eremuetan eta hirigunean bertan trafiko handia eragiten du; izan ere, erabiltzaile askok, ordainpeko eremuetan aparkatzen amaitu aurretik, nahiago dute helmugatik gertuago dagoen guneren batean aparkaleku bila ibili, eta, horrela, agitazio-trafikoa sortzen da.

Galtzadatik kanpoko aparkaleku eskaintza arautzea eta disuasio aparkalekuak egotea funtsezko tresna dira desplazamenduak modu jasangarriagoan egiteko, eta eragin zuzena du udalerriko desplazamenduen trafikoaren murrizketan, ibilgailuak hirigunetik ibiltzea saihestuz, aparkaleku plazak bilatuz.

Disuasio-aparkalekuen helburua da egoiliarrek ez direnen (edo beren etxeetara joaten ez diren egoiliarren) ibilgailuak udalerriko erdigunera sartzea mugatzea.

Aldirietan disuasio-aparkalekuak behar dira, beste aukerarik ez dutelako (garraio publikorik ez dagoelako, bidegorririk ez dagoelako, etab.) eremu jakin batzuetara ibilgailu pribatuan hurbiltzen diren ibilgailuek disuasio-aparkalekuak izan ditzaten. edo ez dute aparkatzeagatik ordaindu nahi, ez daitezela denak TAO zonifikaziotik kanpo dauden eremuetara joan.

Erdialdeko kokapenetan parkin disuasiokoak eraikitzea, baina hiri-bilbean gehiegizko mugimendurik eragiten ez dutenak, hirigunean ibilgailuak zirkulaziotik ateratzen lagunduko lukeen neurria izango litzateke, ibilgailu horiek sarbide saretik edo oinarritzko hierarkia bideetatik aparkalekuetaraino sartuko liratekeelako eta ardatz berari jarraituz aterako liratekeelako.

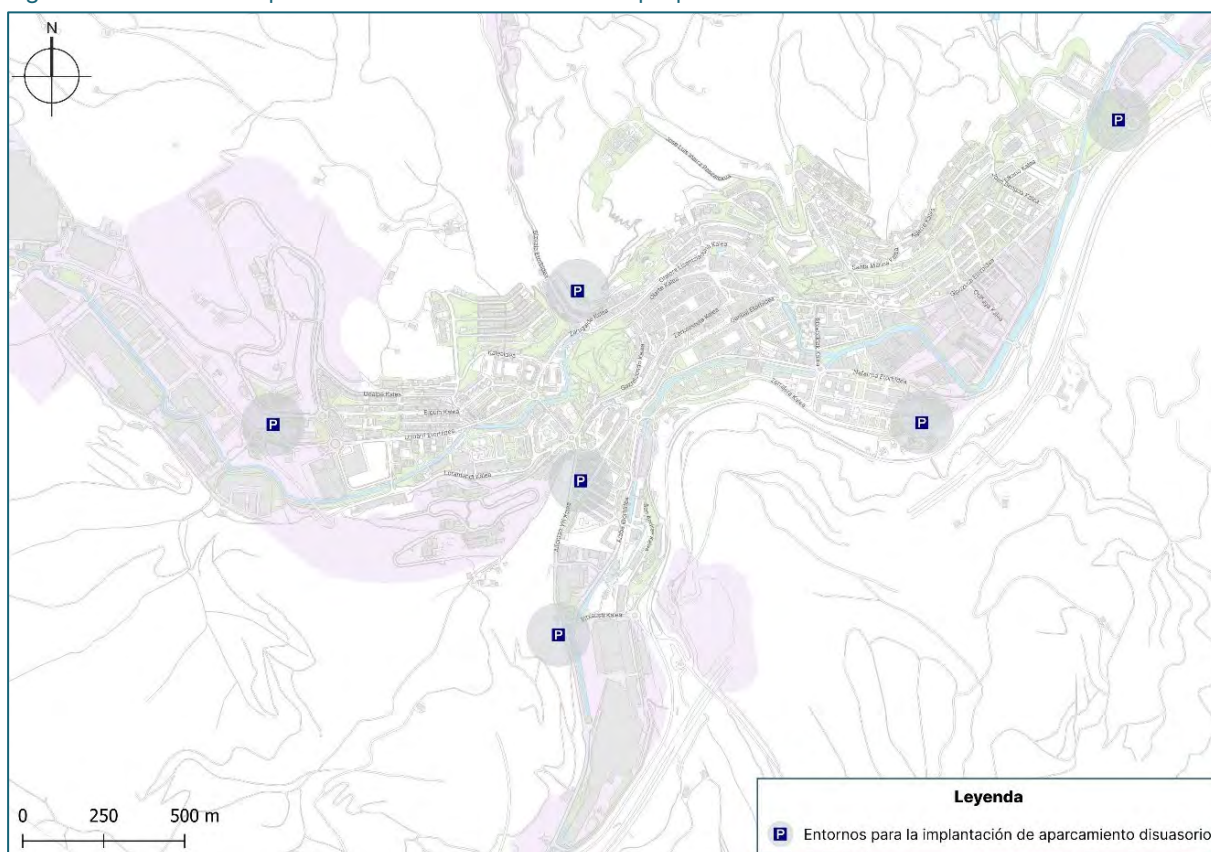
Zentzu horretan, dagoeneko bi aukera daude martxan, Laubide eta Biteriko lurpeko parkinak, hain zuzen ere, baina zentzu horretan eta erabilera sustatzeko, horiek erabiltzeko publizitate kanpainak egitea gomendatzen da, eta deskontu kanpainak, ahal dela, tokiko saltokietan erostean aparkalekuaren prezioan eragina izan eta onurak eskainiz. Tokiko merkatariekin hitzarmenak eginez, abantailak eta beherapenak lor daitezke lurpeko aparkalekuak erabiltzean, tokiko merkataritzan erosketak eta kudeaketak egitearen truke.

Hurrengo Hiri Antolamenduko Plan Orokorren garapena disuasio-aparkalekuetarako espazio horiek identifikatu eta definitu ahal izateko aukera gisa aurkezten da. Plan honen 34. planoak zehazten du zer zonatan ezarri behar den aparkaleku mota hori, planak proposatzen dituen beste proposamen batzuekin konbinatzearen ondorioz, hala nola zirkulaziorako norantza bakarreko plana eta auzoetako sarrera-irteeren eskema, garraio publikoaren zerbitzua indartzea edo udalerrian emisio gutxiko eremu potentzial bat definitzea.

Kasu batzuetan, gaur egun disuasio-aparkaleku gisa erabiltzen diren espazioak erregularizatu nahi dira, hala nola Zalduspe eta San Andres; beste batzuetan, lehendik dauden espazioak erabil daitezke, hala nola Eroskiren parkina, eta beste agertoki batzuetan, inguruan alternatiba bideragarriak bilatu beharko lirateke.

Kasu guztietan, disuasio-aparkalekuari funtzionaltasuna emateko, beharrezkoa da aparkaleku horietatik hirigunerainoko oinezkoentzako ibilbideak segurtasun, erosotasun eta konfort baldintza ezin hobeak izatea, eta hirigunearekin garraio publikoko konexioak izatea, intermodalitatea sustatzeko, ahal den kasuetan.

Figura 4.96. Disuasio-aparkalekuak ezartzeko eremuen proposamena.



Iturria: INTRA

APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA.

8.6. Ibilgailu elektrikoa kargatzeko puntu-sare baten hedapena

Erregai fosilen mendekoak ez diren energiak erabiltzen dituzten ibilgailuak erabiltzeko eskaera gero eta handiagoa da, batez ere ibilgailu elektrikoak edo hibridoak. Datozen urteetarako aurreikusitako ibilgailu horien erabilera sustatu eta zabaltzeko, espazio publikoan kargatzeko instalazio egokiak behar dira.

Helburua kutsadura atmosferikoa eta akustikoa murriztea da, ibilgailu elektrikoaren erabilera sustatuz. Helburu hori lortzeko, honako hau proposatzen da:

- Ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntuak dituzten aparkalekuak jartzea galtzadan.
- Egoitza aparkalekuetan eta lantokietako aparkalekuetan ibilgailu elektrikoentzako aparkalekuen hedapena sustatzea.
- Energia elektrikoa energia-iturri berriztagarrietatik etor dadin saiatzeara.

Gaur egun, Arrasaten ez dago ibilgailu elektrikoak kargatzeko udalekoa den aparkalekurik, baina laster ezartzea aurreikusten da. Ibilgailu elektrikoak kargatzeko toki pribatuak baditu, lurpeko aparkalekuetan eta udalerriko beste gune pribatu batzuetan, diagnosian deskribatzen den bezala.

Bestalde, kargatze puntu horiek non dauden kontuan hartu behar da, jakiteko ibilgailuak zenbat denbora emango duen plaza hori betetzen, azkar edo erdi-azkarreko karga jarri behar den erabakitzeke.

Halaber, egoitza aparkalekuetan karga-puntu komunak instalatzeko laguntza kanpainak egitea proposatzen da.

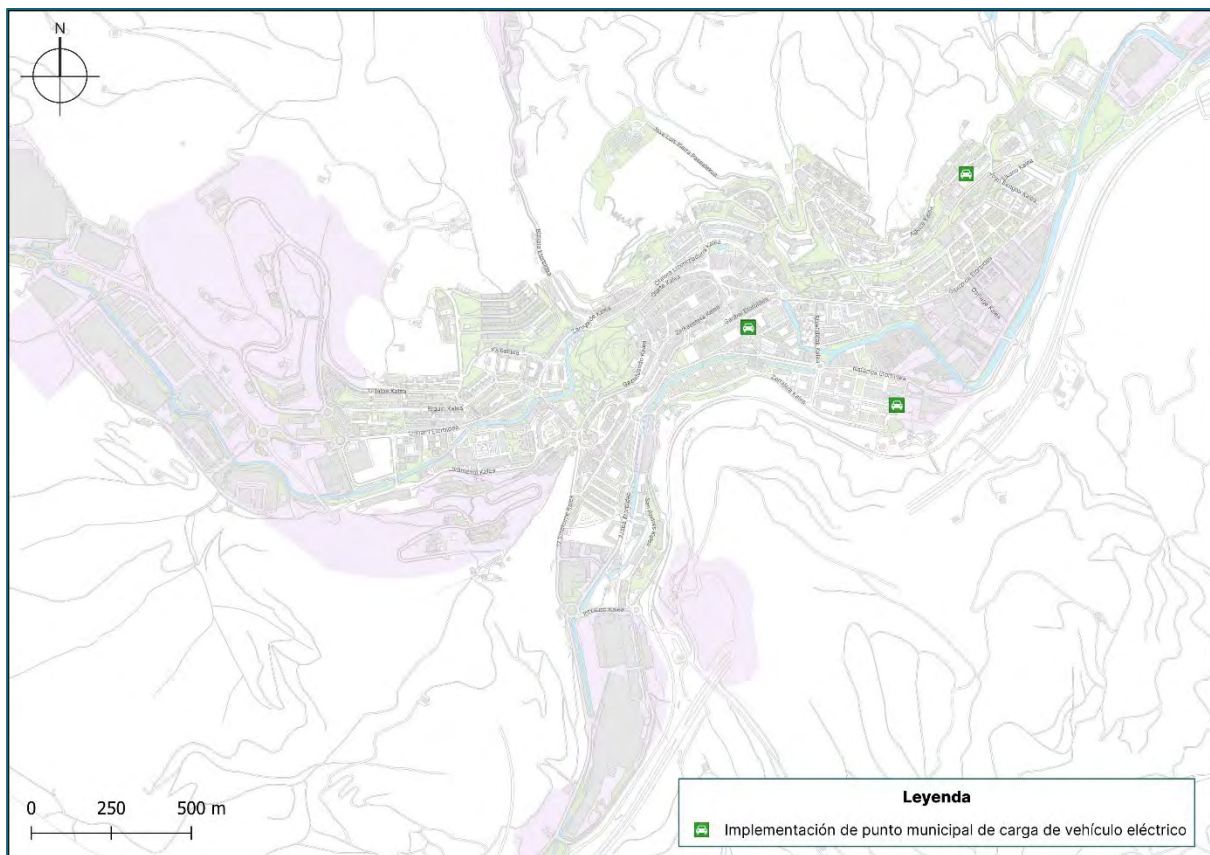
Bizitegi komunitateko garajeetan birkargatzeko puntuak instalatzea ahalik eta gehien errazteko irizpideari jarraiki, Jabetza Horizontalaren Legeak (JHL) bermatu egiten du komunitateko garaje baten partzelan karga puntu pribatu bat instalatzeko eskubidea, Jabeen Komunitateari baimenik eskatu gabe, betiere instalazio horren kostua haren zuzeneko interesdunek osorik beren gain hartuko dutela bermatzen bada.

Ibilgailu motordun eraginkorragotarako (adibidez, ibilgailu elektrikoetarako) aldaketa modala sustatzeko, kalean, zentroan, ibilgailu elektrikoetarako aparkatzeari lehentasuna ematea proposatzen da, eta ibilgailu entxufagarrietara ere zabal daiteke. Era berean, ordaindu beharreko eremuetan horrelako ibilgailuak doan aparkatzeko aukera ere aztertu daiteke.

Proposatutako jarduketak:

- Biteri kaleko aparkalekuetan ibilgailu elektrikoentzako bi aparkaleku jartzea proposatzen da, gaur egun zabalaren arazoak erabiltzen diren aparkaleku guztien artean, eta beste bi aparkaleku jartzea Txeta kalean, eskualdeko ospitalea handitzen ari den gunetik gertu. Aparkaleku horiek ibilgailuetako bateriak kargatzeko behar den azpiegitura izan beharko lukete, ibilgailuak aparkatuta dauden bitartean.
- Santa Teresa inguruko urbanizazio proiektuaren baitan karga puntuak kokatzea.
- Bizitegi aparkalekuetan karga puntuak instalatzeko laguntzak.
- Lurpeko aparkalekuetan karga puntu gehiago jartzearen beharra aztertzea.
- Ibilgailu elektrikoetarako aldaketa sustatzea, hobarien bitartez.

Figura 4.97. Ibilgailu elektrikoak kargatzeko udal guneak ezartzeko proposamena (2 aparkaleku puntu bakoitzean)



Iturria: INTRA

APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA.

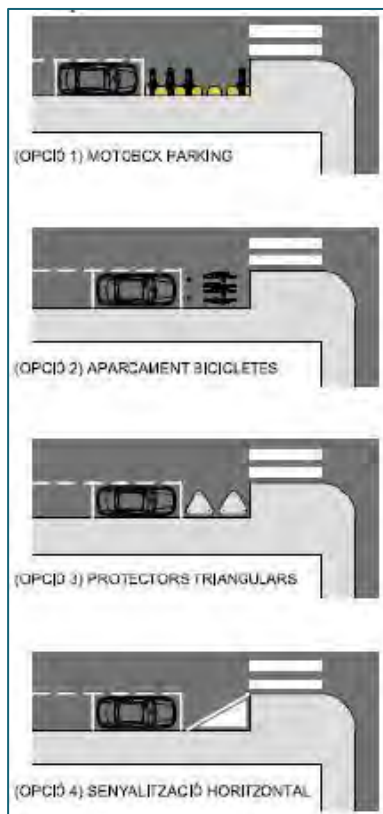
8.7. Motoen aparkalekuak hobetzeko plana

Motoa Euskadin gero eta gehiago erabiltzen den ibilgailua da, bereziki hiri inguruneetan.

Moto gidarien artean oso ohikoa da espaloia gainean aparkatzea. Praktika horrek hiri-altzarien harmonia haustea, oinezkoentzako espazioa murriztea eta kalearen eta eremuaren estetika orokorra haustea dakar, batez ere merkataritza kaleen kasuan.

Udalerrri batzuetan aplikatzen den neurrietako bat, bereziki eskola inguruneetan, oinezkoen zebra-bideen ondoko aparkalekuen ordeztasun motorrentzako edo bizikletentzako aparkalekuak jartzea da. Hala, garraiobide horretako aparkaleku kopurua handitu egiten da, eta bidegurutzetako segurtasuna hobetzen da, oinezkoen zebra-bideetan gidarientzako ikus oztipoak ezabatzen baitira.

Figura 4.98. Oinezkoentzako zebra-bideen inguruko aparkaleku alternatiba



Iturria: INTRA

Neurri honen helburua da oinezkoen pasabideen segurtasuna handitzen den aldi berean, zebra-bideen ikuspena hobetzen delako, aparkatutako motoek beste erabilera batzuetarako erabiltzen duten espazio publikoa (espaloia, bidegorria, etab.) ez okupatzea.

Proposatutako jarduketak:

- Motoentzako aparkalekuak prestatu oinezkoen zebra-bideen ondoko eremuetan. Lehenetsia semafororik ez duten elkarguneei eta eskola inguruetan dauden elkarguneei eman.
- Motozikletarako espazioa arrazionalizatzea.
- Espaloian motozikleten aparkalekuaren arau-hausteen kontrola hobetzea.
- Motozikleta elektrikoetarako aparkaleku publikoen ezarpena planifikatzea eta garatzea.

APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA.

8.8. Galtzadatik kanpo aparkatzeko estrategiak sustatzea

Arrasateko udala azken urteotan lanean ari da udalerrriak galtzadan duen aparkalekuaren errotazioa sustatzeko, baina errotazio indizeak nahi bezalakoak ez direla ikusita, beharrezkoa da galtzadatik kanpo aparkatzea sustatzea, baita ibi pribatuen jabeak beren garaje plazak erabiltzera bultzatzea edo bideratzea ere.

Galtzadan dagoen aparkalekua arautzearekin batera, aparkaleku horiek erabiltzeko kontzesioak kudeatzea proposatzen da, aparkalekua galtzadatik kanpo erabiltzea sustatuz.

Helburua da galtzadatik kanpo aparkatzea sustatzea. Helburu hori lortzeko, ez da hain erakargarria izan behar galtzadako aparkalekua. Modu bat prezioa kudeatzeko neurriak erabiltzea da.

Aparkalekua galtzadatik kanpora pasatzeak beste erabilera batzuetarako espazioa berreskuratzea ekarriko luke (oinezkoentzat batez ere).

Helburu hori lortzeko, neurri osagarri batzuk garatu behar dira:

- Garaje propioa duten egoiliarrei aparkaleku arautuak erabiltzeko egoiliarren binetak ez ematea.
- Aparkaleku arautuak zonakatzea, egoiliar batek egoiliarraren abantailekin udalerriko gune jakin bat bakarrik erabil dezan, eta ez araututako aparkaleku gehienak, gaur egun gertatzen den bezala.
- Azaleran araututako eremuko tarifek galtzadatik kanpoko aparkalekuetakoak baino handiagoak izan behar dute (etorkizunean aparkaleku mota hori badago).
- Bertako bizilagunak galtzadatik kanpo aparkatzeko hobari fiskalak eskaini.
- Tarifa merkeagoak aplika dakizkieke galtzadatik kanpoko aparkatzeko enpresa edo establezimendu jakin batzuetako langileei. Asteko tarifazioa, adibidez.

APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA.

8.9. Aparkatzeko arau-hausteen gaineko kontrolak areagotzea

Denbora laburrez aparkalekuetan diziplinarik ez izatea (erosketa txikietarako edo beste kudeaketa pertsonal batzuetarako) oso ohikoa da Arrasaten, baina zuzendu egin behar da. Errotazioa aparkalekuan ekipamendu nahikoa badago edo tarte laburretarako doan erabiltzea sustatzen bada, ez aparkatzea eskatzeko murrizketak askoz handiagoak izan behar dira. Arrasateko oinezkoentzako/merkataritza guneak jasaten du diziplinarik eza gehien, baina erraza da galtzadan aparkatuta dauden ibilgailuak aurkitzea merkataritza guneetan edo espaloien gainean, eta, oro har, oinezkoentzako eta txirrindularientzako espazioetan.

Aparkatzeko ez diren erreietan ibilgailuen jario egokia ziurtatzeko eta ordu mugak dituzten aparkalekuetan errotazio planifikatua ziurtatzeko, beharrezkoa da bide-diziplinako sistema eraginkor bat ezartzea. Alde horretatik, beharrezkoa da udaltzaingoaren lankidetzaren estua administrazio, politika eta plangintza ekintzekin.

Aparkalekuaren arau-hausteen gaineko kontrolak eraginkorrak izan behar dira eta herriko landa auzoetan ere aplikatu behar dira. Eremu horietan ere, aparkatze zuzena kontrolatzea beharrezkoa da, izan ere, maiz gertatzen da, Udala auzoan adibidez, aparkatze okerra eragiten duela oinezkoen ibilbideak, oinezkoentzako espazioak eta aparkalekuetako sarrera-irteerak okupatuz. Honek arrisku egoerak sortzen ditu oinezkoentzat, bereziki auzoan bizi direnentzat.

Horregatik, aparkalekuaren erabilera egokia bermatzea eta arrisku-situazioak saihestea funtsezkoak dira bizilagunen segurtasuna eta mugikortasunaren kalitatea hobetzeko.

Lan egin behar da koordinazio eraginkor bat lortzeko, Udaltzaingoa eta mugikortasun politikak ez desakreditatzeko, arau-haustek kobratzeko tramitazio egokia eta ezarritako ekintza neurriak ziurtatuz, jarraipen egokiarekin.

Proposatutako jarduketak:

HMJPak hainbat alderditatik diziplinarik eza murriztea ahalbidetzen duten neurriak ezartzea proposatzen du, eta, beraz, ez bakarrik zamalanetarako edo oinezkoentzako guneei eragiten diena:

- Erreserbatutako aparkalekuetan diziplinarik ez izatea (taxia, zamalanak, MMP, ibi pribatuak, autobusa, ekipamendu publikoak, etab.).
- Ibilgailuen zein oinezkoen zirkulazioari eragiten dion diziplinarik eza.
- Oinezkoentzako gunetan ibilgailu komertzialek zamalanak egiteari eragiten dion araudia ez betetzea.
- Udalerriko landa-auzoetan ere, batez ere Udalan, aparkaleku-diziplina ezaren kontrola bermatzea, kotxe asko baitaude aparkatuta horretarako prestatuta ez dauden lekuetan.

APARKAMENDUAREN ARRAZIONALIZAZIOA.

8.10. Galtzadatik kanpoko aparkalekuen eta disuasio-aparkalekuen eskaintzaren seinaleztapena hobetzea

Arrasaten galtzadatik kanpo aparkatzeko aukera handia dagoenez, ibilgailuak galtzadatik atera behar dira, galtzadatik kanpo aparkatzeko poltsetako plazak eta lurpeko aparkalekuak bete ditzaten (ibi pribatuetan ez ezik). Horrekin batera, seinale argiak jarri behar dira, zirkulazioa aparkaleku horietara bideratzeko. Horrela, aparkaleku handien seinaleztapen oso argia sustatu behar da, ahal dela, plaza libreen berri denbora errealean emateko.

Udalerriko aparkatzeko guneak seinaleztatzea oinarritzko kudeaketa tresna bat da, beharrezkoak ez diren desplazamenduak bideratzeko, bide publikoan espazioa askatzeko.

Informazio seinaleak udalerriko bide eta sarrera nagusietan jarri behar dira, bisitaria orientatzeko eta udalerririk aparkatzeko eskaintzen dituen aukeren berri emateko.

Galtzadatik kanpoko aparkalekuen funtzionamendua panel dinamikoekin osa daiteke, hurbiltzen diren ibilgailuei okupazio egoeraren berri emateko. Sarbide sarean egoteak aukera ematen dio gidariari bidaiaren azken helmuga hobeki aurreikusteko, lurpeko aparkalekuetara bideratzeko eta hiri barneko mugimenduak saihesteko, aparkaleku bila.

Bisitarien ibilgailuak hobeki gidatzen dira oinarritzko sarean, bake proposamenean definitutako puntu kritikoak saihestuz eta hiriguneko barne desplazamenduen distantzia murriztuz.

Gidariak hirigunera hurbiltzen direnean aparkaleku egoeraren berri izatea da asmoa, azkar aparkatu ahal izateko eta, horrela, agitazio trafikoa saihesteko. Aparkaleku poltsa horietara eta araututako aparkaleku gune horietara doazen bide batzuetan lau seinaleztapen gune jartzea proposatzen da.

Figura 4.99. Beasaingo udalerrian aparkatzeko poltsetan tokirik dagoen adierazten duen seinaleztapen dinamikoaren adibidea



Iturria: INTRA

Neurri hori 8.1 atalean adierazitakoarekin osatzen da, lurpeko aparkalekuen okupazio-mailari buruzko seinaleztapen dinamikoari dagokionez. Informazio hori GeoArrasate atariaren barruan dago gaur egun, baina ez dago eskuragarri eta ikusteko moduan. Lurpeko aparkalekuaren gaineko seinale bertikaletan informazio hori sartzeko sistema bat ezartzea proposatzen da, sarbide-sareko seinale bertikalek lurpeko aparkalekuetako tokien erabilgarritasunari buruzko informazioa eman dezaten.

4.9. HIRI-LOGISTIKA JASANGARRIAGOA EZARTZEA

Salgaien hiri-banaketari aplika dakizkiokeen konponbideek planteamendu berriak eskatzen dituzte, eta, oro har, estrategia berritzaile bat, efizientzia gutxiko banaketa batek sortutako arazoei erantzuten dakiena.

Izan ere, banaketa-kateko guztizkoarekiko hiri-eremuko banaketa denbora neurritz kanpoko izaten da, eta banaketa horren kostua banaketa-katearen kostu globalaren %30a dela kalkulatu da.

Salgaien hiri-banaketak konponbide adostuak behar ditu, pertsona interesdun askori eragiten baitie:

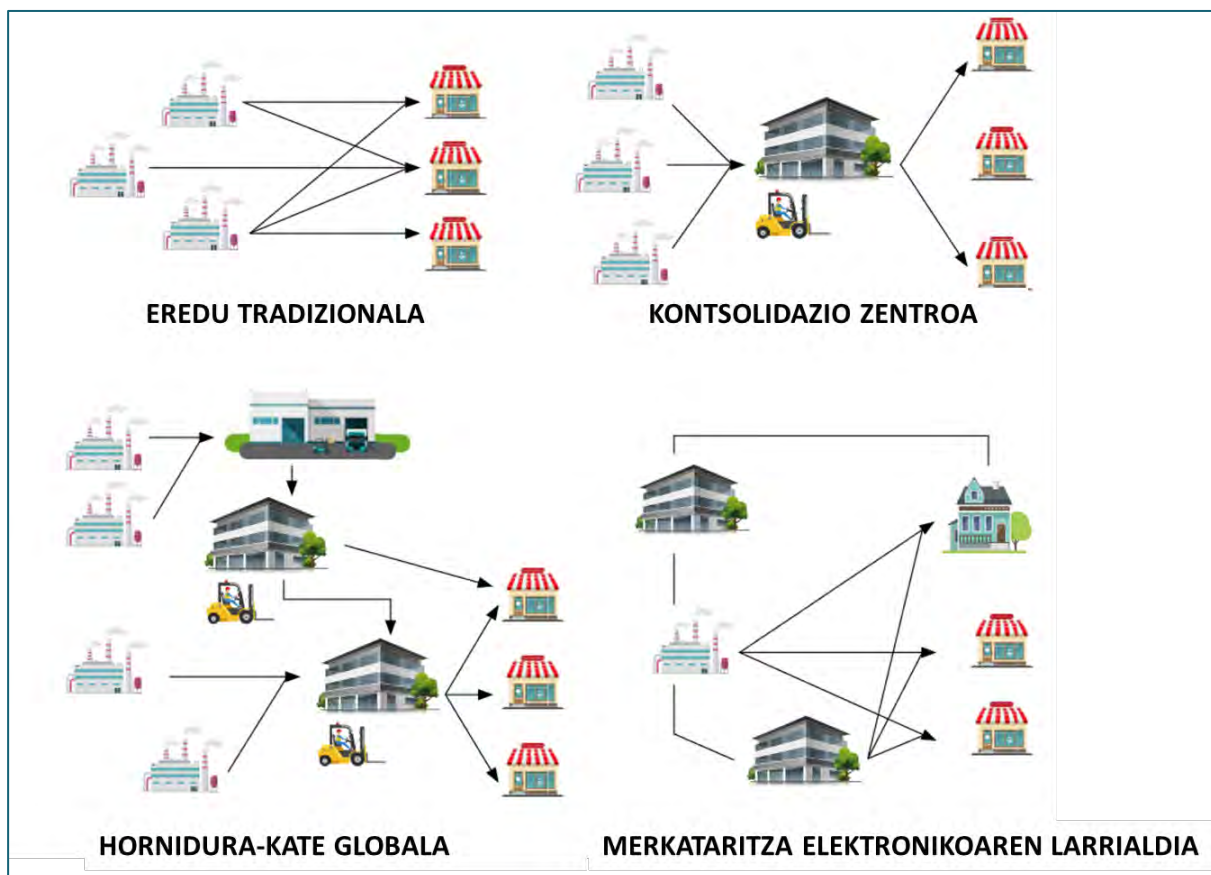
- Zerbitzua ematen dutenak: garraiolariak eta logistikako operadoreak.
- Eskatzen dutenak: merkatariak, egoiliarak (Internet bidezko erosketak gero eta gehiago dira).
- Tokiko agintariak.
- Herritarrak.

Salgaien banaketa ekonomiaren funtsezko elementua da, produktuak egiten diren tokitik kontsumitzaileei garraiatzeko aukera ematen baitie. Banaketa hori ia esparru ekonomiko guztietara iristen da, eta, beraz, garrantzi handia du ekonomiaren funtzionamendu orokorrean. Horrela, logistika zenbat eta bizkorragoa eta eraginkorragoa izan, orduan eta etekin ekonomiko gehiago lortzen dira.

Hala ere, salgaien banaketak, ibilgailu astun eta handiekin egindakoak, kanpo-efektu negatibo ugari sortzen ditu. Alde batetik, gas kutsatzaileen eta zarataren igorle handiak dira, eta, bestetik, bide publikoetarako espazio handiak okupatzen ditu, bai zirkulazioan, bai zamaletan.

Mugikortasun jasangarriak salgaiak banatzeko gutxi kutsatzen duten ibilgailuak erabiltzea eskatzen du, kutsadura gehien sortzen duen jardueretako bat baita. Azken milia salgaiak biltegitik azken helmugaraino garraiatzea da, eta, normalean, ibilgailu txikiagoak eta malguagoak erabiltzea eskatzen du, eta tokiko administrazioak ibilgailu horietan eragin dezake.

Figura 4.100. Merkaturatze sistemen eta banaketa kanalen bilakaera



Iturria: Guía para la elaboración de Planes de Logística Urbana Sostenible, Diputación de Barcelona

Arrasaten jarduera industrial eta logistiko handia dago, jarduera ekonomikoko poligono ugariarekin, eta salgaiak garraiatzeko jarduera bizia sortzen dute. Gainera, zentroan merkataritza jarduerak kontsumitzaileei saltzeko beharrezkoak diren produktuez negozioak hornitzen dituzten kamioiak iristea ere eskatzen du. Mota horretako ibilgailuen trafiko handiak eta zamalanetarako ibilgailuen trafikoak, hiriguneko oinezkoen lehentasunezko eremuetan, arazo handiak sortzen dituzte udalerrian, kutsaduraz haratago doazenak, hala nola pilaketak, maniobragarritasuna eta istripu arazoak.

Lehenik eta behin, Hiri Logistika Jasangarriko Plan bat bultzatzea gomendatzen da. Udalerraren neurriak eta logistikak elkarreraginean sortzen dituen aldagaien bolumenak azterketa estentsibo bat eskatzen dute, udalerrian sor daitezkeen aldaketa potentzial guztiak zehaztuko dituen eta SHB sistema jasangarriago baterantz bultzatuko duena.

Bigarrenik, udalerrian aztertu behar du salgaiak banatzen dituzten ibilgailu kutsatzaile jakin batzuetarako sarbidea mugatzen den. Horrekin batera, baliteke gaur egungo ekipazioak azken miliako zentro logistiko bihurtzea, eta, horri esker, gutxiago kutsatzen duten ibilgailuek (hala nola kargobikeek edo ibilgailu elektriko txikiek) azken banaketa egin ahal izango dute.

Azkenik, teknologia berrien hedapenarekin batera, beharrezkoa da SHBren sektoreak horiek baliatzea hobeto koordinatzeko eta eraginkortasuna handitzeko.

HIRI-LOGISTIKA JASANGARRIAGOA EZARTZEA.

9.1. Hiri Logistika Jasangarriko Plan bat garatzea, azken miliako banaketa indartzeko

Udalerriko logistika eta industria jarduera oso handia edukitzeak mugikortasun plangintzan Hiri Logistika Jasangarriko Plan bat garatzeko atea irekitzen du, jarduera mota horrek zirkulazioan, herritarrengan eta ingurumenean dituen eragin negatiboak ahalik eta gehien murrizteko. Gutxiago kutsatzen duten ibilgailu motordunak erabiltzea edo azken miliako ibilbideetarako kargobikeak, bizikletak edo salgaien MPLak erabiltzea neurri aplikagarriak izan daitezke.

Figura 4.101. Cargobike azken miliako banaketak egiten



Iturria: CIVITAS Initiative

SHBren kudeaketa hobetzeko neurriak

Ondoren, Arrasaten salgaien hiri banaketa hobetzeko ezar daitezkeen zenbait neurri azaltzen dira. Horietako batzuk dagoeneko martxan daude:

- Araudiaren bidezko erregulazio neurriak
 - o Ordu-tarteen eta/edo matrikulen arabera sarrera murrizketak
 - o Zama-lanak eremuka eta ordu tarteka erregulatzea
 - o Sarrera murrizketak, ibilgailu motaren arabera
 - o Baimen berezien kudeaketa
 - o Udal arauen harmonizazioa
 - o Merkataritza gune berrientzako eskakizunak zorroztu
- Azpiegiturretan inbertitzeko neurriak
 - o Hiri-terminala. Banaketa-zentroa
 - o Lurpeko entreguak
 - o Bilketa puntuak gaitzea (kontsignak, establezimenduak, etab.)
 - o Kargatze elektrikoko puntuak instalatzea
 - o Aparkaleku publiko eta pribatuen erabilera
- Trafikoa kudeatu eta banatzeko neurriak
 - o Kamera bidezko sarbide-kontrolak
 - o Aparkatzeko kontrolak (aparkatzeko diskoa)
 - o Plazen erreserba dinamikoko sistema
 - o Sarrera kontrolak pilonarekin edo bestelakoekin, eta trafikoaren berrantolaketa

- Trafikoa kudeatu eta banatzeko neurriak
 - o Erabilera anitzeko erreiak edo salgaien errei espezifikoak ezartzea
 - o Gaueko deskarga isila
 - o Ibilbideen planoak eta aparkalekuen kokalekua
 - o Eraginkortasunez gidatzeko programak sustatzea
 - o Saltokien eta herritarren arteko sentsibilizazio-ekintzak

Kudeaketa logistikoa arrazionalizatzeko merkatariei zuzendutako sentsibilizazio kanpainak

Inguruko zama lanak hobetzeko beharrezkotzat jotzen den alderdietako bat merkatarien, operadoreen eta bizilagunen arteko komunikazio eta sentsibilizazio kanpainak egitea da. Kanpaina horien bidez, lan horiek egiteko espazioa erabili eta erabiltzeko kultura eta kontzientzia sortu nahi dira, bai eta espazio fisikoak eta denborazkoak ere, behar bezala egiteko. Kanpainak denboran mantendu behar dira, zama lanak egiten diren eremu horien erabilera hobetzeko eta udalerriko eremu horretan salgaien banaketan inplikaturako logistika hobetu eta koordinatzeko.

