



**ARRASATE
UDALERRIKO
MUGIKORTASUN
IRAUNKORREKO
PLAN INTEGRALA
(MIPI)**

**III. Dokumentua
V. Fasea Proposatutako ekintzak
Behin betiko testu bateratua**



ARRASATEKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE MONDRAGÓN



Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

ESKUMENENKO ZUZENDARITZA

Maria Ubarretxena

Alkatea

Ibon Arrupe

Hirigintza zinegotzia

Juan Antonio Urdangarín

Hirigintza arduraduna

Rafa Ugarte

Ingurumen arduradun teknikoa

Nerea Lazpiur

Ingurumen teknikoa

Igor Kortabarria

Hirigintza, eraikuntza eta mugikortasun teknikaria

Iñaki Arriaga

Udaltzaingoaren arduraduna

PROIEKTUAREN ZUZENDARITZA

Jordi Parés

Intra-ko zuzendaria

PROIEKTUAREN KOORDINAZIOA

Joan Estevadeordal

Mugikortasunaren antolatzailea

Diego Gómez

Geografoa

TEKNIKO PARTE-HARTZAILEAK

Antonio Moyano

Delineatzailea

Ane Beraza

Datuen bilketa eta landa lana

Ole Thorson Jorgensen

Dr. Errepide, Ubide eta Portuetako Ingeniaria

Kalitate Aholkularia

INTRA-ko talde teknikoaren babesarekin



KALITATEA KUDEATZEKO SISTEMA	
Proiektuaren egiaztapena	
Nork	JPE
Data	Otsaila 2018

EDUKIEN AURKIBIDEA

V. FASEA: PROPOSATUTAKO EKINTZAK	14
1. MUGIKORTASUNA OINEZ	16
1.1. OINEZKOEI BIDERATUTAKO ZONALDEEN HANDITZEA.....	16
1.2. UDALERRIKO PUNTU NAGUSIEN ARTEAN OINEZ DESPLAZAMENDUAK EGITEKO ESKARIA HOBETU.....	17
1.3. IBILBIDEEN SEINALEZTAPENA.....	22
1.4. IGOGAILU BERRIEN INPLEMENTAZIOA	24
1.5. SEGURTASUNAREN HOBEKUNTZA BIDE GURUTZETAN.....	24
1.6. UDAL IRISGARRITASUN PLANA GARATU	25
1.7. SOINU SEMAFOROA DUTEN BIDE GURUTZEN KOPURUA HAUNDITU.....	26
1.8. HIRI-ALTZARIAK EGOKITZEKO ETA LEKUZ ALDATZEKO IRIZPIDEAK EZARRI IRISGARRITASUN ARAUEN ARABERA.....	26
1.9. ESKOLA IBILBIDEEN EGOKITZAPENA	27
1.10. UDALETXEA ETA EZGAITASUN FISIKOA DUTEN PERTSONEN ELKARTEEN ARTEKO HITZARMENAK IRISGARRITASUNA SUSTATZEN DUTEN EKINTZAK SUSTATZEKO	29
2. MUGIKORTASUNA BIZIKLETAN	30
2.1. BIZIKLETA SAREA HANDITU	31
2.2. HIRIARTEKO BIZIKLETA BIDEEN KONEXIOA SUSTATU	36
2.3. BIZIKLETENTZAKO APARKAMENDUA AREAGOTU	38
2.3.1. Aparkalekuak azalera.....	38
2.3.2. Erreserbak lurpeko aparkamenduetan.....	39
2.3.3. Babestutako aparkalekuak intermodalitate nodoetan	40
2.4. BIZIKLETEN UDAL ERREGISTROAREN SUSTAPENA	41
2.5. BIZIKLETAN BANAKAKO GARRAIO PUBLIKO ZERBITZU BAT EZARTZEKO BIDERAGARRITASUNAREN AZTERKETA.....	42
2.6. BIZIKLETAREN SUSTAPEN PLANA	44
3. MUGIKORTASUNA GARRAIO PUBLIKOAN	46
3.1. HOBEKUNTZAK HERRI AUTOBUS ZERBITZUAN.....	46
3.2. HIRIARTEKO AUTOBUS ZERBITZUAN HOBEKUNTZAK	47
3.3. ESKARIAREN ARABERAKO GARRAIO PUBLIKOA	49
3.4. HOBEKUNTZAK AUTOBUS GELTOKIEN IRISGARRITASUN ETA SEGURTASUNEAN.....	53
3.5. ERABILTZAILEEN INFORMAZIOAN HOBEKUNTZAK.....	54
3.6. BIZIKLETAK GARRAIO PUBLIKOAN.....	55
3.7. ENERGIA ALTERNATIBOekin FUNTZIONATZEN DUTEN IBILGAILUAK HERRI GARRAIO PUBLIKOAN BARNERATU ETA SUSTATU.....	56
3.8. HOBEKUNTZAK TAXI ZERBITZUAN.....	57
4. TRAFIKOAREN ANTOLAKUNTZA ETA BAKETZEA	58
4.1. BIDE SAREAREN DEFINIZIOA: ZIRKULAZIO PLANA	58
4.2. ERDIGUNEKO PLANA: GARIBAI ARDATZ INTERMODALA	62
4.3. ZIRKULAZIO NORANZKO BAKARREN PLANA	63
4.4. TRAFIKOA BAKETZEKO INGURUMEN ZONALDEAK.....	65
4.5. MUSAKOLA AUZOAREN BAKATZEA ETA SARBIDEEN ERREGULAZIOA	67
4.6. ALDERANTZIKATUTAKO LEHENTASUN ZONALDERA SARBIDEEN ERREGULAZIOA	69
4.7. SEINALEZTAPEN PLANA.....	71
5. APARKAMENDUAREN KUDEAKETA	73
5.1. GALTZADAKO APARKAMENDUAREN ERREGULAZIOA	73
5.2. APARKAMENDUAREN AZTERKETA OSAGARRIA	76
5.3. MOTORRENTZAKO APARKALEKUEN ESKAINTZA HANDITU	77
5.4. APARKAMENDUAREN DIZIPLINA EZAREN KONTROLA BIDE PUBLIKOAN.....	79
5.5. EUSKADIKO IRISGARRITASUN KODEAREN BETETZEA MANTENDU MUGIKORTASUN MURRIZTUA DUTEN PERTSONENTZAT APARKAMENDUA GALTZADAN BERMATZEN JARRAITZEKO.....	79

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

5.6. MERKANTZIEN UDAL BANAKETA HOBETU	80
5.6.1. Kudeaketa logistikoaren arrazionalizaziorako merkatarietzat fokatutako sentsibilizazio kanpainak	82
5.7. UDAL APARKAMENDURA SARBIDEAREN SEINALEZTAPENA HOBETU	82
6. BIDE SEGURTASUNA	84
6.1. ABIADURAREN KONTROLAREAKO ELEMENTUEN INTALAKUNTZARAKO IRIZPIDEEN DEFINIZIOA	84
6.2. BIDE SEGURTASUN LOKALEKO PLAN BATEN EZARPENA.....	86
7. INGURUMENAREN KALITATEA ETA AURREZTE ENERGETIKOA	88
7.1. IBILGAILU ERAGINKORRAK, KONTSUMO ENERGETIKO BAXUAREKIN ETA CO2-REN ISURPEN MURRIZTUEKIN SUSTATU	88
7.2. ERREGAI ALTERNATIBOAK SUSTATU GARRAIOARENTZAT	88
7.3. IBILGAILU ELEKTRIKOENTZAT KARGA PUNTU BATEN SORRERA	89
7.4. GIDATZE ERAGINKORRAREN SUSTAPENA	89
7.5. KUTSADURA AKUSTIKOAN HOBEKUNTZAK	90
8. SUSTAPENA, HEZIKETA ETA MODU IRAUNKORREN ERABILPENERAKO SENTSIBILIZAZIOA	91
8.1. ESKOLA BIDEAK. ESKOLARAKO SARBIDEKO PRAKTIKA ONEI BURUZKO ESKULIBURUA	91
8.1.1. Sarbidea eskola garraioan	92
8.1.2. Sarbidea ibilgailu pribatuan	92
8.1.3. Sarbidea bizikleta edo patinetean	93
8.1.4. Sarbidea oinez	93
8.2. ZIRKULAZIO ETA ABIADURAREN MURRIZKETA ESKOLA INGURUETAN.....	94
8.3. ESKOLETAKO MUGIKORTASUNAREN INGURUKO EKINTZA LERROAK GARATZEKO BATZORDE MISTO BAT SORTU.....	94
8.4. HEZKUNTZA KOMUNITATEARI BIDERATUTAKO SENTSIBILIZAZIO KANPAINAK ESKOLA ZENTROETARA SARBIDE IRISGARRI BAT SUSTATZEKO	95
8.5. MUGIKORTASUN SORTZAILE DIREN ZENTROETARA MUGIKORTASUN PLANAK SUSTATU .	95
8.5.1. Enpresako Desplazamendu Planen elaborazioa sustatu (EDP).....	96
8.5.2. Sarbidea nekazal zonaldeetara	96
8.6. MUGIKORTASUN IRAUNKORRAREN SUSTAPENA.....	97
8.7. MUGIKORTASUN IRAUNKOR ETA SEGURUAREN ASTEA FINKATU	97
8.8. ARRASATEKO MUGIKORTASUNAREN GIDAKO EDIZIOA ETA ARGITARATZEA.....	98
8.9. ARRASATEKO MUGIKORTASUNAREN BULEGOA BULTZATU.....	99
8.10. ARRASATEKO MUGIKORTASUNAREN WEBGUNEA	99
8.11. BIZIKLETAN GIDATZE ERAGINKOR ETA SEGURUAREN KURTSOEN SUSTAPENA.....	100
8.12. AUTOAN ELKARREKIN EKIMENAREN ERABILERA SUSTATU.....	100
8.13. MODU EZ MOTORDUNEN ESKAINTZAREN DIFUSIOA.....	102
8.14. AGENTE ZIBIKOAREN figura ezarri	102
9. ARAUDIA ETA PLANIFIKAZIO TRESNA BERRIAK	103
9.1. ZIRKULAZIO, OINEZKO ETA BIZIKLETA UDAL ARAUDIAREN ALDAKETA ETA JARRAIPENA	103
9.2. ALDERANTZIKATUTAKO LEHENTASUNEZKO ZONALDEAREN SARBIDE ETA ERABILERAREN UDAL ARAUDIA.....	103
10. JARRAIPEN ADIERAZLEAK	105
11. EKINTZA NEURRIEN PROPOSAMENEN FITXAK	107

PLANOEN ERLAZIOA

18. Oinezkoentzako ibilbide proposamenak
19. Hobekuntzen implementazioa oinezkoentzako azaleran
20. Eskola ibilbideen sarea hobetzeko proposamenak
21. Bizikleta ibilbideen eta aparkalekuen proposamena
22. Garraio publiko sarean proposamenak
23. Zirkulazio proposamena
24. Erdiguneko plana. Garibai ardatz intermodala
25. Trafiko baketzeko ingurumen eremuak
26. Aparkemenduaren kudeaketa

0. AURKEZPENA

Dokumentu honek Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorrerako planaren azkenekoa den bosgarren faseari egiten dio erreferentzia. Bere helburua IV fasetik, Ekintza Plana, datozen proposamenak aplikatzeko orduan erreferentziazko dokumentua izatea da.

0.1 SARRERA

Hirugarren dokumentu honetara iristeko, aurretik beste bi dokumentu garatu dira. Lehendabiziko dokumentua mugikortasun integraleko planaren I eta II. Faseak biltzen ditu, non Arrasateko mugikortasunaren azterketa bat eta diagnosi bat garatzen dira. Bigarren dokumentua, mugikortasun planaren III eta IV. Faseak barneratzen dituen, mugikortasunaren eszenatokiak, helburuak eta ekintza plan bat garatzen ditu, eta bertan proposamen zehatz batzuk jorratzen dira.

Proposamen zehatz batzuk herritarren aurrean plazaratu dira Mugikortasunaren Mahaiaren bitartez. Mugikortasun Mahai hau Hirigintza, Ingurumen eta Mugikortasun Batzordeko kideak osatzen dute. Ekintza Planean jasotako proposamen bakoitzari buruzko aurkezpena eta eztabaida hiru saio edo bilera ezberdinetan egin zen, Elhuyar Aholkularitza enpresaren gidaritzapean.

Saio hauetako lehendabizkoa, 2017ko maiatzak 2an ospatu zen, eta bertan inplikaturiko desplazamendu modo bakoitzarentzat udalerriko erdigunean eragina duten proposamenak aztertu dira. Bigarren saioa 2017ko maiatzak 16an burutu zen eta erdigunetik kanpo eragina duten proposamen guztiak aztertu ziren. Azkeneko saioan, maiatzak 23an ospatu zena, beste esparruetara dedikatu zen, aparkalekuak edo TAO guneak, beste batzuen artean.

Mugikortasun mahaiako kideak saio ezberdinetan zehar eskeinitako informazio guztia bildutakoan, hurrengo pausoa ekarpen eta alegazio hauek Hirigintza, Ingurumen eta Mugikortasun Batzordera eramatea izan zen, agirian egingo beharko liratekeen aldaketak zehaztu eta finkatze aldera, azterketa egiterakoan Mugikortasun Mahaiaren txostenean jasotako gidoia jarraituz.

Azterketa horretatik ateratako ondorioen bilduma jarraian jasotakoa da, beti ere kontuan izanik Mugikortasun Planean irizpide orokorrak jaso behar direka eta gero obretako proiektuetan irizpide horiek zehaztasunez garatuko direla.

0.2 TOKIKO GOBERNU BATZORDEAREN AKORDIOA

Tokiko Gobernu Batzarrak, 2017ko irailaren 21an egindako bilkuran, akordio hau hartu zuen:

"ARRASATEKO UDALERRIKO MUGIKORTASUN INTEGRALAREN PLANA EGITEKO LANAK DIRELA ETA, AGIRIAN JASO BEHARREKO ALDAKETAK FINKATZEA. (2016CHOZ0008)

Tokiko Gobernu Batzarrak, aho batez, Hirigintza, Ingurumen eta Mugikortasun Batzordearen ondoko diktamena onetsi eta akordio mailara jasotzen du:

Arrasateko udalerriko Mugikortasun Integralaren plana egiteko lanak direla eta, planaren agiria, jasotako ekarpenak eta Mugikortasun Mahaiaren txostena Hirigintza, Ingurumen eta Mugikortasuneko batzordeak aztertu ditu, agirian egin beharko liratekeen aldaketak zehaztu eta finkatze aldera. Azterketa egiterakoan Mugikortasun Mahaiaren txostenean jasotako gidoia jarraitu da.

Azterketa horretatik ateratako ondorioen bilduma jarraian jasotakoa da, beti ere kontutan izanik Mugikortasun Planean irizpide orokorrak jaso behar direla eta gero obretako proiektuetan irizpide horiek zehaztasunez garatuko direla:

Erdigunea

- 1.- Garibai etorbidea, Biteri eta Maala tartean, oinezko bihurtzea.
- 2.- Alfontso X plaza oinezko bihurtzea.
- 3.- Grupo San Juan eremuan erreka-ondoko gune osoa oinezkoentzako irabaztea.
- 4.- Garibai etorbidearen zehar bidegorria txertatzea, eta Biteri etorbidean ere bai.
- 5.- Garibai etorbidean, Biteri etorbidera arte, alde bata, zamalanak egiteko, motorrak aparkatzeko eta taxisentzako bideratzea, eta beste aldea autobusak geratzeko.
- 6.- Nafarroa etorbidean Laubideko aparkalekuaren sarreraren inguruan bus geltoki berri bat egokitzea, udalerriarren barruko garraio publikoarentzako.
- 7.- San Bixente Ferrer, Zaldibar kalea eta Grupo San Juanek hartzen duten eremua zamalanak egiteko, bertakoentzako eta Hotelera doazenentzako egokitzea.
- 8.- Grupo San Juan eremuko aparkalekuak bertakoentzako bideratzea, dagokion formula erabiliz (TAOren barruan sartzea, ...).

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

9.- Kontzeziñoko biribilgunean aurreikusi den birmoldaketa atzera botatzea.

Gipuzkoa etorbidea/Etxetxikiak/Elma

- Gipuzkoa etorbiderako norabide bakarreko irtenbidea jasotzea, baina "Villa Amparo"ko *biribilgunea* baztertu (oinezko bihurtuz) eta Etxe Txikiak kalean goitik beherako norabidea ezarriz.
- Hori horrela, Zabalguneari buruzko trafiko antolamendua zein izan daitekeen plano batean jaso da, batzordearen mahaian aurkeztu dena, Mugikortasun Planera eramateko asmoz.

Otalora/Zarugalde

- Zarugalde kalea oinezkoentzako bideratzea eta bidegorria txertatzea. Garajeetarako sarrera bermatu beharko da.
- Otalora Lizenziadun kalean autoentzako bi norabideak mantentzea, irizpide orokor bezala. Antolamenduaren zehaztasunak, hau da, errekaren bistaratzea, kasu balitz, eta aparkalekuen antolamendua eta kudeatze era (kasu balitz,TAO jarritz) ondorengo exekuzio proiektuetan zehaztasunez landu beharko dira.

Uribarri etorbidea/Kalealdea

- Uribarri etorbideari dagokionez, autoentzako erdiko zatia uztea, Uribe auzorantz hurbilduz, eta berdeguneak/jolas gunea Erguin alderantz kokatzea. Aingeru Guardakoaren inguruan biribilgunea egokitzea.
- Kalealdeari dagokionez, norabide bakarra izatea (gorantza), kalearen hasierako garajeetako sarrera bermatuz. Bestalde, zeharkako aparkalekuak egokitzea.

Musakola

- *Helburuak, Eszenatokiak eta Ekintza Plana* izeneko agirian egindako proposamena berreztea. Tartean:
 - . Joan Bengoa kalea norabide bakarreko kalea egitea.
 - . Legargain kalea norabide bakarreko kalea izatea.

Zerrajera/Txaeta

- *Helburuak, Eszenatokiak eta Ekintza Plana* izeneko agirian egindako proposamena aldatzea, zentzu honetan:
 - . Zerrajera kalea norabide bakarreko kalea izatea mantentzea.
 - . Aldiz, Txaeta kalea bi norantzakoa jartzea.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Igogailuak

- Igogailuak honako guneetan jartzea eta jarraian azaltzen den lehentasun maila honekin:

- 1go Makatzena (Prozesua martxan dagoena).
2. Erguin
3. Galizia
4. Etxeostea
5. Altamira

Aparkalekuak

- Bizikletentzat aparkalekuei dagokienez, *Helburuak, Eszenatokiak eta Ekintza Plana* izeneko agirian egindako proposamena berreztea. Beti ere, kontutan harturik ikastetxeen inguruan ere bizikletentzat aparkalekuak egokitu beharko direla.

- Motorrentzat aparkalekuak direla eta, horrelakoak, besteak beste, gune hauetan egokitzea: - Erdigunea; - Musakolako Kiroldegiaren ingurua; - Ospitalearen ingurua; - Unibertsitatearen ingurua, eta baita orokorrean zebra-bideen bi alboak, utzitako lekuetan. Bestalde, Garibai etorbidean, Biteri etorbidera arte, alde bata, zamalanak egiteko, motorrak aparkatzeko eta taxisentzako bideratzea ontzat eman da.

- Autoentzat aparkalekuei dagokienez, aukera moduan, geroago sakonki aztertuak izan daitezten, parking berriak honako tokietan aurreikustea: - Garro Jenerala kalea; - Kondekua; eta – Uribarri etorbidea.

TAO

- TAO sistema jartzeko Planak proposatzen dituen 3 gune ontzat ematea: - Gaur egungo gunea, Munar ere hartuz; - San Andres auzoa; eta – Erdigunea.

- Horietaz gain, egoki ikusten da TAO sistema honako guneetara ere zabaltzea: - Bizkaia etorbidea; Aldai kalea; eta Erguin auzoa.

- Bestalde, Grupo San Juan eremuko aparkalekuak bertakoentzako bideratzea ontzat eman da, dagokion formula erabiliz (TAOren barruan sartzea, ...).

Alegazioak (Grupo San Juan eta Sailuente)

- Grupo San Juani dagokionez, erreka-ondoko gune osoa oinezkoentzako irabaztea ontzat eman da.

-Sailuente plaza oinezkoentzako bihurtzea eta, galduko diren plaza barruko aparkalekuei dagokinez, Nao Santiago kalean eta Joan Bengoa kalean aparkalekuak berrantolatzea.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Genero ikuspegia

- Planaren azken agiria osatzerakoan espresuki jasoko da bertan aurreikusten diren jarduketa bakoitzak gauzatzekoan genero ikuspuntua txertatuko dela.
- Planaren azken agiri horretako erderazko testua genero ikuspegitik era inklusiboan idatziko da.