Kanpaina programa batek jardura horietan parte hartzen duten eragileak hartu behar ditu kontuan, hau da, merkataria, bizilagunak eta operadore logistikoak. Horrek jardura horiek modu koordinatuan garatzea ahalbidetuko du.

HIRI-LOGISTIKA JASANGARRIAGOA EZARTZEA.

9.2. Ibilgailu jakin batzuetarako sarbidea murrizteko azterketa

Hirigunean salgaien garraiobide jasangarriagotarako aldaketa modala sustatzeko, zenbait ibilgailuri murrizketak ezartzea proposatzen da zenbait eremutan, zenbait irizpideren arabera, hala nola pisuaren, emisioen, neurrien edo udalak erabakitzen duen beste edozein irizpideren arabera.

Neurriaren deskribapena:

- Zentroko ordu kudeaketa eta aparkalekuen kudeaketa hobetzea eta seinalizatzen argia sustatzea.
- Salgaien banaketarako bideak seinalizatzea.
- Ibilgailu astun jakin batzuen sarbidea eremu jakin batzuetara mugatzea. Neurri hori gaur egun ere hartzen da, baina ez dira seinalak eta ordenantzan zehaztutakoak errespetatzen. Beharrezkoa da neurri horiek betetzearen gaineko kontrola areagotzea.

Neurri honen helburua da ibilgailu astunak bizitegi eremu edo oinezkoek lehentasuna duten eremu barnetik igarotzeak eragiten dituen kanpo-eragin negatiboak murriztea.

Irtenbide integral bat litzateke logistika-zentro bat eraikitzea, banaketen zentro katalizatzaile gisa funtziona dezan, eta handik ahalik eta ibilgailu gutxienetan eta ahalik eta gutxien kutsatzen duten ibilgailuetan banaketak egitea. Hala, banaketa ibilbideak fusionatzen dira, ibilgailuak minimizatuz eta ibilbideak optimizatuz, denboran eta kostuan.

Beste neurri alternatibo batzuk proposatzen dira:

- Udalaren hiri sarea erabiltzen duten logistika zentroetan mugikortasun azterketak bultzatzea, mugikortasunean duen eraginaren eskala bakoitzean, erabili behar duten ibilgailu motaren arabera.
- Industrialdeetako logistika-zentro kudeatzaileetan mugikortasun planak garatzea, itxarote mugikortasuna eta mugikortasun eskaera konpontzeko.
- Hobekuntza Plan Espezifiko bat garatzea, bizitokietara eta oinezkoek lehentasuna duten eremuetara iristeko sarbideak eta ibilbideak hobetzeko, irisgarritasuna, seinaleztapena eta trafiko astunaren erregulazioa nabarmenduz. Hiru urtean behin egin beharko da, aurreikusitako azpiegituren arabera lurralde eta hirigintza plangintzara eta sortzen duten mugikortasun eskarira egokitzeko.

HIRI-LOGISTIKA JASANGARRIAGOA EZARTZEA.

9.3. SHB kudeatzeko teknologia berriak inplementatzea

Jarduera komertzial eta logistiko handiko udalerrri batean, Arrasaten, esaterako, eraginkorra izan behar du SHBak, eta zamalanak bermatu behar dizkie establezimendu guztiei, gainerako ibilgailuen zirkulazioa ahalik eta gutxien oztopatuz. Horrela, teknologia berriak erabiltzea proposatzen da, batez ere mugikorrerako app-ak, plaza horien errotazioa, kontrola eta erabilera hobetzeko.

Neurri horien helburu nagusia zamalanetako zerbitzuen arteko koordinazioa eta plazen txandaketa hobetzea da.

SHBren kudeaketa hobetzeko teknologia berriak erabiltzea funtsezkoa izan daiteke kudeaketa horretan. Gailu mugikorretatik aplikazio batera sar daiteke, eta kargatzeko eta deskargatzeko eremuaren erabileraren berri eman.

Teknologia erabiltzea mugikortasunaren kudeaketa errazteko modu bat da. Gainera, kudeaketa hori informatizatuz, gune horiek hobetzeko lagungarri izan daitekeen informazioa lor dezakegu. Adibidez, ibilgailu bat aparkatuta zenbat denbora dagoen edo eremu horietan eskari handiena zein ordutan dagoen jakitea.

Hobekuntza teknologiko horiek, besteak beste, onura hauek ekarriko lituzkete:

- Udalerrian zamalanak hobeto koordinatzea, banatzaileentzako app batetik abiatuta.
- Banaketa ordutegiak eta zamalanetarako plazak ondo definitzea.
- App-a sustatzea sektoreko langileen erabilera orokorrerako.

HIRI-LOGISTIKA JASANGARRIAGOA EZARTZEA.

9.4. SHBren banaketa sustatzea inpaktu txikiko moduekin

Hiriko salgaien banaketan ibilgailu jasangarriagoen erabilera sustatzea da helburua, eta, horrela, udalerrri barruko salgaien banaketaren jasangarritasuna hobetzea.

Figura 4.102. Bizikleta elektrikoa salgaiak banatzeko Sant Quirze del Vallés udalerrian



Iturria: INTRA

E-commerce paradigma berri bat da logistikan, etxez etxe egiten dena eta gainera eskala txikian. Beraz, neurri honen bidez, udalerriko merkantzien banaketaren jasangarritasuna hobetu nahi da *hub* eta ibilgailu berrien bidez.

Udalak ibilgailu elektrikoen erabilera susta dezake kargatzeko eta deskargatzeko guneeetan eta hurbiltasun guneeetan karga azkarreko puntuak jarritz.

Gaur egun, SHBk sortutako emisioak EAEn garraioak sortutako emisio guztien %20a dira, eta, beraz, gero eta handiagoa da hiri barruan salgaiak manipulatzeko lanei arreta jartzeko beharra.

Udalerri barruan salgaiak banatzeko orduan, sortzen diren ingurumen inpaktuak hobetzen lagundu behar da, hala nola berotegi efektuko gasen emisioak eta zarata.

Ekintza honek neurri hauek proposatzen ditu:

- Saltokien beharrak eta azken miliako ibilgailuen erabilera potentziala aztertzea, bereziki erdigunean.
- Erabiltzen ez diren udal espazioak azken miliako zentro logistiko bihurtzeko bideragarritasuna aztertzea.
- Azken miliako logistikako ibilgailuen flota handitzea, hala nola kargobikeak edo salgaien patineteak.

Azken puntu horri dagokionez, azpimarratu behar da azpimarratu behar da Arrasateren tamaina antzeko eta hurbileko udalerri batean dagoeneko martxan dauden ekimenen garrantzia, hala nola Enkarguk ekimenarena, Azpeitian garatzen dena.

Ekimen honen bidez, erosketa egin daiteke (aurrez aurre edo online) ekimenari atxikitako udalerriko saltokietan, eta, ondoren, erosketak banatzen dira etxerako ibilbide optimoen bidez, edo leihatilen bidez. Tokiko saltokietan egindako eskaerak modu jasangarrian eta inpaktu txikiz banatzen dira, triziklo baten bidez egiten baitute banaketa.

Figura 4.103. Enkarguk ekimenaren funtzionamenduaren eskema, Azpeitiko udalerrian



Iturria: enkarguk.eus

HMJPtik azpimarratzen da beharrezkoa dela merkantzien banaketa eragin txikiko moduetan sustatzen duten horrelako ekimenekin jarraitzea eta laguntzea.

4.10.BIDE-SEGURTASUNEKO POLITIKAK SUSTATZEA, ZERO-ISTRIPU IKUSPEGIAREKIN

Aurreko kapituluetan jasotako proposamenen multzoak (mugikortasuna oinez, bizikletaz eta ibilgailu pribatuan, batez ere) udalerriko bide segurtasuna hobetzeko hainbat proposamen biltzen ditu. Bide-aldaketak, norantza bakarreko plana, bakezko zirkulazio eremua eta 30. eremua zabaltzea eta oinezkoen eta bizikleten ibilbideak hobetzea dira puntu honetan eragiten duten proposamenetako batzuk.

Ibilgailu pribatua asko erabiltzearen ondorio nagusietako bat bide-segurtasunik eza da, gure herrialdean lesioen eta heriotza goiztiarren arrazoi nagusietako bat baita. Euskal Autonomia Erkidegoan 45 hildako erregistratu ziren zirkulazio istripuetan 2023ean. Arrasaten istripu hilgarriak eta larriak salbuespenezkoak badira ere, urtero istripuak biktima arinekin ugariak dira.

Istripu kausak asko eta askotarikoak dira. Kontzientziazio kanpainen substantzia estupefazianteen edo psikotropikoen deskuiduak edo kontsumoak eragindako istripuen kopurua murriztu dezaketen arren, udalerriak ezbehar tasa murrizteko tresnak ditu. Trafiko istripu asko saihestu litezke bidearen diseinu arkitektonikoa hobetuz edo bidearen kontrola eta erregulazioa areagotuz.

Neurri-sorta horretan, Zero-Istripu Ikuspegia lortzera bideratutako ekintzak proposatzen dira, hau da, trafiko istripuetan zero biktima larri eta hildako lortzera bideratutakoak.

Alde batetik, Tokiko Bide Segurtasuneko Plana (TBSP) garatzeko beharra indartzen da, udalerriko puntu beltzak bide segurtasunaren arloan zehatzago bideratzeko eta puntu horietan ezbehar tasa murrizteko neurriak hartu ahal izateko. Arrisku pertzepzioa duten puntuetan esku-hartzeak egitea ere proposatutako ekintzetako bat da, baita bidegurutzeetako segurtasuna hobetzea ere.

Hala ere, garrantzitsua da istripu tasari buruzko datuak Eusko Jaurlaritzak ezarritako irizpide berberen arabera hartzea, ahaleginak eraginkortasun handiagoz koordinatu ahal izateko eta, horrela, istripu tasa murrizteko.

Azkenik, bizikletak eta MPlak ugaritu egin dira azken urteotan, eta erabiltzaile batzuek ez dituzte ezagutzen ibilgailu horiek arautzen dituzten zirkulazio arauak. Hori dela eta, herritar guztiek gidaritza ikastaro egokituak egin behar dituzte, bide publikoan izan behar duten jokabideaz kontzientziazteko.

BIDE-SEGURTASUNeko POLITIKAK SUSTATZEA, ZERO-ISTRIPU IKUSPEGIAREKIN.

10.1. Bide Segurtasuneko Tokiko Plana garatzea

Arrasateko Mugikortasun Jasangarriaren Planak garatzen duen taldeak ulertzen du, bide segurtasun arloan, proposamen zehatzak egiteko eskumeneko dokumentua Bide Segurtasuneko Tokiko Plana garatzea (BSTP) dela. Hala ere, HMJPren beste lerro estrategikoen proposamen asko, ezbehar kopuru adierazleetan eragin positibo bat izango dute.

Bide Segurtasuneko Tokiko Planek garatzea udalerriko ezbehar kopuru mailak aztertzen dituzte eta istriputasuna murrizteko eta udalerriko bide segurtasun maila handitzeko hurrengo proposamenak egin ohi dituzte:

a. Neurri fisikoak

- Bide sarea hierarkizatu funtzio ezberdinak emateko bide bakoitzari eta 30 zonaldeak definitzeko.
- Oinarrizko bideetan arau bezala oinezkoen pasaguneen erregulazioa semaforoaren bitartez ezarri.
- Puntu beltzen gainean jardun.
- Oinezkoentzat kaleak edo Alderantzikatutako lehentasunezko kaleak areagotu.
- Gatazkatsuen diren intersekzioetan eta eskola inguruetan zirkulazioaren antolaketa eta diseinua hobetu.
- Aparkamendu irregularren aurkako neurri fisikoak indartu oinezko pasaguneetan ikuspena eta segurtasuna areagotzeko.
- Hiri garraio publikoaren eskaintza hobetu ibilgailu pribatuaren erabilpena murrizteko.

b. Kontrolak

- Bide diziiplina handiagoa lortzeko neurriak sendotu, plan jarraitu bat ezarritik, alkoholemia, abiadura eta kasko eta erretentzio sistemen kontrolerako.
- Salaketa kopurua salaketa guztizkoaren gaineko mugimenduko arau-hausteengatik handitze.
- Bilketa efektiboaren portzentajea mantendu edo handitu ezarritako zigorrengatik.

c. Hezkuntza, heziketa eta prebentzio kanpainak

- Segurtasun arloetan Udaltzaingoko agenteen heziketa zikloak hasi edo mantendu.
- Bide heziketari buruzko ekintza eta bide segurtasunarekin zerikusia daukaten gaien difusio mailarekin jarraitu.
- Egiten diren prebentzio kanpaineekin jarraitu.

BIDE-SEGURTASUNeko POLITIKAK SUSTATZEA, ZERO-ISTRIPU IKUSPEGIAREKIN.

10.2. Bidegurutzeetan eta arrisku-pertzepzioko puntuetan segurtasuna hobetzen jarraitzea

Bidegurutzeak, desplazamendu modu desberdinek bat egiten duten leku hutsak direnez, gatazka eremu dira, eta desplazamenduen segurtasuna arriskuan dago.

HMJPK bidegurutzeetan esku hartzea proposatzen du, istripuren bat eragin dezaketen arrisku faktoreak minimizatzeko, bereziki bizikleta bideen elkarguneetan eta erregulazio bereziko kaleetan. Arazo gehien dituzten gurutzaketak lehenetsiko dira eta irizpide hauek hartuko dira kontuan:

- **Irakurgarritasuna:** gurutzatzeko seinaleak instalatu edo indartu. Oinezkoen pasabideak jarri bidegurutze guztietan eta kalearen zeharkako profila aldatzea, beharrezkoa denean.
- **Ikuspena:** Ibilgailu aparkalekuek, hiri altzariak edo landarediak ez dute eragotzi behar gidarien, txirrindularien eta oinezkoen ikuspena bidegurutzeetan. Seinaleak ikustea galarazten duen edozein oztopo saihestu behar da.
- **Semaforoak:** semaforoak jarri trafiko intentsitate handiko bidegurutzeetan, ikuspen urriko bidegurutzeetan eta arreta berezia merezi duten zentroetatik hurbil (eskolak, osasun-zentroak, merkataritza-guneak, aisialdi-zentroak, kultura-ekipamenduak, etab.). Semaforo erregulaziorik ez duten bidegurutzeetan, seinale bertikalak jarri behar dira, ibilgailuek pasatzeko duten lehentasuna arautzeko, ikuspen ona izanez gero, pasabidea utzi seinalea jartzeko, eta, ikuspen txarra izanez gero, stop seinalea jarri.
- **Biribilguneak:** oinezkoen zebra-bideen bidez biribilguneak iragazkorak izan behar dira.

Bidegurutzeetako segurtasunari dagokionez, beste hobekuntza bat da ikastetxeen inguruko oinezkoentzako pasabideetako ikuspena; izan ere, oinezkoen pasabideetatik hurbilen dauden aparkalekuen ordeztatzeko aparkalekua jartzea proposatzen da, ikuspena handituz eta, beraz, arriskua murriztuz.

Mugikortasun Plan honen diagnostiko prozesuan, bide-segurtasuneko arazo nagusien inbentarioa egin zen, oinezko desplazamenduen, bizikletaz egindako desplazamenduen eta ibilgailu motordunen (ibilgailu pribatua eta autobusak) ikuspegitik. Ondorioz, Ekintza Plan honek hainbat hobekuntza proposatzen ditu bidegurutze eta arrisku pertzepzioa duten puntu horietan bide-segurtasuna hobetzeko:

- S-13 seinaleak jartzea halakorik ez duten oinezkoen zebra-bideetan.
- Aparkatzeko lekuak kentzea edo horien ordeztatzeko motorrentzako edo bizikletentzako aparkalekuak jartzea oinezkoen zebra-bidearen aurreko aldean, aparkaleku horien ikuspena hobetzeko.
- Edukiontzia lekuak aldatzea, oinezkoen zebra-bideen gainean ikuspen egokia izatea eragozten dutenean.
- Zirkulazio-eskeman egindako aldaketa batzuek ibilgailuen ibilbideko egungo gatazka-puntuak ezabatuko dituzte:
- Bidearen erabiltzaile guztientzako (ibilgailuak, oinezkoak, bizikletak eta MPIak) bide-segurtasuna hobetzea biribilguneen inguruetan.

Gainera, proposatzen da:

- Bide-segurtasuneko proba pilotuak egitea hirigintza taktikoarekin edo aldi baterako seinaleztapenarekin.
- Aldaketak sendotzea, ibilgailuen abiadurak murriztuz eta erabiltzaile guztien ikuspena eta babesaren hobetuz.
- Detektatutako eremuetan taktikoki edo behin betiko esku-hartzeak egitea, betiere bide publikoan ahulenen (oinezkoak, bizikletak eta patineteak) mesedetan joan daitezela saiatuz.
- Hartutako neurrien jarraipena eta ebaluazioa egitea.

BIDE-SEGURTASUNEN POLITIKAK SUSTATZEA, ZERO-ISTRIPU IKUSPEGIAREKIN.

10.3. Arrasate-Mondragón Ciudad 30 sendotzea

DGTaren araudi berriarekin, Estatuko hiri-bide gehienak 30 km/h-ko abiadura mugakoak izatera igaro dira. Arrasate berehala egokitu zen araudi berri horretara. Hala eta guztiz ere, garrantzitsua da gidariek araudi berri hori errespetatzea, eta udalerria muga berriei buruzko informazioa ematera mugatzeaz gain, beti errespetatuko ez direlako, udalerriko bide azpiegiturak berak abiadura moteltzea sustatzen duelako, pilonak, kuxin berlindarrak, baketze-elementuak eta abar tartekatuz.

Arrasatek, dagoeneko, seinaleztapen horizontala eta bertikala ditu, hiri-eremuan gehieneko zirkulazio-abiadura erregulatzen dutenak, bai eta Nafarroa etorbidean eta Gipuzkoa etorbidean kokatutako radarrak ere.

30 seinaleztapen espezifiko ezartzea proposatzen da, udalerriaren izenarekin edo udalerriaren identitate irudiren batekin, horrek bertako biztanleek abiadura mugak errespetatzeko duten konpromisoa areagotzen duelako.

Figura 4.104. 30 udalerriko seinale korporatiboak Santa Perpetua de Mogoda udalerrian



Iturria: INTRA

Helburua bidearen erabiltzaile ahulenen bide-segurtasuna hobetzea da: oinezkoak eta bizikletak. Horretarako, eta hirigunean abiadura-araudi berria bete dadin sustatzeko, honako hau proposatzen da:

- Bigarren mailako arterietan eta auzo sareko bideetan 30 km/h-ko abiadura muga gogorarazten duten seinaleen kopurua handitzea.
- Arrasateko udalerriko piktografia espezifikoak duten seinaleak ezartzea.
- Ibilgailu pribatuaren abiadura altuak edo maniobra arriskutsuak edo ustekabekoak saihesteko neurriak bultzatzea, hirigintza-diseinua aldatuz edo errepidean elementuak sartuz (kuxin berlindarrak, pintura, kolore edo material desberdineko zoladura...).
- Abiadura kontrolak hobetzea.

BIDE-SEGURTASUNEN POLITIKAK SUSTATZEA, ZERO-ISTRIPU IKUSPEGIAREKIN.

10.4. Hiri-istripuei buruzko datuak hartzeko estandarizazioa

Arrasateko bide-segurtasuna hobetzeko asmoz, istripu tasari buruzko datuak estandarizatzea eta datu base estandarizatu bat sortzea proposatzen da.

Horrela, azterketa espezifiko bat egin ahal izango da, eta udalerrian istripu tasak izan duen bilakaera balioetsiko da; horretarako, puntu beltzak edo esku-hartze espezifikoren bat behar duten eremuak identifikatuko dira, beharrezkotzat joz gero.

Istripuen ezaugarriei buruzko parametro estandarizatuak buruzko datuak biltzea ahalbidetuko duen sistema bat edukitzeak, gainera, Udaltzaingoaren lana erraztuko du, istripu bati buruzko datuak sisteman errazago eta modu intuitiboagoan sartzeko aukera emango baitie.

Arrasateko udalerrian istripu bat erregistratzen denean datuak biltzeko sistema estandarizatu bat ezartzea proposatzen da. Proposatzen da, gutxienez, sistemak eta datu-baseak *Eusko Jaurlaritzaren Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko 2021-2025 Plan Estrategikoan* lantzen den informazioa jasotzea:

- Istripuaren kokapena, posta-helbidearen eta koordenaden bidez, istripu guztiak geografia informazioko sistema batean kokatuta edukitzeko.
- Kaltegarritasuna.
- Inplikaturako ibilgailuak.
- Inplikaturako datuak (sexua, adina, garraiobidea).
- Istripuaren kausa posiblea (distrakzioa, abiadura, maniobra desegokia, etab.).
- Aldi bereko faktoreak (meteorologia, argitasuna, etab.).
- Bidearen egoera.
- Istripuaren krokisa.

BIDE-SEGURTASUNEN POLITIKAK SUSTATZEA, ZERO-ISTRIPU IKUSPEGIAREKIN.

10.5. Bizikletan eta MPlan modu eraginkorrean eta seguruan gidatzeko ikastaroak antolatzea

Bizikleta da hurrengo urteetan Arrasaten potentzial handiena izango duen garraiobideetako bat. Horregatik, sarea hobetuko duten jarduerak egingo dira (bizikleten zirkulaziorako erreiak eta espazioak handitzea, aparkalekuak, bizikleta publikoen sistema, etab.).

Gainerako garraiobideekin eta eremu publikoko erabiltzaileekin batera bizitzeko, txirrindulari potentzialek beren buruarengan konfiantza eta segurtasuna irabazi behar dute, eta oinarrizko zirkulazio arauak ezagutu behar dituzte, jende gehiagok bizikletaz ibiltzeko aukera izan dezan.

Figura 4.105. Santa Perpètua de Mogodako Parc del Trànsiten bide-segurtasunari buruzko ikastaroa egiten ari diren ikasleak



Iturria: Santa Perpètua de Mogodako udala

Neurri honen helburu nagusia bizikletan eta/edo MPlan zirkulatzeko arauak hobeto betetzea eta horien erabilera sustatzea da.

Proposatutako ekintzak:

- Bizikleta eta MPlak kontzientziatzeko saioak eta/edo ikastaroak bultzatzea. Ezagutza handiagoa izateak hura hedatzen lagun dezake.
- Gidariei eta moto zaleei kontzientziazio kanpainak egitea, ibilgailu horiek dituzten eskubide eta betebeharrak buruz eta errepidean kolektibo kalteberak izateari buruz.
- Eskoletara eta institutuera bide-hezkuntza bultzatzea, bizikleta erabiltzaile batzuk eta MPI batzuk txikiak baitira.
- Bizikletan ibiltzeko ikastaroak antolatzea, bi mailatan:
 - o Lehenengo maila bizikletan inoiz ibili ez diren pertsonen emango zaie, bizikletaren osagai mekanikoekin ohitzeko, abiarazteko, orekatzeko, balaztatze eta abarretarako. Zirkulazioari itxitako ingurune batean.
 - o Maila aurreratuago batean, kurtsoa seguru ibiltzen ikasi nahi duten pertsonentzat izango litzateke, espazio publiko erabiltzen duten gainerako erabiltzaileekin batera. Garrantzi berezia eman behar zaie txirrindularien eskubide eta betebeharrak eta bizikleten zirkulazioa arautzen duen zirkulazio araudiaren ezagutzari.

BIDE-SEGURTASUNEN POLITIKAK SUSTATZEA, ZERO-ISTRIPU IKUSPEGIAREKIN.

10.6. Mugikortasuna koordinatzeko kontrol-zentroa sortzea

Aparkalekuko seinale dinamikoak jartzea, leku jakin batzuetan desplazamenduak egiteko moduen arteko bizikidetzaren sustatzea eta galtzadako aparkalekuaren kudeaketa hobetzea dira udalerriko bizi kalitatea hobetzeko garaian eragina duten informazio elementuak.

Mugikortasunaren erabiltzaileei ematen zaien zerbitzua hobetzeko, kudeaketa integratua egin behar da, eta udalerrian gertatzen diren gertaerak ebaluatu eta erantzuna eman ahal izateko kontrol puntu bat bultzatu. Arrasaten mugikortasuna koordinatzeko kontrol zentroa sortzea proposatzen da, aipatutako elementuetarako gaitasuna duena.

4.11. MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA

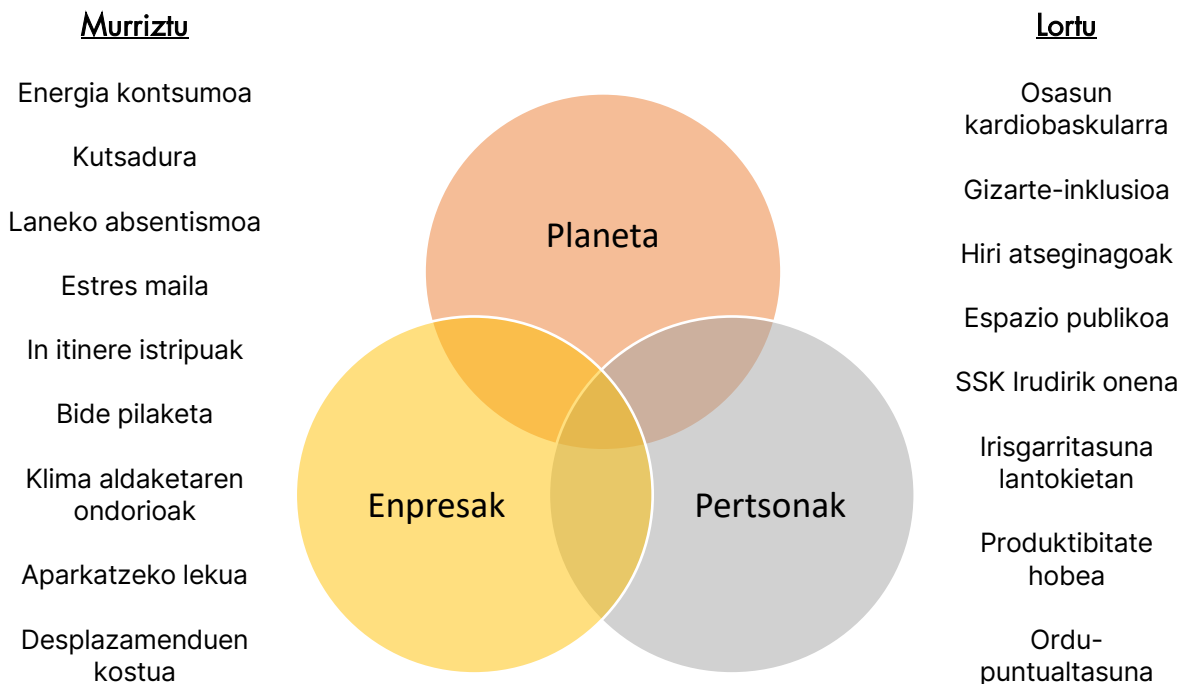
Mugikortasunaren arloko ingurumen-hezkuntza sustatzea oinarritzko ardatza da espazio publikoaren erabiltzaileen bizikidetza, errespetua eta segurtasuna hobetzeko. Era berean, funtsezkoa da alderdi horiei buruzko informazioa herritarrei zabaltzea.

Komunikazio eta dibulgazio kanpainen, eskoletako jardueren edo beste jardueren batzuek iritzi publikoa sentsibilizatzen laguntzen dute, eta udalerrian zehar modu seguruago, arduratsuago eta jasangarriagoan mugitzeko eragina izan dezakete.

Mugikortasun jasangarria sustatzea, eragin iraunkorra izateko, etengabe garatu behar den zeregina da. Gainera, lan horrek ezin du soilik erakunde bakar bati ekin, baizik eta ahalegin kolektibo bat izan behar du, mugikortasun eredu berriak bultzatzeko presioa egingo duen gizarte-eragile kopuru handi bat hartuko duena.

Neurri sorta honetan Arrasate mugikortasun jasangarria duen udalerri bihurtzeko helburuak betetzen lagun dezaketen proposamenen eta jarduketan sorta bat jasotzen da.

Figura 4.106. Enpresentzako mugikortasun plan bat ezartzeko arrazoiak



Iturria: NTRA SLk egina, Cycling Friendly Mobility oinarri hartuta

Enpresa ekimenetatik edo erakunde publikoetatik sortutako eta langileei zuzendutako mugikortasun planak ere garrantzitsuak dira. Horrela, Udalean eta enpresetan mugikortasun planak bultzatzeak langileak lanera modu jasangarrian mugitzera animatzea eragin dezake, eta, horrela, udalerrian lan mugikortasunak sortzen duen kutsaduraren eta pilaketaren zati handi bat murriztea.

Bestalde, Udalak enpresa pribatuekin aliantzak sor ditzake Enpresa Desplazamenduen Planak bultzatzeko, horrela, eguneroko mugikortasun jasangarria ez dadin soilik udalaren kontua izan, baizik eta lan munduaren parte ere izan dadin eta horretarako sustatua izan dadin. Eredua emateko eta bidea markatzeko, Udalak Enpresa Desplazamendu Plan bat bultzatzea bere langileentzat, bai eta bere menpeko enpresa publikoentzat ere.

Enpresei mugikortasun jasangarria sustatzeko pakete honetan proposatutako pizgarrietako bat da lehiaketa publikoek horrelako planak garatzen dituztenak saritzea.

Aldi berean, udalak ahaleginak egin behar ditu, enpresa horiek plan horiek egiten badituzte, plan horiek errealitate bihurtzeko behar duten babes instituzionala lor dezaten. Horregatik da garrantzitsua hemen aurkeztutako proposamena, jarduera ekonomikoko poligonoen konektibitatea hobetzean datzana. Langile asko daudenez, garrantzitsua da udalak behar diren jarduerak egitea industrialdeetara oinez, bizikletaz edo patinetez eta garraio publikoz iristea errazteko.

Bizikletaren erabilera ezagutarazteko eta sustatzeko kanpainak beharrezkoak dira udalerrian. Gaur egun, oraindik ere kirol-jarduerarekin lotura handiegia duen ibilgailua da, eta ez da beste garraiobide batzuekiko alternatiba sinesgarritzat hartzen. Hala ere, kasu batzuetan pertzepzio bat baino ez da. Kanpaina horiek, beraz, bizikleta adin guztietarako garraiobidea dela ikusarazi nahi dute, eta borondate politiko eta herritar apur bat gehiagorekin bakarrik lor daitekeela ibilgailu horrekiko garraiobide modal garrantzitsu bat.

Udalak lagundu egin behar die mugikortasuna eredu iraunkorrago baterantz eraldatzen laguntzen duten herritarren ekimen guztiei. Horrela, Bizibus bezalako ekimenak bultzatzea eta hedatzea eta eskatzen dituen aldarrikapenak aztertzea eta bultzatzea bizikletaren erabilera erraztuko duten estrategiak dira, eta, gainera, eguneroko joan-etorrietarako ibilgailu gisa normalizatuko dute.

Gainera, Udalak bere zerbitzu publikoetako flotak berritzen ere jarraitu behar du. Ibilgailu jasangarriagoak edo zero isuriak dituztenak izateak hiriko kutsadura murrizten laguntzen du, eta Udalak herritarrei helarazten dien mezu bat da, mugikortasun erabat jasangarria lortzeko asmoari buruz.

Horrez gain, herritarren parte-hartzea ere aldarrikatzen dute neurriek, mugikortasunaren jasangarriaren hobekuntzan kontuan hartzeko balio gisa. HMJPen parte-hartzea sendotzea eta mugikortasun jasangarriaren plangintzan parte hartzera animatzea, bai eta Mugikortasun Jasangarriaren Astea finkatzea ere, biztanleek mugikortasunaren sustapenean parte-hartze handiagoa izan dezaten laguntzen duten neurriak dira, eta, beraz, egiten den edozein aldaketa onartuago egon dadin.

Gainera, Udalak mugikortasun jasangarriaren zabalkundea hobetzeko lana ere egin behar du. Udalaren webguneko mugikortasunari eta garraioari buruzko atalaren edukia hobetu egin behar da eskura dauden aukera guztiak eskaintzeko eta sustatzeko, batez ere motorizatu gabeko moduak, enpresek ibilgailu pribatu motorizatuen baliabide ekonomikoak ez dituztelako.

Azkenik, garrantzitsua da Udalak ahalegina egitea HMJParen beharraz eta egin beharreko esku-hartzeek komunikatzeko eta pedagogia egiteko. Gainera, hasitako neurriak onartu ahal izateko, herritarren kexak edo hobekuntza proposamenak entzuteko gai izan behar du. Aldaketa bat komunikatzeko, txikia edo handia izan, kanpaina argia eta laburra behar da.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.1. Eskolarako desplazamenduetan mugikortasun aktiboa sustatzeko ekimenak

Ikasleek egunero ikastetxera egiten dituzten desplazamenduetan mugikortasun aktiboa sustatzea eta oinez eta bizikletaz joatea adin guztietarako garraio segurua eta egokia dela aldarrikatzea, garrantzitsua da belaunaldi gazteenak mugikortasun aktiboarekin eta bizikletaz desplazamenduak egitearekin ohituta hazteko eta garatzeko.

Eskola-garraioa autobusak antola daitezke ikastetxeetara, haurrak autobusez, mugikortasun pertsonaleko ibilgailuz edo oinez joan daitezen ikastetxera. Helburua gurasoek ikastetxeen aurrean gaizki aparkatutako ilarak saihestea da.

Ikastetxerako desplazamenduetan mugikortasun aktiboa sustatzen duten bi jarduera egitea proposatzen da:

Eskolarako Oinezko Busa sustatzea

Ikastetxeetan oinez desplazatzen diren ikasleen proportzioa handitzeko, oinezko bus sistema bat ezartzea gomendatzen da. Horrek esan nahi du ibilbide bat edo gehiago sortu behar direla, pertsona heldu batek ikasle talde batek etxetik ikastetxera egiten duen bidea ikuskatzeko. Desplazamendu metodo horrek ikasleen independentzia eta harreman sozialak hobetzea dakar.

Arrasate Herri Eskolatik dagoeneko badago eskaera bat oinez Bus zerbitzu bat ezartzeko. Helburua eskolara oinez joateko laguntzaileak jartzea, autobusak saihestea eta bideaz oinez gozatzea da.

Bizibus eskolara proba pilotua

Ikastetxean bizikletaz edo patinetez mugitzen diren ikasle talde bat antolatzea, helduen tutoretzapean eta, ahal dela, Udaltzaingoak babestuta. Ekimen horretarako, ibilbide bat edo gehiago ezarri behar dira, ikasleak beren etxebizitzetatik jaso eta hezkuntza zentroetara bideratzeko, eta Udaltzaingoak kaleak mozteko lanak antolatu behar ditu.

Ekimen hau garatu ahal izateko, Udaltzaingoaren lankidetzaz gain, hainbat baldintza bete behar dira:

- Ikastetxera bizikletaz edo patinetez iristen diren ikasleentzat aparkaleku nahikoa eta segurua bermatzea.
- Bizibusen ekimena udalerriko eskola guztietara zabaltzea.
- Hiria 8/80 kontzeptua ezartzea (bizikleta adin guztietarako aukera izatea).
- Bide publikoa eraldatzea, ikasleak beren ikastetxera joan daitezen Bizibusen edo gurasoen ikuskapenaren beharrik gabe.
- Bide publikoa eraldatzea, ikasleak beren ikastetxera mugitu ahal izan daitezen, Bizibusen edo gurasoen ikuskaritzaren beharrik gabe.

Pakete honetan haurrek beren ikastetxera joateko ibilgailu pribatua alde batera utzi eta autonomia eta osasuna irabazteko jarduerak proposatzen dira, hala nola, Oinezko Busa edo Bizibusa. Beste udalerrri batzuek ere bultzatu dituzte ekimen horiek, eta bultzada handia izan dute azken urteotan, mundu osoan onartuak izan baitira.

Haize hori aprobetxatuz, bada, Arrasatek bat egiteaz gain, ekimen horien beste erreferente bat bihurtzea proposatzen da.

Figura 4.107. Bicibus-en adibideak Katalunian



Barcelona



Sant Julià

Iturria: INTRA

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.2. Mugikortasun Jasangarri eta Seguruaren Astea finkatzea

Mugikortasun Jasangarri eta Seguruaren Astearen ospakizunak herritarren artean udalerrian zehar nahi den mugikortasun ereduari buruzko hausnarketa indartzeko gunea izan behar du, mugikortasun ohituretan lekualdatzeko modu jasangarriagotara aldatzeko helburuarekin.

Mugikortasun Jasangarri eta Seguruaren Astearen esparruan antolatutako kanpainak funtsezkoak dira herritarrek udalerrirako nahi den mugikortasun ereduari buruz hausnar dezaten. Ekimen horiek elkarrizketa, kontzientziazioa eta konpromiso kolektiboa sustatzera bideratuta daude, joan-etorrietarako ohitura jasangarriagoak, arduratsuagoak eta udalerriko mugikortasun helburuekin bat datozenak sustatzeko.

Arima-Bizi programaren esparruan, 2025eko irailean zenbait jarduera garatzea aurreikusi da. Jarduera horiek esperientzia pilotu eta erreferentzia izan daitezke etorkizuneko edizioetarako, eta Udalak jardueren zabalkundean laguntzea iradokitzen da.

Proposatutako ekintzak:

- Mugikortasun ohitura jasangarriagoak, seguruagoak eta osasungarriagoak sustatzea, hala nola oinez, bizikletaz, garraio publikoan, ibilgailu partekatuan edo ibilgailu elektrikoarekin egindako desplazamenduak.
- Espazio publikoaren erabileran egin daitezkeen aldaketak bistaratzea, airearen kalitatea hobetzea eta kutsadura murriztea.
- Hainbat jarduera egitea astebetez, mugikortasun jasangarri eta seguruako moduen sentsibilizazioaren eta sustapenaren inguruan. Jarduera horietako batzuk izan daitezke:
 - o Garraioaren lasterketa.
 - o Mugikortasunarekin lotutako gaiei buruzko erakusketak.
 - o Isun sinbolikoen kanpaina.
 - o Astebetez hiriko kale batzuk oinezkoentzat bihurtzea eta hirigune historikoa ibilgailu pribatuari erabat ixtea.

- o Bizikleta publikoak alokatzeko zerbitzu baten proba pilotua egitea.
- o Erabiltzaile anitzeko autoaren eta partekatutako autoaren sistema ezagutaraztea.
- o Bizikleta paseo herrikoa.
- o Mugikortasun jasangarriari buruzko argazki-lehiaketa.
- o Jasangarritasunarekin eta mugikortasunarekin lotutako zinema ziklo bat programatzea.
- o Goi-mailako erakundeek egindako eskola promozioak.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.3. Enpresa Desplazamendu Plana sustatzea udaletxean eta enpresa publikoetan

Arrasateko Udala eredu eta erreferentzia izan behar da mugikortasunaren arloko erakunde propio gisa. Horregatik, udalarentzat Enpresa Desplazamendu Plan bat egitea proposatzen da, udal-langileek lantokira sarbide jasangarria izan dezaten sustatzeko, eta, horrela, Arrasateko Udala eredu bihurtzeko bertako langileen, enpresa publikoen eta zerbitzu publikoko enpresen mugikortasun jasangarriari dagokionez.

Udalak, langile-kopuru handia duen erakundea den aldetik, eredu izan behar du mugikortasun jasangarriko bidean, eta, beraz, plan bat gara dezake langileei garraiobide jasangarriekin desplazamenduak egitea errazteko. Enpresa Desplazamendu Plan bat bultzatuz, Arrasaten mugitzeko modu berri baten paradigma bihur daiteke Udala, oinez, bizikletaz/MPlz eta garraio publikoan joan-etorriak sustatzeko..

Proposamenak honako hauek jasotzen ditu:

- Enpresa Desplazamendu Plana idaztea, langileen mugikortasun ohiturak eta desplazamendu modua aldatzeko potentziala ezagutzeko.
- Langileak bizikletaz eta patinetez lanpostura iristea erraztea, ibilgailu hauek aparkatzeko espazio edo leku seguruak eskainiz.
- Langileei abantailak eskaintzea modu jasangarrian mugitzeko, eta aparkatzeko plaza pribatuaren kopurua edo autoa sustatzeko beste neurri batzuk mugatzea.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.4. Desplazamendu planak dituzten enpresak lizitazio prozesuetan saritzeko mekanismoak ezartzea

Enpresa Desplazamendu Planak garatzen laguntzeko eta plan horiek udalerriko eta inguruko enpresek egin ditzaten sustatzeko, pizgarriak garatzea proposatzen da, gero eta enpresa gehiagok egin ahal izan dezaten beren plana:

- Udalak azpikontrataturako enpresak Desplazamendu Planak egin ditzaten sustatzea, langileen lantokirako desplazamenduak jasangarriagoak izan daitezen.
- Lizitazio publikoko lehiaketak berriro idaztea, Desplazamendu Plan bat izatea positiboki puntuatzeko.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.5. Enpresa Desplazamendu Planak sustatzea

Enpresa Desplazamendu Planen helburu nagusia langileek enpresetara sarbide jasangarria izatea da (oinez, bizikletaz, patinetez edo garraio publikoz).

Helburu horiek lortzeko, garapen maila desberdinak lor daitezke neurri jakin batzuetan:

- Lurralde agintaritzekin koordinatzea, JEPetako (Jarduera Ekonomikoko Poligonoa) enpresen artean EDPren (Enpresa Desplazamendu Plana) zigilua sustatzeko.
- Enpresekin batera lan egitea, langileen mugikortasun beharrak asetzeko.
- Lantokira sartzeko mugikortasun aktiboa sustatzea, lantokira joateko autoa erabiltzeko pizgarriak kentzea eta lantokira joateko autobus pribatuko sistemak bultzatzea.
- Oinez, bizikletaz eta garraio publikoan sartzearen aldeko legeak garatzea, eta lantokira ibilgailu pribatuan sartzearen abantailak mugatzea.
- Mugikortasun jasangarriaren plangintzan eta sustapenean parte hartzeak enpresentzat dituen onurak sustatzea, kanpainen, azterlanen, pizgarrien eta abarren bidez.

Enpresa Desplazamendu Planak (EDP) lantokira eta lantokitik egiten diren desplazamenduak arrazionalizatzea helburu duten garraio neurriak biltzen dituzte. Helburua da langileen, hornitzaileen, bisitarien edo bezeroen ibilgailu pribatuaren erabilera ez eraginkorra murriztea, eta enpresaren jarduerarekin lotutako nahitaezko desplazamenduak ahalik eta hobekien planifikatzea. Udalerriko industrialdeen konfigurazioa eta morfologia direla eta, aukera bideragarria eta eraginkorra izango litzateke lan arrazoiengatik (barnekoak zein kanpokoak) desplazamenduak murrizteko.

Mugikortasuna sortzen duten zentroetan Mugikortasun Planak egin ondoren, Enpresa Desplazamendu Plana zein enpresatan egitea komeni den zehazten da.

EAEko Trantsizio Energetikoari eta Klima Aldaketari buruzko Legeak ezartzen du Enpresa Desplazamendu Plan bat eduki behar dela txanda bakoitzeko 100 langiletik gora lan egiten duten lantoki guztietan, zuzeneko kontratazioa, autonomoak edo azpikontrataturako enpresak barne.

Enpresa Desplazamendu Plan horietatik eratorritako ekintza nagusiek helburu hauek izan beharko dituzte:

- Lantokira motorrik gabe iristea sustatzea: beharrezko azpiegiturak aurreikustea (bizikletentzako aparkalekuak eta mugikortasun pertsonaleko beste elementu batzuk, dutsak, armairuak...), pizgarri ekonomikoak eta informazio elementuak.
- Garraio kolektiboan iristen laguntzea: garraio tituluen hobaria duen pizgarria, lantokiak ondo konektaturako puntuetan kokatzea.
- Ibilgailu pribatuan egiten diren desplazamenduen eraginkortasuna areagotzea: beste garraiobide batzuen aldeko apusturik egin ezin bada, desplazamenduen eraginkortasuna hobetuko duten elementuak aurreikusi beharko dira, hala nola partekatutako autoa sustatzea, ibilgailu elektriko edo efizienteen erabilera sustatzea ingurumenaren ikuspegitik, edo aparkalekua arautzea efizientzia ekimenak bultzatzeko.
- Enpresen ibilgailuen ingurumen inpaktua murriztea: enpresen flotak berritzea, emisio gutxiago sortzen dituzten ibilgailuen aldeko apustua eginez.

- Desplazamenduen beharrak minimizatzea: telelana eta ordutegi malguak sustatzea, bitarteko telematikoen bidezko bilerak erraztea, familia eta lana uztartzearen aldeko apustua egitea.
- Komunikazioa eta sentsibilizazioa sustatzea: enpresaren barne-kanalak erabiltzea, ibilgailu pribatuko mugikortasunak hiri-inguruneetan duen eraginari buruzko informazioa eta sentsibilizazioa emateko.

Enpresa Desplazamendu Plan horiek hainbat eragileren inplikazioa beharko dute, hala nola garraio konpainiena, enpresena eta lantegiena, langileena, etab. Plan horien barruan, garraibide jasangarriagoen erabilera areagotuko luketen hainbat alderdi kontuan har litezke:

- Enpresen urteko memorietan mugikortasunari buruzko datuak sartzea.
- Langileei informazioa ematea.
- Enpresa bakoitzaren barruan mugikortasun arduradun bat izendatzea.
- Lan-txandak jatorri geografikoaren arabera berrantolatzea.
- Ordutegiak berrantolatzea.
- Eskualdeko garraio publikoaren ordutegiak lanaldira egokitzea.
- Enpresetan garraio publikoari buruzko informazio panelak jartzea.
- Langileen arteko garraio publikoko bonuen sorospena.
- Enpresako autoak eremu geografiko jakin bateko langileei lagatzea.
- Enpresak partekatutako autoaren ekimena kudeatzea.
- Aparkalekuak erabiltzeagatik kobratzea.
- Garraibide jasangarriak erabiltzen dituzten langileak ekonomikoki konpentsatzea.
- Bizikletentzako aparkalekuak instalatzea enpresetan.
- Informazio eta kontzientziazio-kanpainak egitea.

Bide-segurtasunari dagokionez, plan horiek enpresa batzuen sarrera-atea izan daitezke in itinere eta misioan izandako istripu-tasari buruzko neurriak emateko. Alderdi hori oraindik ez da oso ondo konpondu enpresa askotan.

Dagoeneko eginda dauden EDPetan jasotzen diren jarduera proposamen errepikatuenak dira partekatutako autoa sustatzea eta garraio publikoaren eskaintzari buruzko informazioa hornitzea, bai eta langileen eta bisitarien bizikletentzako aparkaleku seguruak ere.

Hala ere, irisgarritasunari, kutsatzen ez duten ibilgailuek aparkatzeko lehentasunari, misio-bidaiei eraginkortasunari eta abarri buruzko beste hainbat ekintza falta dira, eta horiek ere oso eraginkorrak dira. Hauek dira sustatzeko beste ekintza batzuk:

- ISO 14001 ziurtagiria ematean mugikortasun jasangarriaren irizpideak sartzea, eta irizpide horiek betetzen direla bermatzeko tresna gisa, EDPren idazketa.
- EDP idazteko laguntza teknikoko mekanismoak ezartzea.
- Jarduera ekonomikoaren gaineko zergari (JEZ) buruzko udal-ordenantza fiskaletan hobariak sartzea EDPren idazketa sustatzeko.
- Gauzatutako jardueren jarraipena egiteko mekanismo erraz bat ezartzea eta plana edo neurrien betearazpena balioetsiko duen sari bat sortzea.

Udalak ez du zuzeneko eskumenik Enpresa Desplazamendu Planak garatu eta sustatzeko; maila handiagoko erakundeek bideratu behar dituzte. Hala ere, Udalak borondatea adierazi du parte hartzeko eta ahal duen neurrian laguntzeko.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.6. Jarduera ekonomikoko poligonoen konektibitatea hobetzea

Jarduera ekonomikoko poligonoak (JEP) mugikortasun fluxuen sortzaile eta hartzaile handi gisa funtzionatzen duten zentroak dira.

Batzuetan, espazio (poligono) berean enpresa handiak eta sarrera eta irteera berberak eta desplazatzeko modu berberak erabiltzen dituzten langile asko daudenean, enpresa horietakoren batekin ez da nahikoa izaten Enpresa Desplazamendu Plan (EDP) bat egitea, ez baita poligono osoaren errealitatea, eta komenigarria izango litzateke poligono osorako plan bat egitea, ingurune mugikortasun guztiaren benetako argazkia izateko eta espazioaren erabiltzaile guztiei laguntzeko neurriak aplikatu ahal izateko. Adibidez, langileen sarrera eta irteera ordutegiak bateratzea da helburua, garraio publikoa sustatu ahal izateko edo bizikletaz edo MPI bidez sartzeko azpiegitura sustatu eta hobetzeko.

Neurriak hurrengoak proposatzen du:

- JEPetarako oinezko ibilbideak hobetzea, irisgarriak, erosoak, seguruak eta zuzenak eginez.
- Bizikleta-errei zabal, seinalezatu, seguru eta babestuen kopurua handitzea, JEPetara doazen autoen eta ibilgailu astunen inbasioetatik babesteko, hirikoak zein hiriartekoak.
- JEPra sartzeko garraio publikoa hobetzea (ibilbideak, ordutegiak eta maiztasunak).

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.7. Mugikortasun Plan espezifiko bat bultzatzea Debagoiena eskualde osorako

Udalerrian egiten diren konexio desplazamenduetako asko derrigorrezko mugikortasunagatik (lana eta ikasketak) egindako konexio desplazamendu pendularrak dira, eta gehienbat Debagoienako udalerrietara egiten dira, batez ere Bergarara, Oñatira eta Aretxabaletara.

Mugikortasun ereduak aztertu ahal izateko eta irtenbide globalak emateko, eskualdeko eremu osorako mugikortasun plan bat egitea proposatzen da.

Badira horri buruzko azterlan zahar batzuk, eta, beraz, komenigarria litzateke horrelako azterlan bat eguneratzea, eskualdean izandako aldaketak esanguratsuak izan baitira, bai azpiegiturei dagokienez, bai mugikortasun joerei dagokienez.

Eskualde osorako plan bateratu batek aukera emango luke inguruko enpresek sortzen duten derrigorrezko mugikortasun guztia modu argi eta zehatzean testuinguruan kokatzeko, eta udalaz gaindiko mailan proposamenak egin eta aldaketak sustatzeko.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.8. Ikastoletan eta ikastetxeetan mugikortasun jasangarri eta segururako hezkuntza-ekintzak sustatzea

Arrasateko hezkuntza komunitateko hainbat esparrutan bide-hezkuntza zabaltzeko proposamenek adin guztiak eta desplazamenduak egiteko modu guztiak jaso behar dituzte.

Ekintza honen helburu nagusietako bat ikastetxeetan bide-hezkuntzako ikastaroak ematea da, eta, urtero, pixkanaka, ikastaro horiek egiten dituzten ikastetxeen eta ikasleen kopurua handitzea.

Ikastaroak garraibide guztietara zabaltzeko behar dira, bereziki hirian istripua izateko arrisku handiena duten taldeetara, hala nola bizikletak gidatzen dituzten gazteetara; izan ere, HMJP osoan zehar agerian geratu da kolektibo horrek duen garrantzia, ikastetxeetara bizikletaz egiten dituzten desplazamenduei dagokienez.

Horrela, Arrasateko hezkuntza komunitatean bide-hezkuntza zabaltzeko honako proposamen hauek definitzen dira:

1) Udaltzaingoko langileei prestakuntza ikastaroak eskaintzea eta ahalbidetzea, gero ikasleek ikastaro horiek eman ahal izan ditzaten. Ikasgai hau lantzen denbora daramaten udalerrriak eta inguruneak bisitatzea gomendatzen da, esperientziak partekatzeko eta ezagutzak eskuratzeko. Zerbitzu hori kanpotik kontratatzeak aukera dago, baina Udaltzaingoaren izaera lokalak eta lursailaren gaineko ezagutzak balio erantsia ematen dute.

2) Prestakuntzarako eduki batzuk diseinatzea, ikastetxeen eta udalerrriaren beraren idiosinkrasiaren eta berezitasunen arabera.

3) Ikastetxeak bide-hezkuntzako ikastaroak eta jarduerak eskatzera animatzea, honako jarduera hauen bidez:

a) Aldian-aldean eskura dauden ikastaroen berri ematea eta ikastetxe guztiak parte hartzera animatzea.

b) Ikastetxeen eta ikasleen parte-hartzea ebaluatzea, eta emaitzak haien artean zabaltzea.

c) Ikastetxe guztiei ikastaroen edukiak ematea, haien hezkuntza-jardueretan sar ditzaten.

4) Programa horien edukiak beste maila eta adin batzuetara zabaltzea, Bide Hezkuntzako eskaintza zabaltzeko joan dadin, eta materialak online eta/edo inprimakiak egitea ikasle guztiei sarbidea errazteko:

a) Bide-segurtasunarekin lotutako materialak hautatzea ikastetxeetarako (berezkoak edo beste erakunde eta administrazio batzuetakoak).

b) Beste adin batzuetarako jarduera espezifikoak antolatzea, ikastaro teoriko-praktikoen osagarri, hala nola hitzaldiak hainbat erakunderen zentroetan (polizia, larrialdiak, biktimen elkarteak...), bisitak erakunde horien instalazioetara, etab.

5) Guraso elkarteei edo irakasleei zuzendutako informazio hitzaldiak bultzatzea eta zabaltzea, ahalik eta guraso kopuru handienara irits daitezen. Gaiak ikasleen bide-segurtasunean eta ikastetxeetako sarrera-irteeren arazoetan oinarritutako dira.

6) Bizikleta Jardunaldiak sortzea, garraibide honetan mugikortasun segurua eta oinezkoen, txirringularien eta beste garraibide batzuen arteko koexistentzia zibiko bat sustatzeko.

Gazteak ere kolektibo bereziki garrantzitsua dira batez ere bizikleten gidarien artean, eta planean zehar azaldu den bezala, bide-segurtasunaren ikuspegitik ibilgailu kritikoenetako bat dira. Pertsona horietako asko txikitatit hasten dira institutueta ikasten ari direnean, eta, beraz, eskola adina abiapuntu egokia da gidari horiek bide-segurtasunaren arloan prestatzen hasteko.

Gainera, txikienak ere ibilgailuetan egoten dira trafiko dentsitate handieneko orduetan, ikastetxeen sarreran eta irteeran. Horregatik da bereziki garrantzitsua Arrasateko Udalarentzat ikastetxeen inguruko lana.

Ingurune horietan, beraz, lan egin behar da bide-sarea hobetzeko, ibilgailuen zirkulazioa lasaitzeko, zentroetarako oinezkoen sarbidearen segurtasuna areagotzeko eta bizikletaren erabilera arduratsu eta segurua egiteko.

Laburbilduz, autonomia (oinetz, bizikletaz, garraio publikoan) eta segurtasuna hobetzeko desplazamenduak sustatu nahi dira. Helburu hori lortzeko, honako hau proposatzen da:

- Bide-segurtasuna eta eskola inguruneen eta ikastetxeetarako ibilbide nagusien ikusgarritasuna hobetzea.
- Eskola inguruneetan modu jasangarrietarako ekipamendu-hornidura hobetzea.
- Ikastetxeekin lan egitea, eskola-garraio publikoa hobetzeko.
- Mugikortasun jasangarriari buruzko kontzientziazio-kanpainak antolatzea ikastetxeetan.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.9. Mugikortasuna ikastetxeetan. Eskolara iristeko praktika egokien eskuliburua

MUGIKORTASUN JASANGARRIAREN ETA ESKOLA-BIDEEN SUSTAPENA IKASTETXEETAN

Eskola Bidea hiriko proiektu parte-hartzailea da, eta ikasleek sarbide atsegina eta segurua izatea sustatzen du, heldu baten laguntzarik gabe etxetik eskolara joan eta itzultzeko.

Aukera bat da ikasleen autonomia garatzeko, herritarren erantzunkidetasuna bultzatzeko eta espazioa berreskuratzeko, elkarrekin bizitzeko eta balioen hezkuntza-agertoki bat partekatze.

Ekintza honek zeharkako hezkuntza sortzen du, ikasleen mugikortasuneko hezkuntza eta hiriaren hobekuntza batzen dituen.

Ikasleek eskolara bakarrik joan ahal izateko, ahalik eta segurtasun, irisgarritasun eta jarraitutasun handiena bermatu behar da oinezkoen sarean:

- Mugikortasun seguruagoa eta jasangarriagoa sustatu behar da: oinez, bizikletaz eta garraio publikoan.
- Bide-diziplina hobetzea eskola-inguruneetan.

- Eskolen inguruko kaleetan mugikortasuna hobetzea eta ingurune horretako ingurumena hobetzen laguntzea.
- Eskolen, familien eta ikasleen parte-hartzea eta konpromisoa sustatzea mugikortasun seguruago eta jasangarriago baten alde.

Neurri horien arrakasta bermatzeko gakoa ikastetxeetan inplikaturako eragile guztiak partaide egitea da. Ekintza horrek honako neurri hauek dakartza berekin:

- Mugikortasun Segururako Hezkuntza Zerbitzua sortzea.
- Ikastetxeen inguruko oinezko ibilbideak berrikustea, oinezkoen zebra-bideak egokituz.
- Eskola-inguruneetako istripuen analisia.
- Sentsibilizazio-kanpainak.
- Seinaleak berrikustea eta eguneratzea.

ESKOLARA JOATEKO JARDUNBIDE EGOKIEN ESKULIBURUA

Oinez edo bizikletaz egindako desplazamenduak garraiobide egokiak dira hezkuntza-komunitatea osatzen duten kideen etxeetatik (ikasleak, irakasleak, administrazioako langileak, gurasoak, etab.) eskolara joateko. Ez dute kutsatzen, eta okupatzen duten espazio publikoa gutxienekoa da ibilgailu pribatuak behar duenarekin alderatuta.

Askotan, ordea, ikasleen gurasoak dira seme-alabak eskolara oinez, garraio publikoan edo bizikletaz bakarrik joateko uzkur diren pertsonak. Hori dela eta, beharrezkoa da praktika horrek ematen dituen aukerak eta onurak ezagutaraztea, eta desplazamendua baldintzarik onenetan egiten dela zaintzea.

Saiatu behar dugu bai gurasoak bai ikasleak konbentzitzen oinez mugitzeko ontasunez:

1. Dibertigarria da: Hurrek aire freskoaz eta aldatzen diren urtaroez goza dezakete. Lagunekin ere hitz egin dezakete eta inguruko mundua esploratu.

2. Osasungarria da: Modu erraza da familia osoak ariketa fisikoa egin dezan. Ariketa egiteko 10 edo 15 minutu besterik ez badira ere, zure osasuna, buruko kontzentrazioa, zirkulazioa eta ongizatea hobetzeko balioko du.

3. Kutsaduratik libre dago: Oinez dabilen pertsona batek ez du autoen moduko kutsatzailerik igortzen eta bere ibilgailuetan orduak sartuta ematen dituenak baino aire freskoagoa arnasten du.

4. Lagunkoia da: Ibiltzeak aukera ematen die hurrei eta helduei elkar ezagutzeko eta beren artean eta eskolako jendearekin lagun berriak egiteko.

5. Ez da hain estresagarria: Haurrak trafiko itoarekin autoan eramatea estresagarria da. Aire zabalean ibiltzea lasaigarria da.

6. Segurtasun-ohitura onak ikasten dituzte: Garrantzitsua da haur guztiek segurtasun-jardunbide egokiak ikastea trafikoz inguratuta ibiltzen diren bitartean.

7. Zentzuduna da: Ibiltzeak murriztu egiten du goizero eskolako sarreran dagoen auto kopurua. Giro ez hain kaotikoa eskaintzen du gurasoentzat, eta seguruagoa haurrentzat.

8. Hezitzailea da: Ibiltzean, hurrek ezagutzen dituzte inguruak. Bere ingurunearekin ohitzen dira eta autosufizienteagoak bihurtzen dira.

9. Merkea da: Autoz bidaia gutxiago egiteak gasolinan eta autoaren mantentze-lanetan gastatutako diru gutxiago izatea dakar.

10. Seguruagoa da: Oinezkoak bertan daudenez, gidariak arreta handiagoa jartzen dute eta astiroago gidatzen dute. Oinez doazenek ere beren kaleetako jarduerak zaintzen dituzte. Auzoetan jende guztia bizi eta segurtasunez ibil daiteke, ez bakarrik eskola-orduetan, baita aste osoan ere.

Sarbidea eskola-garraioan

- Zure semearen edo alabaren autobusak magalean/sorbaldan segurtasun-uhala badu, ziurtatu zure semeak edo alabak bat erabiltzen duela uneoro autobusean dagoenean. Autobusak horrelako segurtasun-uhalik ez badu, animatu eskolako agintariak horrelako autobusak erostera edo alokatzera.
- Autobusa gelditu arte itxaron espaloitik autobusera hurbildu baino lehen.
- Autobusaren barruan alde batetik bestera ez ibiltzea.
- Kalea zeharkatu aurretik autorik ez datorrela egiaztatzea.
- Ziurtatu beti argi eta garbi egoten dela autobusaren gidariaren aurrean.
- Haurrek autobusari heldu behar diote beti, eta autobusetik jaitsi autobuserako edo eskolarako sarbide segurua ematen duten lekuetan.

Sarbidea ibilgailu pribatuan

- Bidaia guztiek segurtasun-uhala erabili behar dute, edo, hala badagokio, jasotzeko eserlekua (booster), segurtasun-uhala doitzeko, edo segurtasun-eserleku bat, adinerako eta tamainarako egokia.
- Zure semeak edo alabak ibilgailurako segurtasun-eserleku batean joan behar du arnes batekin, ahal denean, eta, ondoren, jasotzeko eserleku batean joan behar du, segurtasun-uhala doitu ahal izateko. Semea prest egongo da eserleku jasotzaile baterako, baldin eta eserlekurako baimendutako pisu edo altuera mugara iristen bada, sorbaldak arnesaren goiko artean gainetik baditu edo belarriak eserlekuaren goiko aldera iristen badira.
- Semeak edo alabak eserleku jasotzaile batean joan behar du, segurtasun-uhala doitu ahal izateko, ibilgailuaren eserlekuko segurtasun-uhala ondo geratu arte (normalean, 1.45 metroko garaiera duenean eta 8-12 urte bitartean dituen). Horrek esan nahi du haurra ibilgailuaren eserlekuaren bizkarrean kargatuta esertzeko bezain garaia dela, hankak belarrien parean tolestuta eta oinak zintzilik dituela, eta gerrikoa bularraren eta sorbaldaren erdialdetik zeharka pasatzeko modukoa dela, ez lepotik edo eztaurretik; magaleko gerrikoak posizio baxuan egon behar du eta izterren gainean egokitu behar du, eta ez urdailaren gainean.
- 13 urtetik beherako guztiek ibilgailuen atzeko eserlekuan joan behar dute. Atzeko eserlekuan geratzen direnak baino bidaia gehiago eraman behar badituzu (adibidez, ibilgailua partekatzen duzunean), mugitu kopilotuaren eserlekua atzerantz, ahal duzun neurrian, eta eragin haurri eserleku jasotzaile batean joan dadin, baldin eta ibilgailuaren eserlekuaren segurtasun-uhala ez bada behar bezala egokitzen hura gabe.
- Gogoan izan bide-istripu asko gertatzen direla gidatzean esperientziarik gabeko nerabeek etxearen eta eskolaren artean gidatzen dutenean. Segurtasun-uhala erabiltzeko, bidaia nerabeen kopurua mugatzeko eta jaten edo edaten, telefono

mugikor batetik hitz egiten edo mezuak bidaltzen ez uzteko eskatu behar zaie, gidariaren distrakzioak saihesteko.

- Saihestu espaloien gainean, oinezkoen pasabideen gainean edo bi ilaratan aparkatzea seme-alabak eskolara eramatean. Erabili ikastetxearen inguruko aparkalekuak.

Sarbidea bizikleta edo patinetean

- Beti kaskoa jantzita eramatea bizikletan ibiltzean, berdin dio ibilbidea zein laburra edo luzea den.
- Eskuinean gidatzea, ibilgailuen desplazamenduaren norabide berean.
- Eskuekin seinale egokiak erabiltzea.
- Semaforoko argiak eta gelditzea adierazten duten seinaleak errespetatzea (stop eta utzi pasatzen).
- Kolore distiratsuko jantziak janztea, ikuspena areagotzeko.

Sarbidea oinez

- Ziurtatu zure semeak edo alabak oinez eskolara joateko erabiltzen duen bidea segurua dela.
- Errealista izan zaitez zure semearen edo alabaren oinezkoen trebetasunei buruz. Haurrak oldarkorrak direnez eta ez direnez hain zuhurrak desplazamenduan, kontu handiz ebaluatu zure semea edo alaba eskolara oinez joateko prest dagoen edo ez, pertsona heldu baten ikuskapenik gabe.
- Seme-alabak txikiak badira edo eskola berri batera oinez badoaz, lagundu lehenengo astean edo ziur egon arte badakitela ibilbidea eta arriskurik gabe egin dezaketela.
- Kolore distiratsuko jantziek ikusgarriago egingo dute semea edo alaba gidarientzat.
- Ibilgailuan desplazamendu gehien duten ibilbideetan, kontuan hartu "eskola-garraioa oinez" antolatzea, heldu bat eskolara oinez doazen inguruko haur talde bati laguntzeko.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.10. Mugikortasunaren inguruan herritarrek parte hartzeko gunea sendotzea, HMJParen jarraipena egiteko. Arrasateko mugikortasun-kontseilua edo mugikortasun-mahaia eratzea.

Neurri honen helburu nagusia udalerriko herritarren artean HMJParen parte-hartzea eta onarpena areagotzea da.

Horrelako erakundeak udalerrietan erabiltzen dira, herritarrek udalerrian mugikortasunari buruz egiten diren ekintzak babesteko. Herritarrek beren iritzia emateko eta partaidetza-prozesu zeharkakoagoak egiteko modu bat da, non pertsonak zeresan handia duten.

Udalerrian mugikortasun-mahai bat sortzea proposatzen da, mugikortasunarekin lotutako alderdiak herritarrekin lantzeko. Horrelako ekimenen helburua da gune bat izatea dokumentu honetan planteatutako ekintzak edo mahaitik mugikortasunaren inguruan sor daitekeen beste edozein ekintza edo proposamen behar den eztabaidatzeko eta babesteko. Mugikortasun gaietan zerikusia edo eragina duten edo mugikortasunarekin zerikusia duen edozein alderdik eragindako aldaketen eragina jasan dezaketen kolektiboek eta erakundeek osatu beharko dute mahaia.

Mahai hori, gainera, udalerriko HAPO berria egiteko lehenengo oinarrietako bat izan daiteke.

Mugikortasun-mahaian egin beharreko jarduera gisa, honako hauek proposatzen dira:

- HMJParen Komunikazio Plana egitea.
- Udalerriko gizarte-talde eta profil soziodemografiko guztien parte-hartzea sustatzea, HMJPa idazteko sortutako partaidetza-eremuaren barruan.
- Aldizkako jarraipen-bilerak egitea, HMJParen proposamenen egoera eta bilakaera ezagutzeko eta ekarpenak jasotzeko.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.11. Udalaren webguneko mugikortasun eta garraio ataleko edukiak hobetzea

Azken urteotan, Internet herritarrek informazioa eskuratzeko duten tresnarik indartsuenetako bat da. Arrasateko mugikortasunari buruzko informazio guztia webgune bakar batean edukitzeak aukera onena hautatzeko aukera emango lieke herritarrei, unean uneko egoeraren arabera.

Neurri honen helburua Arrasaten autoz egiten diren desplazamenduena alternatiba desberdinen komunikazioa hobetzea da.

Proposatutako ekintzak:

- Webgune propioa sortzea edo atal bat eskaintzea Arrasateko Udalaren egungo webgunean, udalerriko mugikortasunari buruzkoa. Bi maila instalatzea proposatzen da, bata estatikoa, mugikortasunaren gidan agertuko liratekeen eduki berberekin, eta bigarrena informazio dinamikoarekin, etengabe eguneratzen dena:
 - o Udalerrian oinezkoentzako, bizikletentzako eta MPlentzako dauden ibilbideen berri ematea.
 - o Ibilgailu guztiei zirkulatzeko arauak gogoraraztea.
 - o Kalteak bide publikoan (zirkulazio-mozketak, obrak, etab.).
 - o Garraio publikoaren sarean izan daitezkeen gorabeherei buruzko informazioa.
 - o Garraio publikoaren sareari buruzko informazioa.
 - o Arrasateko puntu batetik bestera ibilbide onena kontsultatzeko aukera.
 - o Operadoreen eta mugikortasunarekin zerikusia duten beste erakunde batzuen web-orrietarako estekak.
 - o Azpiegitura-obretarako eta udalerrinari eragiten dioten proiektuetarako berriazko atala.
 - o Mugikortasun-mahaiaren garapenari buruzko informazioa (aktak, batzordeak, lan-dokumentuak, etab.).