Aurrekoa dela eta, hauxe proposatu du Hirigintza, Ingurumen eta Mugikortasuneko batzordeak:

- Burutu den azterketatik ateratako ondorioen bildumaren berri INTRA enpresari ematea, *Arrasate udalerriko Mugikortasun Integralaren Planaren* azken agiri bildua osatzeko.
- Ondoren, azken agiri hori Hirigintza, Ingurumen eta Mugikortasuneko batzordearen mahaira eramango da Plana ontzat emateko diktamena osatzeko, Osoko bilkurara eraman aurretik. Horretaz gain, mahaira ere ekarriko da ekarpenei buruzko erantzun proposamena.

Tokiko Gobernu Batzarrak adostutako akordioen ondoren proposatutako aldaketak barneratu ondoren, *Proposatutako Ekintzak* dokumentua Hirigintza Batzordera eraman da, eta bertan erabaki da Gipuzkoa Etorbidearen ingurunean proposatutako ekintzetan eraldaketa batzuk egitera.

Aldaketa proposamen hauek jaso eta dokumentu honetan islatu dira, *Proposatutako ekintzak. Behin Betiko testu bateratuta*. Dokumentu hau izango da beraz, Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorrerako planean barneratutako ekintza planak jasotzen dituen proposamenetarako behin betiko gida.

0.3 GENERO IKUSPEGIA

Dokumentu honen erderazko testua genero ikuspegitik era inklusiboan idatzi egin da.

Mugikortasun plan honek aurrekusten dituen ekintza guztietan genero ikuspegia txertatuko da. Ikuspegi hori bermatzeko, osatuko diren disziplina anitzeko taldeetan, egin beharreko obra edo proiektuetan genero ikuspegitik proiektuak aztertuko dituzten teknikariak egongo dira.

Genero ikuspegi hau oinarritzat hartuta, helburua sakontasun handiagorekin mugikortasuna eta garraioa ezagutzea da, mugikortasun iraunkorra lortzeko bidea modu ez motordunetan eta garraio publikoan erabilpen maila handitzea eskatzen duelako, eta horretarako oinarritzat da biztanleriaren sektore bakoitzeko eskaera espezifikoiei erantzutea. Ikuspegi berdinetik abiatuz irizpide horiek kontuan hartuko dira udalerrian egon daitezken puntu beltz batzuk konpontzeko eta berririk ez sortzeko.

Era berean dokumentu honek genero ikuspegia barneratuta daramatzaten beste faktore batzuk hartzen ditu oinarritzat, irisgarritasun unibertsalaren legea, oinezkoen eskubideen nazioarteko eskutitza edo Europako Batzordearen 2014-2020 Marko Estrategiko Komuna, esate baterako.

V. FASEA. PROPOSATUTAKO EKINTZAK

V. FASEA: PROPOSATUTAKO EKINTZAK

Arrasate udalerrirako desiratutako mugikortasun eredura iristeko beharrezkoa da ondoren deskribatzen diren ekintza proposamenak ezartzea. Ekintza hauek Hirigintza, Ingurumen Mugikortasunaren batzordeak onartu ditu, Mugikortasun Mahaian hiru saio ezberdinetan eztabaidatu eta gero.

MIPI-ak mugikortasunean parte hartzen duen modalitate edo sektore guztiak sistema global bat osatu behar du. Horrela, mugikortasun modelo berria 9 ekintza lerro handietan oinarritzen da:

1. Oinezkoen sarearen azalera eta kalitatearen handitzea
2. Bizikletaren sustapena
3. Bidaiarien garraio kolektiboaren sustapena
4. Trafikoaren antolakuntza eta baketzea
5. Aparkamenduaren kudeaketa
6. Bide segurtasunaren hobekuntza
7. Ingurumenaren kalitatea eta aurrezte energetikoa
8. Mugikortasuna eta hezkuntza
9. Araudia eta planifikazio tresna berriak

Hauetako ekintza lerro bakoitza neurri ezberdinetan zehazten da hurrengo taulan aurkezten den moduan:

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

1. Taula MIPI-ren ekintza lerro eta neurrien laburpena

Ekintza lerroak	Ekintza neurriak
1. Mugikortasuna oinez	<ul style="list-style-type: none"> 1.1 Oinezkoei bideratutako zonaldearen handitzea 1.2 Udalerriko puntu nagusien artean oinez desplazamenduak egiteko eskaintza hobetu 1.3 Ibilbideen seinaleztapena 1.4 Igogailu berrien inplementazioa 1.5 Segurtasunaren hobekuntza bidegurutzetan 1.6 Udal Irisgarritasun Plana garatu 1.7 Soinu semaforoak duten bidegurutze kopurua handitu 1.8 Hiri-altzariak egokitzeko eta lekuz aldatzeko irizpideak ezarri irisgarritasun arauen arabera 1.9 Eskola ibilbideen egokitzapena 1.10 Udala eta ezgaitasun fisikoa duten pertsonen elkarteen arteko hitzarmenak irisgarritasuna sustatzen duten ekintzak koordinatzeko
2. Mugikortasuna bizikletan	<ul style="list-style-type: none"> 2.1 Bizikleta sarea handitu 2.2 Hiriarteko bizikleta bideen konexioa sustatu 2.3 Bizikletentzako aparkamendua areagotu 2.4 Bizikleten Udal Erregistroaren sustapena 2.5 Bizikleten bakarkako garraio publikoko zerbitzuaren bideragarritasunaren azterketa 2.6 Bizikletaren sustapen plana
3. Mugikortasuna garraio publikoan	<ul style="list-style-type: none"> 3.1 Hobekuntzak herri autobus zerbitzuan 3.2 Hobekuntzak herriarteko autobus zerbitzuan 3.3 Eskaeraren araberrako garraio publikoa 3.4 Hobekuntzak geltokien irisgarritasun eta segurtasunean 3.5 Erabiltzaileen informazioan hobekuntzak 3.6 Bizikletak garraio publikoan 3.7 Energia alternatiboekin funtzionatzen duten ibilgailuak herri garraio publikoan barneratu eta sustatu 3.8 Hobekuntzak taxi zerbitzuan
4. Trafikoaren antolakuntza eta baketzea	<ul style="list-style-type: none"> 4.1 Bide sarearen definizioa: Zirkulazio plana 4.2 Erdiguneko Plana. Garibai ardatz intermodala 4.3 Zirkulazio noranzko bakarren plana 4.4 Trafikoa baketzeko ingurumen zonaldeak 4.5 Musakola auzoaren baketzea eta sarbideen erregulazioa 4.6 Alderantzikatutako lehentasun zonaldera sarbideen erregulazioa 4.7 Seinaleztapen plana
5. Aparkamenduaren kudeaketa	<ul style="list-style-type: none"> 5.1 Galtzadako aparkamenduaren erregulazioa 5.2 Aparkamenduaren azterketa osagarria 5.3 Motorrentzako aparkalekuen eskaintza handitu 5.4 Aparkamenduaren diziplina ezaren kontrola bide publikoan 5.5 Euskadiko irisgarritasun kodearen betetzea mantendu mugikortasun murriztua duten pertsonentzat galtzadako aparkamenduaren eskaintza bermatzen jarraitzeko 5.6 Merkantzien udal banaketa hobetu 5.7 Udal aparkamendura sarbidearen seinaleztapena hobetu
6. Bide segurtasuna	<ul style="list-style-type: none"> 6.1 Abiaduraren kontrolerako elementuak instalatzeko irizpideen definizioa 6.2 Bide segurtasun lokaleko plan baten ezarpena
7. Ingurumenaren kalitatea eta aurrezte energetikoa	<ul style="list-style-type: none"> 7.1 Ibilgailu eraginkorrak, kontsumo energetiko baxuarekin eta CO2-ren isurpen murriztuekin sustatu 7.2 Erregai alternatiboak sustatu garraioarentzat 7.3 Ibilgailu elektrikoentzat karga puntu baten sorrera 7.4 Gidatze eraginkorren sustapena 7.5 Kutsadura akustikoan hobekuntzak
8. Mugikortasuna eta hezkuntza	<ul style="list-style-type: none"> 8.1 Eskola bideak. Eskolarako sarbideko praktika onei buruzko eskuliburua 8.2 Zirkulazio eta abiaduraren moderazioa eskola inguruetan 8.3 Eskoletako mugikortasunaren inguruko ekintza lerroak garatzeko batzorde misto bat sortu 8.4 Hezkuntza-komunitateari bideratutako sensibilizazio kanpainak eskola zentroetara sarbide irisgarri bat sustatzeko 8.5 Mugikortasunaren sortzaile diren zentroetara mugikortasun planak sustatu 8.6 Mugikortasun iraunkorren sustapena 8.7 Mugikortasun iraunkorra eta seguruaren astea finkatu 8.8 Arrasateko mugikortasunaren gidaren edizioa eta argitaratzea 8.9 Arrasateko mugikortasunaren bulegoa bultzatu 8.10 Arrasateko mugikortasunaren webgunea 8.11 Bizikletan gidatze eraginkor eta seguruaren kurtsoen sustapena 8.12 Autoan Elkarrekin ekimenaren erabilera sustatu 8.13 Modu ez motordunen eskaintzaren difusioa 8.14 Agente zibikoaren figura ezarri
9. Araudia eta planifikazio tresna berriak	<ul style="list-style-type: none"> 9.1 Zirkulazio, oinezko eta bizikleta udal araudiaren aldaketa eta jarraipena 9.2 Alderantzikatutako lehentasun zonaldearen sarbide eta erabileraren udal araudia

1. MUGIKORTASUNA OINEZ

Arrasate udalerraren dimentsioak eta hiri morfologia oso aproposak dira desplazamenduak oinez egin ahal izateko, eta batzuetan, motordunen trafikoak eragindako kalteak praktika hauek konpromezuan jartzen dituzte.

MPI-ak baketutako eta integratutako ingurune batetaz disfrutatu ahal izateko beharrezkoak diren baldintzak ezarri behar ditu, oinezkoen erosotasunari lehentasuna emanaz eta oztopo arkitektonikoak ezabatuz, zonalde batzuetako diseinua aldatuz, non kotxeak kalearen zatirik handiena okupatzen duten.

Oinezkoen mugikortasunaren alde egiten duten proposamenak Mugikortasun Planean lehentasun bat dira, Arrasateko kolektibo guztietan eragina dutelako, desplazamendu bat egiteko garaian momentu zehatz batean bidaiari hori oinezkoa izango delako. Udalerrietako erdiguneen berreskurapena oinezkoentzat lehentasuna duten edo eskusiboak diren zonaldeak bezala bultzatzen da. Oinez desplazamenduak egitearen sustapena bilatzen duten neurrien planifikazioa oinezkoentzat diren espazio hauetan hobekuntzak lortzea dute helburu.

- Oinezkoen sarearekin ondo konektatutako ingurunea, udalerriko intereseko gunetara sarbide erraz eta segurua baimentzen duena.
- Ibiltzea eroso izan behar du, kotxetaz libre, zaratatik libre, irisgarritasuna bermatzen duten espaloi zabalekin eta arrisku elementuak sahiestuz.
- Oinezkoen sare egokia. Kaleetako bidegurutzak errazak eta seguruak izan behar dira, eta bertan ezin da denbora gehiegi galdu.
- Oinezkoentzako bideak oztopoetatik libre egon behar dira, kontserbazio egoera onean eta ahal den neurrian bistarako atseginak izan behar dira eta segurtasuna transmititu.
- Espazio librea ikusgai eta garbia izan behar da: ondo seinaleztatuta, oinezkoen ibilbide ezagunekin eta argiztapen egokiarekin.

1.1. OINEZKOEI BIDERATUTAKO ZONALDEEN HANDITZEA

Azkenengo urteetan, Arrasateko udalak modu ez motordunen mugikortasuna hobetu eta sendotzeko ekintzak burutu izan ditu. Alde Zaharrean, erdiguneko egoteko zonaldean, 20.000 desplazamendu/egun oinez zenbatzen dira, burututako ekintzen arrakastaren ondorio garbia.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Hala ere, Arrasateko bide sarearen parte bat ibilgailu pribatuaren beharren arabera diseinatuta dago, bai zirkulazio aldetik eta bai aparkamenduaren esparruan. Azken kasu honetan, ibilgailu pribatuaren aparkamenduak suposatzen duen kostua kolektiboak hartzen du bere gain eta hau espazio publikoaren doako okupazioan du emaitza. Herri modelo hau, ibilgailu pribatuaren alde diseinatua dago, herrian erabileran oinezkoak eta bizikletak kaltetuz.

Oinezkoentzat lehentasunezko zonaldeak, ingurune adeitsu eta segurua pertsona guztientzat ekartzeaz gain, merkatal-bizitza indartzen dute, espazio publiko berriak ekartzen dituzte ematen duten bizitasun eta bizikidetasunagatik, kutsadura akustikoa gutxitzen dute eta igarotzea baketzen dute.

Egoteko zonaren urbanizazioak bat etorri behar du batasun eta homogeneotasun irizpide batzuekin, espazioari berezko irudiaz dotatzen diona baina aldi berea, funtzionaltasun irizpideetara erantzuten diona. Espazio honen diseinua Irisgarritasun Planari erantzun behar dio.

Ekintzak:

- Erdiguneko kale batzuetan zerbitzu eta bizilagunentzako lehentasunezko zonaldearen handitzea (19. planoa ikusi). Proposatutako handitze honek suposatzen du kalearen 11.065 metro karratu zoladura bakarreko zonaldean bihurtuko direla, eta hurrengo kaleetan interbentzioak egongo lirake: Garibai (915 m²), Alfonso X Plaza (2.500 m²), Zaldibar kaleko ingurunea (1.100 m²), Sailuente Plaza (2.400 m²), San Bixente Ferrer Kalea (300 m²), Zarugalde kalea (1.350 m²) eta Uribarri etorbidea (2.500 m²).
- Oinez desplazamenduak egiteko eta ibilbideen baldintzak hobetu (jarraian deskribatutako ekintza).

1.2. UDALERRIKO PUNTU NAGUSIEN ARTEAN OINEZ DESPLAZAMENDUAK EGITEKO ESKARIA HOBETU

Oinezkoen oinarrizko sareak baimendu behar du udalerria iparraldetik hegoaldera eta ekialdetik mendebaldera gurutzatzea, udalerriko interes puntuetara eta erdigune historikora sarbidea erraztea bezala. Sarea pentsatuta dago nukleo zaharra inguratzen duten auzoak honekin konektatzeko eta beraien artean konektatzeko ere (18. planoa ikusi, oinezkoentzat ibilbideen proposamena).

Mugikortasun sortzen duten zentroak eta udalerriko interes puntuak dira: irakaskuntzako zentroak, polikiroldegia, ardatz komertzialak eta aisialdikoak, ondare arkitektonikoa, Udaletxea, erdigunea, industrialdeak, ospitaleak eta osasun zentroak...Oinezkoen oinarrizko sarea bereziki barrutiko interes zentro nagusien arteko konexio sare bat.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Oinezkoen oinarrizko sarean barneratutako tramuak hautatu dira aldaketa zaila daukaten ezaugarrietan oinarritutako funtsezko irizpide batzuk jarraituz, adibidez kaleak jende asko ibiltzen den lekuak komunikatzen dituen edo ez, berdeguneetatik igarotzen den edo kotxeen zirkulaziorako bide garrantzitsu bat den.

Irizpideak dira:

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

Konektagarritasuna: Oinezko ardatz baten arrakasta bere erabilgarritasunaren menpe dago batez ere, hau da, oinezkoentzat norakoa diren leku garrantzitsuak komunika ditzala, eskola, saltokia, liburutegi, kirol zentroak, enpresak, instituzioak edo garraio publikoko geltokiak bezala. Garrantzitsua da ardatz bera aisialdi espazioetatik igarotzea, parkeak, plazak, edo monumentuak bezala. Honela, oinezko berak derrigorrezko bidai bat plazerreko bidai bihurtu dezake.

Oinezkoen mugikortasunaren eskakizunaren planoak (diagnosia) oinezkoak gehien erabiltzen dituzten ibilbideen eskema bat eskaintzen du eta balioko du baita ere ibilbideen sarea definitzeko.

Jarraitutasuna: Oinezkoen ardatzak jarraitutasuna izan behar dute hasieratik amaiera arte, inolako puntu arriskutsu, deseroso edo erakargarritasun eskasarekin. Honek esan nahi du bidegurutze guztiek eduki behar dutela igarotze puntu seguruak, zuzenak eta oinezkoentzako gehiegizko itxaronaldirik gabekoak.

Honek suposatzen du oinezkoentzako oinarrizko sarearen ardatz bat bide nagusi zabal batetik minutu bat baino gehiagoko itxaronaldi denborarekin edo bi zirkulazio erreteko zerrenda batetik ezin dela igaro.

Hiri paisaia: Oinezkoen ibilbideen erakargarritasuna handitzen duen beste elementu bat ingurune arkitektonikoa da. Honekin ez da bakarrik pentsatzen monumentu handietan edo eraikin berezi edo bitxietan, bere kabuz erakarguneak direnak, baizik eta arkitekturaren harmoniaren bitartez kalearen giro ona eta hiri paisai erakargarri bat bultzatzen dutenak.

Espazio irekiak: Ardatz batek balio erantsia irabazten du oinezkoak bere bidean aurkitzen baditu txoko txikiak edo eseri edo deskantsatzeko plazak edo ekintza batez gozatu ahal izateko (musika kalean, haurrentzako jolasak...). Leku hauek garrantzitsuak dira bermatzeko beti mugimendua eta bizitasuna egongo dela kalean eta ibilbidea ez bihurtzeko zeharreko jenderik gabeko bidea eguneko ordu batzuetan.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Oinezkoen oinarrizko sarearentzat bereziki hautatu dira espazio ireki hauek dituzten tramuak, nahiz eta egoera hobegarrian egon. Kontsideratzen da askoz errazago eta merkeagoa dela existitzen den espazio bat berritzea berri bat irabaztea baino.

Ingurumenaren kalitatea: Ingurumenaren kalitatea batez ere kutsadura atmosferikoaren, kutsadura akustikoaren eta zirkulazioaren bolumenaren menpe dago. Intimoki erlazionaturiko hiru elementu dira, hiru modu ezberdinetan oinezkoaren ongizatea kaltetzen dutenak. Zaratak nekearen sentrazioa eragiten du eta tonu arruntarekin lagunarekin hitz egitea galarazten du. Kutsadura atmosferikoak usinak, begi gorriak eta lepoko ondoeza eragiten du. Eta auto gehiegi egoteak segurtasun gabeziaren sentrazioa eragiten du, erreala edo subjektiboa.

Hiru eragozpena 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.

Proportzional honek adierazten du soilik beharrezkoa dela adierazle bat, adibidez EBI, jakiteko kale bat gai 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-ren menpe, baita bidearen zabalera eta espaloia eta galtzada artean egon daitezken oztopoen menpe, aparkatutako kotxeak, bizikleta bideak...Hala ere, nahiko argi diren adierazgarri batzuk ematen ditu.

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

- **Espaloiaren zabalera:** Estatu mailako Irisgarritasun Legeak espaloietan gutxienez 0,9 metroko zabalera ezartzen du. Aukeratutako ibilbideak eduki beharko lukete, gutxienez, zabalera hau. Hala ere, oztopoetatik libre dauden 1,70 metroko zabalera duten espaloiko kaleak bultzatzen dira (farolak, terrazak, paperontziak...).

Jarraibide orokor bezala oinezkoentzat gordetako espazioa bideko erabateko zabalaren erdia izatea arrazoizkotzat hartzen da. Zabaleran zazpi metro baino gutxiago duten kaleetan gomendatzen da zoladura bakarra ezartzea oinezkoen lehenetasuna emanez eta bermatzen motordunen zirkulazioa eskasa izango dela.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

- **Bidegurutze seguru eta erosoak:** Kale bat gurutzatzeak segurua izan behar du eta ezin du esan nahi oinezkoaren bidea beharrik gabe luza dezanik edo itxaronaldi oso luzeak ekar ditzanik. 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 jarraia izan beharko da, kotxeak espaloiak gurutzatu dezaten eta ez oinezkoak galtzada.
- **Zirkulazioaren baketzea:** Motordun trafikoaren gehiegizko abiadurak oinezkoak izutzen ditu, batez ere oztoporik gabeko kaleetan. Horregatik, kale hauetan, eta batez ere geldialdirik gabeko zuzen handiak baldin badituzte, abiadura murrizteko neurriak hartzea komeni da, saiatuz neurri hauek txirringularen interesen aurka ez joaten ere.
- **Bideko diziplina estatikoa:** Kale batzuetan ohikoa da kotxeen estazionamendua espaloien gainean oinezkoen igarotzea zailtzea. 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 ematea eskatzen du, modu ez motordunetan desplazatzeko garaian segurtasunaren ikuspuntutik sortu daitezken puntu beltzak sahistuz
- **Oinezkoei bideratutako seinaleztapena:** Eraikinak, aisialdi zentro eta monumentuak bezalako interes orokorreko puntuen seinaleztapena kotxeetarako bide azkarren eta zuzenagoa adierazi ohi du, ahaztuz bide hau ez de la beti egokiena oinezkoentzat. Komeni izango litzateke esplizituki oinezkoei zuzendutako interes puntu hauen seinaleztapen bat.
- **Garbiketa eta mantenua:** Argiztapeneko eta semaforoetako mantenua, pintaden ezabapena, zoladuraren garbiketa eta hiri-altzarien egoera ona udalerrien barruan oinez desplazamendu gehiago lortzeko baliabide garrantzitsu bezala kontsideratzen dira.
- **Hiri-altzaria 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

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

oinezkoentzat material noblez osatuta, berdea eta hiri diseinua ekintza komertzialekin konbinatzen dituena.

Arrasate udalerriko ibilbide nagusiak hiriko traman lehen mailako sarea osatzen dute eta udalerraren konexioa bermatzen dute oinezkoen ibilbide ezberdinen bidez. Ibilbide hauek guztiak batuz, honek 19.045 metro suposatzen ditu.

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

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

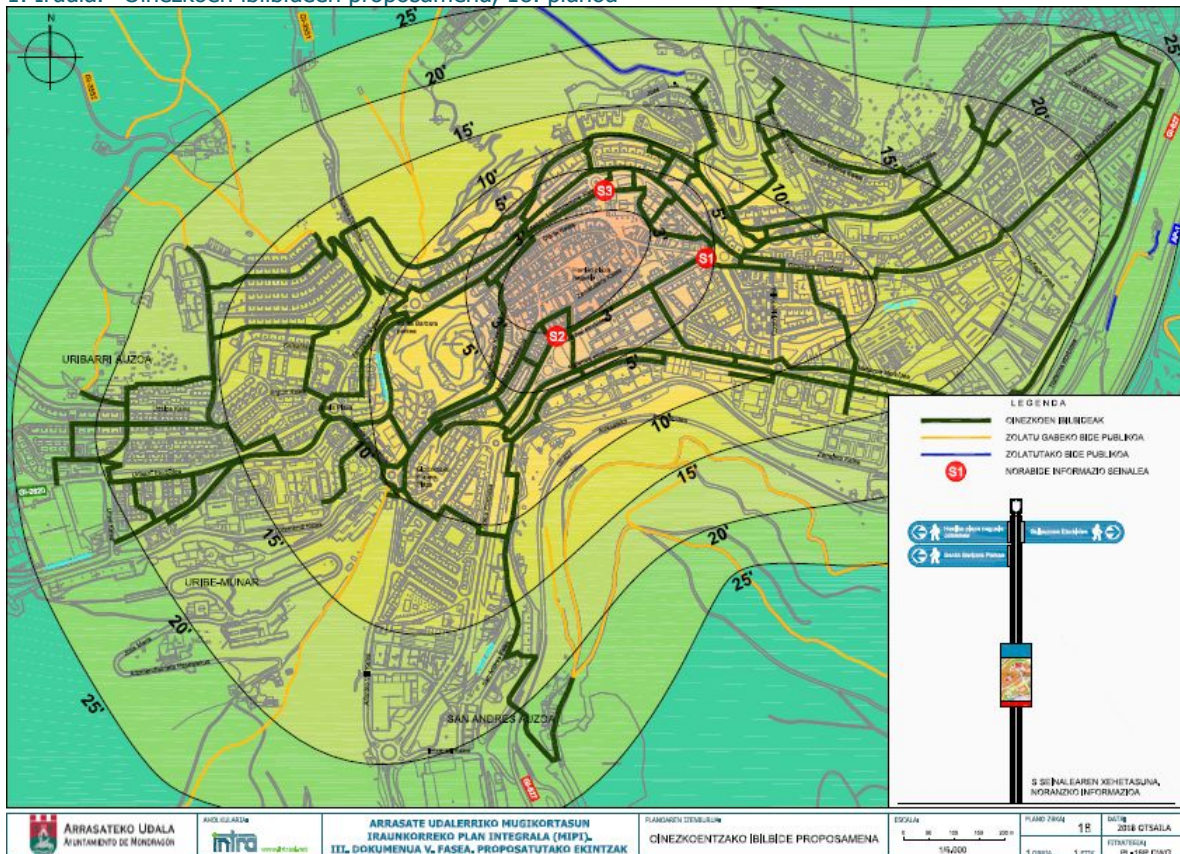
MIPI-ak udalerriko zonalde ezberdinen eta ekipamenduen artean desplazatzeko bide minimoa zehazten du. Era berdinean, erakarpen zentro hauen arteko desplazamendu denborak irudikatzen ditu ere. Oinez desplazamenduak egiteko hiri ibilbide nagusi bezala hurrengo hauek kontsideratzen dira:

- Gernika ibilbidea
- Uribarri etorbidea-Arrasate pasealekua-Garibai etorbidea-Gipuzkoa etorbidea
- San Andres-San Josepe-Nafarroa etorbidea
- Zarugalde-Otalora lizentziaduna
- Alde zaharreko ardatzak, Erdiko kalea, Ferrerías, Olarte, Iturriotz, Zerkaosteta, Maisu Arano plaza eta Biteri plaza
- Iparragirre plaza-Alfonso X plaza- Jose M^a Eguren plaza
- Alde zaharra eta unibertsitatearen arteko ibilbidea
- Alde zaharra eta Musakola polikiroldegiaren arteko ibilbidea

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

1. Irudia. Oinezkoen ibilbideen proposamena, 18. plano



Iturria: *Intra SL*

Ekintzak

- Gomendatzen da bakoitzaren ikerketa zehatz baten errealizazioa ahalik eta gehien aprobetxatzeko ardatz bakoitzak igarotzen dituen inguruen berezitasunak eta garatu horrela ekintza plan zehatzago bat, Arrasateko udalerraren lehentasunen arabera.
- Oinezkoen ibilbide sareko 19 kilometroetan zehar hobekuntzak implementatu.
- Gaur egun Garibai etorbidean oinezkoen espazioa okupatzen duten kontainerrak lekuz mugitu.
- Arizmendi eskolako sarreran altxatutako oinezkoentzako pasagune bat jarri.

1.3. IBILBIDEEN SEINALEZTAPENA

Udalerrian oinezkoentzat seinaleztapen sistema indartzea proposatzen da, lehen deskribatutako ibilbideentzat eta baita ibilbide osasuentzat. Bere helburua ardatzei behar duten garrantzia ematea da, eta aldi berean edozein pertsona orientatzeko aukera edukitzea eta beti erakrpen zentro batera joateko biderik zuzenena ezagutzea. Aldi

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

berean honekin herritarrei erakusten zaie ere ze gutxi kostatzen den udalerretik oinez desplazatzea.

- **Norabide orientazioko seinaleztapen bertikala**

Oinezkoen ibilbideetan jartzen diren seinaleak dira eta elementu hauetaz osatzen dira:

Gida plano bat: 1,6 metroko altuera batean kokatuta, erabiltzailea orientatzeko balio du bere lokalizazioa eta gertu dauden erakapen zentroyen lokalizazioa erakutsiz.

Argibide panelak: Seinaleztapenaren noranzkoan kokatuak, erakapen zentro garrantzitsuen, kale aipagarrien eta oinezkoen oinarrizko sarearen ardatzen norabideen izenak idatzita azaltzen dira.

2. Irudia. Norabide orientazioko seinale bertikalaren adibidea



Iturria: *Intra SL*

- **Seinaleztapen horizontala**

Material ez labaingarriko plaka beltz bat da, non ardatzaren izena eta zenbakia grabatuta azaltzen da eta oinezko baten figura edo irudia.

Oinezkoen oinarrizko sarearen ibilbideetan zehar kokatzen dira, lurzorura torlojututa.

Ekintzak:

- Norabide orientazioko 3 seinale bertikal instalatu. Oinezkoentzako ibilbideen proposamena planoan (18. plano) ikusi daiteke 3 seinale hauek kokatzeko proposatutako puntuak.

- Seinaleztapen horizontaleko 24 unitate instalatu, hiru unitate identifikatutako zortzi ibilbide nagusi bakoitzeko.

1.4. IGOGAILU BERRIEN INPLEMENTAZIOA

2005. urtean mugikortasun planaren ondorioz Arrasateko udalerrian instalatu ziren igogailuak, azken urteetan udalak egin duen inbertsio sozialen artean onenatarikoa izan da. Bai Bizkaia etorbidekoa eta baita Ferixalekukoa herritarren aldetik onartze maila altua daukate eta erabiltze maila altu bat.

Arrasate bezalako udalerrri batean, orografia konplikatu batekin, garraio bertikala irtenbidea egokia izan da espazioa iragazkortzeko eta erdigunetik urrutiago dauden auzoekin konektatzeko. Gainera auzo hauetan biztanleriaren gehiengoa pertsona zaharrak izan ohi dira, eta igogailuak bezalako zerbitzuak behar dituzte maldak gainditzeko eta alde zaharrera gerturatu ahal izateko beraien gestioak egiteko edo aisialdiaz disfrutatzen.

Kasu askotan igogailuak herri autobusaren zerbitzua ordeztu dezake, biztanleri hau maiztasun handiagorekin erabiltzen duelako igogailua autobusa baino, autobusaren maiztasuna eskasagoa delako eta denbora gehiago behar dutelako autobusean ibilbidea egiteko.

Udalerrian 5 igogailu berri instalatzea proposatzen da, eta 19. planoan ikusi daiteke hauek lokalizatzeko proposamenak. Lehentasunaren arabera hauek izango lirateke. Lehentasuna ezartzeko irizpidea zerbitzua aprobeztatuko lukeen biztanleri kopurua da.

Ekintzak

- Igogailu bat instalatu Makatzena-ko zonaldean (dagoeneko martxan dago)
- Igogailu bat instalatu Erguin-eko zonaldean
- Igogailu bat instalatu Galizia kaleko inguruetan
- Igogailu bat instalatu Etxeostea-ko zonaldean
- Igogailu bat instalatu Altamira-ko zonaldean

1.5. SEGURTASUNAREN HOBEKUNTZA BIDEGURUTZETAN

Kaleko bidegurutzeak, desplazamendu modu ezberdinak bateratzen diren tokiak direlako, gatazka puntuak dira eta bertan segurtasuna konpromisoan dago.

MPI-ak proposatzen du kaleetako bidegurutzetan esku hartzea istripu bat eragin dezaketan arrisku faktoreak minimizatzen, batez ere bizikleta bide eta erregulazio

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

bereziko kaleen bidegurutzetan. Lehenetasuna emango zaio gatazkatsuen diren bidegurutzei eta hurrengo irizpideak kontutan hartuko dira:

- **Irakurgarritasuna:** Bidegurutzearen seinaleztapena instalatu edo indartu. Oinezkoentzako pasaguneak instalatu bidegurutze guztietan eta kalearen zeharkako profila eraldatu behar den kasuetan.
- **Ikuspena:** Ibilgailuen aparkamendua, hiri-altzariak edo landaretza ezin dute galarazi ikuspen on bat edukitzea kotxe, bizikleta eta oinezkoen partetik bidegurutzetan. Seinaleztapenaren ikuspen on bat galarazten duen edozein elementu saihestu behar da.
- **Semaforizazioa:** Semaforoak instalatu beharrezkoa den bidegurutzetan: trafiko intentsitate altua dagoenean, ikuspen murriztua dagoenean edo arreta berezi eskatzen duten zentroetatik gertu gaudenean (eskolak, osasun zentroak, zonalde komertzialak, aisialdirako zonaldeak, ekipamendu kulturalak, etab.). Semaforoaren bidez erregulatuta ez dauden bidegurutzeetan beharrezkoa da seinale bertikalak instalatzea, ibilgailuak pasatzeko lehenetasuna erregulatuko dutenak, ikuspen ona dagoen kasuetan zebra-pasagunea, eta ikuspen txarra dagoenean stop seinalea.
- **Biribilguneak:** Oinezkoentzako iragazkortasuna bermatu biribilguneetan oinezkoentzako pasaguneen bidez.

Bidegurutzeetako segurtasuna hobetzearen alde beste neurri bat proposatzen da eskola zentroetatik gertu dauden oinezkoentzako pasaguneetan, non pasagune hauetatik gertuago dauden aparkaleku arruntak motorrentzako aparkalekuetatik ordezkatzeko proposatzen da, ikuspenera handituz eta arriskua murriztuz (ikus 5.3. ataleko proposamena).

Ekintzak:

- Oinezkoen pasaguneak areagotu eta seinaleztapen horizontala hobetu Musakola auzoan.
- Eskola inguruetan oinezkoen pasaguneen ondoan dauden aparkamendu plazak kendu eta motorrentzako aparkamenduak jarri.

1.6. UDAL IRISGARRITASUN PLANA GARATU

Udal Irisgarritasun Plana, udal esparruan irisgarritasuna sustatzen duen erreminta, bide sarean eta garraioan egon daitezken oztopo arkitektonikoen mailakako ezabapen bat bilatzen duena

Ekintzak:

- Udal Irisgarritasun Plana garatu

1.7. SOINU SEMAFOROA DUTEN BIDEGURUTZEN KOPURUA HAUNDITU

Beste oinezkoak baina ikuspen eskasagoa duten beste kolektibo batzuk daude. Bidegurutzeak segurtasun gehiagorekin hornitzeko neurri bat, kolektibo hauek behar dituzten beharretara egokitzea da.

Semaforoa duten bidegurutzeak egokitu mugikortasunerako zailtasuna daukaten kolektibo hauek segurtasunarekin gurutzatu dezaten kalean. Orokorrean gomendagarria da (beharrezkoa izatekotan) oinezkoak gurutzatzeko duten denbora areagotzea, mugikortasun murriztua eta ikuspen-hutsak duten kolektibo hauek denbora nahikoa izan dezaten galtzada gurutzatzeko.

Ekintzak

- Soinua duten semaforoekin bidegurutzeak %15 batean areagotu udalerrian, alde zaharra eta oinezkoen mugimendu gehien duten zonaldeei lehentasuna emanaz.

1.8. HIRI-ALTZARIAK EGOKITZEKO ETA LEKUZ ALDATZEKO IRIZPIDEAK EZARRI IRISGARRITASUN ARAUEN ARABERA

Hiri-altzariak, bere erabilera funtzionalaz gain, hiri irudia ematen dio espazio publikoari. Hiri-altzariak ere balio du espazio publikoaren erabiltzaileak gidatzeko, espazioak bananduz, ibilbideak eginez, bizikidetasun kaleetan gertatzen den bezala. Hiri-altzariaren funtzionaltasuna arriskuan jarri daiteke aukeraketa eta kokapen irizpideak ez badute kontutan hartzen oinezkoen irisgarritasuna.

Hiri-altzariaren elementu guztien kokapenak ez du oinezkoen ibilbide irisgarria inbaditu behar, 2,2 metrotara arte oztopoez libre dagoen ibilbide bat egon beharra dago eta ahal izanez gero zintarriari dagokionez 0,40 metrora gutxienez kokatuko da. Elementuek ez dute 10cm baino gehiagoko irtengunerik izango eta 15 cm-ko altuera minimora antzemango dira. Gainera, elementu garden guztiak seinaleztaturik egongo dira.

Modu orokorrean, hiri-altzaria espaloia kanpoko aldean kokatu behar, ahal den neurrian bestearekin lerrotatuta, eta diseinua biribildutako itxurekin izango da ahal den neurrian.

Ekintzak:

- MIPI-ak proposatzen du hiri-altzariaren diseinua egitea irisgarritasun irizpideen arabera, ez bakarrik mugikortasun murriztutako pertsonena baizik eta biztanleria guztiarena bere osotasunean.

1.9. ESKOLA IBILBIDEEN EGOKITZAPENA

Oinez desplazatzea ohikoena da Arrasate. Barne desplazamenduetatik, %71a modu ez motordunen bidez egiten dira, eta hauetatik %95a oinez egiten dira. Adindunak, ikasleekin batera dira oinezko desplazamendu modua gehien erabiltzen dutenak.

Arrazoi honengatik, bermatu behar da desplazamendu hauek segurtasun, irisgarritasun, jarraitutasun eta erosotasun handienarekin egiten dituela biztanleriak, baina batez ere ahulagoak diren kolektiboak ikasleak, jende heldua edo mugikortasun murriztutako pertsonak (MMP) 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 iraunkorragoetan eskolara joateko beharraren inguruan.

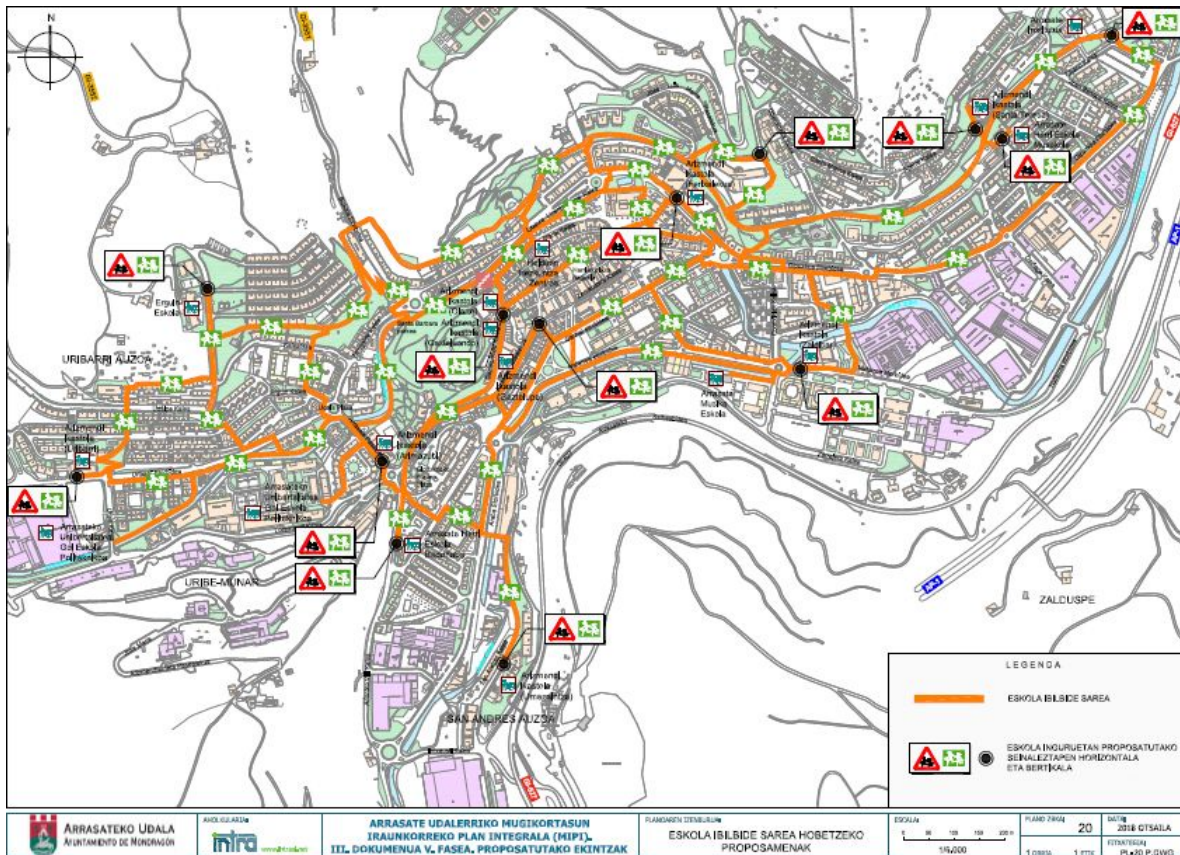
Ikastetxe bakoitzarentzat irisgarri eta seguru diren ibilbideen sarearen diseinua, bide sarearen diseinuan hobekuntza ekintzak eta beharrezko seinaleztapena eskolarako joan eta bueltatzeko bidea hezkuntza komunitatea osatzen duten kideentzat (ikasleak, gurasoak eta irakasleak) seguruago bezala ikustea 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 inplikatur, horrela heziketa erreminta garrantzitsu bat izanez ere.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

3. Irudia. Eskola bideen egokitzapenaren proposamena, 20 planoaren xehetasuna.



Iturria: *Intra SL*

Ekintzak:

- MIPI-ak progresiboki eskola bideen ahalik eta ikastetxe gehienetara hedatzea proposatzen du, garraibide iraunkorretan sarbidea sustatzeko, funtsean oinez. Udalerriko hezkuntza zentro guztietarako eskola bidearen azterlanak egitea proposatzen da. Eskola bideetan aztertzen diren neurriak zentroetatik ikasleen sarrera eta irteera antolatzeaz baino harago doa, lerro estrategikoak ezarri, zentroaren eragin eremuaren inguruan proposamenak jaso zeta mugikortasun segurua eta iraunkorra sustatuz.

Programak barneratzen dute, orokorrean, multzo proposamen bat erlazionaturik: kale batzuetako sekzioaren modifikazioarekin, seinaleztapen eta seinaleztapen espezifikoaren hobekuntzarekin, aparkamenduaren kudeaketarekin, irisgarritasunaren hobekuntzarekin edo tailer, kanpainia eta ekintza ezberdinak burutzearekin.