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.12. Mugikortasunari buruzko datu irekietarako sarbidea erraztu

Mugikortasunaren arloko datuetarako sarbidea demokratizatzeko herritarren ezagutza eta parte-hartzea areagotzen lagunduko luke. Proposatzen da:

- Garraio publikoko operadoreen datuak lortzeko lanak koordinatzea.
- Arrasateko eta Gipuzkoako Foru Aldundiko datu irekien atariak erabiltzea biltegiratzeko eta zabaltzeko leku nagusi gisa. Horretarako, datuen irismena eta xehetasuna handitzeaz gain, bistaratzea hobetu eta deskarga erraztu behar da.
- Erakunde, unibertsitate eta ikerketa taldeekin lankidetzan aritzea, datuen analisia eta mugikortasunaren hobekuntza sustatzeko. Arrasateko mugikortasun datuekin lan egiten duten unibertsitateko ikerketa-lanetarako bekak eskaintzea.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.13. Kameran azpiegitura erabiltzea eta datuak biltzea mugikortasunaren kudeaketa hobetzeko

Egun dauden edo etorkizunean instala daitezkeen zirkulazio-kamerek jasotako informazioa erabiltzea lagungarria izan daiteke mugikortasunaren kudeaketa hobetzeko.

Hona hemen kameretatik jasotako informazioa ondo kudeatuz egin daitezkeen mugikortasun-jardueretako batzuk:

- Isuri Gutxiko Eremua (IGE) kontrolatzeko etorkizuneko azpiegitura batek bildutako datuak aztertzeko eta tratatzeko estrategia integratzailea ezartzea.
- Hiriko mugikortasunaren hainbat alderdiri buruzko adierazleak prestatzea eta sistematizatzea denbora errealean (ilarak, EBI, aglomerazioak, kutsadura, etab.).
- Azpiegitura ibilgailuekin komunikatzeko sistemak sustatzea, ibilgailu autonomoak integratzeko.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.14. Udal-komunikazio ofiziala hobetzea mugikortasun jarduketari dagokienez

Proposamen honen helburua da udal-jarduketan mugikortasunean izandako hobekuntzak eta/edo eraginak ezagutaraztea.

Helburu hori lortzeko, honako hau proposatzen da:

- Arrasateko geoportalean (GeoArrasate) mugikortasunaren gaineko eraginei eta hobekuntza jardueri buruzko informazioa sartzeko.
- Garraio publikoko operadoreekin koordinatzea obren eraginei buruz, eta argi eta garbi eta aurretik erabiltzaileei jakinaraztea.
- Dagozkion administrazioei afektazioen eta jarduketan berri ematea.
- Herritarrei aukera fidagarriak eskaintzea, disrupzio eta afektazio handiagorik gertatuz gero.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.15. Motorizatu gabeko moduen eskaintza zabaltzea

Motorizatu gabeko moduen bidez egiten diren desplazamenduen kopurua handitzeko eta eguneroko desplazamenduak egiteko mugikortasun aktiboa sustatzeko, beharrezkoa da dauden aukerak eta eguneroko jardunaren alderdi positiboak ezagutaraztea.

Proposatutako ekintzak:

- Hainbat kanalen bidez (udal-aldizkaria, mugikortasunaren webgunea, irratia, etab.), herritarren artean sustapena egiteko motorizatu gabeko moduekin lotuta egon daitekeen informazio guztia ezagutaraztea. Informazioak ibilbide, aholku, jarduera eta abarren proposamenei egingo lieke erreferentzia.
- Mugikortasun aktiboa sustatzeko kanpainak egitea, osasun dimentsioarekin.
- Desplazamendu laburretan modu aktiboak lehenestea.
- Oinezko ibilbideen seinaleztapena hobetzea, bereziki aparkalekueetatik.
- Desplazamendu aktiboetan segurtasun pertsonalaren pertzepzioa hobetzearen alde lan egitea, genero-ikuspegia duen azterketa bat egitea.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.16. Gidatze eraginkorra eta segurua sustatzeko ikastaroak egitea

Garraio-sektorean energia aurrezteko beste neurri bat gidatze eraginkorra sustatzea da.

Eraginkortasunez gidatzeko tekniken oinarria da gidariak, bere portaerarekin, eragin handia duela ibilgailuaren erregai-kontsumoan.

Gidatzeko tekniken multzo baten bidez, erregaiaren batez besteko %20a aurrezteko lor daiteke, baita gas kutsatzaileen emisioak murriztea ere: -%50a CO₂, -%78a karbono monoxidoa, -%50a nitrogeno oxidoa eta kutsadura akustiko gutxiago.

Sustapenaren bidez, honako hauek lortzen ere laguntzen da:

- Istripuak izateko arriskua %10a eta %25a artean murriztea.
- Ibilgailuaren mantentze-gastuak murriztea: balaztak, enbragea, abiadura-kaxa eta motorra.
- Erosotasuna handitzea gidariarentzat, estres gutxiago.

Proposatutako ekintzak:

- Gidatze eraginkorra sustatzea informazio kanpainen bidez edo inguruko autoeskoletan ikastaroak, lankidetzak eta prestakuntza sustatuz.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.17. Mugikortasun APP bati atxikitzea

Interneten erabilera, informaziorako sarbidea hobetuta. Horrela, HMJPren programak teknologia horren erabilera eraginkorra bultzatu behar du, erabiltzaileek duten informaziorako sarbidea hobetzeko.

Mugikortasun APP batekin bat egiteak hobetu egin dezake erabiltzaileek informazioa eskuratzeko aukera. Aplikazio honen publizitatea egin daiteke markesinetan, makiletan eta autobusetan, APParen erabilera sustatzeko.

APP honek, besteak beste, gai hauei buruzko informazioa izan dezake:

- Nola mugitu udalerrian eta intereseko espazioen artean.
- Nola sartu garraio moduetan.
- Autobus lineen ordutegiak eta maiztasuna.
- MMPrako baliabideen irisgarritasuna.
- Aparkatzeko aukera zonaldeka.

Gaur egun, ibilgailu elektrikoak kudeatu, alokatu eta erabiltzeko APPen adibide batzuk daude, eta gero eta handiagoa da eskaria erabiltzaileen artean.

- **Zity:** Oso aplikazio erabilgarria da auto elektrikoak alokatzeko eta egun osoan zehar auto bat erabiltzailearen eskura jartzean datza. Gainera, mapa baten bidez erakusten ditu bezeroa dagoen lekutik gertuen dauden automobilak, haien irisgarritasuna erraztuz. Ez da beharrezkoa giltzak erabiltzea, sistema aplikazio mugikorretik bertatik aktibatzen eta desaktibatzen delako. Abantaila handienetako bat erregulatutako aparkalekuetan doan aparkatu ahal izatea da, autonomia handiagoa emanez. %100 elektrikoak diren ibilgailuak ditu, 0 emisio, bost plaza eta maletategia.
- **Eragin:** gehien erabiltzen den aplikazioetako bat da, kasu honetan motozikleta elektrikoak alokatzeko. Mugikortasun jasangarriaren aldeko apustua egitea du helburu nagusietako bat; izan ere, %100 berriztagarria den jatorria duen energia elektrikoak bultzatutako motor elektrikoak baino ez ditu erabiltzen. Motor bakoitzak energiaren ehuneko bat du, %0tik % 100era bitartekoa, eta aplikazioan adierazten da, alokatzeko botoiari eman aurretik, ezustekorik egon ez dadin eta gidariak egin behar duen ibilbidearekin bat datorren kalkula dezan. Gainera, scooter elektrikoek zerbitzua ematen dieten garraio-ibilgailuek energia guztiz garbiarekin funtzionatzen dute, planetari eta ingurumenari laguntzeko.
- **Bird:** Patinete elektrikoak alokatzeko erabiltzen den aplikazioa da, eta bere ibilgailuak 250 hiri baino gehiagotan daude banatuta, klimaren aldetik neutroa den mugikortasuna lortzeko. Helburu nagusietako bat da herritarrei laguntzea autoaren erabilera murrizten, CO2 isuriak saihesteko, modu dibertigarrian eta ingurumena errespetatuz. Abantaila nagusietako bat da patineteak edozein lekutan aparka daitezkeela, mugikortasun elektriko zerbitzu hori oso eroso eginez.
- **Lime:** Patineteak eta bizikleta elektrikoak alokatzeko aukera ematen du. Patinete elektrikoak 20 eta 30 kilometro bitarteko autonomia duten garraiobideak dira, eta 25 km/h-ko abiadura har dezakete. Konpainia bera arduratzen da patineteen bateriak hornitzeaz, bizikletak bezala, pedalei eraginez edo Limek kargatu ditzake.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.18. 2030erako Mugikortasun Seguru, Jasangarri eta Konektatuaren Estrategiari atxikitzea

Klima-aldaketaren aurkako borrokarekin eta airearen kalitatearen hobekuntzarekin konprometitutako mugikortasun seguruago eta jasangarriago baterako trantsizioa kudeatzea lan arinagoa eta dinamikoagoa da, helburuak, estrategiak eta lan-ildoak ezartzeko erreferentzia gisa balioko duen udalaz gaindiko estrategia baten testuinguruan egiten bada. Hala, honako zeregin hauek erraztuko dira:

- Lurralde osoan mugikortasun jasangarriagoa lortzeko ahaleginak koordinatzea.
- Mugikortasun jasangarria sustatzeko eta ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murrizteko estrategiak partekatzea.

Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioak (MITMA) garatutako 2030erako Mugikortasun Seguru, Jasangarri eta Konektatuaren Estrategiari atxikitzea proposatzen da. Estrategia horrek gidatuko ditu MITMAren jarduerak mugikortasunaren, azpiegituren eta garraioen arloan datozen 10 urteetan, Ministroen Kontseiluak 2021eko abenduaren 10ean onartu zuena.

Mugikortasuna eskubide gisa ulertuta, hau da, kohesio sozialerako eta hazkunde ekonomikorako elementu gisa, herritarren mugikortasun arazo errealei irtenbideak eman nahi dizkie, bai eta garraio eta logistika sistema eraginkorra, jasangarria eta erresilientea bermatu ere.

Figura 4.108. 2030eko Mugikortasun Seguru, Jasangarri eta Konektatuaren Estrategiaren infografia



Iturria: MITMA

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.19. Arrasateko zirkulazio ordenantza eguneratzea

Kontuan hartuta erregelamendua estatu osorako esparru arautzaile komuna dela, oro har, biztanle gehien dituzten udalerriek berariazko araudia izaten dute hiri-mugikortasunaren alderdi espezifikoak arautzeko.

Arrasateren kasua da hori, hiriko bideen erabilerak, trafikoa eta segurtasuna arautzen dituen udal-ordenantza baitu. Ordenantza horren bidez, trafikoaren, automobil motordunen zirkulazioaren eta bide-segurtasunaren arloetan Udalak duen zehatzeko ahalmena ere arautzen da, 2014. urtekoa.

Hala ere, beharrezkoa da Udalak ordenantza mugikortasun eskakizun berrien arabera eguneratzea, eta ibilgailu mota bakoitzaren erabilera araudiak argiago eta zehatzago bereiztea. Udalerriko bide-segurtasuna hobetzeko eta espazio publikoaren erabilera berriak arautzeko, honako hau proposatzen da:

- Ordenantza egungo mugikortasunaren errealitatera egokitzea.
- Parte hartzen duten eragileekin puntu guztiak adostea.
- Araudi desberdinetan gerta daitezkeen aldaketei aurrea hartzea.

Hiri mugikortasunerako modu berriek eta datozen urteetan udalerrian bizikletaren erabilera gero eta handiagoa izatea aurreikusten denez, beharrezkoa da ibilgailu horiek eta horien kasuistikak sartzea ordenantzaren barruan udalerrian zehar mugitzeko orduan, batez ere oinezkoekin espazioa partekatuko duten tokietan.

Bizikletaren kasuan, Gipuzkoako Foru Aldundiak hala nahi duten udalen eskura jartzen du bizikleta bidezko mugikortasuna udal ordenantzetan integratzeko gomendio teknikoen eskuliburua. Bertan, ebazpena lantzen da hainbat alderdiri buruzko ordenantzen bidez, hala nola:

- Lehentasunen hierarkia espazioen erabileran.
- Pasatzeko lehentasunak.
- Zikloen zirkulazioa bide motaren arabera.
- Zikloak oinezkoentzako espazioetan zirkulatzea.
- Bizikleta eta beste ziklo batzuk erabiltzeko murrizketak, oinezkoen pilaketagatik.
- Segurtasun-distantziak ibilgailu motordunek aurreratzean.
- Segurtasun-osagarriak.
- Aparkalekuak.
- Bizikletak eta gainerako zikloak erretiratzea, gordetzea eta erregistratzea.
- Segurua.
- Isunak.
- Etab.

Proposatutako jarduketak:

- Ordenantza aldatzea, argiago egituratzeko, eta, besteak beste, elementu hauek sartzea:
 - o Zirkulazioko Erregelamendu Orokorrean ezarritako eskakizun berriak.
 - o Garraiobide berriak.
 - o Oinezkoen zirkulazioa.
 - o Seinaleak eta zirkulazio-baldintzak.
 - o Hiriguneko abiadura-mugak eguneratzea, 2021eko maiatzetik indarrean dagoen araudi berriaren arabera.
- Bizikletaren erabilera egokiari buruzko ordenantzaren zatia zabaltzea, betetzeko helburuarekin.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.20. Agente zibikoaren figura ezartzea

Agente zibikoen eginkizun nagusia jarrera zibikoak informatzea, sentsibilizatzea eta zabaltzea da, herritarren artean bizikidetza eta errespetu oneko ekintzak sustatzeko eta udalerriko ondasun publikoak eta pribatuak behar bezala erabiltzen direla zaintzeko. Gizarte eragile baten jardura eremuetako bat mugikortasuna da. Adibidez, oinezkoentzako guneetan ez aparkatzea edo oinezkoentzako lehentasuna duten eremuak errespetatzea.

Beste zeregin bat herritarren zalantzak, kexak eta iradokizunak aintzat hartzea da, baita araudietako gai zehatzei buruzko kanpainak antolatzen eta garatzen parte hartzea ere.

Azkenik, detektatutako errespetu gutxiko ekintzak jakinarazi eta deskribatu behar dituzte, eta horretarako prestatutako dokumentuetara transkribatu. Agente zibikoek ez dute inola ere zigortzeko gaitasunik izango.

Proposatutako ekintzak:

- HMJPak proposatzen du agente zibikoaren figura sortzea, mugikortasunaren arloarekin lotutako kanpainak planifikatu eta gauzatzeko unean, transmititu nahi den mezua indartzeko.

MUGIKORTASUN JASANGARRIAGOA SUSTATZEA.

11.21. Esku-hartze publikoko estrategiak, genero ikuspegitik, mugikortasunaren arloan

Emakumeen mugikortasuna mugikortasun jasangarriaren eta osasungarriaren irizpideetatik hurbilago dago. Motordun baliabide pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak erreferente edo eredu bat dira, gizarte osora zeharka zabaltzeko beharrekia.

Mugikortasuna feminizatzea edo emakumea mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile bihurtzea Arrasateko mugikortasun-sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien gizarte eta ingurumen erronka asko gainditzeko lagun dezakeen estrategia izan daiteke.

Jarraian, 7 ardatz proposatzen dira, hiri-politiken eta mugikortasunaren alorrean landu daitezkeenak, mugikortasuna feminizatzen lagun dezaketenak, eta, beraz, trantsizio energetikoa sustatzen, klima-aldaketa arintzen eta herritarren osasuna hobetzen lagun dezaketenak. Hala eta guztiz ere, kontuan izan behar da genero mugikortasuneko desberdintasunari aurre egiteak mugikortasunaren edo espazio publikoaren eremua gainditzeko duela.

GERTUTASUNA

Hurbileko hiriak gizarte-ekitate sustatzen du, distantziak murrizten ditu eta modu autonomoan garatzeko zailtasunak murrizten ditu, jardura jakin batzuk egiteko aukerak ematen baititu, gizarte, ekonomia edo lurralde-egitura edozein dela ere. Eraldaketa hori bidezkoagoa da giza aniztasunari, bizi-zikloi eta herritarren baldintza sozioekonomikoei erantzuteko.

Hirigintza-plangintzaren eta egikaritzearen bidetik, hirigintza-hazkunderen konfigurazioan eta hiri-eraberritzean eta birmoldaketan eragina duten hirigintza ikuspegi estrukturalen gain, hiriak, hirigintza taktikoaren jardunaren bidetik, egoeraren edo denboraren arabera jardura estrategiak ere izan behar ditu. Neurri horiek hiriaren eraikuntzan esperimentatzeko eta berritzeko aukera emateaz gain (neurri errazak eta kostu txikikoak erabiliz), herritarrak kontzientziatzeko aukera ematen dute, eraldaketa horiek ez baitituzte beti mundu guztiak asko onartzen. Askotan, ibilgailu pribatuari eskaintzen zaion espazioaren zati bat kendu behar izaten da (bai zirkulazioari dagokionez, bai azaleran aparkatzeari dagokionez), eta, horrela, aldi baterako jarduketek aukera ematen dute epe laburrean aldaketak egiteko, neurri jasangarriak eta egiturazkoak aurreratu ahal izateko.

GIZONA – IBILGAILU PRIBATUA BINOMIOA HAUSTEA

Gure gizartean garraibide indibidualak garraibide kolektiboen gainetik hobeto baloratzeko joera dago.

Horrek agerian uzten du ibilgailu pribatuarekin lotutako balio sozial jakin batzuen iraunkortasuna, biztanleria osoarekiko zeharka, hala nola mugitzeko askatasuna, pribatutasun fisikoa edo ibilgailu pribatua lurraldeen lehiakortasun ekonomikoko elementu gisa onartzea. Pertzepzio indibidual horiek eraldatzeko, balio sozial nagusi jakin batzuk aldatu behar dira, edo oraindik indarrean dauden estereotipo jakin batzuk hautsi. Horrek guztiak azaltzen du, sexua alde batera utzita eta larrialdi klimatikoaren testuinguruan, gure gizarteak garraio pribatua garraio publikoa baino hobeto baloratzen duela.

Sexuari dagokionez ere, ikusi da gizonak baliabide pribatuen alde egiteko joera dutela, kultura faktoreei erantzunez. Garraibide desberdinen gogobetetzeari buruzko erantzunek adierazten dute abiadura handiagoa edo mugitzeko askatasun handiagoa (motorra eta autoa) izatea ahalbidetzen duten bitartekoak gizonak hobeto puntuatzen dituztela.

Hurbileko hiri-ereduen konfigurazioa eta diseinua ez da nahikoa. Ohituren aldaketa sustatzeko, beraz, ibilgailu pribatuaren eskariaren kudeaketarekin lotutako beste neurri batzuk diseinatu eta ezarri behar dira. Izan ere, biztanleriaren zati bat garraio publikoaren "gatibu" gisa hartzen den bezala (garraio publikoaren erabiltzaile da autorik ez duelako, gidabaimenik ez duelako edo beste erremediorik ez duelako), ibilgailu pribatuaren "gatibu" dei daitekeen biztanleriaren sektore bat ere badago.

Hau da, garraio zerbitzuen eskaintzak ez du haien aukera modala baldintzatzen, eta, beraz, hiri-bidesariak ezartzea, tarifak ezartzea eta helmugan aparkalekuak murriztea biztanleriaren sektore horren ohiturak aldatzea erraztuko luketen jarduketak izan litezke. Ildo horretan, proposamen bat egin daiteke motozikletentzako aparkalekuen erregulazioa zabaltzeko eta erabiltzaileek espazio publikoa erabiltzeko araudia aplikatzeko. Garraibide horretan, erabiltzaile gehienek profila gizonetzkoa da, eta presentzia handiagoa du eremu trinkoetan eta garraio publikorako irisgarritasun maila handiagoetan; hala, biztanleri dentsitateak gora egin ahala, goranzko joerari jarraitzen dio. Erabilera arina da, bai azkar aparkatzeko, bai aparkatzeko moduan, eta mantentze-lanen kostu txikia edo erregai-kontsumo txikia dira, besteak beste, erabilera horren abantaila nagusiak, batez ere ingurune trinko, konplexu eta klimatologikoki mesedegarri batean.

Gizonen mugikortasun ereduen "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero herritarren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzen dituzten eremuetan. Hau da, nahiz eta termino erlatiboetan mugikortasun aktiboaren eta garraio publikoaren erabilera kuota handia izan, bidaia gehiago egiten ditu ibilgailu pribatuan, hiri-ezaugarriengatik har dezakeena baino.

Erronka, beraz, garraio publikora eta mugikortasun aktibora bideratutako mugikortasun jarraibideak lortzea da, sortzen diren gizarte eta ingurumen-inpaktuak murriztu nahi baditugu.

DENTSITATE BAXUA – IBILGAILU PRIBATUA BINOMIOA HAUSTEA

Antzeko ingurune askotan ikusi denez, biztanle dentsitatea edo garraio publikorako irisgarritasuna eta bizi diren udalerrietako biztanle-kopurua jaisten diren heinean, emakumeek beren mugikortasun ereduak "maskulinizatzeko" joera dute, eta mugikortasun jasangarriaren eta osasungarriaren paradigma berriekin sentikortasun gutxiko desplazamenduen eredua betikotzen laguntzen dute.

Bizitegi-eremuaren hiri ezaugarriek eta ezaugarri sozioekonomikoek duten eraginari buruzko azterlanek erakusten dutenez, hiri-formak eta, bereziki, biztanleria dentsitateak eragin handiagoa dute eguneroko mugikortasunean auzoen ezaugarri sozioekonomikoek baino. Funtsezkoa da, beraz, mugikortasun eredu osasungarriagoak sustatzeko politikak bultzatzen saiatzea, gaur egun eguneroko mugikortasuna herritar guztien artean ohikoena den lekuetan, oinez joan ondoren. Horrela, trafiko istripuei lotutako bide-arriskua ezabatzeaz gain, sedentarismoari lotutako inpaktua prebenitu eta murriztu dezake (hilkortasunaren laugarren arrisku faktorea munduan), jarduera fisikoa hedatzeko mugikortasun aktiboa sustatuz.

Ildo horretan, baliabide gehiago inbertitu eta bideratu behar dira eremu horietan, eta, horretarako, ekarpen garraio kolektiboko sistemak sartu behar dira mugikortasuna sortzen duten zentro nagusietarako konexio zerbitzuetan, garraio publikoko sistema malguagoetan edo udalerrien arteko pedalkada-bideen eskarian edo sorreran. Beraz, funtsezkoa da lurralde osoan mugikortasun jasangarriko politiketan inbertitzea.

Besteak beste, jarraibideak aldatzeak, mugikortasunaren ingurumen-inpaktua arintzen eta trantsizio energetikoa bultzatzen laguntzeaz gain, emakumeak eta ibilgailu pribaturik gabe bizi diren beste kolektibo batzuk gizarteratzen lagunduko luke, garraio publikoan jasangarritasunean irabaziak lortzea ahalbidetuko bailuke.

Mugikortasunean genero-berdintasuna ez da gertatu behar emakumeak ibilgailu pribatu batean sartzen direnean, baizik eta gizonen eta emakumeen garraio publikora eta mugikortasun aktibora bideratutako mugikortasun jarraibideak lortzen dituzten inguruneak sortzen direnean.

ERRENTA ALTUA – IBILGAILU PRIBATUA BINOMIOA HAUSTEA

Ibilgailu pribatua prestigiozko kontsumo ondasuna da oraindik ere, eta populazioaren geruza aberatsenen artean sarrien erabiltzen dena. Sexuaren ikuspegitik ere dimentsio hori ematen da, nahiz eta errenta desberdineko gizonen arteko aldea emakumeen artean baino gutxiago areagotzen den.

Funtsezkoa da aberastasun handiagoaren eta erreferentzia esparru zabalagoen eta motordun modu pribatuen erabilera handiagoaren arteko harremana haustea.

Mugikortasun ereduen alde egin behar da, non egoera ekonomikoa ez den hautaketa modala baldintzatzen duen elementu bat, eta garraibide eraginkorra kate modalaren zati bakoitzean erabiltzeko apustua egiten den.

Erronka nagusia da herritar guztiek eguneroko jardueren zati handi bat hurbileko mugikortasun ereduen bidez garatu ahal izatea – modu aktiboekin – eta, aldi berean, jasangarritasun maila onak izatea garraio publikoaren sarean. Ildo horretan, funts-politika egiturazkoak diren aldetik, hirigintza jasangarriaren eta osasungarriaren printzipioak gauzatzea funtsezkoa da.

Era berean, herritarren artean ohiturak aldatzeko, herritarrek hobeto kontzientziatu eta sensibilizatu behar dira. Eskola-curriculumeko programaren barruan, haurrei eta gazteei zuzendutako mugikortasun jasangarriko prestakuntza Europako beste herrialde batzuetan egiten den bezala lantzeko bide bat izan daiteke.

DIZIPLINARTEKO IKUSPEGIAK

Mugikortasuna zeharkako diziplina bat da, eta hainbat kontzeptu edo teknika biltzen ditu, neurri batean hainbat prestakuntza ibilbidetan sar daitezkeenak. Hala ere, tradizionalki ingeniari-tza zibilean edo obra publikoko ingeniari-tza teknikoan graduatutako pertsonen parte hartu dute gehien garraioaren eta mugikortasunaren sektorean. Hirigintzaren eta espazio publikoaren arloan, arkitektura izan da sektore honetan gehien barneratu den diziplina. Nagusiki gizona-zkoek menderatzen dituzten eremuak dira, eta hiri-espazioaren eta mugikortasunaren ikuspegi androzentrikoa menderatzeko joera izan dute. Aldi berean, erabakiak hartzeko eremutik eta politikatik, garraioa, mugikortasuna eta hirigintza gizonen esku geratu dira gehienbat, ikuspegi androzentriko hori iraunarazten lagunduz.

Hala ere, gaur egun gero eta ohikoagoa da administrazio-ko eta, batez ere, enpresa espezializatu-eko giza talde teknikoetan diziplina anitzeko taldeak egotea, besteak beste geografian, ingurumen-zientzietan, ekonomian, biologian, soziologian edo medikuntzan graduatutako pertsonak dituztenak. Lankidetzan egindako lan horri esker, diziplinari-eko (eta are diziplinari-z haraindiko) ezagutza eta proposamenak sor daitezke. Ikasleen ikuspegi-ki diziplina parekideagoak izateaz gain, ikuspegi holistikoagoak berma ditzakete. Hori dela eta, emakumeek sektorean duten partaidetza handitzeaz gain, funtsezkoa da taldeetan askotariko prestakuntzetako pertsonak sartzea, hiri-espazioa eta mugikortasuna berrinterpretatzeko aukera emanez. Besteak beste, aldaketa horrek HMJPak berrikusteko aukera eman beharko luke, hurbilketa soziologiko hobeak emanez, hala nola genero-ikuspegia eta aniztasuna.

HURBILKETA KUANTITATIBO ETA KUALITATIBO BERRIAK

Adierazleetatik abiatuta, estatistikak eta monitorizazioa elementu garrantzitsuak dira, abiapuntu-ko egoera edo diagnosia ikusarazteko eta mugikortasuna planifikatzeko eta kudeatzeko tresnen aurrerapena ezagutzeko eta, aldi berean, ezarritako neurrien eraginkortasuna behatzeko. Monitorizazio horretan, askotan, ez da ikuspegi soziologikorik eskaini, eta, beraz, genero-dimentsioa ez da nahikoa izan eta oraindik ere ez da nahikoa.

Hala ere, Eusko Jaurlaritzak tradizio handia du mugikortasunari buruzko inkestak egiten, eta, egiturari dagokionez, eta Laneguneko mugikortasunari buruzko inkesta garatzen du.

Bertan elkarriketatutako pertsonaren informazioa biltzen du, hala nola ikasketa-maila, sexua, ibilgailua etxean edukitzea, etab. Informazio horri esker, hurbilketa ona egin daiteke emakumeen mugikortasunaren ereduak eta aurreiritziak ezagutzeko. Hala ere, beharrezkoa da datu horien ustiapena, analisisa eta ikusgarritasuna handitzea.

Bestalde, mugikortasun desberdintasunaren kuantifikazioan gehiago aurreratu behar da, datuak sexuaren arabera segmentatuz, fenomenoari buruzko parametro eta adierazle hobeen bidez, aldizka ebaluatu daitezkeenak. Besteak beste, mugikortasunaren plangintzan genero-adierazleak sistematizatzeko eta bateratzea proposatzen da, informazio horretarako sarbidea erraztea eta eskura dauden datuei gehiago ematean ahaleginak zabaltzea.

Osagarri gisa, ikerketako teknika kualitatiboak ikerketa-azterlanetan txertatu behar dira, baita planak eta programak hedatzeko ere. Azterketa kualitatiboek ñabardurak hartzea eta proiektuak gure errealitatearen konplexutasunera hobeto egokitzea ahalbidetzen dute.

GOBERNANTZA

Gure inguruan, mugikortasunaren plangintza sektorialerako eta orokorrerako tresna ugari daude, lurralde-eskala desberdinetan. Izan ere, tresna horiek mugikortasun jasangarriaren eta osasungarriaren printzipioetan oinarrituta daude, eta guztiek mugikortasunaren ekitatea nabarmen hobetu dezaketen proposamenak jasotzen dituzte.

Askotan, tresna horien ezarpena argi eta garbi lotuta dago ziklo politiko eta ekonomikoarekin, eta, ondorioz, lantze-erritmoa eta ondoriozko neurrien gauzatze-maila motelegiak izan dira ezarritako helburuetara aurreikusitako epeetan iristeko. Beraz, gobernantza-sistema berriak aurkitu behar dira garraio publikorako azpiegituretan inbertsioak egiteko eta tokiz gaindiko eta udalez gaindiko administrazioek onartutako mugikortasun planetatik eratorritako jarduerak ezartzeko. Administrazioen arteko edo maila anitzeko lankidetzaz gain, funtsezkoa da administrazioen arteko lankidetzaren horizontala, lurraldearen, ingurumenaren, mugikortasunaren, garraioaren edo espazio publikoaren arloetatik harago, lankidetzaren beste arlo batzuekin ere egin dadin, hala nola eskubide sozialen, lanaren, hezkuntzaren edo osasunaren arloekin.

5. HMJP-AREN JARRAIPENA

5.1. JARRAIPEN ADIERAZLEAK

Eremua	Adierazlea (unitateak)	Aurreko HMJP (erreferentziako urtea 2016)	HMJParen eguneraketa (2024)	Joerazko balio (2030)	Helburuko balioa (2030)
1. Orokorra	1.1 Motorizazio indizea (ibi./1.000 biz.)	581	645	Igoera	Murrizketa
	1.2 Udalerriaren auto euspena (udalerrian lan egiten duen biztanleria okupatua / bertan bizi den biztanleria okupatua)	%55,1	%45,7	Murrizketa	Igoera
	1.3 Udalerriaren autosufizientzia (udalerrian lan egiten duen biztanleria egoiliarra / lanpostu lokalizatuak)	%42,7	%29,3	Murrizketa	Igoera
	1.4 Bizi diren udalerritik kanpo lan egiten duten 16 urteko edo gehiagoko biztanleria okupatua	%48,3	%54,3 (2022)	Igoera	Murrizketa
2. Banaketa modala	2.1 Ez motordunak	%40,2	%35,6	%39,6	%49,7
	2.2 Garraio publikoa	%5,9	%12,2	%12,1	%13,5
	2.3 Ibilgailu pribatua	%53,9	%52,2	%48,3	%36,8
3. Barneko banaketa modala	3.1 Ez motordunak	%71	%72,8	%74,7	%76,5
	3.2 Garraio publikoa	%2	%7,9	%7,9	%8,3
	3.3 Ibilgailu pribatua	%27	%19,3	%17,4	%15,2
4. Konexioko banaketa modala	4.1 Ez motordunak	%10	%3	%4,2	%15,3
	4.2 Garraio publikoa	%9	%16	%16,2	17,5
	4.3 Ibilgailu pribatua	%81	%81%	%79,6	%67,2
5. Oinezkoak	5.1 Oinezkoentzako espazio publikoa	%50,8	Igoera	Igoera	Igoera
	5.2 1,8 m-tik gorako zabalera duten espaloioak (%)	%69,3	Igoera	Igoera	Igoera
	5.3 Biktimak oinezkoak (oinezko biktimen kopurua / hiriko biktimen kopuru osoa)	-	%22,7	Murrizketa	Murrizketa
6. Bizikletak eta MPI	Bizikletentzako ibilbideen luzera (bizikleta-erreiaren m.)	12.457	15.781	15.781	23.285
	Bizikleta-sarea (km/1.000 bizt.)	0,568	0,719	0,719	1,062
	Bizikletak aparkatzeko puntuen kopurua	36	54	54	76
	Aparkamendu seguruak	0	0	0	3
7. Garraio publikoa	7.1 Hiriko garraio publikoaren urteko eskaria (urteko bidaiari kopurua)	184.971	183.282 (2019)	Mantendu	Igoera

Eremua	Adierazlea (unitateak)	Aurreko HMJP (erreferentziako urtea 2016)	HMJParen eguneraketa (2024)	Joerazko balio (2030)	Helburuko balioa (2030)
	7.2 Hiriko garraio publikoaren urteko eskaria, biztanleen arabera (bidaiari kop. / biztanleria)	8,4	8,3	Mantendu	Igoera
	7.3 Hiriarteko garraio publikoaren urteko eskaria (urteko bidaiari kopurua)	687.591	2.212.479	Mantendu	Igoera
	7.4 Hiriarteko garraio publikoaren urteko eskaria, biztanleen arabera (bidaiari kop. / biztanleria)	31,4	102	Mantendu	Igoera
	7.5 Hiriko autobusen batez besteko maiztasuna (puntako ordua)	30 min.	30 min.	30 min.	20 min.
	7.6 Gainazaleko garraio publikoaren parke mugikorra MMPera egokituta (%)	%100	%100	%100	%100
	7.7 Tarifa-integrazioa duten biztanleen % (%)	%100	%100	%100	%100
	7.8 Energia jasangarria duten herri autobusen %	%0	%0	%0	%50
8. Ibilgailu pribatu motorduna	8.1 Ibilgailuen batez besteko okupazioa	1,53	1,72	1,9	2,5
	8.2 Ibilgailu motordunentzako espazio publikoaren % (zirkulazioa)	%49,2	Murrizketa	Mantendu	Murrizketa
	8.3 Auzo-sarea (sare osoarekiko)	%34,3	%30,1	%30,1	%30,1
	8.4 Autoa partekatzeko udal zerbitzuaren erabiltzaileak	1.051	Ez dago martxan zerbitzua	Zerbitzu gabe	Zerbitzua berrabiara zi
9. Aparkamendua	9.1 Galtzadan aparkatzeko plaza libreak	6.039	6.482	6.482	6.455
	9.2 Galtzadan aparkatzeko plaza arautuak (TAO)	516	2.954	2.954	2.743
	9.3 Galtzadatik kanpoko aparkalekuak	6.234	7.397	7.397	Igoera Disuasio aparka.)
	9.4 Ibilgailu elektrikoak kargatzeko udal aparkalekuak	0	0	0	4
10. SHB	10.1 Ibilgailu astunen % bide-sarean	%8	%7,3	%7,3	Murrizketa
	10.2 Zama-lanentzako zonak (plazak / 100 biz.)	Daturik gabe	0,36	0,36	0,35
11. Ingurumen-fluxuak	11.1 NO ₂ (µg/m ³) eguneko gehieneko isuria	51	79 (2022)	-	Murrizketa
	11.2 PM ₁₀ (µg/m ³) eguneko gehieneko isuria	93	87 (2022)	-	Murrizketa
	11.3 Urteko zein egunetan gairatzen duen PM ₁₀ -ak onartutako maximoa	2	4	-	0

Eremua	Adierazlea (unitateak)	Aurreko HMJP (erreferentziako urtea 2016)	HMJParen eguneraketa (2024)	Joerazko balio (2030)	Helburuko balioa (2030)
12. Kutsadura akustikoa	12.1 Goizean 65 dB baino gehiagoko ibilgailuen zirkulazio-zarataren eraginpean dagoen biztanleria (%)	Daturik gabe	%27,6 (2017)	Igoera	Murrizketa
	12.2 Arratsaldean 65 dB baino gehiagoko ibilgailuen zirkulazio-zarataren eraginpean dagoen biztanleria (%)	Daturik gabe	%17,6 (2017)	Igoera	Murrizketa
	12.3 Gauean 65 dB baino gehiagoko ibilgailuen zirkulazio-zarataren eraginpean dagoen biztanleria (%)	Daturik gabe	%4,5 (2017)	Igoera	Murrizketa
13. Istripuak	13.1 Hildakoak (biktimak/urtea)	Daturik gabe	0 (2023)	-	0
	13.2 Zauritu larriak (zaurituak/urtea)	Daturik gabe	0 (2023)	-	0
	13.3 Udalerrian erregistratutako istripuak (istri./1.000 biztanle)	3,05	1,92 (2020)	-	Murrizketa
	13.4 Istripu erregistratuetan harrapatutako oinezkoak (harrap./10.000 biztanle.)	0,91	7,76 (2020)	-	Murrizketa

6. HMJP-AREN HORIZONTEAREN BARRUKO JARDUEREN LABURPEN FITXAK

1.1 Isuri Gutxiko Eremuak (IGE) sortzeko aukeren azterketa

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Ibilgailu kutsatzaileen zirkulazioa mugatzea udalerriko gunek jakin batzuetan, mugikortasun jasangarriagoa sustatzeko.