1.10. UDALETXEA ETA EZGAITASUN FISIKOA DUTEN PERTSONEN ELKARTEEN ARTEKO HITZARMENAK IRISGARRITASUNA SUSTATZEN DUTEN EKINTZAK SUSTATZEKO

Mugikortasun unibertsalari buruz hitz egin ahal izateko pertsona guztien mugikortasuna bermatu behar, desplazatzeko eskubideak bermatuta ikusteko zailtasun gehiago dituzten kolektiboetan arreta berezia jarritz. Administrazio eta kolektibo hauen artean komunikazio kanal zuzen batzuk ezartzeko aukera emango lieke udal kudeatzaileei lehen eskuko informazioa edukitzea irisgarritasun arloko akzioak edo planak burutzeko garaian.

Ekintzak:

- Arrasateko udala eta ezgaitasuna duten udalerriko elkarten arten kolaborazio hitzarmenak ezarri, mugikortasun eta irisgarritasun gaietan modu koordinatu batean lan egiteko helburuarekin.

2. MUGIKORTASUNA BIZIKLETAN

Bere hirigintzaren izaerarengatik, hirigune trinko eta dentsoarekin, dena hurbil dagoen tokian, bere hiri-morfologiagatik eta bere jendearen izaeragatik, Arrasate bizikletan ibiltzeko potentzial handiko udalerrri bezala konfiguratzeko da.

Bizikleta gaur egun Euskal udalerrri askotan azpierzarabiltza dagoen garraio moduetako bat da. Europako hiri askotan barne desplazamenduen %25 bat garraio modu honetan egiten dira, Arrasaten bizikletan egindako barne desplazamenduak %2a suposatzen duten bitartean. Hala ere, bere ezaugarriak (tamaina erdiko hiria, distantziak) eta aurreikusitako azpiegiturak direla eta, bizikletarentzat potentzialtasun handia dago Arrasaten.

Arrazoi ugari daude herritar batek bizikletaren alde egiteko edo ez ohiko garraio modu bezala. Hauetako batzuk erabiltzailearen ezaugarri pertsonalen menpe daude, beste batzuk sozialak edo ekonomikoak dira, eta beste batzuk desplazamenduak igarotzen duen inguruneak baldintzatzen ditu. Bada ordea udaletxeek zalantzarik gabe eragin dezaketen garraio modu honen erabilera areagotzeko beste baldintza batzuk, hala nola baldintza urbanistiko, mugikortasunekoak eta soziokulturalak.

Bizikletan desplazatzearen arloan, araudi eta antolakuntza neurriak, sentsibilizazio kanpainak bezala, bere erabilera sustatzeko funtsezko tresnak dira. Zentzu honetan, ezinbestekoa da **Bizikleta Planak** proposatutako ildoak eta proposamenak garatu eta aplikatzea.

Helburuko eszenatokia lortzeko, bizikletan egindako desplazamenduak areagotu behar dira eta horrela kutsadura murriztu, hiritarren bizi kalitatean eta osasunean irabaziz.

Esparru honetan proposatutako ekintzak dira:

- Bizikleta sarea handitu.
- Herriarteko konexioa bidegorriaren bidez sustatu.
- Bizikletentzako aparkalekuak areagotu.
- Modu ez motordunen eskaintzaren difusioa.
- Bizikleten udal erregistroaren sustapena
- Bizikleten bakarkako garraio publikoko zerbitzu baten bideragarritasuna aztertu.
- Bizikletaren sustapen plan bat ezarri.

2.1. BIZIKLETA SAREA HANDITU

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

Ibilbidearen irizpideak eta sarearen definizioa

- **Konektagarritasuna/jarraitutasuna.** Tramu berrien plangintzak konektagarritasun, azkartasun eta erosotasun maximoa bilatzen du jada existitzen diren ibilbideetatik abiatua ingurune area desberdinen artean.
- **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 elkarbizi dezakete ingeniariak lan espezifikorik burutu gabe eta administrazio lokalarentzat aurrezte ekonomiko garrantzitsuarekin. Motordunen zirkulazioa trinkoa eta azkarra den kale eta etorbideetan, hau da, oinarrizko sarean, ezinbestekoa da bizikleten zirkulaziorako azpiegitura espezifikoak.
- **Erakarpen zentro nagusien estaldura.** Bizikleta sareak udalerriko erakarpen zentro nagusietara iritsi behar da: kirol ekipamenduak, kultur zentroak, merkatuak, hezkuntza zentroak, administrazioko eraikin publikoak, osasun zentroak eta industriguneak.
- **Seinaleztapena.** Beharrezkoa da txirrindulariek, ibilgailu-gidariak eta oinezkoak zehazki ezagutzea 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 erregulatzeko, batez ere bidegurutzetan. Baita ere beharrezkoa da txirrindulariari ohartarazpenak eta izaera orokorreko informazioa komunikatzeko (ibilbideak, norabideak, zerbitzuak, etab.).

Bizikleta bideen irizpide teknikoak

- **Ezaugarri geometriko** egokiak bideak edukiko duen funtzioa eta aurreikusten diren erabiltzaile kopuruarentzat.
- Segurtasuna bermatzen duten eta txirrindularien itxaron denborak eta geldialdiak minimizatuko duten **bidegurutzak**.
- **Seinaleztapen** nahikoa bizikleta bidetik ikusgai eta irakurgarria, erabiltzaileek eta oinezkoak eta beste ibilgailuetako gidariak ikusi dezaten.
- Bizikleten zirkulazio eroso eta segurua errazten duen **zolaketa**.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

- **Hiri-altzari** egokiak txirrindularien beharrak osatzeko. Adibidez, bankuak eta bizikletentzako aparkalekuak olgetarako bideen atsedean zonaldeetan.
- **Babes klimatologikoa** sekulako baldintzen aurrean, beraien trazaketarengatik edo egokiak diren elementuak erabiltzeagatik, landaretza, zoladura, itzala ematen duten elementuak, etab.
- **Argiztapen artifiziala**, txirrindularien segurtasuna eta ikuspena bermatuko duena.

Dagoeneko existitzen diren bizikleta bideetatik, proposatuko bide-hierarkizaziotik eta udalerriko erakarren puntu nagusien lokalizaziotik abiatuz, 21. planoan proposatutako bizikleta bide sarea definitzen da.

Bizikleta bideak abenduak 19ko 19/2001 Legean definituta geratzen dira, igarotze, ibilgailu motordunen zirkulazio eta bide segurtasun Legearen artikulatu testuaren erreforma (BOE núm. 304, del 20 de diciembre):

- **Bizikleta bidea:** dagokion seinaleztapen horizontala eta bertikala duen bidea, bizikleten zirkulaziorako egokitua, eta zabalera nahikoarekin ibilgailu hauen zirkulazioa jasateko.
- **Bidegorria:** galtzadara itsatsitako bizikleta bidea, noranzko bakarrean edo noranzko bikoitzean.
- **Babestutako bidegorria:** galtzadaren beste zatiarengandik eta espaloitik banantzen duten elementu lateralak dituen bidegorria.
- **Espaloi bizikleta:** Espaloiaren gainean seinaleztatuta dagoen bizikleta bidea.
- **Bizikleta pista:** motordunen zirkulaziotik bananduta dagoen bizikleta bidea, baina errepideen trazadura independentea daukana.
- **Bide pedalgarrria:** motordunen zirkulazio bideetatik bananduta dagoen bidea oinezko eta bizikletentzat, espazio ireki, parke eta basoetatik igarotzen dena.

Gipuzkoako Lurralde Historikoan, Foru Aldundiak hurrengo proposamena egiten du:

- **Bizikleta senda:** oinezko eta bizikletentzat bidea, kale eta errepideetatik aparte dagoena, utzitako trenbide plataformen gainean, existitzen diren bideen edo sortutako bide berrien gainean. Noranzko bikotzekoak dira.
- **Espaloi bizikleta:** Oinezkoentzako espaloiaren gainean prestatutako bizikleta bidea. Bizikletaren zirkulazioa elkarbizi behar du oinezkoen desplazamenduekin, eta beharrezkoa da bi moduentzako seinaleztapena, zoladuran markaren bidez edo ezberdintzeko beste edozein elementu edo banaketa fisikoaren bidez. Noranzko bakarrekoa edo noranzko bikoitzekoa izan daiteke.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

- **Bizikleta pista:** Espaloitik eta galtza/errepidetik paraleloan doan bizikleta bidea, baina bere trazadura eta plataforma trafiko motordunentzat duenaren independentea da eta bananduta daude. Noranzko bakarrekoa edo noranzko bikoitzekoa izan daiteke.
- **Babestutako bidegorria:** Galtzadako parte bat okupatzen duen bizikleta bidea, fisikoki galtzadatik eta motordunen ibilbidetik bananduta dagoena errepide marka, oztopo-harrien eta banantze/babes beste elementu batzuen bitartez. Noranzko bakarrekoa edo noranzko bikoitzekoa izan daiteke.
- **Bidegorria:** Galtzadako zati bat okupatzen duen bizikleta bidea. Berezituta dago, baina fisikoki galtzadatik eta motordunen trafikorengandik ez dago bananduta, eta zirkulazioaren noranzko berdinean doa. Noranzko bakarrekoa da.
- **Bazterbide bizikleta:** Errepidearen bazterbidea okupatzen duen bizikleta bidea, zirkulazioaren noranzko berdinean doa eta fisikoki ez dago bananduta baina bai banatzen dela errepide-marka, kolore eta testura, lur-arraseko aldaketa txikiak edo beste metodologia batzuen bitartez.
- **Motordunen trafikoarekin elkarbanatutako bidea:** Herri edo herriarteko bidea non diseinua eta trafikoaren erregulatzeari motordun ibilgailuen portaera bat bultzatzen dute bizikletaren erabilpenarekin bateragarri egiten dutenak.

Bizikletentzako sareak tipologia ezberdinetako bide tramuekin osatuak egon daitezke, lurraldearen zati bakoitzaren edo kasu bakoitzeko baldintzen arabera.

Ekintza plan honetan proposaturiko bizikleta bide sarea udalaren lan mahaian aurretik zeuden proposamenak (proiektatutako bizikleta bideak), proposamen berri batzuk eta proiektatutako bizikleta bide horietan aldaketa batzuk proposatzen ditu, oinezkoari espazioa ez kentzeko helburuarekin, ibilgailu pribatuari baizik. Nahiz eta Europako udalerririk askotan galtzadan banandutako bizikleta bide asko egon, bermatuta dago azkenean bizikleta nahi duen tokitik mugitzen dela, oinezkoen zonaldeetan gertatzen den bezala, ibilgailu horren erabilpena ez dagoelako araututa. Horrela bizikleta eta oinezkoen arteko elkarbizitzaren alde apustua egiten da eratzun zentral batean, neurri batean bizikletaren erabilpena arautuz, oinezkoekin elkarbizitze hori arriskuan ez jartzeko. Eratzuneko kanpoko eremuetan eta udalerriko beste zonaldeetan bizikletak ibilgailu pribatuarekin elkarbanatutako du espazioa, modu egoki batean seinalizatutako espazioetan, erdiguneetan dauden abiadura mugekin ez delako zaila elkarbizitza hori sustatzea.

Proposatutako bizikleta bide sarea gaur egun dagoena osatzen du, zonalde batzuetan oinezko eta bizikleten arteko elkarbizitzako espazioak marraztuz eta beste batzuetan ibilgailu motordun eta bizikleten artean elkarbanatutako ibilbideak, udalerriko auzo eta sektore ezberdinak konektatuz. Denera **bizikleta bide berriko 7.833 metro** proiektatzen dira, eta hauetatik 5.611 metro aurreko azterlanetan udalak proiektatutik mantentzen da

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

eta 2.222 metro aldaketak proposatzen diren zonaldeetara dagokio, Arbolapeta-San Frantzisko eta Etxaluze-Musakola.

Udalak proiektatutako tramuen artean, kontsideratzen da hurrengo hauek proiektatu diren bezala utzi behar direla: Nafarroa etorbidea, Zalduspe, Biteri etorbidea, Araba etorbidea, Leintzibar, Uribarri auzoa, Uribe kalea eta Uribe etorbidea (ikusi 21. planoan, 1 orria).

Estrategikoki bizikletentzako udalerrian sare bat osatzeko oso garrantzitsu diren bi tramuetan gatazkak edo zalantzak topatzen ziren, proposatutako trazadura horretan gatazka sortzen duten puntu zehatz batzuk daudelako.

Otalora lizentziaduna eta bere ingurunearen kasuan, alternatiba ugari ezberdinen artean bozketa bidez aukeratu zen alternatibarik gustukoena. Erabaki zen bizikleta bidea Zarugalde kaletik sartuko zela, espaloian bananduta (ikusi 21. planoan, 3 orria), garajeetarako sarrera bermatuz.

Funtsezkoa den beste ardatzaren kasuan, Etxaluze-Musakola bidegorriaren proiektua, udalak lantzen zetenaren aldaketa batzuk proposatzen dira, bizikletak irabaziko lukeen espazioa oinezkoei kalte ez egiteko, ibilgailuentzako espazioa izateko helburuarekin. Lapurdi eta Antso Abarka kaleetako zonaldeetan noranzko bat kentzea galtzadan bizikleta bideak sartzea suposatuko luke, oinezkoei kalte egin gabe (ikusi 21. planoan, 2 orria), zirkulazio karril bat ezabatuz eta aparkamendu balantzean azaltzen ziren aparkaleku horietatik batzuk galduz. Guzti horrekin, dagoeneko udalerrian dagoenarekin eta udalak proiektatuta duenarekin udalerria osoa konektatuta geratuko litzateke eta era berean ondoko udalerriekin eta erakarpen zentro nagusiekin konexioa ahalbidetuko zuen.

4. Irudia. Garibai etorbideko proposamena irudikatzen duen fotomuntaia



Iturria: *Intra SL*

Ekintzak:

- Bizikleta bideko hurrengo atalak bideratu:

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

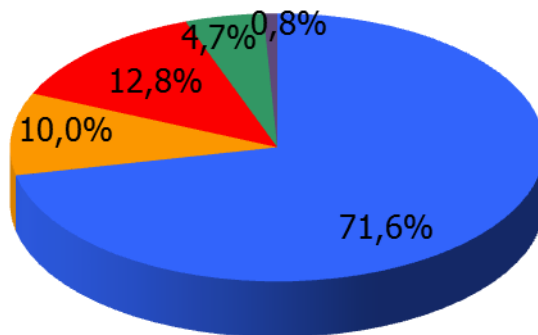
V. Fasea

2. Taula Proiektatutako eta proposatutako bizikleta bidearen atalak

Atala	Bide mota	Metroak
Udalaren planeko bizikleta bidea		5.611
ARBOLAPETA-SAN FRANTZISKO TRAZADURA		
Zarugalde kalea (Bizkaia-Otalora lizentziaduna atala)	Galtzadan banandua	300
Otalora lizentziaduna kalea (Zarugalde-San frantzisko atala)	Galtzadan banandua	228
ETXALUZE-MUSAKOLA TRAZADURA		
Kontzezino kalea (Araba-Garibai atala)	Galtzadan banandua	283
Garibai etorbidea (Kontzezino-Biteri atala)	Galtzadan banandua	218
Garibai etorbidea (Biteri-Otalora lizentziaduna atala)	Espaloian banandua	167
Garibai etorbidea (Otalora lizenziaduna-Gipuzkoa atala)	Espaloian banandua	85
Gipuzkoa etorbidea (Martxoaren 8a-Lapurdi atala)	Galtzadan banandua	266
Gipuzkoa etorbidea (Garibai-Martxoaren 8a atala)	Elkarbizitza	65
Lapurdi kalea (Gipuzkoa-Antso Abarka atala)	Galtzadan banandua	173
Antso abarka kalea (Lapurdi-Nao de Santiago atala)	Elkarbanatutako galtzada (noranzko 1 ekialdea) + Galtzadan banandua (1 noranzko 1 mendebaldea)	238
Sailuente plaza (Nao de Santiago-Joan Bengoa atala)	Elkarbanatutako galtzada	74
Elkano kalea (Joan Bengoa-aparkalekua atala)	Elkarbanatutako galtzada	60
Elkano kalea (aparkalekua)	Galtzadan banandua	65
TOTALA		7.833

Iturria: *Intra SL*

3. Grafikoa. Proposatutako bizikleta bidearen banaketa portzentuala tipologiaren arabera



- Udal Planaren bizikleta bidea
- Galtzadan banandutako bizikleta bidea
- Espaloian banandutako bizikleta bidea
- Bizikleta bidea elkarbanatutako galtzadan
- Elkarbizitza

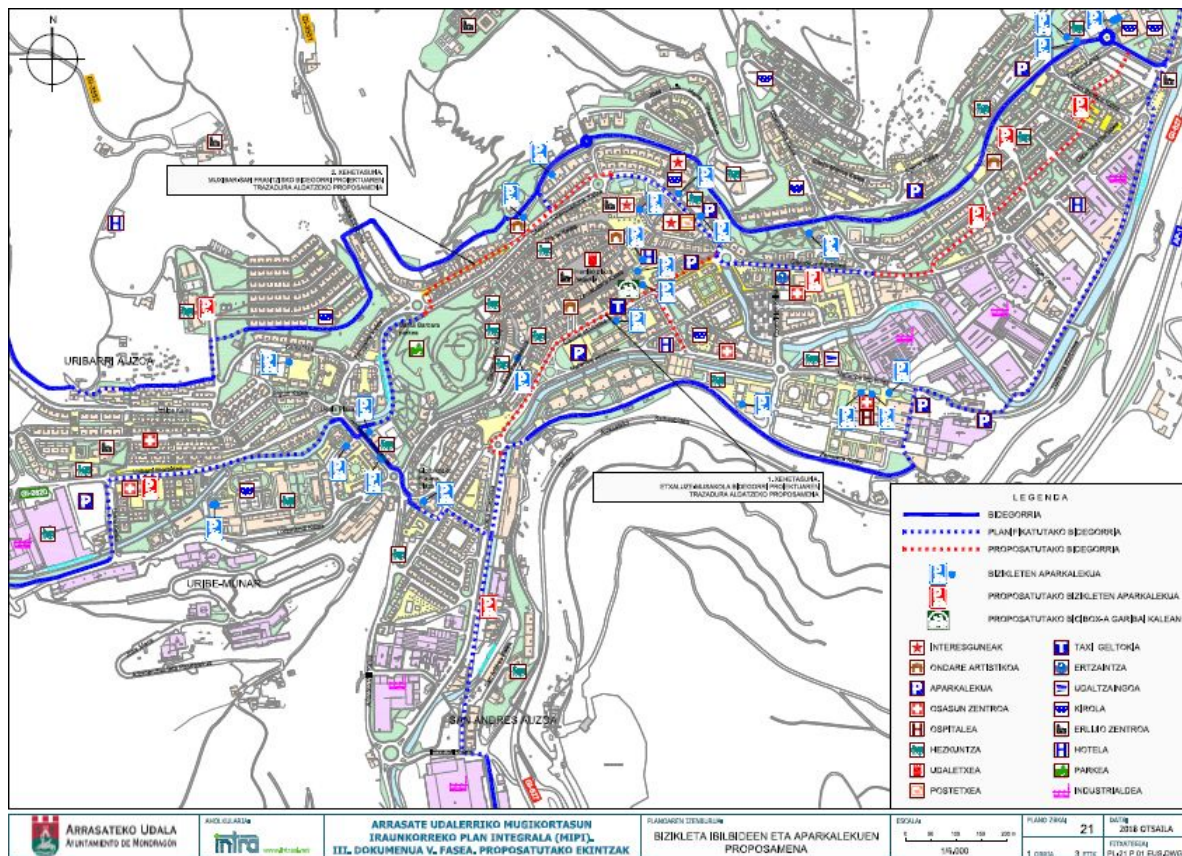
Iturria: *Intra SL*

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

MIPI-a hiru esparruetan parte hartzea proposatzen du: gaur egun bizikletan desplazamenduak egiteko dauden azpiegiturak hobetu, bizikleta bide berriak eraiki, batez ere motordun-bizikleta bide mistoak, eta azalera bizikletentzako aparkalekuak areagotu, jarraian zehazten den bezala.

5. Irudia. Bizikleta bide eta aparkalekuen proposamenaren plano, 21. plano



Iturria: *Intra SL*

2.2. HIRIARTEKO BIZIKLETA BIDEEN KONEXIOA SUSTATU

Bizikleta ohiko desplazamendu ibilgailu batean bihurtzeko, bere erabilpena barne desplazamenduetan sustatzeaz gain, bere erabilpen maila konexioko desplazamenduetan areagotu behar da ere bai. Arrasateko udalerria askotan mugikortasunaren erakarpen zentro bezala jokatzeko du askotan, bertan dauden industriak, osasun zerbitzuak eta komertzioak direla eta. Horregatik ezinbestekoa da azpiegitura sare azkar eta seguru bat edukitzea, bizikleta bideen bidez gertu dauden udalerriekin konektatu ahal izateko. Derrigorrezkoa da Arrasate udalerriko bizikleta bide sarea, ondoko udalerrietako bizikleta bide sarekin konektatzea.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Gipuzkoako Aldundiaren Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Sailak duela urte batzuk *Bizikletaz* portalea martxan ipini zuen, hiri arteko desplazamenduetan bizikletaren erabilpena sustatzeko helburuarekin eta ibilgailu mota honen informazioa zabaltzeko. Gipuzkoako Bizikleta Bide Sarearen eraikuntzaz eta kudeaketaz arduratzen dira, eta baita ere bizikleta ohiko desplazamendu modu bezala sustatzeko estrategiak eta programak lantzen dituzte.

Arrasateko kasuan herriarteko konexio horien lan zati handi bat eginda dago. Berez, bizikletaren arloan gehiago aurreratu da azken urteetan esparru honetan herri barruko garapenean baino, gaur egun dauden bizikleta bide gehienak herriarteko sare honen parte direlako.

Oñati-Arrasate konexioaren bokazioa eguneroko mugikortasuna eta aisialdia da eta erabat garatuta egoteko falta zaion bakarra Arrasate udalerriko erdigunea zeharkatuko zuen atala da. Trazadura betea da eta maldarik gabekoa, horregatik ideala da aisialdi moduan paseo bat emateko, baina baita desplazamendu bide bezala erabiltzeko.

Beste herriarteko konexioa Arrasate eta Eskoriatzako udalerriak lotzen dituen da. Hemen ere sare guztia osatu ahal izateko falta den atal bakarra Arrasaten dago, zehazki Araba etorbidean. Arrasaten aurreikusitako atalak eraikitzen baldin badira Eskoriatza, Arrasate eta Oñati artean ardatz bat egongo zen bizikletan desplazamenduak egiteko, 20 kilometro baino gehiago edukiko lukeena.

6. Irudia. Bizikleta bideak Eskoriatza, Arrasate eta Oñati artean. Gorriz egindako zatiak eta urdinez aurreikusitako zatiak



Iturria: *Bizikletaz*

Ekintzak:

- Arrasateko bizikleta bide sarea amaitu, lehenetasuna eman ez Araba etorbidea eta Nafarroa etorbideko atalei, Eskoriatza-Arrasate-Oñati ardatza inplementatu ahal izateko.

2.3. BIZIKLETENTZAKO APARKAMENDUA AREAGOTU

Bizikletentzako aparkalekuak ekipamendu nagusietan eta garraio publikoko geltokietatik gertu bermatuta egon behar dira.

Bizikleten mugikortasunaren esparru hau nahiko garatuta dago Arrasateko udalerrian (bizikleta bide sare propioa baino gehiago), baina oraindik gehiago garatu beharko litzateke.

Aparkamenduaren beharra desplazamenduaren jatorriko lekuan hasten da. Bermatu behar da etxebizitza eraikin edo gertu dauden tokietan bizikletak uzteko lekuak daudela. Horregatik, beharrezkoa da eraikuntza eta aparkamenduaren udal Arandia aztertzea bizikleten jabe eta erabiltzaileen beharrak barneratzeko. Noranzkoetan, ezinbestekoa da oraindik zerbitzu hau ez daukaten udalerriko erakarpen zentro bakoitzean edo gertu aparkalekuak instalatzea (kirol zentroak, hezkuntza zentroak, merkatuak, kultur zentroak...).

2.3.1. Aparkalekuak azalera

Gaur egun Arrasaten erakarpen zentroetako batzuetan badaude aparkalekuak azalera, baina oraindik ez daude denetan eta gabezi batzuk sumatu dira. Gainera bidegorri berriak sortzeko proposamenarekin, derrigorrezkoa egiten da bide berri hauetan ere aparkalekuak sortzea.

Baita ere beharrezkoa ikusten da egungo bizikletentzako aparkalekuen kapazitatea handitzea, bere kapazitatea gainezkatuta ikusi ohi dutelako, batez ere eskola inguruetatik gertu daudenak.

Kanpoaldeko bizikleta aparkalekuaren lokalizazioa, ahalegindu behar da ikustekoa eta eraikineko sarreraren hurbilekoa izan dadila, oinezkoentzat nahikoa izango den igarotze zabalera librea utziz. Aparkaleku guztiak, egungoak eta berriak, dagokion seinaleengatik lagunduak izan behar dira.

Bide publikoan ezartzeko gomendatzen den aparkaleku sistema "U" alderantzikatutako forma duen unibertsala da, non bizikletak koadroagatik eta gurpilengatik heltzen dira,

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

egonkortasuna eta segurtasuna eskainiz. Bizikleten arteko gomendatutako distantzia 80 cm-koa da.

Plaza-hornidura ezartzeko gomendatzen da sortutako mugikortasunaren ebaluazio Dekretuak aparkalekuen ezarpenerako zehazten duen irizpidea jarraitzea, garapen urbanistiko berrietarako gutxieneko plazak zehazten dituen.

3. Taula Bizikleten aparkamenduen gutxieneko espazioa

Kokapena	Plazak
Etxebizitzako erabilpena (max. 2 plaza/etxebizitza)	2 plaza/100 m ² sabaia edo zatiketa
Erabilpen komertziala	Plaza 1/100 m ² sabaia edo zatiketa
Bulegoko erabilpena	Plaza 1/100 m ² sabaia edo zatiketa
Erabilpen industrialak	Plaza 1/100 m ² sabaia edo zatiketa
Irakaskuntzako ekipamenduak	5 plaza/100 m ² sabaia edo zatiketa
Kirol, kultura eta aisialdi ekipamenduak	5 plaza/100 ekipamenduaren edukieraren plaza
Bestelako ekipamendu publikoak	Plaza 1/100 m ² sabaia edo zatiketa
Berdeguneak	Plaza 1/100 m ² lurzoru
Itsasbazterrak	Plaza 1/100 ml. hondartza
Tren geltokiak	Plaza 1/30 eskainitako zirkulazio plaza
Hiriarteko autobusen geltokiak	0,5 plaza/30 eskainitako zirkulazio plaza

Iturria: *Sortutaji mugikortasunaren ebaluazio Dekretua*

2.3.2. Erreserbak lurpeko aparkamenduetan

Beste alde batetik, udalerriko parking publikoetan plazak erreserbatzeko esfortzua egin beharko litzateke, aparkamendu hauek direlako bermatzen dutenak bizikletentzako segurtasuna eta zainketa.

Gainera, bizikleten aparkalekuak eta hauen lapurretak aparkamenduak seguruen sustapenean esfortzu bat egitea eskatzen du, eta lurpeko aparkamenduetan bizikletentzako plaza batzuk edukitzea oso irtenbide egokia izaten da zentzu honetan segurtasuna bermatzeko. Momentuz, Arrasaten ez da existitzen horrelako zerbitzurik lurpeko aparkamenduetan.

Gutxi gorabehera kotxeentzako plaza bakoitzeko bizikletentzako 20 aparkaleku kokatu daiteke. Erreserbatutako tokia aparkamenduaren sarrera/irteeratik gertu kokatu behar da. Bizikletentzako zainketa eta segurtasuna bermatzen duten plazak eskaintzea da ideia.

Honek ez du esan nahi bizikletak aparkatzeko bide publikoan ezartzen diren barrak erabilgarriak ez direnik. Bere funtzioa beste bat da, nagusiki epe laburreko aparkamenduentzat balio dute, adibidez, gestio administratibo bat egiteko edo erosketara

joateko. Aparkatzea ordu dezente leku berdinean bizikleta uztea suposatzen duenean, hau bezalako irteerak bilatu beharko dira babes gehiago eskaini ahal izateko.

Gaur egun kontzesio moduan funtzionatzen duten lurpeko bi aparkamendu daude Arrasaten, Biteri eta Laubide. Laubideko parkingean 20 plazen erreserbarekin hastea proposatzen da, edukiera handiena daukalako.

2.3.3. Babestutako aparkalekuak intermodalitate nodoetan

Desplazamendu intermodalak sustatzeko garraio publikoaren geltokietako inguruan instalatzen diren bizikletentzako aparkalekuekin sentsibilitate berezi bat eduki behar da.

Kasu honetan, seguruenik desplazamendua denbora luzea iraungo duenez, ez da nahikoa euskarri fisiko bat instalatzea bizikletak lotzeko, bizikletak eta osagarriak ze erraz lapurtzen diren ikusita beharrezkoa delako babestutako aparkalekuak instalatzea.

Horregatik, azaleran dauden aparkalekuetatik aparte, etorkizunean ezarriko den Garibai etorbideko ardatz intermodal hori egokitu beharko litzateke bizikletentzako aparkaleku seguruekin. Bakarkako kaxetak (bicibox) aukera egokia dira lapurretatik eta eguralditik bizikletak babesteko.

Bicibox bizikleta pribatuentzako aparkamendu seguru bat eskaintzen duen zerbitzua da. Funtzionamendu egoki baterako aurretik bizikletak eta erabiltzaileak erregistratu behar dira. Erregistro honek baimena ematen dizu lanegunetan jarraian 48 orduetan gehienez bizikleta aparkatuta edukitzeko, eta aparkamendua asteburuko egunen bat behar badu, baimena 72 orduetara luzatzen da. Gehienezko denbora hori gainditzekotan indarrean dauden tarifak edo isunak aplikatzen dira. Muga horiek jartzearen helburua aparkalekuetan errotazioa egotea da, baina baita ere egunez egun alokatu daitezken aparkalekuak dira, garaje pribatu baten moduan.

Nahiz eta diagnosi fasearen barruan egindako inkestatan bizikleten erabiltzaileen artean %81ak bizikleta aparkatzeko ordaintzeko zerbitzu baten alde ez egon, bai bicibox proposamen hau eta baita bizikletentzako aparkaleku batzuk lurpeko aparkalekuetan egokitzea oso ondo funtzionatu dezakete Garibai ardatz intermodalean, desplazamendu luzeagoak egin ahal izateko distantzia edo denboran ibilgailu pribatu erabili gabe.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

7. Irudia. Bicibox baten eredua Bartzelonan



Ekintzak:

- **Bizikletentzako 7 aparkaleku** berri proposatzen dira, bizikleta bide berriak ezarri behar diren zonaldeetan eta gaur egun zerbitzu hori eskaintzen ez duten tokietan (21. planoan). 84 bizikleta aparkatzeko lekua suposatuko luke gutxi gora behera:
 - Antso Abarka kalean aparkaleku bat
 - Lapurdi kalean aparkaleku bat
 - Gipuzkoa etorbidean aparkaleku bat
 - Araba etorbidean aparkaleku bat
 - Uribarri etorbidean aparkaleku bat
 - Erguin inguruan aparkaleku bat
 - Arrasate herri eskola inguruan aparkaleku bat
- Egungo bizikletentzako aparkalekuen kapazitatea handitu.
- Bicibox aparkaleku Garibai etorbidean
- Laubideko lurpeko aparkamenduan 20 bizikleta aparkatzeko lekua egokitu

2.4. BIZIKLETEN UDAL ERREGISTROAREN SUSTAPENA

Bizikletaren udal erregistroaren existentziak baimentzen dio Udaletxeari jabe eta bizikleten datu-base on bat edukitzea eta horrela mugikortasun iraunkorrerako politiken kudeaketa eta planifikazioan aurrera egitea, ahulagoak diren garraio moduak bultzatuz. Herritarra kontzientziatu behar da erreminta honen erabilgarritasun eta eraginkortasunaren gainean eta adibidez, lapurreta edo galera baten aurrean erregistro honek dituen onurei buruz konbentzitu.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Teknologia informatikoa baliatuz bizikletak chip txikiekin hornitu daitezke, lapurketa bat eta gero, lapurtutako bizikleta lokalizatzeko balioko duena. Erregistro honekin lapurretaren disuasio efektu bat lortu nahi da, eta lapurretan ematen baldin bada, lapurtutako bizikletak identifikatu eta berreskuratzeko mekanismoak jartzea behintzat. Sistemaren gakoetako bat ez duten bizikletei serie zenbaki bat ezartzea da (gehienak). Erregistratutako bizikletari elementu mikromekaniko bat jartzen zaio laukian. Ondoren pegatina identifikatzaile bat jartzen zaio gainetik, eta honen barra-kodearen irakurketa balioko du jabearen datuak gordetzen dituen argazki erregistrora sartu ahal izateko.

Ez zen beharrezkoa izango sistema propio bat sortu erregistro hauek egiteko. Dagoeneko martxan dauden ekimen asko existitzen dira erregistro eta kontrol lan horiek asko errazten dutenak. Hedatuena eta gomendagarriena *Biciregistro* da (www.biciregistro.es), bertan udalerrri asko daudelako eta baita Dirección General de Tráfico. Lehen azaldutako moduan funtzionatzen du, eta ekimenari gehitzen zaion udalarentzat udal gordailu antzekoren bat sortzen da bere erregistroak kudeatu ahal izateko. Aipatutako webgunetik informazioa lortu daiteke eta Arrasateko udalak alta eman dezake erabiltzaile bezala nahi izatekotan.

Ekintzak:

- Bizikleten udal erregistroa sortu, bai era partikular batean edo bai Biciregistro ekimenean apuntatuz:
- Bizikleten udal erregistroa bultzatu ezagutarazteko, hurrengoak bezalako neurriekin:
 - Triptiko argitzaileak editatu eta zentro publikoetan eta komertzioetan banandu.
 - Udaletxearen web-aren bitartez erregistroa argitaratu.
 - Bizikleten eskualdeko erregistroa sustatu.

2.5. BIZIKLETAN BANAKAKO GARRAIO PUBLIKO ZERBITZU BAT EZARTZEKO BIDERAGARRITASUNAREN AZTERKETA

Europa hiri askotan agerian geratu den bezala, Bizikletan Banakako Garraio Publikoko Zerbitzua (BBGPZ), oinarrizko baldintza batzuk betetzen dituen neurri ertaineko edozein udalerrian ezarri daiteke. Esperientzia arrakastatsu bat izateko beharrezkoa da aurrez prestaketa on bat izatea eta udalerriko mugikortasunaren estrategia globalean integraturik egotea.

BBGPZ-ak udalerrriaren barruan modu ekonomiko eta irisgarri batean desplazamenduak burutzeko herritarren esku bizikletak jartzea helburu duen sistema da.

BBGPZ-ren funtzionamendua

BBGPZ-ren funtzionamenduan arruntena abonamendua txartela batez bidez izatea da, nominala, pertsonala eta besterenezina, erabiltzaileak behar duena bizikleta erabili ahal izateko.

Geltoki sare bat erabiltzen da bizikletak hartu eta uzbeko, eta orokorrean puntu hauek bidaiak sortu edo erakartzen dituzten zonaldeetan kokatzen dira, hala nola, ekipamenduak, ardatz komertzialak, unibertsitatea, parkeak, etab.

Garraio sistema honi esleitutako tarifen egiturak, bizikleta alokairuko sistema klasikotik bereziz, bizikleten erabileran txandatzea sustatzea nahi izan behar du.

Denboraldi zehatz bat baino gehiago luzatzen diren erabilerarako, erabiltzaileentzako karga bat aurreikusten da urteko edo asteroko abonuz gain, bere erabileraren txandatzea sustatzeko bizikleta bereko gehieneko erabilera erabiltzaile baten aldetik markatuz.

Zehazten den bezala, hau ohikoena da, baina europar herri desberdinetan ezarritako beste modalitate batzuk daude, udalerrri bakoitzarentzat egokiagoak hala ez.

Batetik pertsonal-eskuzko arreta sistemak daude, bizikleta bat hartu edo itzultzeko publikoaren aurrean dagoen pertsonalaren aurrean erabiltzaileak identifika daitezela eskatzen dutenak. Sistemak erregistrorik ez badu, erabiltzaileak fidantza bat edo identifikazio dokumentu bat utzi beharko du. Bizikleta puntuak ekipamendu publikoak izan ohi dira (auzo etxea, kiroldegiak, administrazioko bulegoak...). Ohiko sistema bat Espainiako hiri askoetan adibidez, baino asko hazten bada bere kudeaketa zailtzen da, arreta puntu ezberdinetako pertsonalaren koordinazioa eskatzen duelako. Tamaina ertaineko hirietarako gomendatzen den sistema da.

Beste alde batetik sistema automatikoak ditugu, eta hauen barruan barneratu daiteke lehen komentatutako txartelen sistema. Beste aurrera pauso bat guztiz automatizatzea eta mugikorraren bitartez kudeaketa egin ahal izatea izango litzateke, Munich, Berlin edo Frankfurt bezalako hirietan gertatzen den bezala. Sistema hau eskaria handia duten hiri handientzat gomendatzen da soilik.

Eta azkenik bizikleten komunitate parke sistema dugu, eta hau da Arrasaterentzat froga pilotua bezala proposatzen dena, hiri txiki, auzoak, bizilagun komunitateak, etab-entzako sistema ideala delako. Sistemarik merkeena da, egokiena komunitate txikietan erabiltzen hasteko, balioko duena bizikleten alokairu sistema batean nahitakotasuna baloratzeko. Nahiz eta bizikleten komunitate parkeak ez etorri guztiz bat bizikleta publikoaren definizioarekin, bai komunitateak edo bai elkarte pribatuek bultzatzea dezaketelako, alokairu sistema bat kontsideratzen da ere.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Izena ematen duten komunitate batek erabiltzeko bizikleta parke bat da. Normalean utzitako edo emandako bizikletak dira, eta utzi daitezken bizikleta tipologiari dagokionari malgutasuna eskaintzen duen sistema da. Era berean baita ere beste osagarri asko maileguan uztea baimentzen du, kotxean bizikleta eramateko elementuak, aulkitxoak, atoiak, etab.

Bizikleta mailegu sistemen barruan nahiko formatu partikularra da, ezin da barneratu bizikleta publikoko sistema bezala, bakarrik parte batean errekurtso publikoekin finantzatzen bada. Sistema hauekin "klub" edo komunitate sentimendu bat lortzen da, eta horrek eragiten du erabiltzaileak ardura gehiago jartzea bizikletaren erabilpenean.

Sistema hauek askotan boluntario plan bati elkaturik daude, non boluntarioak, erabilpen kuotetan deskontuak lortzearen truke, sistemaren kudeaketa eta mantenuan laguntzen dute. Boluntarioak edukitzeko aukerari eta ibilgailuak lortzeko gastuak minimoak direnez, sistema aurrekontu baxukoa da, baina ondo koordinatuta egon behar du. Maileguaren iraupen malgua da baita ere, izan daiteke motza, ertaina edo luzea: ordutakoa, egunak, asteak, hilabeteak, denboraldiak, etab. Erabiltzailea komunitatean harpidetzaren bidez erregistratuta dago, eta sistema erabiltzen duen bakoitzean identifikatu behar da, horrela gertakariren bat egotekotan horren arduraduna den pertsona bila daiteke. Bizikletaren erabilpena komunitatera mugatzen da, eta komunitatea mugatua izan ohi da eskuragarri dauden bizikleten arabera. Harpidetza sistema doakoa izan daiteke edo kostu finko bat eduki edo bizikletaren erabilpenaren arabera. Bizikleta puntu gutxi egoten dira, eta beraz, erabiltzaileak bizikleta hartu edo utzi beharko du kokapen oso zehatzetan.

Helburua berdina da edozein modalitatean, herrien bizi kalitatea hobetzea, garraio modu berriak barneratuz, keak, zaratak eta kontsumo energetikoa murriztuko dutenak.

Ekintzak:

- Bizikletan Banakako Garraio Publikoko Zerbitzu baten bideragarritasuna aztertu, herritarrak bere ohiko desplazamenduak bizikletan egin dezaten.

2.6. BIZIKLETAREN SUSTAPEN PLANA

Estatuko edo Europako hiri askotan aurki daitezke eredu asko non bizikletarentzat azpiegituretan inbertsio garrantzitsua egon da baina hala ere eskaeraren kopurua ez den igo. Horregatik, horren aurretik garrantzitsua izaten da erabilpenaren onura eta potentzialtasunak hedatzea sustapen plan baten bitartez. Planak erabiltze aholkuak barneratu beharko lituzke, bizikletaren ohiko erabilpena txirindulariak ohitura onuragarri eta seguruak barneratzea suposatuta beharko lukeelako.

Hezkuntza, Kultura eta Sustapena.

Heziketa prozesuaren helburua bizikletaren erabileraren balioespen sozialeko marko berria ezartzea da. Helburua da, autoaren erabilera desegokiak dakartzan kalte indibidual eta kolektiboaren aurka ipiniz, hiri barneko garraio modu bezala bizikletaren abantaila indibidual eta kolektiboaren ezagumendua bermatzea. Bizikleta soilik aisiarako, gazteentzako edo maila ekonomiko baxuko pertsonentzat den ibilgailu bat denaren ideia aldatu behar da.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Bide hezkuntzan bizikletaren erabilerari dagokionez, kontuan izan behar da ez dela soilik txirringularen kolektiboetara bideratuta egon behar, baizik eta biztanleriara orokorrean, nahiz eta talde bakoitzean (auto gidariak, oinezkoak, txirringulak, umeak, pertsona helduak, etab.) elementu ezberdinak azpimarratu behar diren.