Neurriaren deskribapena

IGEak udalerriko bide hierarkizazioa aldatzea dakar, perimetroaren barruan kaleak igarobide gisa erabiltzea saihesteko. Beharrezkoa da:

- Salbuespenak eta luzamenduak kontuan hartu (errenta, adina, etab.) IGEa sozialki bidegabekoa izan ez dadin.
- Antzeko ekimenak dituzten eskualdeko beste udalerri batzuekin koordinatzea, neurriak argiak eta homogeneoak izan daitezen, tartean dauden udalerriak barne hartzen dituen jarraipen batzorde baten bidez.

Arduradunak

Arrasateko Udala; MITMA; Eusko Jaurlaritza

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Tn/urtea de CO, VOC, CH₄, NO_x, CO₂, SO₂, PM₁₀, zarata.

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Kostua

Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

Lehentasuna

Ertaina

1.2 Airearen Kalitatea Hobetzeko plan bat garatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Arrasateko airearen kalitatea hobetzea.

Neurriaren deskribapena

- Arrasateko airean dauden gas eta partikula kutsatzaileak neurtzeko tresnak izatea.
- Gas eta partikula horiek murrizteko plan bat izatea.
- Egungo mugikortasun ereduaren kanpo-eragin negatiboak murriztea.
- Airearen kalitatearen bilakaera monitorizatzea, jarduera eta/edo erabaki jakin batzuk ezarri aurretik eta ondoren.

Arduradunak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Arrasateko Udala; MITMA; Eusko Jaurlaritza	Tn/urtea de CO, VOC, CH ₄ , NO _x , CO ₂ , SO ₂ , PM ₁₀ , zarata.
Denbora horizontea Berehalakoa: 2 urte arte	Kostua
Lehentasuna Altua	45.000 €

1.3 Ibilgailu eraginkorrak, energia-kontsumo txikikoak eta CO₂ isuri gutxikoak sustatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztea: BEGen eta emisio kutsatzaileen emisioak murriztea.

Neurriaren deskribapena

Arrasateko Udalak energiari dagokionez eraginkorrak diren ibilgailuak erosteko aukera sustatzea eta herritarrei ezagutaraztea proposatzen da, eta udalerriak ibilgailu garbientzako zerga-onurak dituela, 0 etiketarekin edo ECO etiketarekin.

Egungo ibilgailu kopurua eta ibilgailu elektrikoek erabilera handitzea gomendatzen da, eta propaganda eginez eta hedatuz horrelakoak direla esplizitu egitea.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

ibilgailu elektrikoek %; ibilgailu elektrikoak kargatzeko guneak

Denbora horizontea

Ertaina: > 4 urte

Kostua

Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

Lehentasuna

Ertaina

1.4 Udal flota ibilgailu jasangarriagoen bidez berritzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Udalak edo haren sail eta zerbitzuek erabiltzen dituzten ibilgailuen emisio eta kanpo-eragin negatiboak murriztea.

Neurriaren deskribapena

- Garbiketa ibilgailuen flota berritzen jarraitzea, %100eko elektrifikazioa lortu arte.
- Udaltzaingoaren ibilgailuak dibertsifikatzea, bizikletak eta patineteak barne, eta patruila ibilgailuak elektrifikatzea.
- Etorkizuneko bus elektrikoaren flota bat planifikatzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Udaltzaingoa; Udal enpresak	Udal-ibilgailu elektrikoaren %; zarata
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	
Lehentasuna	Barneratua
Ertaina	

1.5 Ibilgailu elektrikoa garatzeko estrategia bat hastea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Emisio gutxiago sortzen dituen ibilgailu-parkea izatea.

Neurriaren deskribapena

Gipuzkoako MUBIL laborategia du, eta bertan mugikortasun jasangarriago baterako etorkizuneko irtenbideekin lan egiten da. MUBIL Mugikortasun Berrirako Zentroa mugikortasun adimendun eta jasangarrian jarduera, zientzia eta ezagutza garatzeko espazio fisiko bat da.

2022ko uztailan, gainera, Eusko Jaurlaritzak Mugikortasun Elektrikoaren Euskal Estrategia onartu zuen, 2030era arte inbertsio garrantzitsua aurreikusten duena. Estrategia berriak karga azkarreko guneen kopurua bikoiztea, mugikortasun elektrikoarekin eta ibilgailu elektrikoak kargatzearekin lotutako 25 proiektu martxan jartzea eta parke mugikorraren, hiri-autobusen eta taxi-floten zati handi bat elektrifikatzea proposatzen du.

Horiek pizgarriak izan behar dute Arrasateko ibilgailu elektrikoa garatzeko udal-estrategia bat planteatu eta gara dezan, eta, hala, haren erabilera sustatu eta ibilgailu elektrikoarentzako lekua handitu dezan.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; EVE; MITMA	Ibilgailu elektrikoaren %
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	
Lehentasuna	Barneratua
Ertaina	

1.6 Kutsadura Akustikoaren arloko Ekintza Plana garatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Arrasateko mugikortasun ereduak eragindako poluzio akustikoa murriztea.

Neurriaren deskribapena

- Egoera akustikoaren mapa eguneratzea eta gaitasun akustikoaren mapa sortzea.
- Kutsadura akustikoaren mugak gainditzen dituzten kaleak baketzea.
- Ibilgailu hibrido edo elektrikoen aldeko apustua egitea eta udal flota eta garraio publikoko flota berritzea.
- Garraibiderik isilenak sustatzea (oinez edo bizikletaz/patinetz joatea).
- Zirkulazio bolumen handiagoa jasaten duten bideen zoladura asfalto xurgatzaile edo zarataren kontrakoarekin.
- Bideetan pantaila akustikoak edo landare-hesiak jartzea, gertu bizi diren herritarrei gehien eragin diezaieketenak.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; Eusko Jaurilaritza

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Emisio kutsatzaileak: zarata (% > 65dB)

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Kostua

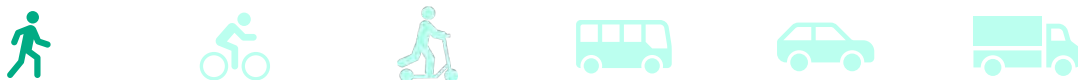
45.000 €

Lehentasuna

Ertaina

2.1 Oinezkoentzako espazioa finkatzea oinezko desplazamenduen ardatz nagusietan

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Oinezko desplazamenduetarako bide nagusietan espaloiak zabaltzea, eta, horrela, oinezkoentzako bide-sarearen azalera eta kalitatea handitzea.

Neurriaren deskribapena

- Lehentasuna ematea gaur egun espaloia duten bideei, oinezkoentzako ardatz nagusi izateko zabalera nahikorik ez badute.
- Irisgarritasuna hobetzea, dagoeneko finkatuta dauden ibilbideei ere jarraipena emanez. Ardatz berriak desgaitasuna duten pertsonentzat ere egokituta egon daitezen saiatzea.
- Hobetzeko potentziala duten bideak: Gipuzkoa etorbidea, Otalora Lizentziatua, Zarugalde kalea, Uribarri etorbidea, Jose Luis Iñarra.

Arduradunak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Arrasateko Udala	Motorrik gabeko hiri banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Altua	
Lehentasuna	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Baxua	

2.2 Paseatzeko ardatzen eta hiriko jolas-ardatzen kalitatea hobetzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Hiriko jolas-ibilbideen kalitatea hobetzea, derrigorrezkoa ez den mugikortasunerako. Zenbait bidek oinez ibiltzeko zabalera eta irisgarritasun baldintza ezin hobeak dituzte jada, baina, trafiko urria dutenez edo eremu sentikorretatik hurbil daudenez, harago joateko eta berdegune, jolas edo aisialdi gune gehiago eskaintzeko egokiak dira.

Neurriaren deskribapena

- Oinezkoen espazioa hobetzea, espaloietako espazio librea handituz eta irisgarritasuna hobetuz, bai eta zirkulazioa baxetzea ere.
- Berdeguneen, jolas eta aisialdi-guneen eta itzaleko eta freskatzeko leku publikoen presentzia handitzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Motorrik gabeko hiri banaketa modala

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Lehentasuna

Baxua

Kostua

Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

2.3 Igogailu berriak implementatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Udalerriko goi-auzoetako irisgarritasuna eta konektibitatea hobetzea.

Neurriaren deskribapena

Igogailuak honako leku hauetan ezartzea:

- Maitena kalean, aurreko mugikortasun planaren gauzatu gabeko proposamena berreskuratuz.
- Jose Luis Iñarra kalea.
- Maiatzaren 1a plaza Arrasate pasealekuarekin bat eginez.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Motorrik gabeko hiri banaketa modala

Denbora horizontea

Ertaina: > 4 urte

Kostua

Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

Lehentasuna

Altua

2.4 Landa-ibilbideak hiri-bilbearekin integratzea sustatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Hirigunea bere landa-ingurunerik hurbilenarekin lotzea, kirola eta/edo jolasa oinez eta/edo bizikletaz egitea sustatzeko.

Neurriaren deskribapena

- Hirigune barruko eta kanpoko landa-ibilbideen seinaleztapena hobetzea, eta ibilbideei, denborei eta distantziei buruzko informazioa ematen duten panelen kopurua handitzea.
- Bizikletek eta oinezkoek partekatzen dituzten bideak handitzeko proiektuak berreskuratzea: inguruak baldintzatzea, ibiltarientzako eta txirrindularientzako jolas-ibilbideak izan daitezen eta ibilbideak lotu ditzaten.
- Inguruneari eta ondareari buruzko informazio-panelen presentzia handitzea.
- Tarte zailenen irisgarritasuna hobetzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Motorrik gabeko hiriarteko banaketa modala

Denbora horizontea Ertaina: > 4 urte	Kostua
Lehentasuna Baxua	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

2.5 Hiriarteko bizikleta ibilbideak eta bideak konektatzea eta sustatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Arrasate hiriarteko bizikleta sare batekin lotzea eta txango turismoa eta zikloturismoa sustatzea.

Neurriaren deskribapena

- Beste udalerrri batzuekin elkarlanean aritzea, ibilbide gehiago bultzatzeko eta gutxi konektatutako inguruak, zikinak, zailak eta abar hobetzeko. irisgarriagoak eta erakargarriagoak izan daitezten.
- Zikloturisten azpiegitura handitzea, bizikletak aparkatzeko eta konpontzeko erraztasun handiagoarekin, jateko, freskatzeko eta atseden hartzeko guneak, etab.
- Leku naturaletara eta bizikletak eramateko gunera iristeko garraio publikoaren erabilera bultzatzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; Eusko Jaurilaritza; Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Motorrik gabeko hiriarteko banaketa modala

Denbora horizontea

Ertaina: > 4 urte

Lehentasuna

Baxua

Kostua

200.000 €

2.6 Bide berdeen eta bizikleta-bideen seinaleztapena hobetzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bide berdeen eta ibilbide osasungarrien erakargarritasuna eta erabiltzeko erraztasuna handitzea.

Neurriaren deskribapena

- Gernikako Zumardian eta Vasco-Navarron seinaleak jartzea eta egoera onean mantentzea, bizikleta, oinezko eta partekatu beharreko espazioak mugatuz.

- Oinezko eta bizikletentzako distantziak eta desplazamenduetarako denbora adierazten duten seinaleak jartzea, helmuga desberdinetatik bideen hasiera eta elkarguneetara.
- Eskualdeko bide berdeen sinbologia harmonizatzea, erabilerrazak eta intuitiboak izan daitezen.
- Egoeraren eta inguruneari eta leku interesgarriei buruzko informazioa eskaintzen duten ibilbideen berri emango duten mapak eta informazio panelak instalatzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; Eusko Jaurlaritza	Seinaleztatutako bidegorriak (%)
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	50.000 €
Lehentasuna	
Baxua	

2.7 Plataforma bakarrak inplementatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Oinezkoentzako espazioen erosotasuna eta erakargarritasuna areagotzea, bide-segurtasuna hobetuz.

Neurriaren deskribapena

Auzo-kaleak baketzeko tresna gisa, plataforma bakarrak ezartzeak oinezkoentzako eta bizikletentzako espazioa irabazten du, eta, aldi berean, ibilgailu pribatuak ibiltzea baimenduko da, baina abiadura mugatuarekin. Plataforma bakar horiek honako hauetan ezarriko lirateke:

- Baketze bidean dauden auzoak.
- Eskola inguruneak eta desplazamenduak sortu eta erakartzeko beste zentro batzuk.

Zehazki, ingurune hauetan ezartzea proposatzen da:

- Etxetxikiak kalea, Gipuzkoa etorbidea eta Euskal Herria plaza arteko tartea.
- Euskal Herria plaza.
- Zarugalde kalea, Otalora Lizentziatuarekin bidegurutzean hasi eta Bizkaia etorbidearekin biribilguneraino.
- Iturripe kiroldegirako sarbidea Uribarri etorbidetik.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Oinezkoentzako lehentasunezko guneak (%); Motorrik gabeko hiri banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Altua	

2.8 “Gaueko esplorazio martxak” jarduera implementatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Gaueko orduetan udalerriko segurtasuna hobetzea.

Neurriaren deskribapena

- Gaueko orduetan segurtasunik ezaren pertzepzioa duten eremuak ezagutzea.
- Kale eta plaza jakin batzuetan argiztapena hobetzeko beharra ebaluatzea.
- Garraio publikoaren arloan hobekuntzak iradokitzea, gaueko ordutegian segurtasuna hobetzeko.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Oinezkoentzako zebra-bide argiztatuak (%);
Motorrik gabeko hiri banaketa modala

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Kostua

8.000 €

Lehentasuna

Ertaina

2.9 Ordu edo egun jakin batzuetan zirkulazioa eteteko proba pilotuak

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Jende asko ibiltzen den inguruetan auto gutxiago ibiltzea eta oinezkoei aisialdirako espazio handiagoa eskaintzea.

Neurriaren deskribapena

Arrasateren kasuan, neurriak bide-segurtasuneko irizpideei erantzuten die. Kasu batzuetan, gaur egun jada aplikatzen den neurria da, eta beste kasu batzuetan ere aplikatzea proposatzen da:

- Kaleak une batez ixtea ikastetxeetara sartzerakoan.
- Kaleak ixtea eta autobusen ibilbidearen zati bat berriz diseinatzea, zirkulazioan eragina duten ekitaldiekin bat eginez (jaiak, jaialdiak, gertaera bereziak...).
- Asteburu batzuetan, bide-zirkulazioko arteria nagusi batzuk edo, gutxienez, zirkulazio-norantzaen bat partzialki ixtea, etorkizuneko hirigintza-esku-hartzeetarako proba pilotu gisa.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Istripu kopurua; Harrapatze kopurua

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Ertaina

3.1 Alde Zaharrera sartzeko sistemaren berritzea bizilagunen, zamalanak eta larrialdi zerbitzuentzat

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Ibilgailuen zirkulazio minimoa bermatzea eta alde zaharrean baketze maila altuena ziurtatzea.

Neurriaren deskribapena

Inguruko desplazamenduen kalitatea hobetzeko irtenbide konbinatua proposatzen da:

- Zamalanak egiteko ordutegia mantentzea.
- Bizikletak eta MPlak pasatzeko ordutegia arautzea (5.6).
- Sarbide automatizatuagoko sistema berri bat ezartzea, erregulazio handiagoa ahalbidetuko duena.
- Eremu horietara sartzeko baimena duten ibilgailuen kopurua murriztea, ordenantza berri baten bidez.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Oinezkoentzako lehentasunezko guneak (%);
Motorrik gabeko hiri banaketa modala

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

Lehentasuna

Altua

3.2 Arrasate pasealekuari auzo-sareko kalearen izaera ematea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Arrasate pasealekuko ingurua pixka bat berrantolatzea, Zarugalde kaleko biribilgunearen eta 17 Emakume kaleko biribilgunearen artean, zirkulatzen duen trafikoaren bolumena murrizteko eta oinez eta bizikletaz ibiltzeko baldintzak hobetzeko, auzokoen arteko bidea izan dadin.

Neurriaren deskribapena

- Arrasate pasealekuko zati hori Zarugalde kaleko biribilgunearen eta 17 Emakume kaleko biribilgunearen artean norantza bakarreko bide bihurtzea, iparraldetik hegoalderako noranzkoan.

- Ikastetxearen presentzia, ikastetxearen ondoriozko eskola-autobusen zirkulazioa eta tartean dauden hiri-autobusen geraleku eta ibilbideak direla eta, autobusen eta zerbitzuetako ibilgailuen zirkulazioaren noranzko bikoitzari eustea proposatzen da.
- Segurtasun arrazoiengatik, egungo bidegorriaren bidegurutzea oinezkoentzako bidegurutzeraino eramatea.
- Angelua zuzentzea eta Loramendi kalean oinezkoak gurutzatzea, autoen eta txirrindularien/oinezkoen arteko gatazkak saihesteko.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Norantza bakarreko bide-sarearen km (%) Eguneko batez besteko intentsitatea (EBI)
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	
Lehentasuna	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Altua	

3.3 Zarugalde kaletik zirkulazioaren murrizketa, Otalora Lizentziatua eta Bizkaia etorbidearen artean

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Ibilgailuen gutxieneko zirkulazioa bermatzea eta espazio berriak sortzea, oinezkoen lehentasuna emanez.

Neurriaren deskribapena

Zarugalde kalea, Otalora Lizentziaturen eta Bizkaia etorbidearekiko biribilgunea artean oinezkoentzako lehentasunezko bide bihurtzea, motordun ibilgailuek garajeetara eta zerbitzu ibilgailuak sarbidea izan dezaten.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Oinezkoentzako lehentasunezko guneak (%) Motorrik gabeko hiri banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	
Lehentasuna	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Altua	

3.4 Desplazamenduak sortzen dituzten ekipamendu eta zentroetarako sarbidea hobetzea oinez, bizikletaz eta garraio publikoan

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Udalerrian modu jasangarriagoetan egiten diren desplazamenduak areagotzea.

Neurriaren deskribapena

Oinezkoek, bizikletek/MPlek eta garraio publikoak udal ekipamendu nagusietara eta jarduera ekonomikoko poligonoetara iristeko duten ezintasunak autoaren erabilera handia eragiten du. Horregatik, beharrezkotzat jotzen da:

- Udal ekipamendu nagusiak lotzen dituzten oinezkoen ibilbideak hobetzea.
- Bidaia sortu eta erakartzeko zentro nagusietako sarreretan bizikletentzako eta patineteentzako aparkaleku kopurua handitzea.
- Ikasketa zentroekin eta jarduera ekonomikoko poligonoekin garraio publikoaren konexioak hobetzea eta zerbitzuaren ordutegiak sarrera eta irteera ordutegiekin koordinatzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Bidegorriaren estaldura duten erakarpen zentroak; Garraio publikoaren estaldura duten erakarpen zentroak

Denbora horizontea

Ertaina: > 4 urte

Lehentasuna

Ertaina

Kostua

Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

3.5 Eskola-inguruneak baketzeko hobekuntzekin jarraitzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Haurrak ibilgailu pribatu motordunaren kanpo eragin negatiboetatik babestea, hala nola bide-istripueetatik edo kutsadura atmosferiko eta akustikotik.

Neurriaren deskribapena

- HMJPak proposatzen du ahalik eta ikastetxe gehienetan eskola-bideen proiektu bat ezartzea, garraio jasangarriko moduetan sarbidea sustatzeko, batez ere oinez.
- Eskola-inguruneetan bake neurriak garatzea.
- Ikastetxeetara sartzeko mugikortasunaren jarraipena.
- Ibilgailu pribatu motordunen zirkulazioa eskola inguruneetara mugatzea, eta ikasleak ikastetxean oinez eta bizikletaz/patinetez sar daitezzen erraztea. Eskola inguruneak elementu bereizle eta bakegileekin baketzea eta jolas eta egonaldi espazioak izan daitezzen egokitzea.

Arduradunak Arrasateko Udala; IGEak; Gipuzkoako Aldundia; Eusko Jaurlaritza	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak Oinezkoentzako lehentasunezko guneak (%); Motorrik gabeko hiri banaketa modala
Denbora horizontea Laburra: 2-4 urte	Kostua Lehen eta bigarren hezkuntzako ikastetxeetako eskola-ibilbideen proiektua = 16.000 €
Lehentasuna Altua	

4.1 Oinezkoentzako zebra-bideen eta ibien irisgarritasuna hobetzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Elkarguneetan irisgarritasun osoa bermatzea, desgaitasunen bat duten pertsonen oinezko mugikortasuna errazteko.

Neurriaren deskribapena

- Lehen eta bigarren mailako oinezkoen ardatzetan jarduerak lehenestea.
- Zebra-bideak malda egokiarekin egokitzea, gurgil-aulkia duten pertsonentzat eta ikusmen urritasuna duten pertsonentzat.
- Ezinduentzako gaizki orientatutako zebra-bideak birkokatzea.
- Gurgil-aulkiak igaro ezin diren espaloiak handitzea, eta, sekzio estua izanez gero, plataforma bakarra egitea.

Arduradunak Arrasateko Udala; ONCE; Udal entitateak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak Oinezkoen zebra-bide egokituaren kopurua; egokitutako ibien kopurua
Denbora horizontea Laburra: 2-4 urte	Kostua Barneratua
Lehentasuna Altua	

4.2 Irisgarritasuna espazioetan hobetzea espaloietan eta oinezkoentzako

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Espaloiak zabaltzea edo plataforma bakarrak instalatzea, kale guztiek beharrezko irisgarritasun estandarrak bete ditzaten, gutxienez 1,8 metroko zabalera librea eskainiz.

Neurriaren deskribapena

- Lehen eta bigarren mailako oinezkoen ardatzetako jarduketak lehenestea.
- Gurgil-aulkiak pasatzeko gomendatutako gutxienekoak betetzen ez dituzten espaloiak zabaltzea, edo plataforma bakarra egitea sekzio estuaren kasuan. Gabezia horiek antzeman diren hiriko auzo guztietan neurria zabaltzea, bereziki periferiakoenetan.
- Espaloietako oztopoak kentzea, zabalera librea dela eta, beraz, guztiz erabilgarria dela bermatzeko.
- Kaleetako gaueko argiteria hobetzea, bereziki isolatuenak diren zatietan.
- Bateriako aparkalekuetan aparkaleku-topeak jartzea, ibilgailuen zati batek espaloia har ez dezan.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; ONCE; Udal entitateak	1,8 m baino zabalera handiagoko espaloiak.
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Altua	

4.3 Desgaitasun intelektuala eta AEN duten pertsonentzako bide-sinbologia eta piktografia txertatzeko plana

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Desgaitasun intelektuala edo autismoaren espektroko nahasmendua (AEN) duten pertsonen orientazioa eta independentzia erraztea.

Neurriaren deskribapena

- Oinezkoen zebra-bideetan piktografia integratzea, desgaitasuna duten pertsonen heldutasun zer egin erakusteko.
- Geltokien eta bus-markesinen sinbologia hobetzea, urrutitik ezagutzeko modukoak izan daitezen eta jarduteko modua azal dezaten.
- Kartel adierazleen eta jarraibideen ulermena erraztea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Udal entitateak	AEN duten pertsonentzako bide-sinbologia eta piktografiarekin egokitutako autobus-geltokien %
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	10.000 €
Lehentasuna	
Ertaina	

4.4 Ikusmen-desgaitasuna duten pertsonentzako autobus geltokien irisgarritasuna eta egokitapena hobetzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Garraio publikoaren erosotasuna, erakargarritasuna eta irisgarritasuna handitzea, autobus-geltokiak hobetzea eta horietara oinez iristea barne.

Neurriaren deskribapena

- Gurpil-aulkiak pasatzeko behar bezain zabalak diren espaloiak edo plataformak izatea, eta autobusak ondo maniobratzeko moduko lekuetan kokatzea, sarbide arrapala erraz zabal dadin.
- Bai kokalekua aldatzen ez duten geltokietan, bai geltoki berrietan, kontuan izan beharko da elkarguneen hurbiltasuna estaldura erradioa handitzeko, lerrokadura zuzenak, ibilgailuan seguru, eroso eta azkar iristeko aukera, ibilbide irisgarriak.
- Autobus geltokietan zoladura podotaktila jartzea, ikusmen urritasuna duten pertsonak gidatu ahal izateko.
- Inguruko fatxadetan oztopoak kentzea eta zoladura podotaktila jartzea geltokiaren eta fatxadaren artean, ikusmen arazoak dituzten pertsonen desplazamenduak errazteko.
- Denbora errealean pantailetan igorritako jakinarazpenak soinu igortzea.
- Desgaitasuna duten pertsonen elkarteekin gomendioak eta gidalerroak jarraitzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; ONCE; Udal entitateak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Irisgarriak diren geltokien %; ikusteko desgaitasuna duten pertsonentzat egokitutako autobus geltokien %

Denbora horizontea

Ertaina: > 4 urte

Kostua

60.000 €

Lehentasuna

Ertaina

4.5 Soinu-semaforoak inplementatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Semaforoa duten bidegurutzak egokitzea, mugitzeko zailtasunak dituzten kolektiboek segurtasunez gurutzatu ahal izan dezaten.

Neurriaren deskribapena

Udalerrian soinu-semaforoak dituzten bidegurutzeen kopurua handitzea, alde zaharretik hurbil daudenei eta oinezkoak gehien ibiltzen diren aldeei lehentasuna emanez.

Oro har, gomendagarria da (falta bada) oinezkoak pasatzeko denbora gehiago behar izatea, mugikortasun murriztua eta ikusmen-urritasuna duten kolektiboek denbora nahikoa izan dezaten galtzada segurtasunez gurutzatzeko.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; ONCE	Soinu semaforoaren %
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	3 semaforoaren egokitzearen x 342€/semaforo: 1.026 €
Lehentasuna	
Ertaina	

4.6 Hiriarteko eta herriko autobusen flotaren irisgarritasuna hobetzeko jarraipena

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Desgaitasun fisikoa duten pertsonen hiriarteko eta hiriko mugikortasuna hobetzea autobusez.

Neurriaren deskribapena

- Enpresa emakidadunek hiriarteko autobus-flota berritzen dutela kontrolatzea, desgaitasun fisikoa duten pertsonentzat egokituta egon dadin.
- Enpresa emakidadunek herriko autobusen flota berritzen dutela kontrolatzea, desgaitasun fisikoa duten pertsonentzat egokituta egon dadin.
- Hiriarteko eta hiriko autobus geltokiak egokitzea, erabat irisgarriak izan daitezen.
- Kontzesioak berritzeari begira, desgaitasunen bat duten pertsonentzako irisgarritasuna eskaintzen duten enpresek onurak izan ditzaten sustatzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Eusko Jaurlaritza; Enpresa emakidadunak	Mugikortasun urriko pertsonentzat egokitutako herribusen %; Mugikortasun urriko pertsonentzat egokitutako hiriarteko autobusen %
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	Barneratua
Lehentasuna	
Altua	

4.7 Hiri-altzari arriskutsuak kentzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Desgaitasunen bat duten pertsonentzako arriskutsuak diren oinezkoentzako ibilbideak hobetzea.

Neurriaren deskribapena

- Desgaitasuna duten pertsonekin azterketa-ibilbideak egitea, desgaitasuna duten pertsonen izan ditzaketen oztopo arkitektonikoak antzemateko.
- Hiri-altzariak desgaitasuna duten pertsonen segurtasunaren arloan dituzten arazo nagusien inbentarioa egitea.
- Arazoak sortzen dituzten hiri-altzariak ezabatzea edo aldatzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; ONCE; Udal entitateak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Oinezkoen zebra-bide irigarriak (%); 1,8 m baino zabalera handiagoko espaloak

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Proposamenen proiektu exekutibo bakoitzean zehazteke

Lehentasuna

Altua

4.8 Udalaren eta desgaitasuna duten pertsonen erakunde eta elkarten artean hitzarmenak egitea, irisgarritasuna sustatzen duten jarduerak koordinatzeko

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Administrazioaren eta kolektibo horien artean zuzeneko komunikazio kanalak ezartzeko aukera aztertzea, udal kudeatzaileek irisgarritasunaren arloan egin beharreko jardueri buruzko lehen eskuko informazioa izan dezaten.

Neurriaren deskribapena

- Lankidetzeta-hitzarmenak egitea Arrasateko Udalaren eta desgaitasuna duten pertsonen udalerriko erakunde eta elkarten artean, mugikortasunaren eta irisgarritasunaren arloko jardueretan modu koordinatuan lan egiteko.
- Irisgarritasunaren eta mugikortasunaren arloan modu koordinatuan lan egitea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Udal entitateak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

-

Denbora horizontea

Ertaina: > 4 urte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Baxua

4.9 Irisgarritasunari buruzko legea betetzen jarraitzea, mugikortasun urriko pertsonentzat egokitutako galtzadako aparkalekuen eskaintza bermatzeko

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Aparkalekuen eskaintza/eskaria kudeatzea, desplazamenduen zirkulazioa murrizteko.

Neurriaren deskribapena

Mugitzeko arazoak dituzten pertsonentzako aparkaleku erreserbei dagokienez, Euskal Autonomia Erkidegoko irisgarritasun kodea betetzen jarraitzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Eusko Jaurlaritza

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

MMP-entzako aparkaleku kopurua

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Lehentasuna

Baxua

Barneratua

4.10 Hirigintza Antolamendurako Ekintza Plana genero eta feminismoaren ikuspegitik garatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Eguneroko bizitza, kohesioa eta gizarte integrazioa erraztea, eta hiri-paisaia bat sortzea, lekuen parte izatearen zentzua emango duena eta pertsona, kolektibo eta gizarte-talde guztiei segurtasun eta atsegintasun sentzazioa erraztuko diena.

Neurriaren deskribapena

Eraikitako edo zaharberritutako gunek askok eragin negatiboa dute generoan eta irisgarritasunean, eta zuzendu egin behar dira. Gainera, mugikortasunarekin eta hirigintza plangintzarekin lotutako jarduerak gauzatzeko, beharrezkoa da genero ikuspegia eta esparru horietan emakumeek dituzten behar espezifikoak txertatzeko ekintzak garatzea.

Illo horiek ezartzeko modu egoki bat da tailer parte-hartzaileak egitea, non herritarren kolektibo desberdinen beharrak adieraziko diren, bereziki emakumeenak, ondoren tailer horietan garatutako jarduerak edo proposamenak gauzatzeko.

Arduradunak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Arrasateko Udala; Eusko Jaurlaritza; Gipuzkoako Aldundia; Bertako erakundeak	Emakumezkoen banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	
Lehentasuna	250.000 €
Altua	

5.1 Bizikleta eta MPlen aparkalekuen eskaintza handitzea bide publikoan

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bizikletentzako eta MPlentzako aparkaleku seguru eta nahikoa eskaintzea, bizikleta eta MPlak hobeto erabiltzeko.

Neurriaren deskribapena

- Gaur egun, aparkatzeko 22 modulu berri gehitzea aurreikusten da (+%41a). Bizikleten eta MPlen aparkamendu eskaera berriak zer portaera duen aztertzen du, eta hedatzen jarraitzen du oraindik falta diren lekuetan.
- Behar den aparkalekua jartzea, ahal dela galtzadan, eta tipologia alderantzizko U-an, era guztietako bizikletak uzteko behar adina leku eta tokirekin (cargobikeak uzteko lekua barne).
- Bizikletentzako aparkaleku babestu handiak jartzea eskari handia espero den lekuetan (geltokiak, ikastetxeak, aisialdikoak edo kiroltakoak, etab.).

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Bizikleta/MPlentzako aparkaleku kopurua; Bizikleta bidezko banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	
Lehentasuna	28.000 €
Altua	

5.2 Bizikleten MPlen aparkalekuen eskaintza handitzea eta sustatzea bide publikotik kanpo

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Esparru pribatueta (etxebizitzak, ekipazioak edo negozioak) aparkaleku-kopurua sustatzea. Bizikletentzako eta MPlentzako aparkaleku seguru eta nahikoa eskaintzea, bizikletaren erabiltzea hobetzeko.

Neurriaren deskribapena

- Aparkaleku seguruak eta zainduak ezartzea proposatzen da. Bizikleta bakoitza lapurretetatik eta eguraldi txarretik babesteko aukera ona dira banakako etxolak.
- Galtzadatik kanpo aparkatzeko eskaintza handitzea, bizikletan desplazamenduak sustatzeko.
- Etxebizitza eta negozio eraikinetan aparkalekuak instalatzea sustatzea.
- HAPOan, eraikin berrietan bizikletentzako gutxieneko aparkaleku batzuk sartzea, egoiliarrentzat edo erabiltzaileentzat erosoak eta irisgarriak direnak.
- Bizikletentzako aparkalekuak eskaintzea lurpeko parkinetan. Bizikletak aparkatzeko leku batzuk erreserbatu beharko lirateke, bizikleten segurtasuna eta zaintza ondoen bermatzen duten aparkalekuak baitira.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; APK2	Bizikleta/MPI-entzako aparkaleku seguruen %; Banaketa modala bizikletan
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	40.000 €
Lehentasuna	
Ertaina	

5.3 Bidegorrien hiri-sarea hedatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Arrasate erraz bizikletan ibil daitekeen herri bihurtzea eta bizikletan ibiltzen diren pertsonen kopurua handitzea.

Neurriaren deskribapena

- Proiektatutako bidegorriak garatzea eta hautemandako konexio beharrak asetzea. Sarea handitzea, alboko udalerriekiko interkonexioa kontuan hartuta.
- Bidegorriak eraikitzea segurtasunaren, erosotasunaren, konektibitatearen eta abarren arloan ezarritako jarraibide berrien eta jardunbide egokien arabera, galtzadan eraikitzea eta ibilgailu pribatuarentzako espazioa arrazionalizatzea lehenetsiz.
- Egungo bizikleta-sarearen gabeziak zuzentzea, bizikleta-bideak galtzadara eramanez, zabalera handituz edo oztopoak eta bestelako segurtasun-arazoak kenduz.
- HAPOn hiri-garapen berrien eta bizikleta sarearen arteko lotura sartzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia	Bizikletaz egiteko ibilbideen luzera; Banaketa modala bizikletan
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Proposamenen proiektu exekutibo bakoitzean zehazteke
Lehentasuna	
Altua	

5.4 Bizikleta galtzadan integratzea baketutako eremuetan, kale partekatueta eta 30 guneetan

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Zoladura bakarreko eremuak zabaltzea eta hirigunean abiadura erregulatzea bideratutako neurriek eremu baketsuak eta partekatutako sortuko dituzte, eta horietan posible izango da bizikletan segurtasunez ibiltzea. Eremu horiek ordutegietan muga daitezke, oinezkoen eta bizikleten arteko elkarbizitza egokia ziurtatzeko.

Neurriaren deskribapena

Erdiguneko kale gehienek 30 kilometro orduko edo gutxiagoko abiadura dute, eta horrek aukera ematen du ibilgailua galtzadan bizikletekin partekatzea.

Gainera, alde zaharra oinezkoentzat izateak eta plataforma bakarra jartzeko neurriek eremu seguruagoak sortuko dituzte txirrindularien eta oinezkoen artean espazioa partekatzea. Jende pilaketaren aurrean pertsona ahulenen joan-etorrien kalitatea eta segurtasuna bermatzeko, MPI edo bizikleta jaisteko seinaleak erabil daitezke.

Herritarrei eta gidariei laguntzen dien neurri gisa, bizikleten presentziarekin ohitzea komunikabideetan, 26. planoan bizikleten eta ibilgailu motordunen artean partekatutako galtzada gisa definitu diren bideetan galtzadako seinaleak ezartzea proposatzen da.

Horrez gain, bereizitako bidegorriak egiten diren bitartean, galtzadan seinaleak jartzea proposatzen da, bidegorri horiek aurreikusita dauden bideetan eta espazioetan. Aldi baterako neurri horri esker, etorkizuneko bizikleta-azpiegitura aurreratu ahal izango da, bizikletaren erabilera sustatuz eta lanak amaitu arteko trantsizio segurua bermatuz.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Bizikletaz egiteko ibilbideen luzera; Banaketa modala bizikletan

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Altua

5.5 Bizikleta eta MPI-entzako ibilbideen definizioa

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Udalerrian bizikletak eta MPLak zer ibilbidetatik mugi daitezkeen zehaztea.

Neurriaren deskribapena

Lehendik dagoen azpiegituraren, proposatutako azpiegituraren eta mugitzeko modu horiei eragiten dien mugikortasunaren arloan indarrean dagoen legediaren arabera definitu dira ibilbide horiek:

- Galtzadan, bizikleta-pistan edo bide berdeetan bereizten diren bidegorriak erabiltzea.
- Plataforma bakarreko kaleak erabiltzea.
- Espaloian bereizitako bidegorriak erabiltzea, betiere espaloiairen eta espaloiairen neurriek horretarako aukera ematen badute eta oinezkoen desplazamenduen kalitateari kalterik egiten ez badiote.
- Galtzadan zehar ibiltzea aurreko kategorizaziorik ez duten bideetan eta gehienez 20 edo 30 km/h-ko abiaduran ibiltzea.
- Oinezkoek lehentasuna duten bideetatik zirkulatzea, ibilgailutik jaitsiz seinaleek eta ordenantzak hala agintzen duten orduetan.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Bizikletaz egiteko ibilbideen luzera; Banaketa modala bizikletan
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	Barneratua
Lehentasuna	
Altua	

5.6 Bizikletatik/MPI-tik jaisteko seinalea barneratzea oinezkoek lehentasuna duten eremuetan

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Oinezkoen eta txirrindularien/MPlen arteko elkarbizitza hobetzea eta segurtasuna hobetzea oinezkoek lehentasuna duten espazio horien erabilera.

Neurriaren deskribapena

- Oinezkoentzako lehentasuneko seinaleak eta bizikletatik/MPltik jaisteko seinaleak oinezkoentzako kale nagusietan. Derrigortasun hori mugatu daiteke soilik oinezko gehien biltzen diren merkataritza-ordutegietara, hau da, 10:00etatik 13:00etara eta 17:00etatik 20:00etara edo puntako orduetan goizez eta arratsalde.
- Bizikleta eta MPlentzako pasabideak eta ibilbideak definitzea ibilgailu motordunak ibiltzen diren espazio berean, seinale horizontalen bidez.
- Oinezkoek lehentasuna duten kaleak, oinezkoekin partekatuta, seinale horien bidez seinaleztatu daitezke, eta pilaketak daudenean jaisteko iruzkin bat gehitu, oinezkoen zein bizikleten segurtasuna hobetzeko.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Urteko istripu kopurua oinezkoekin eta txirrindulariekin
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	3.500 €
Lehentasuna	

Altua

5.7 Bizikletaren jardura programa idaztea eta gauzatzea udalaz gaindiko estrategien esparruan

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bizikleta bidezko mugikortasuna bultzatzeko estrategia zehaztea, bizikletaren arloko udalaz gaindiko estrategiak kontuan hartuta.

Neurriaren deskribapena

Arrasateren ezaugarriak direla eta, bizikleta bidezko mugikortasunak garapenerako eta hazkunderako tarte handia du. Bizikletarentzako estrategia bat garatzeko, oinarritzko hiru zutabe hartu behar dira kontuan:

1. Bizikleta eguneroko mugikortasun atseginago baten protagonista izatea lortzea.
2. Bizikleta modu seguruan bultzatzea, turismo-, aisialdi- eta kirol-elementu gisa.
3. Bizikletaren sustapena, jarraipena eta gobernantza hobetzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; MITMA

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Motorrik gabeko hiriarteko banaketa modala

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Lehentasuna

Baxua

Kostua

12.500 €

6.1 Bizikletentzako aparkaleku seguruak instalatzea nodo intermodaletan

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bizikletaren eta garraio publikoaren arteko intermodalitatea sustatzea.

Neurriaren deskribapena

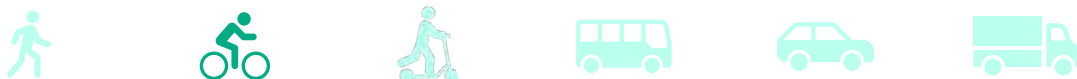
- Autobus geltokian, hirigunetik gertu (Garibai edo Biteri) eta Iturripeko kiroldegia eta Mondragon Unibertsitateari estaldura ematen dion guneren batean bizikletentzako aparkaleku seguruak jartzea, baita disuasio aparkalekuetatik gertu ere. Kaiola edo gune itxi modularrak erabiltzea gomendatzen da, U alderantzikatuan edo maila anitzeko aparkalekuekin, puntu bakoitzean gutxienez 100 bizikleta aparkatu ahal izateko.
- Karga txikiak eta ziklo bereziak egiteko lekua, bateria elektrikoak kargatzeko armairuak eta auto konponketetarako eta gurpilak puzteko tresnak dituen geltokia jartzea.

- Aparkaleku horien erabilera sustatzea, seinaleak eta lehendik dauden eta eraiki berri diren bizikleta bideekiko konektibitatea hobetuz.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia	Banaketa modala bizikletan (%); Bizikletentzako aparkaleku seguruen kopurua (%)
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	5.2 proposamenean egotzitako kostua
Lehentasuna	
Ertaina	

6.2 Bizikleta partekatuen sistema ezartzeko azterketa

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bizikleta garraibide erraza eta egokia bihurtzea Arrasate barruan mugitzeko.

Neurriaren deskribapena

- Datuak biltzea eta aparkalekuen erabilera aztertzea, bizikleten geltoki edo bilketa-gune desberdinak proposatzeko.
- Udalerriko bidaien erakarpen eta sorkuntza zentro nagusiak eta bizikleta fluxu garrantzitsuenak aztertzea. Zerbitzuaren hedapen faseak planifikatu dira, lehenik eta behin, zentroko biztanle dentsitate handieneko eremuak estaltzeko, eta, hala, erabilera intentsiboagoa bermatzeko, ondoren, eremu periferikoenak estaltzeko, lehenik eta behin bidaiak sortzeko zentro nagusietara iritsiz eta, ondoren, eskari gutxien duten eremuak estaliz. Zerbitzuaren hedatze faseak betetzea eta bizikleta publikoaren zerbitzuaren kokapen gehiago proposatzea zerbitzu hori sendotzeko asmoaren parte dira.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia	Barne banaketa modala bizikletan (%)
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	1.400.000 €
Lehentasuna	
Altua	

6.3 Herribuseko sarea birkonfiguratzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Udalaren autobus zerbitzuaren erabilera handitzea. Ibilgailu pribatuen egiten diren desplazamenduak murrizteko eta hiriguneko erakarpen-puntu nagusiak lotzeko aldaketa modal baterako alternatibak eskaintzea.

Neurriaren deskribapena

- Gaur egungo herribusaren sarean dauden gabeziak aztertzea, bidaia eta mugikortasun azterketak bultzatuz.
- Lineak berriz diseinatzea, zerbitzu, abiadura eta maiztasun hobea eskaintzeko. Arreta jarri zentralitate berriei, hala nola autobus geltokiari, industrialdeei edo gaur egun zerbitzurik ez duten auzoei.
- Behar diren geltokiak birkokatzea, erabiltzaile gehiago hartzeko eta lineen artean edo hiriarteko bus zerbitzuko lineekin gainjar ez daitezen, autobus zerbitzuaren beharrak berregituratuko baititu. Beraz, sareek osagarriak izan behar dute.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia;
Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Herriko garraio publikoaren urteko eskaria; herriko busaren merkataritza abiadura (km/h)

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Lehentasuna

Altua

Kostua

Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa.

6.4 Herribusaren lizitazio berrietarako estrategia definitzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Hiriko garraio publikoaren sarea egituratzea eta udalerriko ahalik eta zatirik handienarekin integratzea, zerbitzua hobetuz.

Neurriaren deskribapena

- Herribusaren zerbitzua koordinatzea, desplazamenduak erakartzeko zentro eta lantoki edo ikasketa zentro gehienetarako hiriarteko eta lurralde estaldurako bus-zerbitzuarekin osatuko den zerbitzua izateko.
- Geltokiak hiriarteko busaren geltokiekin gainjartzea saihestea, busen arteko eragozpenak minimizatzeke eta multimodalitatea sustatzeko. Ibilbideak sinplifikatzea eta ibilbideen hasierako puntuak sustatzea.
- Eskaintza handitzea. Busen ordutegiak eta maiztasunak tartekatzea, erabilera intuitiboago batengatik.

- Hiri-garraio publikoaren arloan udalerriak bete beharreko baldintzak prestatzea, zerbitzuaren emakidak laster iraungiko direla kontuan hartuta.

Arduradunak Arrasateko Udala; Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza ; Garraio publikoko operadoreak.	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak Hiriko garraio publikoaren urteko eskaera, biztanleen arabera (bidaiari kop. / biztanleria); garraio publikoaren kuota modala (%)
Denbora horizontea Berehalakoa: 2 urte arte	Kostua Barneratua
Lehentasuna Altua	

6.5 Aldundiarekin eta hiriarteko bus operadoreekin lankidetzaz ezarri, egungo sarean hobekuntzak aztertze

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Udalerritik igarotzen diren udalerrien arteko autobus lineen zerbitzuaren kalitatea hobetzea eta linea horiek udalerriaren hiri-bilbean egin behar dituzten kilometroak gutxitzea, zerbitzuak eskaintzen duen biztanleriaren estaldura kaltetu gabe.

Neurriaren deskribapena

- Hiriarteko bus-zerbitzua koordinatzea, herribusaren zerbitzu osagarria izateko.
- Geltokiak hiriko busarekin gainjartzea saihestea, busen arteko eragozpenak minimizatzeko eta multimodalitatea sustatzeko. Hiriartekoen ibilbidea sinplifikatzea, auzo-bideak erabiltzea saihesteko eta erabiltzailearentzat logikoa izateko, baita autobus geltokiaren zerbitzua indartzea ere.
- Eskaintza handitzea. Busen ordutegiak eta maiztasunak tartekatzea, erabilera intuitiboago batengatik.

Arduradunak Arrasateko Udala; Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza; Garraio publikoko operadoreak.	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak Hiriko garraio publikoaren urteko eskaera, biztanleen arabera (bidaiari kop. / biztanleria); garraio publikoaren kuota modala (%)
Denbora horizontea Laburra: 2-4 urte	Kostua Barneratua
Lehentasuna Altua	

6.6 Autobus geltokia behin betiko kokatzeko azterketa eta definizioa

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Autobus geltokia kokatzeko behin betiko kokapena zehaztea.

Neurriaren deskribapena

Autobus geltokia behin betiko kokatzeko partaidetza-prozesua egin ondoren (prozesua kapituluaren garatzen da), prozesuaren hurrengo fasea da beharrezko izapideak hasia egungo behin-behineko kokapena Zalduspen behin betiko kokapen bihurtzeko, udalerriak kalitatezko azpiegitura eta zerbitzuak dituen geltoki bat izateko zehazten diren estandar eta behar guztiak betez.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia;
Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza;
Garraio publikoko operadoreak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Hiriko garraio publikoaren urteko eskaera, biztanleen arabera (bidaia kop. / biztanleria)
Hiriarteko garraio publikoaren urteko eskaera, biztanleen arabera (bidaia kop. / biztanleria)

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Lehentasuna

Altua

Kostua

Barneratua

6.7 Autobusen birak eta lehentasunak aztertzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Autobusaren abiadura komertziala handitzea.

Neurriaren deskribapena

- Autobusen semaforo-zikloa, lehentasunak eta maniobragarritasun arazoak aztertzea, eta arazoak detektatzen diren puntuak detektatzea eta mapeatzea.
- Autobusei semaforo adimendunen bidez zirkulazio arinagoa ahalbidetzen dieten hobekuntzen ezaipena diseinatu eta planifikatzea.
- Autobusentzako errei eskusiboa jartzea hegoaldeko iparraldeko norantza, Arrasate pasealekuan.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Herribusaren abiadura komertziala (km/h)

Denbora horizontea

Kostua

Berehalakoa: 2 urte arte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Ertaina	

6.8 Autobus geltokietan, web zerbitzuetan eta aplikazioetan garraio publikoko zerbitzuari buruzko informazioa hobetzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Garraio publikoaren erabilera handitzea, erabiltzailearentzat errazagoa eta intuitiboagoa eginez.

Neurriaren deskribapena

- Gaur egun makiletan eta markesinetan dagoen informazioaren egungo egoera hobetzea, informazioa irakurtezina egiten duten pintadak eta pegatinak kenduta.
- Herriko eta hiriarteko garraio publikoaren zerbitzuetan, ordutegiei, lineei eta intermodalitaterako aukerari buruzko informazio argia inplementatzea, modu zentralizatuan eta herritar guztien eskura.
- Aplikazio mugikorretan, hala nola Google Transit edo Moovit, udalerriko garraio publikoko zerbitzuei buruzko informazio eguneratua sartzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza ;

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Barne desplazamenduen banaketa modala (%); Konexio desplazamenduen banaketa modala (%)

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Lehentasuna

Ertaina

Kostua

10.000 €

6.9 Mugi txartelari eta gainerako tarifei buruzko informazioa

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Garraio publikoaren erabilera erraztea.

Neurriaren deskribapena

Mugi sistema sartzeak eta garatzeak aldaketa garrantzitsua dakar garraio publikoaren tarifa funtzionamenduan, malgutasun eta bizkortasun handiagoa ahalbidetuz, eta, horrez gain, garraio publikoa erregulartasunez erabiltzen duten erabiltzaileentzat aurrezpen ekonomiko garrantzitsua dakar.

Hala ere, sarrera berri bat da, erabiltzaile jakin batzuentzat, batez ere hirugarren adinekoentzat, ulertzeko zaila izan daitekeena. Beraz, ordainketa eta bidaia modalitate hori sustatzen jarraitu behar da, haren eskuratzeari eta funtzionamenduari buruzko informazioa eman behar da, bai eta sistemaren inplementazio, eguneratze eta aldaketa egutegiaren berri eman ere.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza ;	Hiriarteko garraio publikoko lineetako urteko bidaiari kopurua; Hiriko garraio publikoaren lineetako urteko bidaiari kopurua
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	
Lehentasuna	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Baxua	

6.10 Taxi zerbitzua eta lizentziak berrikustea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Autoa partekatzeko zerbitzuen erabilera arautzea, gehiegizko eskaera eta taxiarekiko lehia zuzena saihesteko.

Neurriaren deskribapena

Nahiz eta ez den ikusi sektorea tentsionatzen ari denik VTC lizentziak erabiltzeagatik taxiarekin lehian dauden zerbitzuak eskaintzeko, egokitzen jotzen da hiriko VTCen sektorea sakonago ezagutzea eta neurri egokiak aurretik hartzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Taxi lizentzien kopurua
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	Barneratua
Lehentasuna	
Baxua	

6.11 VTC zerbitzuak eta taxiarekiko duten rola arautzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Lizentzien eskaintza egokitzea, herritarren eskaeraren arabera, eta sektorearen iraunkortasuna hobetzea.

Neurriaren deskribapena

- Arrasateko taxi zerbitzuaren erabilera aztertzea.
- Emandako lizentzien kopurua doitzeta, eskaerari erantzuteko.
- Taxi zerbitzuaren kalitatea hobetzea eguneko eta gaueko zerbitzuetan. Egungo ordenantza berrikustea, zerbitzu berrietara eguneratzeko.
- Taxi zerbitzuaren kudeaketan teknologia berriak sartzea.
- Auzo-taxi ekimena sendotzeko urteroko kanpainak egitea.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

-

Denbora horizontea

Ertaina: > 4 urte

Lehentasuna

Baxua

Kostua

Barneratua

6.12 Kultur eta herri jarduerekin koordinazioa, garraio publikoari ahalik eta kalterik gutxien eragiteko

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Garraio publikoaren etenaldiak murriztea eta zerbitzua hobetzea eta sinplifikatzea.

Neurriaren deskribapena

- Kaleko gertakarien eta ospakizunen eta garraio agintarien arteko komunikazioa hobetzea.
- Garraio publikoari ahalik eta kalte gutxien eragiteko, ze kaleen mozketak egokia den elkarrekin erabakitzea.
- Autobusen ordutegiari, maiztasunari edo ibilbideari eragiten dieten mozketei buruzko informazioa hobetzea erabiltzailearentzat.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Udaltzaingoa; Auzo-erakundeak eta herritarrak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Taxi lizentzien kopurua

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Altua

7.1 Bide-hierarkizazioa eguneratzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Hiri-bideak beren hierarkiarekin bat datozen sekzioetara egokitzea eta modu jasangarrienei leku gehiago ematea.

Neurriaren deskribapena

Auzo-sareko kaleak baketzea bultzatzen jarraitzea, espazio oso baketsuak izan daitezen eta ibilgailuen zirkulazioa oso mugatua izan dadin. Gainera, sare nagusitik kanpoko trafikoa murriztea ere sustatu behar da, igarotzeko ibilbideak mugatuz:

- Nafarroa hiribidea eta Kontzezino kalearen arteko biribilgunea kendu.
- Agerre kalea eta Santa Marina kalearen arteko biribilgunea kendu.
- GI-627: sarbide-saretik oinarritzko sarera pasatu.
- Intxausti kalea, sarbide-saretik oinarritzko sarera pasatzen da.
- Etxetxikiak kalea, Gipuzkoa etorbidearen eta Euskal Herria plazaren arteko zatian, tokiko saretik garajeetara eta zerbitzuetara soilik baimendutako sarbidera pasatzen da.
- Etxetxikiak kalea, Euskal Herria plazaren eta Deba Hiribidearen arteko zatian, tokiko saretik auzoko sarera pasatzen da.
- Etxetxikiak kalea, Deba Hiribidearen eta Nafarroa hiribidearekin biribilgunearen arteko zatian, tokiko saretik oinarritzko sarera pasatzen da.
- Euskal Herria plaza, auzo saretik garajeetara eta zerbitzuetara soilik baimendutako sarbidera pasatzen da.
- Zerrajera kalea, Aprendices kaletik Araba etorbidearekin biribilguneraino tokiko saretik oinarritzko sarera pasatzen da.
- Aprendices kalea, tokiko saretik oinarritzko sarera pasatzen da.
- Zarugalde kalea, Otalora Kalearen eta Bizkaia etorbideko biribilgunearen arteko tartean, tokiko saretik garajeetara eta zerbitzuetara soilik baimendutako sarbidera pasatzen da.
- Bañez doktorea kalea, 17 Emakume kalearekiko bidegurutzetik Kurtze Txiki plazarekiko bidegurutzeraino, auzo-saretik garajeetara eta zerbitzuetara soilik baimendutako sarbidera pasatzen da.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Bide sareko urteko istripu kopurua; Oinarritzko sarea sare osoarekiko (%)

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Altua

7.2 Zirkulazio noranzkoen ebaluazioa, noranzko bakarrak eta egoiliarren sarbidea indartzeko

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Zirkulazioa hobetzea, bidegurutzeak sinplifikatzea eta istripu-arriskua murriztea, autoaren lekua murriztuz.

Neurriaren deskribapena

Zirkulazio-norantzen berrantolaketa sakondu behar da, batez ere erdigunean. Horrez gain, aparkaleku pribaturako sarbidea erraztu nahi zaie bizilagunei, alferrikako itzuliak saihesteko eta galtzadatik kanpo aparkatzeari lehentasuna emateko. Hauek dira proposamenak:

- Gipuzkoa etorbideko tartean, Etxetxikiak kalearekiko elkargunearen eta Oalora Lizentziatua artean, zerbitzuak eta larrialdietako ibilgailuentzako eta Herribusarentzako zirkulazioa baimenduta egongo da.
- Kontzezino kalea, Nafarroa etorbideko biribilgunetik Araba etorbideko biribilgunerainoko zatia zirkulazioko norantza bakarrek kale bihurtzea (ekialdetik mendebaldera).
- Kontzezino kalea, Laubide plazatik Zerkaosteta kalearekiko elkarguneraino hegoaldetik iparralderako norantza bakarrek kale bihurtzea.
- Nafarroa etorbidea, Etxetxikiak kalearekiko biribilgunetik Kontzezino kalearekiko elkargunerainoko zatia zirkulazioko norantza bakarrek kale bihurtzea (ekialdetik mendebaldera).
- Deba etorbidea, kale osoan zirkulazioaren bi norantzak berreskuratzea, Euskal Herria plaza itxi ahal izateko.
- Zerrajera kalea, Araba etorbideko biribilgunetik Aprendices kalerainoko zatia zirkulazioaren norantza bakarrek kale bihurtzea (mendebaldetik ekialdera).
- Azeri kalea, mendebaldetik ekialderako norantza bakarrek kale bihurtzea, 17 Emakume kalearen eta Araba etorbidearen artean.
- Arrasate pasealekua, iparraldetik hegoalderako norantza bakarrek kale bihurtzea Zarugalde kaleko biribilgunearen eta 17 Emakume kaleko biribilgunearen arteko tartean, baina autobusen eta larrialdietako ibilgailuen zirkulazioaren norantza bikoitzari eutsiz.
- Kurtze txiki plaza, norantza bakarrari eusten dio, baina norabidea aldatu egiten da, Dr. Bañez kalean proposatutako murrizketak direla eta ingurunean sartzeko eta irteteko kudeaketa hobetzeko.
- Oalora Lizentziatua, Gipuzkoa etorbidea eta San Frantzisko kalearekin biribilgunera arte, Planaren iraunaldian bi norantzak mantenduko ditu, horko trafikoaren monitorizazioa egiten den bitartean, eraginak aztertu eta bokazioz norantza bakarrek bihurtzen den bitartean.
- Gipuzkoa etorbidea, Osiñaga kalearekiko elkargunetik Oalora Lizentziatua bihurtzen den arteko zatira arte, Planaren iraunaldian bi norantzak mantenduko ditu, horko trafikoaren monitorizazioa egiten den bitartean, eraginak aztertu eta bokazioz norantza bakarrek bihurtzen den bitartean.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Bide sareko urteko istripu kopurua; Norantza bakarrek errepide sarearen km (%)

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Altua

7.3 Gipuzkoa etorbidea eta Otalora Lizentziatua arteko espazioa birmoldatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Inguruaren arriskuaren pertzepzioa murriztea, oinezkoen zuzendutako espazioa handitzea eta oinezkoen ibilbideen baldintzak hobetzea.

Neurriaren deskribapena

Lehen fase batean proposatzen da HMJParen denbora epealdiaren barruan, non zirkulazioaren norantza bikoitzari eusten zaion Otalora Lizentziatuan, biribilgunea mantenduz eta galtzadan bidegorri partekatua sartuz motordun ibilgailuekin.

Bigarren fasean, udalerrirako azken helburu gisa eta Planaren denbora irismenetik kanpo, Gipuzkoa etorbidea eta Otalora Etorbidearen arteko egungo biribilgunea kentzeko aukera planteatzen da, bi bideetan zirkulazioaren norantza bakarra inplementatzearekin batera. Horrek askoz ere espazio seguruagoa eta oinezko eta bizikletentzako lehentasun handiagokoa lortzen lagunduko du, dagoeneko eginda dagoen Garibai eta Biteri jarduketarekin osatuz eta lotuz.

Bigarren fase hori egin aurretik, beharrezkotzat jotzen da trafikoaren modelizazio eta simulazio azterketa espezifiko bat egitea. Azterketa horren bidez jakin ahal izango da ea udalerriko bide-eskema gai den gertatuko litzatekeen trafikoaren birbanaketa xurgatzeko.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Norantza bakarreko errepide sarearen km (%)

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

Lehentasuna

Altua

7.4 Otalora Lizentziatua, San Frantzisko eta Ignazio Zuloaga kaleen arteko biribilgunearen espazioa birmoldatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Gaundimentsionamendua murriztea eta bide-segurtasuna hobetzea, ibilgailuak aparkatzea eta gelditzea eragingo duen espazioa saihestuz eta oinezkoak eta bizikletak igarotzeko ibilbideak hobetuz, oinezkoentzako zebra-bideak ardatzetara hurbilduz, biribilgunea zeharkatzeko ibilbideak zuzenagoak eta azkarragoak eginez.

Neurriaren deskribapena

Ingurune honetarako proposamenak dira:

- Biraketa-erradioen murriztea Otalora Lizentziatuan.
- Biribilguneako irteera-adarren kopurua murriztea, Ignacio Zuloagako konexioa kenduz. Horrela, biribilguneak irteera bakarra izango du mendebalderantz, eta ez bi, gaur egun duen bezala.
- Aparkalekuen erdiko uhartea kentzea.
- Otalora Lizentziatua ardatzaren lerrokadura berria, zirkulazio-bidea bi espaloien arteko erdian egon dadin.
- Irabazten den espazio guztia oinezkoentzako eta bizikletentzako espazio gisa aprobetxatzen da.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Norantza bakarreko errepide sarearen km (%) Eguneko batez besteko intentsitatea Hiri-banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	
Lehentasuna	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Altua	

7.5 Otalora Lizentziatua, Zarugalde kalea eta Bizkaia etorbidea arteko biribilgunearen espazioa birmoldatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Gaundimentsionamendua murriztea eta bide-segurtasuna hobetzea, ibilgailuak aparkatzea eta gelditzea eragingo duen espazioa saihestuz eta oinezkoak eta bizikletak igarotzeko ibilbideak hobetuz, oinezkoentzako zebra-bideak ardatzetara hurbilduz, biribilgunea zeharkatzeko ibilbideak zuzenagoak eta azkarragoak eginez.

Neurriaren deskribapena

Ingurune honetarako proposamenak dira:

- Biribilguneako eraztun galtzadaren zabalera murriztea.
- Zarugalde kalea, Otalora Lizentziatua eta biribilgunearen arteko tartean, bizikletentzako, garajeentzako eta zerbitzuetako ibilgailuentzako sarbide mugatuko bide batean bihurtzea; beraz, biribilgunera sartzeko adar horretako ibilgailuen fluxuak nabarmen murriztuko luke haren bolumena.
- Oinezkoen zebra-bideak biribilgunearen ardatzera hurbiltzea, oinezkoentzako ibilbideak zuzenagoak eta erosoagoak izan daitezen biribilgunea zeharkatzeko orduan.
- Bizikleten ibilbidea Zarugalde kaletik Santa Barbara parkeraino lotzea

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Norantza bakarreko errepide sarearen km (%) Eguneko batez besteko intentsitatea Hiri-banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

Lehentasuna

Ertaina

7.6 Otolara Lizentziatua eta Zarugalde ingurua baketzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Otolara Lizentziatuaren zati honen inguruan mugikortasun, segurtasun, eta erosotasun baldintzak hobetzea bidearen erabiltzaile guztientzat, bai oinezkoentzat, bai bizikleta eta MPlak, bai ibilgailu motordunentzat, erabilera horiek hobetzera bideratutako aparkaleku espazioa libre utziz.

Neurriaren deskribapena

Lehen tarterako, San Frantzisko kaleko biribilgunearen eta Zurgin kantoiaren artean, hau proposatzen da:

- Biribilgunea birmoldatzea (7.4 proposamena).
- Espaloien zabalera handitzea Otolara Lizentziatuan.
- Bidegorriaren inplementazioa Otolara Lizentziatuan.
- Biribilgunea mendealderantzko irteera bakarrarekin konfiguratzea, Otolara Lizentziatuko zirkulazio erreak bateratuz eta Ignazio Zuloagako errea ezabatuz. Horrek oinezkoari zuzendutako espazioa handitzea ahalbidetuko du.
- Bidegorria jartzeak espazio horretan aparkaleku batzuk galtzea dakar.
- Oinezkoentzako zebra-bide berri baten inplementazioa Ignazio Zuloaga kalearen eta Otolara Lizentziatuaren artean (inplementatuta).

Bigarren tarterako, Zurgin kantoiaren eta Bizkaia etorbideko biribilgunearen artean, hau proposatzen da:

- Zarugalde kalea oinezkoentzako lehentasuneko kale bihurtzea, bizikletentzako eta MPlentzako sarbidearekin eta garajeetarako motordun ibilgailuentzako eta baimendutako ibilgailuentzako sarbide mugatuarekin (3.3 proposamena).
- Aparkalekuen ilera erdibitzailea kentzea Otolara Lizentziatua tartean.
- Kale tartearen hegoaldeko espaloiko ilarako aparkalekuak kentzea.
- Aparkaleku ilarak kentzeak aukera ematen du kalearen iparraldeko sektorean ilaran aparkamendua antolatzeke, eta, batez ere, zati horretan espaloiak zabaltzeko.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Norantza bakarreko errepide sarearen km (%)
Eguneko batez besteko intentsitatea
Hiri-banaketa modala

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

Lehentasuna

Altua

7.7 Laubide Plaza, Kontzezino eta Nafarroa etorbidearen arteko espazioaren birmoldaketa

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Garibai etorbidetik hurbil dagoen espazioaren gairidimentsionamendua saihestea eta jarduketa hori osatzen amaitzea, inguru horretan motordun ibilgailuek zirkulatzeko aukerak minimizatuz.

Neurriaren deskribapena

Aurreikusitako jardueren artean, honako hauek daude:

- Kontzezino kalea hegoaldetik iparralderako norantza bakarrekalea bihurtzea, Laubide plazako biribilguneetik Zerkaosteta kaleraino.
- Ekialdetik mendebalderako norantza bakarrekalea bihurtzea Kontzezino kalea, Nafarroa etorbideko elkarguneetik Araba etorbideko biribilguneraino.
- Nafarroa etorbidea norantza bakarrekalea bihurtzea, ekialdetik mendebaldera, Aprendices kaletik Kontzezino kaleraino.

Norantza bakar horiek ezartzeak hiri-espazioa birkonfiguratzeko ekarriko du, eta horrek eragina izango du Kontzezino kalearen, Garibai etorbidearen eta Nafarroa etorbidearen artean dagoen biribilgunearen funtzionaltasunean. Puntu horretan zirkulazio-erreak kentzeak aukera emango luke berdegunea edo plaza bera zabaltzeko, gaur egun biribilgunerako den espazioa okupatuz, Garibai etorbidearen pertzepzioa indartuz oinezkoen lehentasuneko espazio gisa.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Norantza bakarrekale errepide sarearen km (%) Eguneko batez besteko intentsitatea
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	
Lehentasuna	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Ertaina	

7.8 Jose Luis Iñarra kalea berrurbanizatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Ibilgailu motordunentzako zirkulazio espazioa berrantolatzea eta hobetzea, eta oinezkoen ibilbideetako segurtasuna eta erosotasuna hobetzea

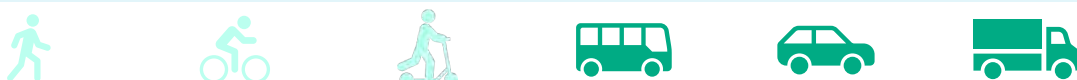
Neurriaren deskribapena

Fase honetako esku-hartzeen helburua da ibilgailu motordunentzako zirkulazio-espazioa berrantolatzea eta hobetzea, eta oinezkoentzako ibilbideetako segurtasuna eta erosotasuna hobetzea, espaloiak zabalduz. Igogailuaren fase desberdinen inplementazioak Altamira auzo osoaren eta hirigunearen arteko irisgarritasuna eta konexioa hobetzea ahalbideetuko du.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	1,8 m baino zabalera handiagoko espaloiak.
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Ertaina	

7.9 Orientazio eta informazio seinaleen egoera hobetzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Irabiatze zirkulazioa eta igarotze zirkulazioa murriztea.