Garrantzitsua da sentsibilizazio kanpainak ez izatea "hutsean", sinesgarritasuna ematen dieten neurri zehatzez lagunduta joan behar dira. Adibidez, bizikleta bide berriak martxan jartzen direnean aprobetxatu, udal araudiak onartzen direnean, etab. Sustatze kanpainaren adibide batzuk izan daitezke:

- Erakusketa elkarreragileak.
- "Erosketak bizikleta": erosketak bizikletan egiteko sustapen kanpainia.
- Ring-Ring Operazioa: lanera bizikletan joateko sustatzeko kanpainia.
- Ume eta helduentzako bizikletan zirkulatzeko eskola.
- Argazki lehiaketa: argazkilaritzaren artea bizikletaren tematikaren konbinatu.
- Bizikletaren gida baten elaborazioa: gomendatutako ibilbideekin, aholku praktikoak, ekintzen egutegia, helbide garrantzitsuak...
- Bizikletaren jaiegunen ospakizuna, herriko bizikletadarekin eta haren inguruan jardura ludikoekin.

Ekintzen koordinatzailea.

Bizikletaren sustapenaren inguruko ekintza guztiak koordinatzeko ezinbestekoa da arduradun bat egotea Udaletxearen barruan. Bere lana bizikletan joatearen onurak gogoraraztea izango da eta udalerriko edozein mailatik beregana joateko pertsona bezala jardun (politikak burutu, erabakiak hartu, betearazteak eta jarraipena). Baita ere bizikletaren mugikortasunarekin zerikusia duten beste departamenduetatik beregana joko dute gai honetarako (hirigintza, ingurumena, herri lanak, finantzaketa, hezkuntza, gazteria, udaltzaingoa, garraioak, etab.).

Ekintzak:

- Bizikletaren sustapen eta heziketa kanpainiak burutu.
- Bizikletaren mahaia berreskuratu
- Udaletxe barruan arduradun bat izendatu.

3. MUGIKORTASUNA GARRAIO PUBLIKOAN

3.1. HOBEKUNTZAK HERRI AUTOBUS ZERBITZUAN

Herri garraio publikoko sareak etengabe udalerrietako aldaketa txikieta egokitzen joan behar dira denboran zehar, baino baita udalerrietako mugikortasunean eragina duten joera aldaketei egokitu behar dira ahalik eta azkarren.

Linea 1 eta Linea 2-ren ibilbideetan aldaketa batzuk proposatzen dira, autobusak egiten distantziak gutxituz, desplazamendu denborak hobetuz eta ospitaleko inguruetan eta zonalde industrialetan zerbitzua optimizatuz. Era berean Santa Marina eta Maalako zonaldeei eta ekipamendu komertzial berria (Lidl eta Super BM) estaldura emango lioken geltoki berriak proposatzen dira. Proposamen hauek 22. planoan ikusi daitezke, garraio publiko sarean proposamenak.

Proposatutako aldaketa hauekin, linea 1-ek egindako distantzia %11,5an murriztuko luke, gaur egun egiten dituen 11.068 metroetatik 9.800 metro egitera pasatuz. Linea 2-an ibilbidea %1,2an murriztuko zen, gaue egungo 10.910 metroetatik, proposatutako 10.704 metroetara.

Gutxien erabiltzen diren geltokietako batzuk kentzen dira, J.L Iñarra edo Altamira bezala, ematen duten zerbitzu gehiena igogailuak ere ematen dutelako gehienbat. Proposatzen den igogailuen instalazio berriekin, eskaeraren arabera garraio bat aztertu daiteke ere Makatzena eta Obenerraka-ko zonaldearentzat (3.3 kapituluak ikusi).

Era berean, proposatzen da geltoki berriak ezartzea Gipuzkoa etorbidean, Nafarroa etorbidean eta Santa Marinan, zonalde hauei estaldura gehiago emanez.

Beste aldaketa estruktural garrantzitsu bat Garibai etorbidekoa izango da, ingurune guztia berrantolatu nahi delako eta guztiz utzi gaur egun soilik autobusak erabili dezaketen atala.

Herri autobusaren maiztasuna ez da txarra, 30 minutukoa, baina arazo nagusia da asteburuetan zerbitzua ez dutela ematen. Ibilbideetan proposaturiko aldaketak herri autobusak egiten duten distantziak murrizten dituenaz, proposatzen da maiztasunak 20 minutura egokitzea eta asteburuetan zerbitzu minimo batzuk ezartzea.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

8. Irudia. Nafarroa etorbidean autobus geltokiaren proposamenaren fotomuntaia, gaur egun Garibai dagoen bi geltokietako bat ordezkatzeko lukeena.



Iturria: *Intra SL*

Ekintzak:

- Linea 1 eta Linea 2 herri autobusetan maiztasuna hobetu 20 minututara egokituz.
- Herri autobusak egite duen ibilbideak aldaketak sartu, egindako distantzia murriztuz, eta horrela maiztasuna handitu daiteke.
- Geltoki batzuk bertan behera utzi eta beste berri batzuk martxan jarri Gipuzkoa etorbidean, Nafarroa etorbidean eta Santa Marinan.

3.2. HIRIARTEKO AUTOBUS ZERBITZUAN HOBEKUNTZAK

Aldaketa nagusiak herriarteko autobus zerbitzuan (herri barneko zerbitzua bezala) bide hierarkizazioan hobekuntzen eta Garibai etorbidean proposatutako aldaketa integralaren ondorio dira. Gaur egun itxita dagoen kaleko zatia, baina autobusak erabili dezaketenak, erabat ixtea proposatzen da.

Arrasateko udalerriko konexio fluxu nagusiak Bergara, Oñati, Eskoriatza, Eibar eta Zumarragarekin ematen dira. Konexioa gertu dauden herri hauekin bi linea zirkularren bidez egiten da, eta zerbitzua nahiko ona. Herriarteko garraioaren puntu garrantzitsuenak diren Garibai etorbidea, Araba etorbidea, Musakola auzoa eta ospitaleko zonaldea era egokian funtzionatzen duten eta udalerriri estaldura egokia ematen diote. Garibain proposatutako aldaketa hori zentro garrantzitsu horren ideia sendotuko du, eta motorrentzako eta bizikletentzako aparkalekuak instalatzerakoan, eta dagoen taxi eta autobus zerbitzuarekin posible izango da desplazamendu intermodalak egitea. Noranzko bat autobusentzako izango zen eta beste noranzkokoak Nafarroa etorbidera pasako ziren, egungo kokalekutik metro eskasetara.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

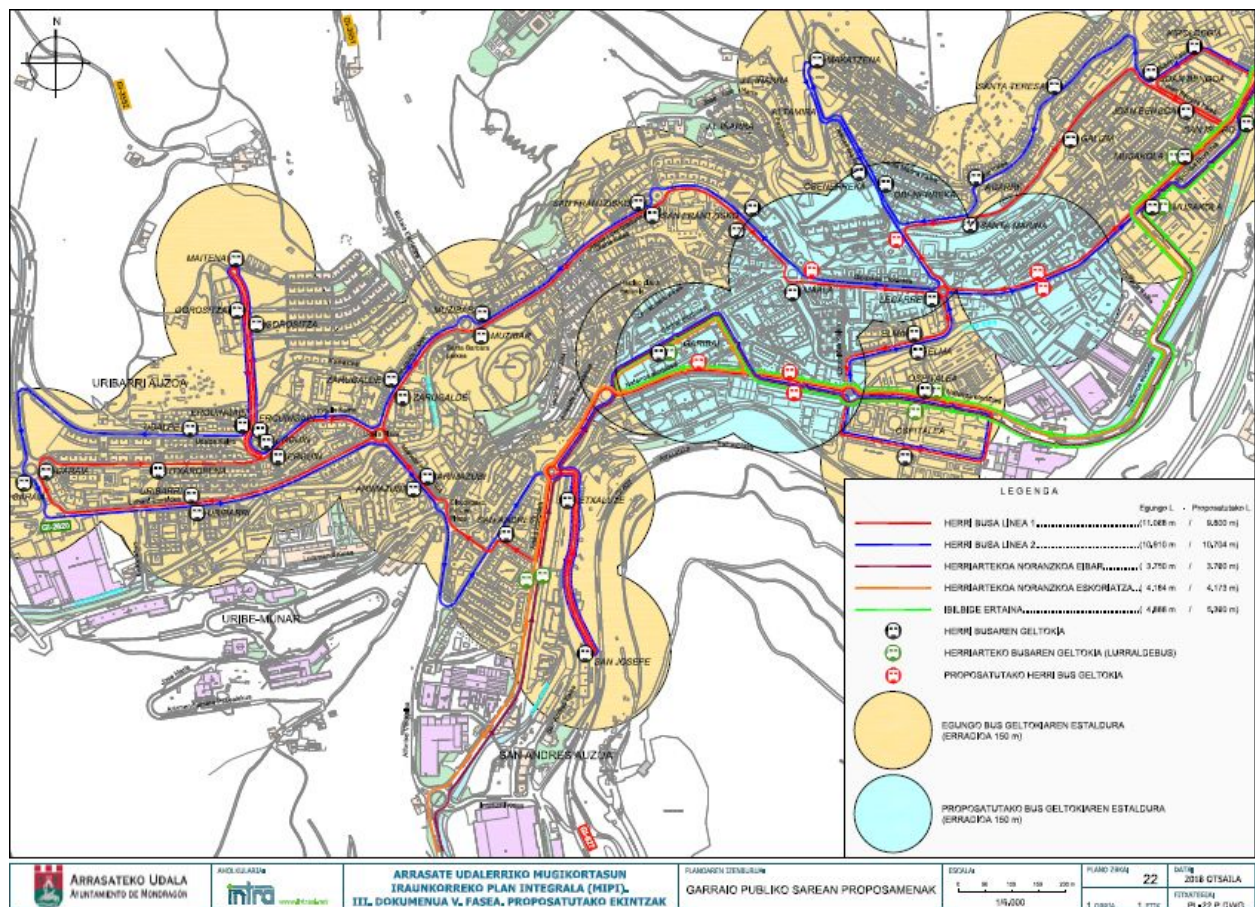
V. Fasea

Esparru honetan garrantzitsua izango litzateke Zumarragako udalerriarekin maiztasuna sendotzea, haraino Arrasatetik autobusean joan ahal izateko eta Renfeko aldiriak zerbitzuarekin konexioa egiteko, autobus geltokia tren geltokian bertan dagoelako. Behintzat komeniko litzateke autobusaren iriste eta irtete orduak trenaren ordutegiarekin bat egitea.

Ibilbide ertaineko autobusak Arrasate udalerria euskal hiriburuekin konektatzen dute, eta zerbitzu honentzako, proposatutako egiturari, geltoki bakarri Garibai etorbidekoa jarraituko zen izaten. Desplazamendu hauetan maiztasuna hobetu daiteken zerbait da, batez ere Donostia eta Bilborekin, Gasteiz-ekin konexioa nahiko ona delako, geografikoki gertuen dagoen hiriburua delako.

Herriarteko lineatan eta ibilbide ertaineko zerbitzuan proposatutako modifikazioak 22. planoan ikusi daitezke. Proposatutako aldaketa hauekin gaur egun ikusten den arazoetako bati irtenbidea emango litzaioke. Deba etorbidea eta Maiatzaren 8a kaleen arteko biraketan ez zen arazorik egongo, herriarteko lineak bertatik ez zirelako pasako eta herri autobusen dimentsioekin ez dagoelako arazorik puntu horretan. Erreforma honen ideia sartu eta irteten diren autobus guzti hauek ibilbide berdina egitea da, gaitasun handiko errepideak osatutako ardatza erabiliz (Araba etorbidea eta Nafarroa etorbidea) eta Garibai etorbideko geltokira sartu eta irten bidaiariak hartu edo uzteko, hortik bidaia jarraituz.

9. Irudia. Garraio publikoaren sarean ekintzen proposamenak, 22. planoaren xehetasuna



Ekintzak:

- Euskal hiribuetara desplazamenduen maiztasuna hobetu eta baita Zumarragako konexioarena, aldiriko trenarekin konektatuz desplazamendu intermodalak sustatzeko.
- Hiriarteko autobusen linea eta distantzia ertaineko autobusen ibilbidea modifikatu, denek Nafarro etorbidetik sartu eta Garibain sartu eta irten eta gero Araba etorbidetik jarraitzeko (edo kontrakoa, ibilbidearen noranzkoaren arabera).

3.3. ESKARIAREN ARABERAKO GARRAIO PUBLIKOA

Arrasaten gaur egongo garraio publiko sareko eskema osatzeko asmoz, eskariaren arabera garraio publikoko sistemaren (EGS), barreiatutako auzoei eta adinarengatik edo beste zirkunstantzia batzuetatik modu ez motordunetan desplazatzeko moduan ez dagoen biztanleriari estaldura emateko.

Definizioa

Eskaeraren arabera garraioa garraio publikoko sistema malgua da, garraioaren eskaria eskasaren garaian edo haran aldietan eskaintzaren gabezia betetzen laguntzen duena. Beraz, eskari handiagoko edo puntako aldietan ibiltzen diren garraio publiko erregularren osagarri bezala funtzionatzen dute. Sistema hauen osagarritasuna ustiapen kostuak murrizten laguntzen du.

Baita ere eskari gatiburentzat balioko duen zerbitzu bat denaren ideia lotzen da, ibilgailu pribaturik ez daukan edo gidatu ezin duen jendea gaztea edo zaharra eta baita mugikortasun murriztua duten pertsonen kasuan.

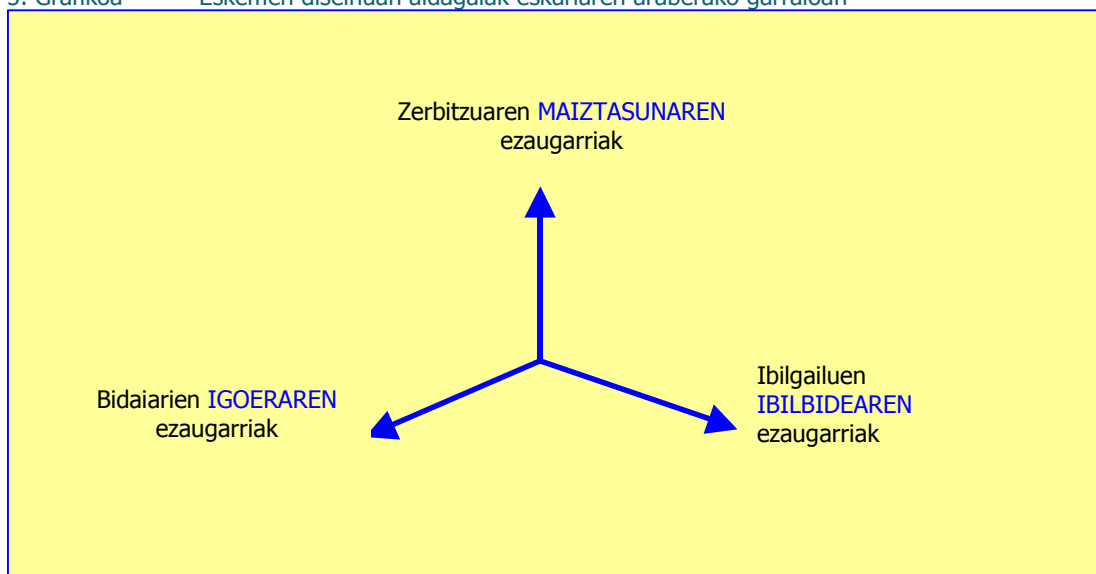
Erabiltzaileek zerbitzuaren erabilpena egin dezakete bai beraien etxetik edo bai geltoki batetik. Hau kasu bakoitzean ezartzen diren arau partikularren menpe dago. Zerbitzua eskaini daiteke ordu finko batean edo egunetik asterokorako alda dezaken aldizkakotasun batekin. Garraiolariak jaso dituen zerbitzu eskarien arabera jokatzeko du. Normalean baliabide teknologiko ezberdinak erabili daitezke eskakizun hau burutzeko: telefono finkoa, mugikorra, telefonoa geltokian eta Internet. Eskaera hau aldeztu aurretik egin behar da sistemen erabiltzaile motaren arabera (badaude kasu batzuk non zerbitzua eman baino lehen eskaera denboraldia minimoa eskatzen dutenak, egun batetik 15 minuturaino, agian zerbait gutxiago, zerbitzua eskaintzen duen sistemaren eragiketaren ezaugarri eta lurralde eremuaren arabera) eta eskaerako eta ibilbideen optimizazio sistemen kudeaketarako informazio sistema eraginkorreko erabileraren arabera. Zerbitzuaren eskaera egiteko eta jatorritik eskatutako norakoraino bidai denbora aurrerapena murrizte dezake.

Zerbitzu honen kostua izan beharko luke, edozein kasutan, garraio publiko kolektiboan egin den bidai baten antzekoa (berdina ahal bada).Ideia, herritar guztiak eskubidea dutenez, kalitatezko garraio publiko bat eskaintzea da.

Tipologiak

Eskariaren araberako garraioaren modeloan eskaintzen diren zerbitzuen ikuskera eragingarri erantzuna bezala eskema bezala ezagutzen ditugun modeloaren aldaketa batzuk aurkeztu daitezke. Eskema hauek hiru aldagai nagusiak eskaintzen dituen aukera ezberdinak konbinatuz diseinatu daitezke: ze maiztasunarekin eskaintzen den zerbitzua (irregularra edo erregularra), ibilgailuak egiten dituzten ibilbide mota (ibilbide finkoa edo aldakorra) eta ibilgailuetatik erabiltzaileek egiten dituzten igoera eta jaitsieraren tipologiarengatik (jatorrian edo geltokian).

5. Grafikoa Eskemen diseinuan aldagaiak eskariaren araberako garraioan



Iturria: Intra SL

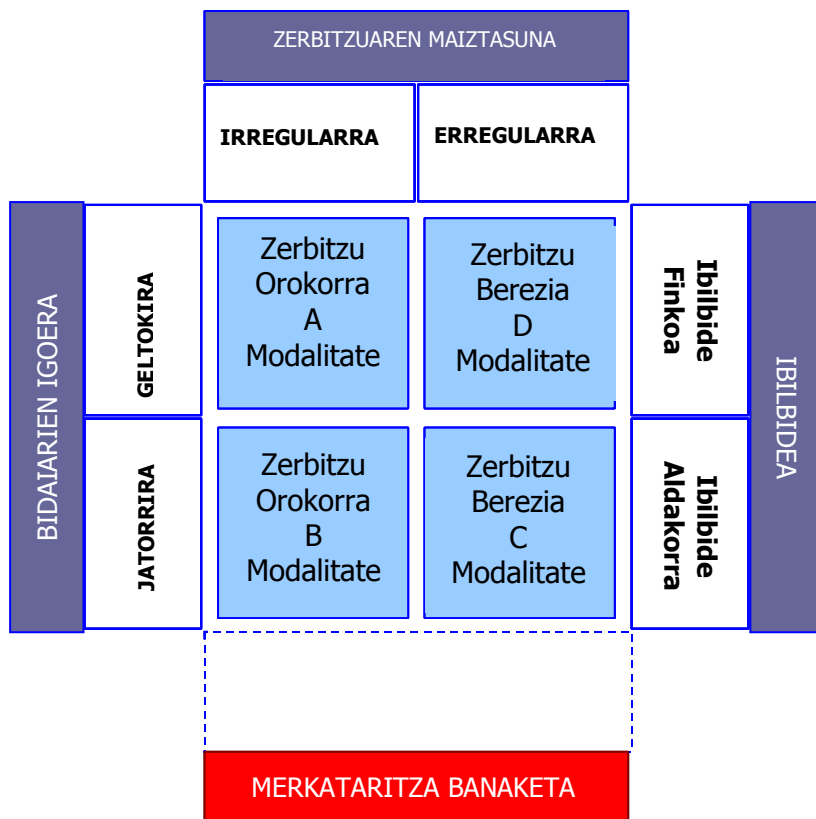
Aldagai bakoitzak eskaintzen dituen aukera ezberdinen konbinaketa operazio eskema ezberdinak eta eskariaren araberako garraio moduarekin eskaini daitezken zerbitzu motak erakusten dizkigu (hemen bakarrik kontsideratzen dira eskariaren araberako garraio sistema baten ezaugarri eta murrizketen arabera egin daitezken konbinazio koherenteak): **Zerbitzu Orokorra A Modalitatea, Zerbitzu Orokorra B Modalitatea, Zerbitzu Berezia C Modalitatea, Zerbitzu Berezia D Modalitatea;** tipologia hauek, espero den bezala, ezaugarri ezberdinak aurkeztean gain erabiltzaile merkatuaren sektore ezberdinetara bideratuta daude.