Neurriaren deskribapena

Orientazio Seinaleen Udal Plana (OSUP) egitea gomendatzen da, kanpotik erakarpen eremuak edo udalerrriaren barruan seinalizazioa behar duten hiri elkarguneak eta erakargarriak identifikatzeko. Seinaleztapen Plan honen irizpideak honako hauek izango dira:

- Konfigurazioa eta koloreak bateratzea.
- Informazio-helburuak zehaztea (erakarpen-zentroak) eta zentroen arteko seinale-kopurua konpentsatzea.
- Erreferentziazko guneak seinalatzen dira: jarduera administratiboko, kultureko edo ekonomikoko eremuak, hirigunea, bide korapiloak eta zerbitzuak seinaleztatzen dira. Debekaturik dago seinale edo seinaleen euskarrietan edozein publizitate, besteak beste, hotelak, jatetxeak etab.
- Gidariak galtzadatik kanpoko aparkalekuetara bideratzeko estrategia.
- Zirkulazioa ez kontzentratzea ibilgailuen eta oinezkoen dentsitate handiko guneetara edo zentroko planak eragindako eremura.
- Ibilgailuak oinarritzko sareko ibilbideetan barna gidatzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	-
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Ertaina	

7.10 Biribilguneetako trafikoaren kudeaketa hobetzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Biribilguneetako auto-pilaketak murriztea eta segurtasun eta erosotasun baldintzak hobetzea bidearen erabiltzaile guztientzat, desplazamendu modua edozein dela ere.

Neurriaren deskribapena

- Bide sareko biribilgune nagusien pilaketa mailak aztertzea, bereziki Otalora Lizentziatuan eta Arrasate Pasealekuan daudenak.
- Biribilguneetako seinaleztapena hobetzea, oinezkoek itxaronaldi luzeak izan ez ditzaten eta motordun ibilgailuen bidean pilaketarik egon ez dadin.
- Oinezkoen ibilbideen baldintzak hobetzea biribilguneak zeharkatzeko, ibilbide horiek zuzenagoak eginez.
- Biribilgunean bizikletak babestea (5.3), segregazio maila egokia mantentzen duten eta une oro ikusgarritasuna mantentzen duten bizikleta-bideekin.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Zerbitzu mailak

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Ertaina

7.11 Semaforo-zikloak berrikustea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Oinezkoen eta bizikleten itxaronaldia murriztea, hiriko autobusaren abiadura komertziala hobetzea eta auto-pilaketak murriztea.

Neurriaren deskribapena

- Semaforo-zikloen berezko kontrol-zentroa ezartzea.
- Zikloak hobetzeari lehentasuna ematea ingurune sentikorretan eta erabiltzaile kalteberak dituzten inguruneetan.
- Sakagailuaren semaforo kopurua murriztea, oinezkoen igarotzea atzeratzen baitute.
- Trafikoa zenbatu eta arautzeko semaforo adimendunak instalatzea.
- Bizikleta eta patineteentzako semaforo espezifikoak instalatzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Batez besteko EBLa errei bakoitzeko

Denbora horizontea Berehalakoa: 2 urte arte	Kostua
Lehentasuna Ertaina	50.000 €

7.12 HAPO berrikusteko aurreikusitako azpiegiturak garatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Arrasaten egingo diren hurrengo bide-jarduketek mugikortasun jasangarria, bide-hierarkizazioa hobetzea eta auto-pilaketa murriztea helburu bezala izan dezaten saiatzeara.

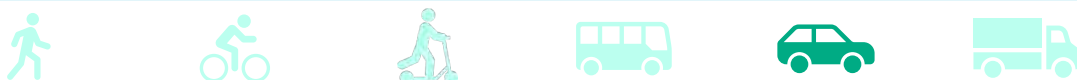
Neurriaren deskribapena

- Bide-sarea hobetzeko aurreikusitako obren jarraipena egitea.
- Udalerriko zentroa arintzen lagunduko duten azpiegiturak bultzatzea, bide perimetralak indartuz, eta IGEaren proposamena osatzea ahalbidetuko dutenak.
- Bizitegi-gune handienetatik kanpo dauden bide nagusiak indartzea.
- Garraio publikoaren hirigintza-eraldaketek eragin ditzaketen bide-azpiegiturak definitzea, eta estrategia bat ezartzea oinezkoentzako eta bizikletentzako eta MPlentzako guneak barneratzeko.

Arduradunak Arrasateko Udala	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak Hiri banaketa modala ibilgailu pribatuan
Denbora horizontea Ertaina: > 4 urte	Kostua
Lehentasuna Altua	Barneratua

7.13 Partekatutako kotxearen sustapena (Hoop - carpool)

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Zirkulazioan dauden ibilgailuen kopurua murriztea, bai barneko desplazamenduetan, bai konexiokoetan, eta ibilgailuko bidaiari-kopurua handitzea.

Neurriaren deskribapena

Turismoen batez besteko okupazioa handitzea da bide-sareko ibilgailu-kilometroaren murrizketan gehien eragin dezakeen neurrietako bat. Autoa partekatzeko ekimenetarako hiru aukera:

- Autoa partekatzeak aplikazio orokorrak
- Udaletxetik (Hoop-carpool aplikazioa)
- Enpresa, poligono edo poligono-taldeen esparrutik

Garatu beharreko beste aukera bat da Ciclogreen aplikazioan sartzea, Mondragon Unibertsitateak eta inguruko talde kooperatibo batzuek jada erabiltzen dutena.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Inguruko enpresak edo jarduera-poligonoak	Banaketa modala ibilgailu pribatuan; Auto partekatuaren zerbitzuen erabiltzaile kopurua; Ibilgailu bakoitzeko bidaiari kopurua
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Kostua definitzeko
Lehentasuna	
Baxua	

8.1 Lurpeko aparkalekuen sustapena

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Eremu publikoan autoen espazio publikoa libre uztea, beste erabilera batzuetara bideratutakoa areagotu ahal izateko.

Neurriaren deskribapena

- Lurpeko aparkalekuetara sartzeko seinaleak hobetzea.
- Lurpeko aparkalekuen erabilera sustatzea. Publizitatea, tarifak hobetzea edo abonua berriak.
- Hirigunean lur gaineko aparkalekuak kentzea.
- Lurpeko aparkalekuen eskaintza dibertsifikatzea (egonaldi denborak, karga elektrikoko puntuak, abonua motak, etab.)

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Aparkalekuak galtzadatik kanpo
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Barneratua
Lehentasuna	
Ertaina	

8.2 Araututako aparkaleku-eremuak onartzeko eta handitzeko beharra ebaluatzeko azterlan bat egitea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bide publikoan toki gehiago eskaintzea mugikortasun aktiboari eta beste erabilera sozial batzuei.

Neurriaren deskribapena

- Hirigunean bide publikoan aparkatzeko espazioa murriztea, batez ere arautu gabe dagoena.
- Lur azpiko aparkalekuak eta disuasio aparkalekuen poltsak sustatzea alternatiba gisa, dituzten plaza libreen eskaintza aprobetxatuz.
- Askatutako espazioa beste erabilera batzuetan eraldatzea (espazio berdeak, haurrentzako jolasak, bizikleta bideak, etab.).

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Araututako aparkalekuak azalera

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Altua

8.3 Galtzadako aparkalekua arautzea eta antolatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Erdiguneko aparkaleku errotazio handitzea okupazio luzeengatik, eta iraupen laburreko aparkalekua sustatzea.

Neurriaren deskribapena

- Eremu libreko aparkaleku batzuk eremu urdinean bihur daitezkeen aztertzea, jarduera ardatz batzuen inguruan edo gaur egungo TAO zonakatzearen inguruko eremuetan.
- Aparkaleku horien kokapen potentzialak hiri hierarkizazio berrian izango lukeen eragina aztertzea, horrek IGE bat ezartzea ekarriko bailuke.
- Bide publikoan beste erabilera batzuetarako aparkalekuak libratzea.
- Udalerriko landa-auzoetan bizi direnei hirigunean aparkatzeko beste aukera batzuk eskaintzeko aukera aztertzea, garraio publikoan mugitzeko alternatiba eskumendunik ez duten bitartean.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Araututako aparkalekuak azalera

Denbora horizontea

Kostua

Laburra: 2-4 urte	Barneratua
Lehentasuna	
Altua	

8.4 HAPOn aparkaleku-ratioak berrikustea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Eguneroko desplazamenduetan ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea eta mugikortasun jasangarria sustatzea.

Neurriaren deskribapena

- Eraikin berrietan ibilgailu pribatuko aparkalekuen gutxieneko dotazioak murriztea.
- Bizikletentzako aparkaleku seguru eta babestuak kale mailan jartzea bizitegi eraikin berrietan, herritarrek errazago erabil ditzaten.
- Etorkizuneko hirigintza garapenatarako helburu modalak finkatzea, bai eta espazio publikoa banatzeko irizpide orokor batzuk ere, mugikortasun jasangarria sustatzeko, espazio eta erraztasun gehiago emanez eta ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murriztuz.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Galtzadatik kanpoko aparkalekuak; Hiri banaketa modala

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Lehentasuna

Ertaina

Barneratua

8.5 Erdigunetik kanpo disuasio-aparkalekuak jartzeko azterketa

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Egoiliarak ez diren edo etxera ez doazen bizilagunen ibilgailuen sarrera mugatzea, udalerriko herrigunera.

Neurriaren deskribapena

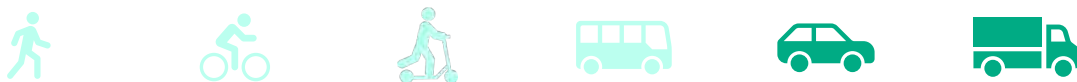
- Egungo aparkaleku informala orubeetan urbanizatzea eta arautzea, disuasio aparkaleku bihurtzeko.
- Hirigunetik eta IGEren proposamenetik kanpo dauden disuasio aparkalekuak handitzea eta sustatzea. Seinaleztapena hobetzea, bai ibilgailura sartzeko, bai autoa utzi eta herrira sartu nahi duten bidaiarientzat.

- Garraio publikoa eta oinezkoentzako, bizikletentzako eta patineteentzako ardatzak hobetzea, disuasio aparkaleku horietatik udalerriaren erdialdera joateko.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Aparkalekuak galtzadatik kanpo
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	Kostua definitzeko
Lehentasuna	
Altua	

8.6 Ibilgailu elektrikoa kargatzeko puntu-sare baten hedapena

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Poluzio atmosferikoa eta akustikoa murriztea, ibilgailu elektrikoaren erabilera sustatuz.

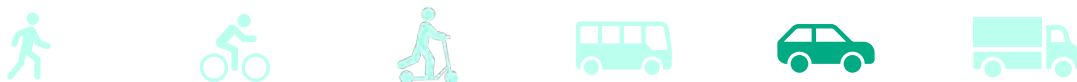
Neurriaren deskribapena

- Ibilgailu elektriko publikoak iturri berriztagarrietatik sortutako energiarekin kargatzeko puntuak jartzea, udalerrian dauden karga-puntu pribatuak osatzeko.
- Lurpeko aparkalekuetan, bizitegi aparkalekuetan eta lantokietako aparkalekuetan ibilgailu elektrikoentzako aparkalekuak zabaltzea sustatzea.
- Kargagailuak euskal sarearekin harmonizatzea eta karga erraztea, bai digitalen bidez, bai digitalak ez direnen bidez.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; EEE; MITMA	Ibilgailu elektrikoaren aparkaleku plazak; ibilgailu elektrikoaren parkea
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	Kostua definitzeko
Lehentasuna	
Altua	

8.7 Motoen aparkalekuak hobetzeko plana

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Oinezkoen zebra-bideen segurtasuna handitzea, haien ikuspena hobetzean, beste erabilera batzuetarako espazio publikoa ez okupatzea (espaloia, bizikleta-erreia, etab.) aparkatutako motoen aldetik.

Neurriaren deskribapena

- Motorrentzako aparkalekuak prestatzea oinezkoen zebra-bideen ondoko eremuetan. Semafororik ez duten bidegurutzei eta ikastetxeetatik gertu dauden elkarguneei lehentasuna ematea.
- Motozikletaren espazioa arrazionalizatzea.
- Espaloietan dauden motozikleten aparkalekuetako arau-hausteen kontrola hobetzea.
- Motor elektrikoentzako aparkaleku publikoen ezarpena planifikatzea eta garatzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Motorrentzako aparkalekuak
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	Barneratua
Lehentasuna	
Baxua	

8.8 Galtzadatik kanpo aparkatzeko estrategiak sustatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Helburu hori lortzeko, galtzadan aparkatzea ez da hain erakargarria izan behar. Modu bat prezioa kudeatzeko neurriak erabiltzea da.

Neurriaren deskribapena

- Ez ematea egoiliarren buletarik aparkaleku arautuko plazak erabiltzeko garaje propioa duten egoiliarrei.
- Azaleran araututako zonaren tarifak, galtzadatik kanpoko aparkalekuenak baino garestiagoak izan behar dira.
- Egoiliarrek galtzadatik kanpo aparkatzea erraztuko duten neurri fiskalak garatu behar dira.
- Tarifa merkeagoak aplikatu daitezke galtzadatik kanpo dauden enpresa edo establezimendu jakinen langileentzat. Asteka tarifatzea, adibidez.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Galtzadan araututako aparkalekuak (galtzadan arautua/totala)
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	Barneratua
Lehentasuna	
Altua	

8.9 Aparkatzeko arau-hausteen gaineko kontrolak areagotzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Arrasateko aparkaleku-diziplinarik eza zuzentzea, udalerrian oso ohikoa baita, baina zuzendu egin behar da.

Neurriaren deskribapena

Udaltzaingoak eta mugikortasun politikek ukatuko ez duten koordinazio eraginkorra lortzeko lan egitea, arau-hausteen kobrantza behar bezala izapidetzen dela eta ezarritako jarduketa neurriak jarraipen egokiarekin hartzen direla ziurtatuz. HMJPak proposatzen du diziplinarik eza hainbat alderditatik murrizteko neurriak ezartzea, eta ez bakarrik zamalanetarako oinezkoentzako eremuei eragiten diena:

- Erreserbatutako aparkalekuetan diziplina eza (taxia, zamalanak, MMP, pasabide pribatuak, autobusa, ekipamendu publikoak, etab.).
- Ibilgailuen eta oinezkoen zirkulazioari eragiten dion diziplinarik eza (ilara bikoitza, espaloi gainean aparkatzea, autobus geltokietan aparkatzea).
- Oinezkoen eremuetan merkataritzako ibilgailuek zamalanak egiteari eragiten dion araudia betetzeko orduan diziplinarik ez izatea.
- Landa-auzoetan ere aparkaleku-diziplinarik ezaren kontrola aplikatzea; izan ere, auzo horietako batzuetan, Udalaren kasuan adibidez, oinezkoentzako espazioen inbasioa edo garajeetako sarrera-irteeren okupazioa jasaten dute.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Udaltzaingoa

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

-

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Kostua

Lehentasuna

Ertaina

Barneratua

8.10 Galtzadatik kanpoko aparkalekuen eta disuasio-aparkalekuen eskaintzaren seinaleztapena hobetzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bisitarien trafikoa udal aparkalekuetara bideratzea eta bide publikoan lekua egitea.

Neurriaren deskribapena

Galtzadatik kanpoko aparkalekuen funtzionamendua panel dinamikoekin osa daiteke, hurbiltzen diren ibilgailuei okupazio egoeraren berri emateko. Sarbide sarean egoteak aukera ematen dio gidariari bidaiaren amaierako norakoa hobeto aurreikusteko, lurpeko aparkalekuetara eta disuasio aparkalekuetako poltsetara bideratzeko eta hirigunearen barruan aparkaleku bila mugitzea saihesteko.

Bisitarien ibilgailuak hobeto gidatzen dira oinarritzko sarean, baketze proposamenean zehaztutako puntu kritikoak saihestuz eta hiriguneko barne desplazamenduen distantzia murriztuz.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia	-
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Aparkalekuaren seinaleztapen dinamikoa. 4 seinale x 35.000€ = 140.000 €
Lehentasuna	
Ertaina	

9.1 Hiri Logistika Jasangarriko Plan bat garatzea, azken miliako banaketa indartzeko

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Poluzio atmosferikoa eta akustikoa eta merkantzien banaketak eragindako auto-pilaketa murriztea, eta eraginkortasun logistikoa eta ibilgailu jasangarrien sustapena hobetzea.

Neurriaren deskribapena

- Egungo egoera diagnostikatzea, tartean dauden eragile, ibilbide eta ibilgailu nagusiak aztertuz eta horien parte-hartzea bultzatuz, egoerari buruzko ikuspegi zehatzagoa eman baitezakete.
- Udalerrian eta jarduera ekonomikoko poligonoetan merkantzien banaketa eta igarotzea hobetzea.
- Banaketa-bideak eta floten kudeaketa optimizatzeko teknologia eta informazio sistemak erabiltzea, eta inplikaturako denda eta enpresekin feedback etengabea izatea.
- Errekuntza kamioi eta furgoneten alternatibak sustatzea Ibilgailu elektrikoekin, bizikletekin edo merkantzia-patineteekin, batez ere hirigunean, SHBek gehien tenkatutako eremuan.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia	Ibilgailu astunen EBI (batez besteko EBI erre bakoitzeko)
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	28.000 €
Lehentasuna	
Altua	

9.2 Ibilgailu jakin batzuetarako sarbidea murrizteko azterketa

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Hirigunean salgaien garraiobide jasangarriagotarako aldaketa modala sustatzea.

Neurriaren deskribapena

- Salgaien banaketa bideak seinaleztatzea, eta murrizketa zer eremu eta ordutegitan aplikatuko den zehaztea, baita salbuespenak ere.
- Alde Zaharraren barruan ibilgailu astun jakin batzuen sarbidea mugatzea eta ordezkio ibilgailuen erabilera sustatzea, hala nola ibilgailu elektriko txikiak, cargobikeak edo merkantzia patineteak, ordezteko posible den kasuetan.
- Interesa duten eragileei balizko murrizketen berri ematea, eta irtenbide adostuak aurkitzeko lan egitea.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Ibilgailu astunen EBI (batez besteko EBI erre bakoitzeko)

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

10.000 €

Lehentasuna

Ertaina

9.3 SHB kudeatzeko teknologia berriak inplementatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Zamalana zerbitzuen arteko koordinazioa eta plazen errotazioa hobetzea.

Neurriaren deskribapena

- Banatzaileentzako app bat sortu eta bultzatu, udalerriko zamalanen kudeaketak hobeto koordinatzeko.
- Banaketa ordutegiak eta zamalanetarako plazak ondo definitzea, SHBek behar duen errotazioa betetzeko.
- Sektoreko langileen erabilera orokorrerako app-a sustatzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; SHB enpresak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Zamalana zonak (plaza kopurua / 1.000 biz.)

Denbora horizontea

Kostua

Laburra: 2-4 urte	75.000 €
Lehentasuna	
Ertaina	

9.4 SHBren banaketa sustatzea inpaktu txikiko moduekin

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Hiri-salgaien banaketan ibilgailu jasangarriagoen erabilera sustatzea, eta, hala, salgaien banaketaren jasangarritasuna hobetzea udalerrri barruan.

Neurriaren deskribapena

- Saltokien beharrak eta azken miliako ibilgailuak erabiltzeko aukerak aztertzea.
- Erabilerarik gabeko edo lekua duten lurpeko udal-espazioak azken miliako zentro logistiko bihurtzeko bideragarritasuna aztertzea.
- Azken miliako logistikako ibilgailuen flota handitzea, hala nola, cargobikeak edo merkantzia-patineteak.
- Ekimenarekin bat egin duten udalerriko saltokietan (aurrez aurre edo online) erosketak egin ahal izateko ekimenak ezartzea eta sustatzea, eta, ondoren, erosketak etxetik etxeko ibilbide optimoen bidez edo leihatilen bidez banatzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; SHB enpresak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Ibilgailu astunen EBI (batez besteko EBI erre bakoitzeko)

Denbora horizontea

Ertaina: > 4 urte

Kostua

14.000 €

Lehentasuna

Ertaina

10.1 Bide Segurtasuneko Tokiko Plana garatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bide-segurtasuna hobetzea eta istripu kopurua murriztea.

Neurriaren deskribapena

- Arrasateko istripuei eta harrapaketei buruzko datuak aztertzen jarraitzea.
- Arrasateko bideetan segurtasuna handitzeko politikak egitea.
- Istripu eta harrapaketa asko edo arrisku pertzepzio handia antzematen den puntuetan lan egitea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia	Urteko istripu-kopurua; Istripuetako hildakoak (biktimak/urtea); Istripuetako biktima larriak (biktimak/urtea)
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	15.000 €
Lehentasuna	
Baxua	

10.2 Bidegurutzeetan eta arrisku-pertzepzioko puntuetan segurtasuna hobetzen jarraitzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bide-segurtasuna hobetzea arrisku egoerak hautematen diren puntuetan.

Neurriaren deskribapena

- Arrisku eremu nagusiak aztertzea.
- Detektatutako eremu eta arrisku puntuetan jardura taktikoak edo behin betikoak egitea, betiere bide publikoan ahulenen onerako joan daitezten saiatuz (oinezkoak, bizikletak eta patineteak).
- Hartutako neurriak jarraitzea eta ebaluatzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Udaltzaingoa	Istripuetako hildakoak (biktimak/urtea); Istripuetako biktima larriak (biktimak/urtea)
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	Kostua definitzeko
Lehentasuna	
Altua	

10.3 Arrasate-Mondragón Ciudad 30 sendotzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bideko erabiltzaile ahulenen (oinezkoak, bizikletak eta patineteak) bide-segurtasuna hobetzea.

Neurriaren deskribapena

- Bigarren mailako arterietatik eta auzo-bideetatik 30 km/h-ko abiadura muga gogoratzen duten seinaleen kopurua handitzea.

- Arrasateko udalerriko piktografia espezifikoak duten seinaleak inplementatzea.
- Ibilgailu pribatuaren abiadura handiak edo maniobra arriskutsuak edo ustekabeak saihesteko neurriak bultzatzea, bai hirigintza-diseinua aldatuz, bai errepidean elementuak sartuz (kuxin berlindarrak, pintura, kolore edo material desberdineko zoladura...).
- Abiadura-kontrolak hobetzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Udaltzaingoa	Istripuak biktimekin
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	50.000 €
Lehentasuna	
Baxua	

10.4 Hiri-istripuei buruzko datuak hartzeko estandarizazioa

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Ikasleen mugikortasun aktiboa sustatzea eguneroko desplazamenduetan. Ikasleek ikastetxean egiten dituzten ohiko desplazamenduetan bizikletaren erabilera sustatzea, eta haurren mugikortasun jasangarria sustatzea eguneroko desplazamenduetan, eta haien autonomia hobetzea.

Neurriaren deskribapena

Istripuen ezaugarriekin lotutako parametro estandarizatuak buruzko datuak biltzeko sistema bat edukitzeak, gainera, Udaltzaingoa lana erraztuko du, istripu bati buruzko datuak sisteman modu errazago eta intuitiboagoan sartzea ahalbidetuko baitie.

Arrasaten istripu bat erregistratzen denean datuak biltzeko sistema estandarizatu bat ezartzea proposatzen da. Gutxienez, sistemak eta datu-baseak Eusko Jaurlaritzaren 2021-2025eko Bide Segurtasuneko eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarriko Plan Estrategikoko informazioa jasotzea proposatzen da.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Udaltzaingoa	-
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	Barneratua
Lehentasuna	
Altua	

10.5 Bizikletan eta MPlan modu eraginkorren eta seguruan gidatzeko ikastaroak antolatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Bizikletan/MPln ibiltzeko arauen betetzea hobetzea eta erabilera sustatzea.

Neurriaren deskribapena

- Bizikleta eta MPlentzako kontzientziazio saioak eta/edo ikastaroak bultzatzea. Ezagutza handiagoa izateak lagundu egin dezake hura zabaltzen.
- Gidariak eta moto gidariak kontzientziazitzeko kanpainak egitea, ibilgailu horiek errespetatzen dituzten eskubide eta betebeharrak buruz eta errepidean talde kalteberak izateari buruz.
- Eskola eta institutueta bide-hezkuntza bultzatzea, bizikletan eta MPlen erabiltzaile batzuk adingabeak baitira.
- Bizikletaz ibiltzeko ikastaroak antolatzea hainbat mailatan.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; Eusko Jaurilaritza

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Inplikaturako patineteekin edo txirrindulariekin izandako urteko istripu-kopurua

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Kostua

10.000 €

Lehentasuna

Ertaina

10.6 Mugikortasuna koordinatzeko kontrol-zentroa sortzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Arrasateko udalerrian desplazamenduak egiteko moduen arteko koordinazioa hobetzea, batez ere marruskadurak edo arrisku egoerak detektatzen diren gune eta puntuetan.

Neurriaren deskribapena

Mugikortasunaren erabiltzaileei ematen zaien zerbitzua hobetzeko, kudeaketa integratua egin behar da, eta udalerrian garatzen diren gertaerak ebaluatu eta erantzuna eman ahal izateko gaitasuna duen kontrol-puntu bat bultzatu. Arrasaten mugikortasuna kontrolatzeko eta koordinatzeko zentro bat sortzea proposatzen da. Gune horrek eskumena izango du aparkalekuaren seinaleztapen dinamikoan, udal-garraioaren kudeaketan eta galtzadako aparkalekuaren kudeaketan.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

-

Denbora horizontea

Kostua

Ertaina: > 4 urte	150.000 €
Lehentasuna	
Baxua	

11.1 Eskolarako desplazamenduetan mugikortasun aktiboa sustatzeko ekimenak

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Haurren mugikortasun jasangarria sustatzea eguneroko desplazamenduetan, eta haien autonomia hobetzea.

Neurriaren deskribapena

- Ikastetxera bizikletaz edo patinetez iristen diren ikasleentzat aparkaleku nahikoa eta segurua bermatzea.
- Bizibus-aren ekimena udalerriko eskola guztietara zabaltzea.
- Hiria 8/80 kontzeptua ezartzea (bizikleta adin guztietarako aukera izatea).
- Bide publikoa eraldatzea, ikasleak beren ikastetxera joan daitezen Bizibus-aren en edo gurasoen ikuskapenaren beharrik gabe.
- Bide publikoa eraldatzea, ikasleak beren ikastetxera mugitu ahal izan daitezen, Bizibus-aren edo gurasoen ikuskaritzaren beharrik gabe.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Udaltzaingoa; IGEak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Barne desplazamenduen banaketa modala (%); Bizikleten kuota modala barneko desplazamenduetan (%)

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Lehentasuna

Ertaina

Kostua

10.000 €

11.2 Mugikortasun Jasangarri eta Seguruaren Astea finkatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Arrasaten aldaketa modala lortzea eta udalerrri seguruagoa egitea.

Neurriaren deskribapena

- Mugikortasun ohitura jasangarriagoak, seguruagoak eta osasungarriagoak sustatzea, hala nola oinez, bizikletaz, garraio publikoan, ibilgailu partekatuan edo ibilgailu elektrikoarekin egindako desplazamenduak.
- Espazio publikoaren erabilera egin daitezkeen alaketak bistaratzea, airearen kalitatea hobetzea eta kutsadura murriztea.
- Hainbat jarduera egitea astebetez, mugikortasun jasangarri eta seguruko moduen sentsibilizazioaren eta sustapenaren inguruan hainbat jardura ospatzea astebetez zehar
- Arima-Bizi egitasmoaren baitan, 2025eko irailean hainbat jardura garatzeko asmoa dago. Jardura horiek esperientzia pilotua eta etorkizuneko ekitaldietarako erreferentzia izan litezke, eta udalak zabalkundean laguntzea iradokitzen da.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Banaketa modala oinez (%); Banaketa modala garraio publikoan (%)
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	15.000 €
Lehentasuna	
Ertaina	

11.3 Enpresa Desplazamendu Plana sustatzea udaletxean eta enpresa publikoetan

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Arrasateko Udala eredu bihurtzea, bertako langileen, enpresa publikoen eta zerbitzu publikoko enpresen mugikortasun jasangarriari dagokionez.

Neurriaren deskribapena

- Enpresa Desplazamendu Plana idaztea, langileen mugikortasun ohiturak eta desplazamendu modua aldatzeko potentziala ezagutzeko.
- Langileak bizikletaz eta patinetz lanpostura iristea erraztea, ibilgailu hauek aparkatzeko espazio edo leku seguruak eskainiz.
- Langileei abantailak eskaintzea modu jasangarrian mugitzeko, eta aparkatzeko plaza pribatuen kopurua edo autoa sustatzeko beste neurri batzuk mugatzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	Hiri banaketa modala; Hiriarteko banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	25.000 €
Lehentasuna	
Altua	

11.4 Desplazamendu planak dituzten enpresak lizitazio prozesuetan saritzeko mekanismoak ezartzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Enpresen desplazamendu planen garapena bultzatzea eta udalerriko eta inguruko enpresek plan horiek egin ditzaten sustatzea.

Neurriaren deskribapena

- Udalak azpikontrataturako enpresak Desplazamendu Planak egin ditzaten sustatzea, langileen lantokirako desplazamenduak jasangarriagoak izan daitezten.
- Lizitazio publikoko lehiaketak berriro idaztea, Desplazamendu Plan bat izatea positiboki puntuatzeko.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Hiri banaketa modala; Hiriarteko banaketa modala

Denbora horizontea

Ertaina: > 4 urte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Baxua

11.5 Enpresa Desplazamendu Planak sustatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Sektore pribatuko pertsonen laneko desplazamenduak sustatzea, oinez, bizikletaz, patinetz edo garraio publikoan.

Neurriaren deskribapena

- Lurralde agintaritzekin koordinatzea, JEPetako (Jarduera Ekonomikoko Poligonoa) enpresen artean EDPren (Enpresa Desplazamendu Plana) zigilua sustatzeko.
- Enpresekin batera lan egitea, langileen mugikortasun beharrak asetzeko.
- Lantokira sartzeko mugikortasun aktiboa sustatzea, lantokira joateko autoa erabiltzeko pizgarriak kentzea eta lantokira joateko autobus pribatuko sistemak bultzatzea.
- Oinez, bizikletaz eta garraio publikoan sartzearen aldeko legeak garatzea, eta lantokira ibilgailu pribatuan sartzearen abantailak mugatzea.
- Mugikortasun jasangarriaren plangintzan eta sustapenean parte hartzeak enpresentzat dituen onurak sustatzea, kanpainen, azterlanen, pizgarrien eta abarren bidez.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Enpresa pribatuak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Hiri banaketa modala; Hiriarteko banaketa modala

Denbora horizontea

Kostua

Berehalakoa: 2 urte arte	Barneratua
Lehentasuna	
Ertaina	

11.6 Jarduera ekonomikoko poligonoen konektibitatea hobetzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Jarduera ekonomikoko poligonoetan (JEP) desplazamenduak hobetzea, garraiobide jasangarrien bidez.

Neurriaren deskribapena

- JEPetarako oinezko ibilbideak hobetzea, irisgarriak, erosoak, seguruak eta zuzenak eginez.
- Bizikleta-errei zabal, seinaleztatu, seguru eta babestuen kopurua handitzea, JEPetara doazen autoen eta ibilgailu astunen inbasioetatik babesteko, hirikoak zein hiriartekoak.
- JEPra sartzeko garraio publikoa hobetzea (ibilbideak, ordutegiak eta maiztasunak).

Arduradunak

Arrasateko Udala; Enpresa pribatuak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Hiri banaketa modala; Hiriarteko banaketa modala

Denbora horizontea

Ertaina: > 4 urte

Kostua

Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

Lehentasuna

Ertaina

11.7 Mugikortasun Plan espezifiko bat bultzatzea Debagoiena eskualde osorako

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Mugikortasun jasangarrirako eskualdeko plan bat garatzea, batez ere lan arrazoiengatik eskualdeko hurbileko udalerrien artean egiten diren desplazamenduak aztertzeke.

Neurriaren deskribapena

Mugikortasun ereduak aztertu ahal izateko eta irtenbide globalak emateko, eskualde osorako mugikortasun plan bat egin beharko litzateke. Kontuan izan behar da, gainera, eskualdeko aldaketak, bai azpiegiturei dagokienez, bai mugikortasun joerei dagokienez, esanguratsuak izan direla azken urteotan.

Eskualde osorako plan bateratu batek aukera emango luke inguruko enpresek sortzen duten nahitaezko mugikortasun guztia testuinguruan argi eta zehatz jartzeko, eta udalez gairik mailan proposamenak egin eta aldaketak sustatzeko.

Arduradunak

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Arrasateko Udala; Debagoieneko Mankomunitatea	Hiriarteko banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Ertaina	

11.8 Ikastoletan eta ikastetxeetan mugikortasun jasangarri eta segururako hezkuntza-ekintzak sustatzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Ikasleen desplazamenduak sustatzea, haien autonomia hobetzeko (oinez, bizikletaz, patinetez, garraio publikoan) eta segurtasuna areagotzeko.

Neurriaren deskribapena

Ekintza horren helburu nagusietako bat da ikastetxeetan bide-hezkuntzako ikastaroak ematea eta urtero ikastetxe eta ikasle gehiagok parte hartzea.

Ikastaroak garraiobide guztietara zabaltzea behar dira, batez ere hirian istripua izateko arrisku handiena duten kolektiboetara, txirrindulari gazteak, esaterako.

Beraz, eremu horietan lan egin behar da bide-sarea hobetzeko, ibilgailuen zirkulazioa arintzeko, ikastetxeetara oinez joateko segurtasuna areagotzeko eta bizikletaren erabilera arduratsua eta segurua egiteko.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Udaltzaingoa; Eusko Jaurlaritzza	Hiri banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	Barneratua
Lehentasuna	
Ertaina	

11.9 Mugikortasuna ikastetxeetan. Eskolara iristeko praktika egokien eskuliburua

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Ikastetxeetan eskola-bideak eta mugikortasun jasangarria sustatzea.

Neurriaren deskribapena

Eskola Bidea hirietan parte hartzeko proiektu bat da, ikasleak heldu baten laguntzarik gabe eskolara joan eta eskolatik itzuli ahal izateko. Ikasleen autonomia garatzeko, herritarren erantzunkidetasuna garatzeko eta espazioa berreskuratzeko, elkarrekin bizitzeko eta balioetan oinarritutako hezkuntzaren agertokia partekatzeak aukera da.

Ekintza horrek zeharkako hezkuntza bat sortzen du, ikasleen mugikortasuneko hezkuntza eta hiriaren hobekuntza uztartzen dituena.

Ikasleak eskolara bakarrik joan ahal izateko, oinezkoen sarean ahalik eta segurtasun, irisgarritasun eta jarraitutasun handiena bermatu behar da:

- Mugikortasun seguruagoa eta jasangarriagoa sustatu behar da: oinez, bizikletaz eta garraio publikoan.
- Eskola-inguruneetan bide-diziplina hobetzea.
- Eskolen inguruko kaleetako mugikortasuna hobetzea eta ingurune horretako ingurumena hobetzen laguntzea.
- Eskolen, familien eta ikasleen parte-hartzea eta konpromisoa sustatzea mugikortasun seguruago eta jasangarriago baten alde.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; IGEak; Eusko Jaurlaritza	Hiri banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	67.000 €
Lehentasuna	
Altua	

11.10 Mugikortasunaren inguruan herritarrek parte hartzeko gunea sendotzea, HMJParen jarraipena egiteko. Arrasateko mugikortasun-kontseilua edo mugikortasun-mahaia eratzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Neurri honen helburu nagusia udalerriko herritarren artean HMJParen parte-hartzea eta onarpena areagotzea da.

Neurriaren deskribapena

Antolaketa mota hori herrietan erabiltzen da, herrian mugikortasunarekin lotuta egiten diren ekintzetan herritarrei laguntzeko. Herritarren iritzi eta parte-hartze prozesu zeharkakoagoak egiteko modu bat da, pertsonen zeresan handia baitute.

Mugikortasun mahai hori sortzea proposatzen da, dokumentu honetan planteatutako ekintzak edo mahaitik bertatik sor daitekeen beste edozein ekintza edo proposamen eztabaidatu eta babesteko.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Udal entitateak	-
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa

Lehentasuna

Ertaina

11.11 Udalaren webguneko mugikortasun eta garraio ataleko edukiak hobetzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Udalerrian autoz egin daitezkeen desplazamenduen alternatibei buruzko komunikazioa hobetzea.

Neurriaren deskribapena

Arrasateko udalaren egungo web orrian atal bat eskaintzea edo web orri propioa sortzea mugikortasunari buruzkoa. Bi maila ezartzea proposatzen da: bata, estatikoa, mugikortasunaren gidan agertuko liratekeen eduki berberekin, eta, bestea, informazio dinamikoa, etengabe eguneratzen dena:

- Udalerrian oinezkoentzako, bizikletentzako eta MPlentzako dauden ibilbideen berri ematea.
- Ibilgailu guztiei zirkulatzeko arauak gogoraraztea.
- Kalteak bide publikoan (zirkulazio-mozketak, obrak, etab.).
- Garraio publikoaren sarean izan daitezkeen gorabeheri buruzko informazioa.
- Garraio publikoaren sareari buruzko informazioa.
- Arrasateko puntu batetik bestera ibilbide onena kontsultatzeko aukera.
- Operadoreen eta mugikortasunarekin zerikusia duten beste erakunde batzuen web-orrietarako estekak.
- Azpiegitura-obretarako eta udalerriri eragiten dioten proiektuetarako berariazko atala.
- Mugikortasun-mahaiaren garapenari buruzko informazioa (aktak, batzordeak, lan-dokumentuak, etab.).

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Hiri banaketa modala

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Lehentasuna

Altua

Kostua

15.000 €

11.12 Mugikortasunari buruzko datu irekietarako sarbidea erraztu

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Mugikortasunari buruzko datuetarako sarbidea demokratizatzea, herritarren ezagutza eta parte-hartzea areagotzeko.

Neurriaren deskribapena

- Garraio publikoko operadoreen datuak lortzeko lanak koordinatzea.
- Arrasateko eta Gipuzkoako Foru Aldundiko datu irekien atariak erabiltzea biltegiratzeko eta zabaltzeko leku nagusi gisa. Horretarako, datuen irismena eta xehetasuna handitzeaz gain, bistaratzea hobetu eta deskarga erraztu behar da.
- Erakunde, unibertsitate eta ikerketa taldeekin lankidetzan aritzea, datuen analisia eta mugikortasunaren hobekuntza sustatzeko. Arrasateko mugikortasun datuekin lan egiten duten unibertsitateko ikerketa-lanetarako bekak eskaintzea.

Arduradunak

Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

-

Denbora horizontea

Berehalakoa: 2 urte arte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Ertaina

11.13 Kameran azpiegitura erabiltzea eta datuak biltzea mugikortasunaren kudeaketa hobetzeko

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Egungo eta etorkizuneko kamerek jasotako informazioa erabiltzea mugikortasunaren kudeaketa hobetzeko.

Neurriaren deskribapena

- Isuri Gutxiko Eremua (IGE) kontrolatzeko etorkizuneko azpiegitura batek bildutako datuak aztertzeke eta tratatzeko estrategia integratzailea ezartzea.
- Hiriko mugikortasunaren hainbat alderdiri buruzko adierazleak prestatzea eta sistematizatzea denbora errealean (ilarak, EBI, aglomerazioak, kutsadura, etab.).
- Azpiegitura ibilgailuekin komunikatzeko sistemak sustatzea, ibilgailu autonomoak integratzeko.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

-

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Kostua

Barneratua

Lehentasuna

Baxua

11.14 Udal-komunikazio ofiziala hobetzea mugikortasun jarduketei dagokienez

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Udal jardueren mugikortasunean izaten diren hobekuntzen eta/edo eraginen berri ematea.

Neurriaren deskribapena

- Arrasateko geoportalean (GeoArrasate) mugikortasunaren gaineko eraginei eta hobekuntza jardueri buruzko informazioa sartzea.
- Garraio publikoko operadoreekin koordinatzea obren eraginei buruz, eta argi eta garbi eta aurretik erabiltzaileei jakinaraztea.
- Dagozkion administrazioei afektazioen eta jarduketan berri ematea.
- Herritarrei aukera fidagarriak eskaintzea, etenaldi eta afektazio handiagorik gertatuz gero.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

-

Denbora horizontea

Laburra: 2-4 urte

Lehentasuna

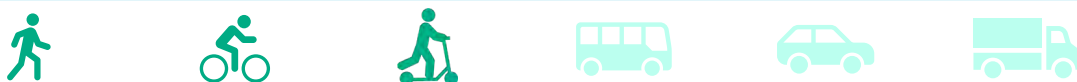
Baxua

Kostua

Barneratua

11.15 Motorizatu gabeko moduen eskaintza zabaltzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Eguneroko desplazamenduetarako mugikortasun aktiboa sustatzea.

Neurriaren deskribapena

- Hainbat kanalen bidez (udal-aldizkaria, mugikortasunaren webgunea, irratia, etab.), herritarren artean sustapena egiteko motorizatu gabeko moduekin lotuta egon daitekeen informazio guztia ezagutaraztea. Informazioak ibilbide, aholku, jarduera eta abarren proposamenei egingo lieke erreferentzia.
- Mugikortasun aktiboa sustatzeko kanpainak egitea, osasun dimentsioarekin.
- Desplazamendu laburretan modu aktiboak lehenestea.
- Oinezko ibilbideen seinaleztapena hobetzea, bereziki aparkalekueetatik.
- Desplazamendu aktiboetan segurtasun pertsonalaren pertzepzioa hobetzearen alde lan egitea, genero-ikuspegia duen azterketa bat egitea.

Arduradunak

Arrasateko Udala

Ebaluazio eta jarraipen adierazleak

Hiri banaketa modala; Hiriarteko banaketa modala

Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	
Lehentasuna	
Baxua	10.000 €

11.16 Gidatze eraginkorra eta segurua sustatzeko ikastaroak egitea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Garraio sektorean energia aurreztea sustatzea, gidatze eraginkorra sustatuz.

Neurriaren deskribapena

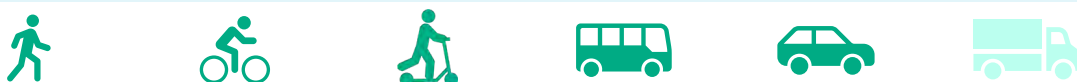
Gidatzeko teknika multzo bati esker, erregaiaren %20a aurrezten da batez beste, eta gas kutsagarrien emisioak murrizten dira - %50 CO₂, - %78 karbono monoxidoa, - %50 nitrogeno oxidoa eta kutsadura akustiko gutxiago. Hau ere lortzen da:

- Istripu-arriskua %10 eta %25 artean murrizten da.
- Ibilgailuaren mantentze gastuak murriztea: balaztak, enbragea, abiadura-kaxa eta motorra.
- Erosotasuna handitzea, gidariarentzako estresa murriztea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Gipuzkoako Aldundia; Eusko Jaurlaritza	Urteko istripu kopurua; Tn/urtea de CO, VOC, CH ₄ , NO _x , CO ₂ , SO ₂ , PM ₁₀
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	
Lehentasuna	
Ertaina	10.000 €

11.17 Mugikortasun APP bati atxikitzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Mugikortasunaren kudeaketan teknologia berriak sartzea.

Neurriaren deskribapena

Mugikortasuneko APP batekin elkartzeak erabiltzaileen informaziorako sarbidea hobetu dezake. Aplikazio hau markesinetan, makiletan eta autobusetan iragarri daiteke, APParen erabilera sustatzeko. Aplikazio honek, besteak beste, honako hauei buruzko informazioa izan dezake:

- Nola mugitu udalerrian eta intereseko espazioen artean.
- Nola sartu garraio moduetan.
- Autobus lineen ordutegiak eta maiztasuna.
- MMPrako baliabideen irisgarritasuna.
- Aparkatzeko aukera zonaldeka.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	-
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Baxua	

11.18 2030erako Mugikortasun Seguru, Jasangarri eta Konektatuaren Estrategiari atxikitzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Mugikortasun seguruago eta jasangarriago baterako trantsizioa kudeatzea, klima-aldaketaren aurkako borrokarekin eta airearen kalitatea hobetzearekin konprometituta.

Neurriaren deskribapena

- Lurralde osoan mugikortasun jasangarriagoa lortzeko ahaleginak koordinatzea.
- Mugikortasun jasangarria sustatzeko eta ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murrizteko estrategiak partekatzea.
- Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendako Ministerioak (MITMA) garatutako Mugikortasun Seguru, Jasangarri eta Konektatuaren 2030eko Estrategiari atxikitzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Eusko Jaurlaritzak; MITMA	Hiri banaketa modala; Hiriarteko banaketa modala
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Ertaina	

11.19 Arrasateko zirkulazio ordenantza eguneratzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Udalerriko bide-segurtasuna hobetzea eta espazio publikoaren erabilera berriak arautzea.

Neurriaren deskribapena

Arrasatek zirkulazioari eta hiri-bideen erabilerari buruzko udal-ordenantza du.

Hala ere, beharrezkoa da Udalak ordenantza eguneratzea mugikortasun eskakizun berrien arabera, eta ibilgailu mota bakoitzaren erabilera araudiak argiago eta zehatzago bereiztea. Udalerriko bide-segurtasuna hobetzeko eta espazio publikoaren erabilera berriak arautzeko, hau proposatzen da:

- Ordenantza egungo mugikortasunaren errealitatera egokitzea.
- Parte hartzen duten eragileekin puntu guztiak adostea.
- Araudi desberdinetan gerta daitezkeen aldaketei aurrea hartzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala; Udaltzaingoa	Bide-sareko urteko istripu kopurua
Denbora horizontea	Kostua
Berehalakoa: 2 urte arte	Barneratua
Lehentasuna	
Altua	

11.20 Agente zibikoaren figura ezartzea

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Informazioa hobetzea, sentsibilizatzea eta herritarren artean bizikidetza eta errespeturako jarrera zibikoak sustatzea, udalerriko ondare publiko eta pribatuaren erabilera egokia sustatzen den bitartean.

Neurriaren deskribapena

Agente zibikoaren funtzio nagusia informatzea, sentsibilizatzea eta jarrera zibikoak zabaltzea da, herritarren artean elkarbizitza eta errespetu oneko ekintzak sustatzeko eta udalerriko ondasun publikoak eta pribatuak ondo erabiltzen direla zaintzeko. Agente zibiko baten jarduera esparruetako bat mugikortasuna da. Adibidez, oinezkoen eremuetan ez aparkatzea bermatzea edo oinezkoek lehentasuna duten eremuak errespetatzea.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	-
Denbora horizontea	Kostua
Ertaina: > 4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Baxua	

11.21 Esku-hartze publikoko estrategiak, genero ikuspegitik, mugikortasunaren arloan

Eragindako moduak



Neurriaren helburuak

Hiri mugikortasun jasangarria, eroso, segurua eta berdintasunezkoa bermatzea, mugikortasunean eragina duten udal politiketan genero ikuspegia txertatuz.

Neurriaren deskribapena

Emakumeen mugikortasunak hurbilago ditu mugikortasun jasangarriaren eta osasungarriaren irizpideak. Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrek erreferente edo eredu bihurtzen dira. Mugikortasuna feminizatzea edo emakumea mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile bihurtzea Arrasateko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan dituen gizarte eta ingurumen erronka asko gainditzeko lagun dezakeen estrategia izan daiteke.

Arduradunak	Ebaluazio eta jarraipen adierazleak
Arrasateko Udala	-
Denbora horizontea	Kostua
Laburra: 2-4 urte	Zehaztu gabeko kostu ekonomikoa
Lehentasuna	
Altua	

7. JARDUEREN LABURPENA

Hiri Mugikortasun Jasangarriko planean planteatutako proposamenak planaren beraren helburuak, ingurumen helburuak eta Garapen Jasangarriko Helburuak lortzera bideratuta daude. Laburpen gisa, taula hau egin da, eta, hor, ekintza-paketeak eta jarduera zehatzak zerrendatu dira.

Laburpen taulan, jarduera bakoitzaren lehentasuna adierazten da, helburuak lortzeko duen eraginaren eta premiaren arabera. Epea ere xedatzen du, hiru denbora-muga kontuan hartuta:

- 1ngo Fasea: Berehalako denbora horizontea, 2 urtera arte (2025-2027)
- 2ngo Fasea: Denbora horizontea laburra, 2-4 urte (2027-2029)
- 3ngo Fasea: Denbora horizontea ertaina, > 4 urte (> 2029)

Horrez gain, jarduera bakoitzaren kostu zenbatetsia jasotzen da, bai eta jarduera horiek garatzeko balizko finantzaketa-iturri nagusiak ere. NEXT Generation funtsen diru-laguntza lerroak aprobetxatu beharko dira sar daitezkeen neurriak bultzatzeko, nahiz eta epe luzeagoa izan. Horrela, finantzazio-aukera aprobetxatzen da mugikortasun jasangarriaren aldeko proposamenak garatzeko.

Kostuak eta epeak egokitu dira, mugikortasunaren eta espazio publikoaren arloan azken urteetan egindako inbertsioen bolumenera egokitzeko.

Kodea	Jarduketa	Lehen.	Epea	Kostua	Finantzazio iturria
1	Airearen kalitatearen, emisioen eta zarataren gaineko hobekuntzak				
1.1	Isuri Gutxiko Eremuak sortzeko aukeren azterketa	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala; MITMA; Eusko Jaurlaritza
1.2	Airearen Kalitatea Hobetzeko plan bat garatzea	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	45.000 €	Arrasateko udala; MITMA; Eusko Jaurlaritza
1.3	Ibilgailu eraginkorak, energia-kontsumo txikikoak eta CO ₂ isuri gutxikoak sustatzea	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala
1.4	Udal flota ibilgailu jasangarriagoen bidez berritzea	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala; Udaltzaingoa; Udal enpresak
1.5	Ibilgailu elektrikoa garatzeko estrategia bat hastea	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala; Aldundia; EVE; MITMA
1.6	Kutsadura Akustikoaren arloko Ekintza Plana garatzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	45.000 €	Arrasateko udala; Aldundia; Eusko Jaurlaritza
2	Mugikortasun aktiboaren sendotzea				
2.1	Oinezkoentzako espazioa finkatzea oinezko desplazamenduen ardatz nagusietan	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
2.2	Paseatzeko ardatzen eta hiriko jolas-ardatzen kalitatea hobetzea	Baxua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
2.3	Igogailu berriak inplementatzea	Altua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala
2.4	Landa-ibilbideak hiri-bilbearekin integratzea sustatzea	Baxua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala
2.5	Hiriarteko bizikleta ibilbideak eta bideak konektatzea eta sustatzea	Baxua	Ertaina: > 4 urte	200.000 €	Arrasateko udala; Aldundia; Eusko Jaurlaritza; GGLA

Kodea	Jarduketa	Lehen.	Epea	Kostua	Finantzazio iturria
2.6	Bide berdeen eta bizikleta-bideen seinaleztapena hobetzea	Baxua	Ertaina: > 4 urte	50.000 €	Arrasateko udala; Aldundia; Eusko Jaurlaritza
2.7	Plataforma bakarrak inplementatzea	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
2.8	"Gaueko esplorazio martxak" jarduera inplementatzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	8.000 €	Arrasateko udala; Aldundia
2.9	Ordu edo egun jakin batzuetan zirkulazioa eteteko proba pilotuak	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala
3	Eskola-inguruneak, ekipamenduak eta bestelako espazio publiko sentikorrak baketzea				
3.1	Alde Zaharrera sartzeko sistemaren berritzea bizilagunen, zamalanak eta larrialdi zerbitzuentzat	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Aldundia
3.2	Arrasate pasealekuari auzo-sareko kalearen izaera ematea	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala
3.3	Zarugalde kaletik zirkulazioaren murrizketa, Otolara Lizentziatua eta Bizkaia etorbidearen artean	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala
3.4	Desplazamenduak sortzen dituzten ekipamendu eta zentroetarako sarbidea hobetzea oinez, bizikletaz eta garraio publikoan	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala; GGLA
3.5	Eskola-inguruneak baketzeko hobekuntzekin jarraitzea	Altua	Laburra: 2-4 urte	16.000 €	Arrasateko udala; IGEak; Aldundia; Eusko Jaurlaritza
4	Irisgarritasun unibertsala lortzea				
4.1	Oinezkoentzako zebra-bideen eta ibien irisgarritasuna hobetzea	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala; ONCE; Udal entitateak
4.2	Irisgarritasuna hobetzea espaloietan eta oinezkoentzako espazioetan	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala; ONCE; Udal entitateak
4.3	Desgaitasun intelektuala eta AEN duten pertsonentzako bide-sinbologia eta piktografia txertatzeko plana	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	10.000 €	Arrasateko udala; Udal entitateak
4.4	Ikusmen-desgaitasuna duten pertsonentzako autobus geltokien irisgarritasuna eta egokitzea hobetzea	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	60.000 €	Arrasateko udala; ONCE; Udal entitateak
4.5	Soinu-semaforoak inplementatzea	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	1.026 €	Arrasateko udala; Aldundia; ONCE
4.6	Hiriarteko eta herriko autobusen flotaren irisgarritasuna hobetzeko jarraipena	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Eusko Jaurlaritza; Enpresa emakidadunak
4.7	Hiri-altzari arriskutsuak kentzea	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; ONCE; Udal entitateak
4.8	Udalaren eta desgaitasuna duten pertsonen erakunde eta elkarten artean hitzarmenak egitea, irisgarritasuna sustatzen duten jarduerak koordinatzeko	Baxua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala; Udal entitateak

Kodea	Jarduketa	Lehen.	Epea	Kostua	Finantzazio iturria
4.9	Irisgarritasunari buruzko legea betetzen jarraitzea, mugikortasun urriko pertsonentzat egokitutako galtzadako aparkalekuen eskaintza bermatzeko	Baxua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Eusko Jaurilaritza
4.10	<i>Hirigintza Antolamendurako Ekintza Plana genero eta feminismoaren ikuspegitik garatzea</i>	Altua	Ertaina: > 4 urte	250.000 €	Arrasateko udala; Eusko Jaurilaritza; Aldundia; Tokiko erakundeak
5	Bizikletentzako eta MPI-entzako azpiegitura konektatu, eroso eta segurua hedatzea				
5.1	Bizikleta eta MPLe aparkalekuen eskaintza handitzea bide publikoan	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	28.000 €	Arrasateko udala
5.2	Bizikleten MPLe aparkalekuen eskaintza handitzea eta sustatzea bide publikotik kanpo	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	40.000 €	Arrasateko udala; Aldundia; APK2
5.3	Bidegorrien hiri-sarea hedatzea	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala; Aldundia
5.4	Bizikleta galtzadan integratzea baketutako eremuetan, kale partekatuetan eta 30 guneetan	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala; Aldundia
5.5	Bizikleta eta MPI-entzako ibilbideen definizioa	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Aldundia
5.6	Bizikletatik/MPI-tik jaisteko seinalea barneratzea oinezkoek lehentasuna duten eremuetan	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	3.500 €	Arrasateko udala; Aldundia
5.7	Bizikletaren jarduera programa idaztea eta gauzatzea udalaz gaindiko estrategien esparruan	Baxua	Laburra: 2-4 urte	12.500 €	Arrasateko udala; Aldundia; MITMA
6	Garraio publikoa hobetzea eta intermodalitatea indartzea				
6.1	Bizikletentzako aparkaleku seguruak instalatzea nodo intermodaletan	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala; Aldundia
6.2	Bizikleta partekatuen sistema ezartzeko azterketa	Altua	Ertaina: > 4 urte	1.400.000 €	Arrasateko udala; Aldundia
6.3	Herribuseko sarea birkonfiguratzea	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Aldundia; GGLA
6.4	Herribusaren lizitazio berrietarako estrategia definitzea	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; GGLA; Garraio publikoko operadoreak.
6.5	Aldundiarekin eta hiriarteko bus operadoreekin lankidetzaz ezarri, egungo sarean hobekuntzak aztertzea	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala; GGLA; Garraio publikoko operadoreak.
6.6	Autobus geltokia behin betiko kokatzeko azterketa eta definizioa	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Aldundia; GGLA; Garraio publikoko operadoreak.
6.7	Autobusen birak eta lehentasunak aztertzea	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala
6.8	Autobus geltokietan, web zerbitzuetan eta aplikazioetan garraio publikoko zerbitzuari buruzko informazioa hobetzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	10.000 €	Arrasateko udala; Aldundia; GGLA
6.9	Mugi txartelari eta gainerako tarifei buruzko informazioa	Baxua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala Aldundia; GGLA.

Kodea	Jarduketa	Lehen.	Epea	Kostua	Finantzazio iturria
6.10	Taxi zerbitzua eta lizentziak berrikustea	Baxua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala
6.11	VTC zerbitzuak eta taxiarekiko duten rola arautzea	Baxua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala
6.12	Kultur eta herri jarduerekin koordinazioa, garraio publikoari ahalik eta kalterik gutxien eragiteko	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Udaltzaingoa; Auzo-erakundeak eta herritarrak
7	Motordun ibilgailu pribatuen mugikortasunaren eraginkortasuna hobetzea				
7.1	Bide-hierarkizazioa eguneratzea	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala
7.2	Zirkulazio noranzkoen ebaluazioa, noranzko bakarrak eta egoiliarren sarbidea indartzeko	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala
7.3	Gipuzkoa etorbidea eta Otalora Lizentziatua arteko espazioa birmoldatzea	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala
7.4	Otalora Lizentziatua, San Frantzisko eta Ignazio Zuloaga kaleen arteko biribilgunearen espazioa birmoldatzea	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
7.5	Otalora Lizentziatua, Zarugalde kalea eta Bizkaia etorbidea arteko biribilgunearen espazioa birmoldatzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
7.6	Otalora Lizentziatua eta Zarugalde ingurua baketzea	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala
7.7	Laubide Plaza, Kontzezino eta Nafarroa etorbidearen arteko espazioaren birmoldaketa	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
7.8	Jose Luis Iñarra kalea berrurbanizatzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
7.9	Orientazio eta informazio seinaleen egoera hobetzea	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala
7.10	Biribilguneetako trafikoaren kudeaketa hobetzea	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala
7.11	Semaforo-zikloak berrikustea	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	50.000 €	Arrasateko udala
7.12	HAPO berrikusteko aurreikusitako azpiegiturak garatzea	Altua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala
7.13	Partekatutako kotxearen sustapena (Hoop - carpool)	Baxua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala; Inguruko enpresak edo ekintza poligonoak
8	Aparkamenduaren arrazionalizazioa				
8.1	Lurpeko aparkalekuen sustapena	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
8.2	Araututako aparkaleku-eremuak onartzeko eta handitzeko beharra ebaluatzeko azterlan bat egitea	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
8.3	Galtzadako aparkalekua arautzea eta antolatzea	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
8.4	HAPOren aparkaleku-ratioak berrikustea	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala

Kodea	Jarduketa	Lehen.	Epea	Kostua	Finantzazio iturria
8.5	Erdigunetik kanpo disuasio-aparkalekuak jartzeko azterketa	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala
8.6	Ibilgailu elektrikoa kargatzeko puntu-sare baten hedapena	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; EEE; MITMA
8.7	Motoen aparkalekuak hobetzeko plana	Baxua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala
8.8	Galtzadatik kanpo aparkatzeko estrategiak sustatzea	Altua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala
8.9	Aparkatzeko arau-hausteen gaineko kontrolak areagotzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala; Udaltzaingoa
8.10	Galtzadatik kanpoko aparkalekuen eta disuasio-aparkalekuen eskaintzaren seinaleztapena hobetzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	140.000 €	Arrasateko udala; Aldundia
9	Hiri-logistika jasangarriagoa ezartzea				
9.1	Hiri Logistika Jasangarriko Plan bat garatzea, azken miliako banaketa indartzeko	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	28.000 €	Arrasateko udala;
9.2	Ibilgailu jakin batzuetarako sarbidea murrizteko azterketa	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	10.000 €	Arrasateko udala; Aldundia
9.3	SHB kudeatzeko teknologia berriak inplementatzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	75.000 €	Arrasateko udala; SHB enpresak
9.4	SHBren banaketa sustatzea inpaktu txikiko moduekin	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	14.000 €	Arrasateko udala; SHB enpresak
10	Bide-segurtasuneko politikak sustatzea, Zero-istripu ikuspegiarekin				
10.1	Bide Segurtasuneko Tokiko Plana garatzea	Baxua	Laburra: 2-4 urte	15.000 €	Arrasateko udala; Aldundia
10.2	Bidegurutzeetan eta arrisku-pertzepzioko puntuetan segurtasuna hobetzen jarraitzea	Altua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala; Udaltzaingoa
10.3	<i>Arrasate-Mondragón Ciudad 30</i> sendotzea	Baxua	Berehalakoa: 2 urte arte	50.000 €	Arrasateko udala; Udaltzaingoa
10.4	Hiri-istripuei buruzko datuak hartzeko estandarizazioa	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Udaltzaingoa
10.5	Bizikletan eta MPlan modu eraginkorrean eta seguruan gidatzeko ikastaroak antolatzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	10.000 €	Arrasateko udala; Aldundia; Eusko Jaurlaritza
10.6	Mugikortasuna koordinatzeko kontrol-zentroa sortzea	Baxua	Ertaina: > 4 urte	150.000 €	Arrasateko udala
11	Mugikortasun jasangarriagoa sustatzea				
11.1	Eskolarako desplazamenduetan mugikortasun aktiboa sustatzeko ekimenak	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	10.000 €	Arrasateko udala; Udaltzaingoa; IGEak
11.2	Mugikortasun Jasangarri eta Seguruaren Astea finkatzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	15.000 €	Arrasateko udala
11.3	Enpresa Desplazamendu Plana sustatzea udaletxean eta enpresa publikoetan	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	25.000 €	Arrasateko udala
11.4	Desplazamendu planak dituzten enpresak lizitazio prozesuetan saritzeko mekanismoak ezartzea	Baxua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala

Kodea	Jarduketa	Lehen.	Epea	Kostua	Finantzazio iturria
11.5	Enpresa Desplazamendu Planak sustatzea	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Enpresa pribatuak
11.6	Jarduera ekonomikoko poligonoen konektibitatea hobetzea	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala; Enpresa pribatuak
11.7	Mugikortasun Plan espezifiko bat bultzatzea Debagoiena eskualde osorako	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala; Debagoieneko Mankomunitatea
11.8	Ikastoletan eta ikastetxeetan mugikortasun jasangarri eta segururako hezkuntza-ekintzak sustatzea	Ertaina	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala; Udaltzaingoa; Eusko Jaurilaritza
11.9	Mugikortasuna ikastetxeetan. Eskolara iristeko praktika egokien eskuliburua	Altua	Laburra: 2-4 urte	67.000 €	Arrasateko udala; IGEak; Eusko Jaurilaritza
11.10	Mugikortasunaren inguruan herritarrek parte hartzeko gunea sendotzea, HMJParen jarraipena egiteko. Arrasateko mugikortasun-kontseilua edo mugikortasun-mahaia eratzea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala; Udal entitateak
11.11	Udalaren webguneko mugikortasun eta garraio ataleko edukiak hobetzea	Altua	Laburra: 2-4 urte	15.000 €	Arrasateko udala
11.12	Mugikortasunari buruzko datu irekietarako sarbidea erraztu	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Aldundia
11.13	Kameren azpiegitura erabiltzea eta datuak biltzea mugikortasunaren kudeaketa hobetzeko	Baxua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
11.14	Udal-komunikazio ofiziala hobetzea mugikortasun jarduketei dagokienez	Baxua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
11.15	Motorizatu gabeko moduen eskaintza zabaltzea	Baxua	Laburra: 2-4 urte	10.000 €	Arrasateko udala
11.16	Gidatze eraginkorra eta segurua sustatzeko ikastaroak egitea	Ertaina	Laburra: 2-4 urte	10.000 €	Arrasateko udala; Aldundia; Eusko Jaurilaritza
11.17	Mugikortasun APP bati atxikitzea	Baxua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala
11.18	2030erako Mugikortasun Seguru, Jasangarri eta Konektatuaren Estrategiari atxikitzea	Ertaina	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Eusko Jaurilaritza; MITMA
11.19	Arrasateko zirkulazio ordenantza eguneratzea	Altua	Berehalakoa: 2 urte arte	-	Arrasateko udala; Udaltzaingoa
11.20	Agente zibikoaren figura ezartzea	Baxua	Ertaina: > 4 urte	-	Arrasateko udala
11.21	Esku-hartze publikoko estrategiak, genero ikuspegitik, mugikortasunaren arloan	Altua	Laburra: 2-4 urte	-	Arrasateko udala

Aurreko taulari dagokionez, mugikortasunaren eta ingurumenaren ikuspegitik lehentasuna duten ekintzak nabarmentzen dira. Ikus daitekeenez:

- Barneko desplazamendu asko oinez egiten dira, baina oraindik ere badira egin beharreko ekintzak desplazamendu horiek erosoak izan daitezen, eta horrek herritarren bizi-kalitatea hobetzea ekarriko du.

- Bizikletak hazteko ahalmen handia Arrasaten. Oso garrantzitsua izango da sarea hobetzeko ekintzak egitea, bai udalerrian bertan, bai inguruko udalerrri eta industrialdeekiko loturan. Horrela, ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murriztu daiteke konexio desplazamendu horietan.
- Garraio publikoaren zerbitzua hobetzeak, mugikortasuna erakartzen duten zentroekin lotura zuzenenak egingo dituen herribusaren zerbitzua hobetuz, erabiltzaileari barneko desplazamendurako modu lehiakorragoa eta erosoagoa eskainiko dio.
- Aparkamenduaren erregulazioa garrantzitsua izango da motordun trafikoa murriztu eta hobetzeko eta autoaren erabilera murrizteko.

Zenbait neurriren eraginkortasuna bermatzeko, beste batzuekin koordinatuta eta sinkronizatuta aplikatu behar dira (push&pull neurriak). Udalerriko mugikortasunean eragina duten neurriak koordinazioa:

- **Hobekuntzak oinezkoen mugikortasunean:** Hiri-ingurunea definitzea oinezkoek lehenetasuna duten eremu baketsuetan, kale partekatuetan eta 30 guneetan, aparkalekuaren kudeaketa orokorrarekin koordinatzea, ibilgailuak orientatzeko seinaleztapen dinamikoarekin eta kaleak hierarkizatzearekin.
Barne mugikortasunaren esparruan, oinezkoen eta bizikleten mugikortasuna sustatzeko neurriekin batera (adibidez, eremu baketsuak eta oinezkoentzako eremuak), ibilgailu pribatuaren eremuak hierarkizatzeak eta aparkalekua kudeatzeko neurriak hartu beharko dira. Oinezkoentzako eta bizikletentzako eremu berriak eskaintzean, kontuan izan behar da ibilgailu pribatua ez erabiltzea sustatu behar dela erdialdean, eta hirigunetik kanpo aparkaleku periferikoak jarri behar direla. Konexioko mugikortasunari dagokionez, garraio publikoa sustatzeko neurriak garatu beharko dira gune erakargarrietan eta jarduera zentroetan egiten diren desplazamenduekin eta aparkalekua kudeatzeko neurriekin batera. Garraio publikoaren intermodalitatea hobetzeak desplazamenduak erakar ditzake garraiobide horietan.
- **Hobekuntzak bizikleten mugikortasunean:** galtzadan bidegorri bereizien sare bat sortzea, 30 zonen sorrerarekin koordinatuta, bizikletentzako aparkaleku kopurua handituz eta aparkaleku seguruak gehituz kokapen estrategiko guneetan, intermodalitatea hobetzeko
- **Hobekuntzak garraio publikoaren mugikortasunean:** Hobekuntzak herribusaren zerbitzuan, hirigunea industrialdeekin eta urrutien dauden auzoekin lotzeko. Hiriarteko autobus lineak arrazionalizatzea eta geltokietako irisgarritasuna eta informazioa hobetzea.
- **Hobekuntzak motorrik gabeko mugikortasunean:** neurriak zabaltzearekin eta erabiltzaileak sensibilizatzearekin koordinatuta. Oro har, Arrasateko HMJParen helburuak lortzeko, funtsezko tresnak izango dira mugikortasun jasangarriko neurri guztiak, herritarren hezkuntzarako neurri eta kanpainak, eskola bideak eta ahulenen mugikortasuna laguntzeko neurri arauemaileak.
- **Ibilgailu pribatuen aparkamendua arautzea:** aparkalekuaren kudeaketa integralarekin lotutako neurriak, galtzadatik kanpo eta disuasio-aparkalekuetan aparkalekua handitzea eta araututako aparkamenduaren kudeaketa egokia.
- **Abiadura murriztea:** kaleetan abiadura murriztuta, garraiobide jasangarriagoetan egiten diren desplazamenduak hobetuko dira, eta inpaktu handiagoko istripuak gertatzeko aukerak murriztuko dira.

Izenburua:

Arrasateko Mugikortasun Jasangarrirako
Planaren Eguneratzea

II. Proposamenak

2025 Apirila



Ingeniería de Tráfico, S.L.

Consultors de mobilitat
els primers en seguretat viària

www.intrasl.net

intra@intrasl.net

+34 93 301 37 78