Zerbitzuak eskaintzen dituen eskema ezberdinen ezaugarriak erakutsiko dituzten konbinaketa posibleetako bakoitzarentzat, merkantzia txiki edo merkataritza txikiarekin (pakete txikiak) konbinatzeko aukera eskaintzen da ere, eragiketarako optimizatzeko eta aukera gehiago emanaz sistemaren ustiaketa bideragarria izan dadin. Onartzen da konbinaketa hau bidaiari eta merkantzien arten, erosotasun eta bidai denbora aldetik ez duela inondik inora kalterik suposatzen behar bidaiariarentzat, eta horretarako ondo programatu behar dira ibilbideak eta erabili behar den ibilgailu mota.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

6. Grafikoa Eskaeraren araberako garraioaren lau eskemak, aldagaien aukeren matrizezik abiatuz.



Iturria: Intra SL

Zerbitzu Orokorra. A Modalitatea

Maiztasuna: irregularra. Ibilbidea: ibilbide finkoa. Bidaiarien igoera: geltokietan.

Eskema hau orokorrean bidaiari mota guztientzat pentsatuta dago.

Hemen, zerbitzuak eskaintzen duen maiztasuna ez dago lehenetsia (hau da, guztiz irregularra da), ematen den momentuan zerbitzuaren eskariari erantzuten diolako. Hala ere, bideak lehenetsitako ibilbidea eta estandarra aurkezten du, eta erabiltzaileak honetara moldatzen dira. Beraz, ibilgailuan erabiltzaileen igoera eta jaitsiera geltoki espezifikoetan ematen da ibilbidearen tramuetan zehar, eta geltoki hauetaraino eta hauetatik erabiltzaileak desplazatu behar dira (ulertzen da desplazamendu hau minimoa izan behar dela oinez egin ahal izateko eta bere iraupena eskema erakargarria egin dezan).

Ibilgailu mota eta honen kapazitatea bidaiarien batez bestekoaren araberako izango da. Eskuragarri dagoen flota heterogeneoa baldin bada eskaerara gehien egokitzen den ibilgailua erabiliko da.

Zerbitzu Orokorra. B Modalitatea

Maiztasuna: irregularra. Ibilbidea: ibilbide aldakorra. Bidaiarien igoera: jatorrian.

Eskema hau orokorrean bidaiari mota guztientzat pentsatuta dago.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Hemen, zerbitzuak eskaintzen duen maiztasuna ez dago lehenetsia (hau da, guztiz irregularra da), ematen den momentuan zerbitzuaren eskariari erantzuten diolako. Bideak ibilbide aldakorra aurkezten du, zerbitzua eskatzen duten erabiltzaileen jatorri eta norako puntuen arabera adosten – optimizatzen- dena. Erabiltzaileen sartzea jatorrian egiten da, hau da, erabiltzaileak zerbitzua eskaintzen duen puntu zehatzetik.

Ibilgailu mota eta honen kapazitatea bidaiarien batez bestekoaren arabera izango da. Eskuragarri dagoen flota heterogeneoa baldin bada eskaerara gehien egokitzen den ibilgailua erabiliko da.

Zerbitzu Berezia. C Modalitatea

Maiztasuna: erregularra. Ibilbidea: ibilbide aldakorra. Bidaiarien igoera: jatorrian.

Eskema hau edozein motako ezgaitasun fisikoa duten pertsonentzat pentsatuta dago.

Hemen, zerbitzuaren maiztasuna derrigorrezko edo ohiko bidaiak asetzeko lehenetsituta dago. Bideak ibilbide aldakorra aurkezten du, zerbitzua eskatzen duten erabiltzaileen jatorri eta norako puntuen arabera adosten – optimizatzen- dena. Erabiltzaileen sartzea jatorrian egiten da, hau da, erabiltzaileak zerbitzua eskaintzen duen puntu zehatzetik.

Ibilgailu motak ezgaitasun fisikoa duten pertsonak garraiatzeko behar diren eskakizunekin bete behar du.

Zerbitzu Berezia. D Modalitatea

Maiztasuna: erregularra. Ibilbidea: ibilbide finkoa. Bidaiarien igoera: geltokietan.

Zerbitzu hau bereziki pentsatuta dago industriguneetako eta komertzio zehatzen langile taldeentzat, eta eskolara doazten ume eta gazteentzat.

Hemen, zerbitzua eskaintzeko garraio publiko kolektiboaren eskaintzaren maiztasunera ajustatzen ez diren –ordutegi edo ibilbidearengatik- behartutako mugikortasun bidaiak asetzeko lehenetsita dago.

Bideak lehenetsitako eta estandarra den ibilbide bat aurkezten du, zehazki erabili behar duten erabiltzaileen premiak asetzeko. Beraz, ibilgailuan erabiltzaileen igoera eta jaitsiera geltoki espezifikotik ematen da ibilbidearen tramuetan zehar, eta geltoki hauetaraino eta hauetatik erabiltzaileak desplazatu behar dira (ulertzen da desplazamendu hau minimoa izan behar dela oinez egin ahal izateko eta bere iraupena eskema erakargarria egin dezan).

Ezaugarri morfologikoak eta biztanleriaren profila direla eta, eta kontuan hartuz lehen egon diren ekimen batzuen arrakasta eza, kontsideratzen da Arrasaterentzat aukerarik aproposena Zerbitzu Orokorra A Modalitatea dela, gaur egungo ibilbidea eta geltokiak erabiliz, baina bakarrik funtzionatuko luketenak eskaria dagoenean. Maiztasun irregularra, ibilbide finkoa eta bidaiariak jatorrian jasotzen dituen zerbitzua.

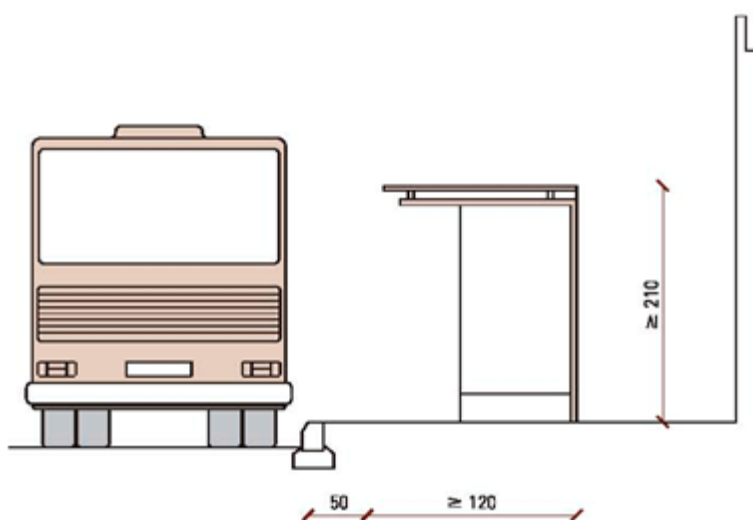
Ibilgailu mota eta honen kapazitatea bidaiaren batez bestekoaren arabera izango da.

3.4. HOBEKUNTZAK AUTOBUS GELTOKIEN IRISGARRITASUN ETA SEGURTASUNEAN

Beste alde batetik, hiriarteko garraio publikoaren sendotzea geltokien egoeraren hobekuntza eta oinez hauek iristeko baldintzen hobekuntza suposatzen du.

Markesinak instalatzea erabiltzaileari baldintza klimatologikoen aurrean babesa ematen dio, eta horrez gain itxaroten den bitartean esertzeko aukera ematen du. Markesina alde batetik itxita izango da soilik, eta horren altueran gelditu beharko da autobus gidaria. Itxiera paretak ezin dira izango guztiz gardenak, elementu opakuekin seinaleztatzen ez bada behintzat, ikuste ezgaitasunak dituzten pertsonen hautematea laguntzeko.

10. Irudia. Markesinen kokapena eta galiboa



Iturria: Mugikortasun gomendioak hiri-diseinuarentzat

Garraio publikoa erabiltzeko orduan seguru sentiaraztea, bai ibilgailuaren barruan edo geltokietan itxaroten den bitartean, faktore klabe bat da garraio publikoa erabiltzeko erabakia hartzeko.

Udaletxeko esparru ezberdinen eta segurtasun zerbitzuen arteko kolaborazioa funtsezkoa da autobus geltokietan segurtasuna bermatzeko.

Ekintzak:

- Ez daukaten geltokietan markesinak ipini. Hau gehienbat bakarrik herri busarentzat diren geltokietan ematen da.
- Geltoki guztiak informazioarekin, identifikazioaren eta ibilbidearen maparekin jantzi.
- Geltoki ezberdinetan argiztapena ezarri.
- Makila daukaten geltokietan deskantsurako eserlekuak ipini.
- Geltokien inguruetan zaintza sendotu, batez ere erdigunetik urrunago daudenetan eta gaueko ordutegietan.

3.5. ERABILTZAILEEN INFORMAZIOAN HOBEKUNTZAK

Garraio publikoaren lehiakortasuna hobetzeko, beharrezkoa da zerbitzuak erabiltzaileentzat ezinbestekoak diren erosotasun eta fidagarritasun ezaugarriak edukitzea. Informazioa garraio publikoaren erabiltzailearentzat funtsezko elementu bat da eta zerbitzua erakargarriagoa egiten laguntzen du. Informazio garbia, erabatekoa eta eguneratuaren inplementazioa garraio publikoaren erabilpen maila areagotzeko balio du.

Irudi mailan, garraio publikoaren geltoki guztietan azaldu beharko litzatekeen informazioa 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 informaziorako webgunea.

Gehien erabiltzen diren geltokietan gomendagarria da informazio estatiko hau informazio dinamikoaren osatzea informazio gehiago eduki ahal izateko denbora errealean: ibilbide jakin bateko hurrengo autobusaren iriste ordua, hurrengo ibilbidearen irteera ordua, inzidentziak eta oharrak. Herriarteko eta ibilbide ertaineko autobusetako geltokiak zerbitzu hau barneratzen dute geltoki gehienetan, baina ez da kasua herri autobus zerbitzuko geltokietan.

Teknologia berrien aplikazioa eguneroko desplazamenduak hobetzeko errealitate bat da. Arlo honetan, *smartphone*-ntzako aplikazioen garapena erabiltzailearentzat informazioa hobetzen lagundu dezake, eta ondorioz, garraio publikoa erakargarriagoa egin.

Ekintzak:

- Informazioa Udaleko webgunean. Garraio publikoaren erabiltzaileari denbora errealean sareko intzidentzien informazio dinamikoa eskaintzea proposatzen da, udalerriko webgunearen bidez. Era honetan intzidentziak, ibilbide aldaketak, zerbitzuaren ordutegiak eta gauza gehiago eduki daitezke eskura.
- Informazioa grafikoa jarri eskura geltoki guztietan.
- Arrasateko garraio publikoko sarearentzat informazio dinamikoa kontsultatu ahal izateko *smartphone-ntzat* aplikazio bat garatzeko aukera aztertu.

3.6. BIZIKLETAK GARRAIO PUBLIKOAN

Arrasateko garraio publikoan bizikletak eramateko aukera aztertzea mugikortasun planaren diagnostika aurkeztu eta gero mugikortasun mahaian sortutako kezken artean azaldu zen.

Batzuetan bizikleta bere kabuz ez da konponbide bakarra desplazamendu baten beharretarako, baina beste garraio modu batzuekin konbinatu distantzia ertainak eta luzeak egin daitezke. Modu horretan posible da desplazamenduak egitea lanera, aisialditik desplazatzea edo beste arrazoiengatik ibilgailu pribatua erabili gabe desplazatzea.

Modu honetan lortzen da bateratzea bizikleta, 5 km baino gutxiagoko desplazamenduak egiteko garraio modurik egokiena dena, garraio publikoarekin, desplazamendu ertainak eta luzeak egiteko egokiagoa dena.

Arrasateko kasuan aztertuko den konbinazioa bizikleta eta autobusaren artekoa da, gaur egun ezin delako konbinaketa hori erabiliz desplazamenduak egin, bizikleta zin delako sartu autobusean Irtenbide bat Garibai etorbidean proposatzen den bicibox aparkalekua edo Laubide parking-ean proposatutako bizikletentzako aparkalekuak izan daiteke (2.3.3 atala ikusi). Bi modu horietan bizikleta modu seguru batean uztea ahalbidetzen da autobusa hartu ahal izateko eta desplazamendu luzeago bat egin ahal izateko.

Gipuzkoan, ibilbide motzeko herriarteko autobusetan bizikleta tolesgarriak eraman daitezke, 100x65x40 cm baina handiagoak ez diren bitartean. Kasu batzuetan autobusak bodega daukate, bertan ekipaje moduan bizikleta eramatea onartzen dute, baina gehigarri bat kobratu ohi dute.

Gaur egun Arrasateko herri autobus zerbitzuan ezin dira bizikletak garraiatu, gehienbat autobus flotaren dimentsio txikiengatik. Donsoti bezalako hiri batzuetan, herri autobusean bizikletak eraman ahal izateko araudia egokitu da. Hauek dira irizpideak, hauetatik asko Arrasate udalerrian aplikatu daitezkeenak:

- Ordu tarte batzuetan doako sarbidea baimenduta dago, hiriko zonalde altuetan zerbitzua ematen duten lineatan.
- Aukera hau bakarrik eskaintzen da malda duten zonaldeak baina lehenago dauden geltokietan.
- Bizikletak autobusean sartzea baimenduta dagoen geltokiak pegatina baten bidez identifikatuta daude, eta horren ondoan ze lineatan dagoen baimenduta zehazten da.
- Bizikleta eramaten duen pertsonak, autobusean dauden segurtasun-uhalak erabiliz bizikleta lotu behar du.
- Autobus bakoitzeko gehienez bi bizikleta onartzen dira, eta bizikletaren aurrean gurpil-aulkiak eta umeen aulkiak lehentasuna daukate.
- Ezingo da bizikletarik igo autobusean bertan gurpil-aulki edo umeentzako aulkiren bat garraiatzen denean.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

- Baimenduta dagoen geltokietan, erabiltzaile asko egotekotan, erabiltzaileak lehentasuna izango dute bizikletaren aurrean.

Europa eta Espainiako hiri askotan dagoeneko ezarrita dagoen beste alternatiba bat dago bizikletak autobusean garraiatzeko, bizikletentzako kanpo euskarri batzuk. Bizikletak garraiatzeko euskarri batzuk dira, eta autobusaren kanpoaldean instalatzen dira, atzeko partean. Aitzindari izan ziren beste herrialde batzuetan, Kanada bezala, bizikletentzako euskarri hauek aurreko partean kokatzen dira, bizikletaren jabearentzat eta gidariarentzat erosoagoa delako, bizikletak momenturo kontrolatuta daudelako. Espainian zirkulazio kodeak debekatzen du, eta horregatik bizikletentzako euskarri hauek atzeko partean instalatzen dira, eta azpiegitura kontrolatuta edukitzeko kamerak instalatzen dira. Espainian homologatutako bizikletentzako euskarri ezberdinak existitzen dira, 2 eta 4 bizikleta artean garraiatzeko kapazitatearekin.

11. Irudia. Bilboko herribus batean bizikletentzako euskarria



Ekintzak:

- Bizikletak herri autobusean sartu ahal izateko aukera aztertu, zehaztutako irizpideen arabera araudi bat aplikatuz.
- Arrasateko herri autobusetan bizikletak garraiatzeko euskarri sistema bat ezartzeko bideragarritasuna aztertu.

3.7. ENERGIA ALTERNATIBOekin FUNTZIONATZEN DUTEN IBILGAILUAK HERRI GARRAIO PUBLIKOAN BARNERATU ETA SUSTATU

Mugikortasun iraunkorraren alde lan egiten duen eszenatoki batean, elektrizitatea eta sistema jasangarriagoak erabiltzen dituzten garraio publikoko ibilgailuen alde egin behar da, ingurumenarentzako eta pertsonen osasunarentzat ez direlako hain kaltegarriak.

Neurri honekin autobus flotaren isurpen kutsagarriak eta kontsumo energetikoak murriztu nahi dira, bai herri autobusetan eta baita herri arteko autobusetan, hobetuz, era horretan, Arrasateko airearen kalitatea.

Orain herriko garraio publikoaren autobus zerbitzuko kontzesioa daukan enpresaren flota, ohiko gasolinarekin dabil eta isurpen kalifikazio mailan EEV zigilua dute.

Ekintzak:

- Egungo flotan energia berriztagarriak barneratzeko aukera aztertu, ibilgailu hibridoekin (elektrizitatearekin konbinatuz).

3.8. HOBEKUNTZAK TAXI ZERBITZUAN

Gaur egun Arrasateko taxi zerbitzuak egindako desplazamendu kuota areagotzea zerbitzuaren kalitatea potentziatezaren menpe dago, eta herritarren behar berrietara egokitu.

- Automobil arinetan bidaiarien hiri eta hiriarteko zerbitzuen udal araudia berritu. Taxi zerbitzua arautzen duen araudia da hau, baina 1980. urtekoa da eta zahartuta geratu da araudi hau.
- Mugikortasun mugatua duten pertsonentzat irisgarri diren taxi hornidura handitu. Egungo laguntza sistema errebisatu, hobari fiskalak edo diru-laguntzak MMP-tzat irisgarria den ibilgailua erosten duten taxistentzat.
- Zerbitzuari buruzko informazioa hobetu (tarifak, telefonoak...) eta geltoki kopurua handitu.
- Ingurumen, energia eta zarata aldetik eraginkorrak diren ibilgailuekin taxi flotaren berriztatzea bultzatu.
- Sistema teknologiko eta informatikoen implementazioa sustatu, tarifak mugikorrarekin edo Internet bidez taxia erreserbatzen balioztatuko dutenak.
- Azterketa bat burutu eta potentzialtasun berrien gaineko eta zerbitzuen prestakuntza berrien proposamenak eraiki:
 - Garraioa gaez.
 - Eskararen araberako taxia kolektibo espezifikoztat: MMP, jende zaharra edo bisita medikuak, eta hirigintza barreiatuta edo biztanleri dentsitate eskasa duten zonalde edo auzoetan eta non garraio publiko kolektiboa ez den eraginkorra.
 - Pertsona ezberdinen artean partekatutako taxia.
 - Tarifa finkoa zerbitzuarengatik / Tarifa sistema: ibilbide finko baten ezarpena.

4. TRAFIKOAREN ANTOLAKUNTZA ETA BAKETZEA

Mugikortasun Integraleko Planen helburuetako bat irisgarritasun irizpideak kontuan hartuz azpiegituren planifikazio eta ezarpen politiken analisia burutzea da, eta bide espazioaren erabilpena arrazionalizatu, modu honetan desplazamendu modu bakoitzak eta garraio sistema bakoitzak mugikortasun eta irisgarritasun arauak betetzen duen eremu bat izan dezan.

Aldi berean saiatzen da hiri zonen kongestioa gutxitzen, ekologiko eta iraunkorrakoak diren garraio moduak sustatzen, merkantzien garraioaren garapen iraunkorra eta harmonikoa politikak definitzen, istriputasunaren murrizketa sustatzen eta aparkamenduaren kudeaketa integralaren estrategiak sustatzearen beharra zehazten, mugikortasuna ibilgailu pribatuan erregulatzeko tresna bezala.

Jarraian ibilgailu pribatuarekin erlazioa duten proposamen batzuk aurkezten dira, Arrasateko udalerrian zehaztutako helburuak betetzen lagundu beharko luketenak.

4.1. BIDE SAREAREN DEFINIZIOA: ZIRKULAZIO PLANA

Kaleen dimentsionatua etorkizuneko ibilgailuan mugikortasuna etorkizuneko nahien kalkulu baterako erantzun huts bezala, ibilbide berdinen zabalkuntza berria ekarri du, eta apurtzen zaila den sorgin gupil bat: ardatz berdinen sendotzea – zirkulazioaren handitzea ardatz hauetan – ardatzaren sendotze berria, eta ondorioz, oinezkoari bideratutako espazioaren murrizketa. Proposamen honek Arrasateko bide sareari hierarkizazio berri bat ematen dio, oinezko, txirridulari eta ibilgailu motordunentzat zonak definitzen lagunduko duena. Hierarkizazio proposamena funtsezko gai bat da udalari laguntzeko erabakitzen ze lan burutu eta nola egin bidearen tipologiaren arabera.

Hiri-bide nagusien sarearen funtzio nagusia lurralde bide sarearekin konexioak bermatzea da eta udalerriko sektore nagusi eta auzoekin erlazioak ahalik eta arinena den zirkulazio isuri batekin. Bidekoan lehentasun edo hierarkizazio bat ezartzea esparru zehatza batzuetan zirkulazioaren inpaktua murriztearen helburuari lotuta dago, zirkulazio maila altuenak hobeago jasaten dituzten bideetan kontzentratuz. Abiadura ere egokitzen da hiri egoera ezberdinetara.

Bide sarearen hierarkizazioa kaleen sailkapena balioztatzen duen zirkulazio mota eta irisgarritasun eta giza funtzioaren arabera egiten da, Arrasateko kaleen trama guztia homogeneoa ez delako. Zabalagoak dien eta jarraitasun handiago duten kaleak, orokorrean, ibilgailuen zirkulazioa jasateko prestatuagoak daude, eta beste batzuk bitartean, beraien egiturarengatik edo bertan burutzen den ekintza motarengatik, izaera hiritarragoa daukate, eta bertan garrantzia handiago ematen zaio oinezkoari eta bizikletari. Bide bakoitzaren funtzionaltasuna ezberdintzea izango da, beraz, oso garrantzitsua mugikortasun iraunkor bat lortzeko. Bide sailkapenarekin bilatzen diren helburuak hurrengo hauek dira:

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

- **Sarbide sarea:** hiriarteko izaera, erdigunea inguruko udalerriekin konektatzeko balio du.
- **Oinarrizko sarea:** igarotze iragaitzarako laguntza egituratzen du (ibilbide luzekoak eta barnealdekoak erlazionatzen dituena).
- **Tokiko sarea:** nukleoko zona desberdinen artean barneko igarotzeak jasaten ditu.
- **Auzo sarea:** Sareko bide kapilarrenak dira, ibilbidearen hasiera edo bukaera baimentzen dutenak eta lurraldeko ekintza ezberdinetara sarbidea ematen dutenak, bizitegikoak, industrialak, komertziala edo zerbitzuetakoak.
- **Zoladura bakarreko kaleak:** Lehenetsuna alderantzikatzen da oinezko eta txirrindularien mesedetan. Oinezkoen sareko kalitate eta azaleran areagotzearekin batera garatzen dira.

Oinarrizko sarearen diseinuak hurrengo irizpideak jarraitu beharko ditu:

- Segurtasun irizpidea errespetatuz diseinatutako bidegurutzeak, oinezko pasagune eta semaforoekin.
- Ez da gomendagarria banda zimurren eta galtzadaren gorakoak.
- Bide segurtasunaren lehenetsunezko zainketa beharrezkoa da.
- Mugikortasuna espazio publikoa definitzen duten elementuetako bat da.

Tokiko sareak Arrasateko auzo eta sektore ezberdinen artean mugikortasuna egituratzearen funtzioa dauka. Irtenbide honek istriputasun kopurua eta larritasuna murriztea du helburu. Esperientziak erakusten digu, 30 km/o-ko muga ezarriz, garraio modu ezberdinen arteko bizikidetasunean segurtasuna bermatzen dela (kotxeak, bizikletak, oinezkoak...).

- Norabide bakarreko kaleak eta aparkamendua hegal bakarrean bultzatzen dira.
- Garraio modu ezberdinen elkarbizitzan segurtasuna bermatzeko abiadura muga 30km/o.
- Seinaleztapen horizontal eta bertikalaren bidez baketutako bideen irudia sendotuko da.

Auzo sarea (auzo bideak) etxebizitza eta garajeetara sarbidea emateko funtzioa betetzen du. Irtenbide honek istriputasun kopurua eta larritasuna murriztea du helburu. Esperientziak erakusten digu, 30 km/o-ko muga ezarriz, garraio modu ezberdinen arteko bizikidetasunean segurtasuna bermatzen dela (kotxeak, bizikletak, oinezkoak...).

- Norabide bakarreko kaleak eta aparkamendua hegal bakarrean bultzatzen dira. Noranzko bakarrak aplikatuz ibilbide lerrozuzenak eta jarraituak saihesteko.
- Garraio modu ezberdinen elkarbizitzan segurtasuna bermatzeko abiadura muga 30km/o (kotxeak, bizikletak, oinezkoak...).
- Seinaleztapen horizontal eta bertikalaren bidez baketutako bideen irudia sendotuko da.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

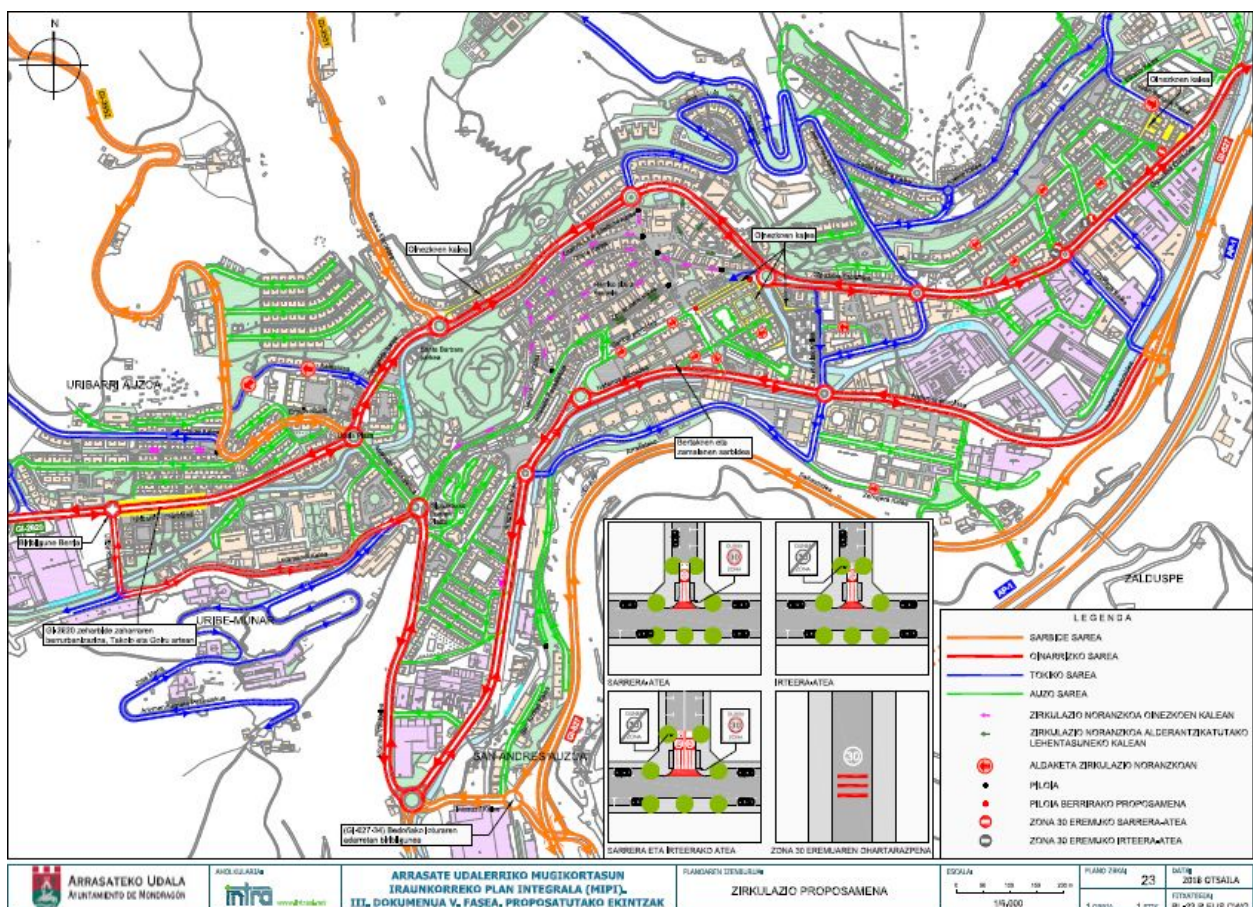
V. Fasea

Zoladura bakarreko zonaldeen diseinuan, lehentasunaren inbertsioak ibilgailuei "igarotze" abiadura ezartzen die, hau da, 20 km/o-ko abiadura.

- Erabiltzaile motordunen eta ez motordunen arteko banaketa fisikorik ez dago.
- Abiadura muga 30km/o segurtasuna bermatzeko.
- Zonalde hauetara sarrera zirkulazioa zonalde eta jarduera sozialeko zelulen artean trantsizio bezala jokatzen duten elementu fisikoen bidez burutzen da.

23. planoan irudikatzen da xehetasunean bide hierarkizazio berria eta zirkulazio noranzkoak. Bideko kudeaketan aldaketak proposatzen dira, azpiegitura berrien eraikuntzak sorrarazitako zirkulazio eskema berria eta bere espezializazio funtzionala kontuan izanez.

12. Irudia. Bide hierarkizazio berriaren proposamena, 23. planoaren xehetasuna.



Iturria: *Intra SL*

MIPI-ak oinarrizko bide sarean, sare lokalean eta auzo sarean ekintza batzuk planteatzen ditu.

Ekintzak:

- Aldaketak egungo bide hierarkizazioan:
 - Oinarrizko saretik auzo sarera: Arrasate pasealekua (Udala plaza eta Gipuzkoako Foruen Plaza artean), gaur egun zona 30 delako. Egoeraren arabera noizbehinka itxi daiteken kale bat da, alternatibak badaudelako.

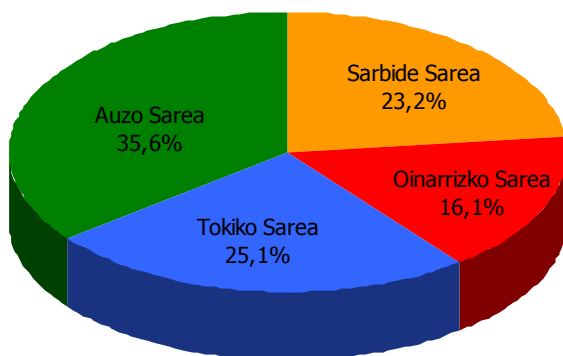
Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

- Tokiko saretik auzo sarera: Garibai etorbidea (Nafarroa etorbidetik Biteriraino), Biteri eta San Bixente Ferrer-ko atal bat (Biteri kalea eta Nafarroa etorbidearen artean).
- Tokiko saretik oinarrizko sarera: Uribe kalea eta Loramendi kalea. Atal hauetan bide segurtasuna bermatzeko hobekuntzak egin beharko dira.
- Auzo saretik tokiko sarera: Etxetxikiak kalea
- Garibai etorbidea, Alfonso X plaza, San Bixente Ferrer, Zarugalde kalea, Sailuente plaza eta Uribarri etorbideko atal batzuk zoladura bakarrean bihurtu.
- GI-627 errepidean laugarren adar bat gehitzeko aukera aztertu, erdigunetik ibilgailuen fluxua murrizteko helburuan lagunduko lukeena.
- Takolo-Goiruko zonaldeak eta Lanako biribilguneko ekintzak HAPO-n zehaztutakoari egokitzen dira eta ondorioz, ekintza plan honek soilik plan horretan proposatutako aldaketak jasotzen ditu.

Hurrengo grafikoan ikusi daiteke nola aldatzen den proposaturiko egoerarekin bideko luzeraren banaketa sare tipologiaren arabera. Sarbide sarearen longitueda %1,4 batean areagotuko zen, oinarrizko sarea %0,8an murrizten da, tokiko sarea %1ean murrizten da eta auzo sarea %1,3an areagotzen da. Bus eta taxientzat bideratutako bide zehatzak (Garibai etorbidea) desagertzen da.

7. Grafikoa Bideko hierarkizazioaren proposatutako banaketa.



Iturria: *Intra SL*

4.2. ERDIGUNEKO PLANA: GARIBAI ARDATZ INTERMODALA

2005. urteko mugikortasun planak Garibai etorbidea ardatz garrantzitsu bezala azpimarratzen zuen, bertatik mugikortasun modeloan aldaketa bat pibotatu behar zelako. Mugikortasun plan horren proposamenak bakarrik parte batean bete ziren, nahiz eta bertan proposatu, kalea ez zelako guztiz itxi.

Mugikortasun plan honen ekintza plana erdigunean baketutako espazioa areagotzea proposatzen du, Garibai etorbidea, Biteri, San Bixente Ferrer eta Zaldibar kaleetako inguruneetan.

Integrala izango den erreforma honen ardatza (desplazamendu modu ezberdinetan eragingo luke, ibilgailu pribatua, garraio kolektiboa eta bizikleta) Garibai etorbidean arreta jartzen du. Gaur egun garraio publikoarentzat irekita dagoen tarte erabat ixtea proposatzen du, oinezkoentzako bat izatera pasatuz, eta kaleko beste atal guztia noranzko bakarrekia izatea. Honek bidearen hierarkizazioa murriztuko luke, egungo oinarrizko saretik tokiko sare batera pasatuz. Ibilgailuentzat alternatibak eskaini ahal izateko proposatzen da ere Biteri kalea bere osotasunean noranzko bakarrekia izatea. Autobusak sartu eta noranzkoetako batean geldituko liriateke, beste noranzkoaren geltokia Nafarroa etorbidera mugituz, gaur egungo kokalekutik metro eskas batzuetara. Modu honetan, herri busaren linea 2ko autobusak Garibai etorbidetik ibiliko ziren eta linea 1ekoak Nafarroa etorbidetik. Ibilbide ertainekoak eta herri arteko autobus lineak, geltokira sartu eta irtengo ziren.

Biteri, San Bixente Ferrer eta Zaldibar kaleetara sarbidea ibilgailuan bizilagunentzat, zamalanen ibilgailu eta baimenduentzako lehentasunezkoa izango zen sarrera-ate baten bitartez.

Oinezkoentzat espazioa irabazteaz gain, ekintza honen beste onura nagusietako bat, Garibai etorbidean bizikleta bidea galtzadan sartu ahal izatea da, proiektatutako bizikletentzako bidea garatuz baina oinezkoei espazioa kendu gabe.

Galtzadako alde bat autobusetako parada edo geltokiarentzat izango zen, eta beste aldean zamalanentzako plaza gehiago, taxientzako geltokia eta motorrentzako aparkalekuak ipiniko ziren. Bizikletentzako proposamen atalean deskribatzen den moduan, bizikletak aparkatzeko bicibox bat instalatzea proposatzen da ere, bihurtuz horrela Garibai etorbidea, desplazamendu intermodalak egin ahal izateko ardatzean.

Oinezkoentzako bideratutako azaleraren areagotzea osatzeko, proposatzen da ere Alfonso X plaza eta bere ingurunea oinezkoentzako egitea.

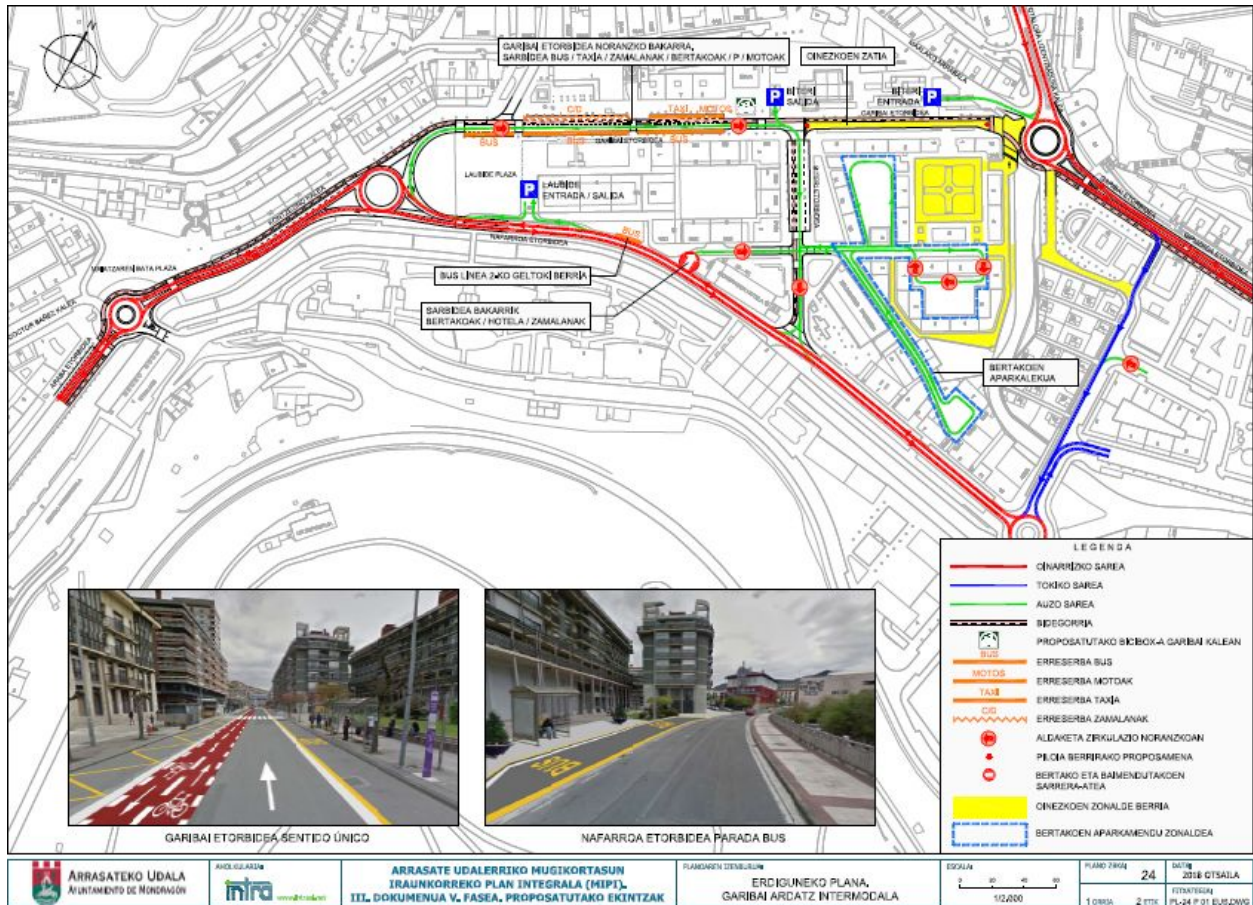
Ekintzak:

- Aztertutako zonaldearentzat hurrengo eskeman azaltzen diren aldaketak aplikatu

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

13. Irudia. Erdiguneko zirkulazio eskemaren xehetasuna



Iturria: Berezko elaborazioa

4.3. ZIRKULAZIO NORANZKO BAKARRAREN PLANA

Hiri ingurunearen kalitatea espazioaren antolamenduak eta espazio hauen kalitateak definitzen dute. Herritarren bizi kalitatea handitzearen helburuarekin ezinbestekoa da bizikidetasun espazio antolatzea, espazio publikoa. Udal izakien beharra da bide publikoaren mantenua bermatzea, eta plan honen beharra hobetzeko proposamenak aurkeztea da. Arrasate udalerririk baldintza on batzuk aurkezten ditu, espazio publiko atsegina batekin, ingurunearen kalitate handiarekin.

Kontuan izan behar da zirkulazioa bi noranzkoetan ekartzen dituela, lehen mailako bideak ez direnean (hau da, ez dira oinarriko sarearen parte), eragozpenak abantailak baino gehiago. Baina espazioaren eta bere mugikortasunaren hobekuntza proposamenak ez dute soilik kontuan hartzen garraio pribatuen mugikortasuna eta desplazamendua.

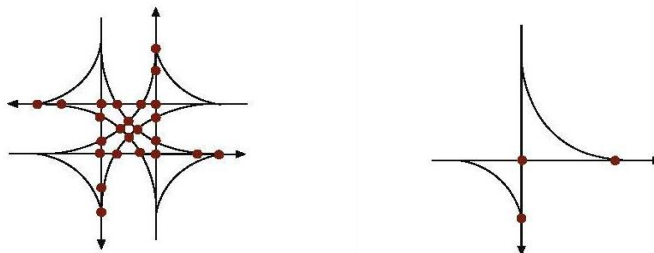
Arrasatek kale lasiak sustatu nahi ditu, giro iraunkor batekin, ibilgailuen zirkulazioa ahalbidetzen dutenak, baino baita bere bizikidetasuna oinezko eta bizikletekin. Ekinza lerro honetan garrantzitsua da noranzko bakarrak ezartzea, bidea egokitzuz eta erregulatutako aparkamendua barneratuz.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Ahal de neurrian noranzko bikoitzeko kaleak saihesten dira eta baita ere ezkerrerantz egin beharreko birak, beste zirkulazio erreia inbaditzen delako, bide segurtasun egoki batean laguntzeko (gehiegizko abiadurak eta gatazka puntuak bidegurutzetan saihesten dira). Era berean, zirkulazio erreia bat baino gehiago dagoenean, okerreko aparkamenduak egoteko aukerak handitzen dira, eta beraz hauek murriztuko lirateke zentzu bakarrarekin.

14. Irudia. Mugimenduen kudeaketan kontrola gatazka puntuak murrizteko. Ezkerrean baimendutako mugimendu guztiak 32 gatazka puntuekin. Eskuinean intersektzioa noranzko bakarrarekin eta 3 gatazka puntu.



Iturria: *Mugikortasun gomendioak hiri diseinuarentzat*

Noranzko bakarrek ezartzea bide segurtasuna handitzen du, bai ibilgailuentzat eta bai oinezko eta txirrindularientzat. Gainera, lortzen den bide espazio berria erabili daiteke galtzadako aparkamendu plazak areagotzeko.

Ekintzak:

- Epe labur batean noranzko zirkulazio bakarra aplikatzea proposatzen da hurrengo kale hauetan:
 - Kalealdea, aparkaleluen kokapenaren aldaketarengatik, baterian egotera pasatzen dira, noranzko bakarrekoa izatera pasatzen da (garai batean konfigurazio hori zeukan). Kaleko lehenengo atala noranzko bikoitzean uzten da bertan kokatutako garaje partikularraren irteera errazteko.
 - Udaltzaingoaren proposamena eta gero, Zerrajera kalea, ospitaleko inguruneetan, noranzko bakarrekokoak izatera pasako zen.
 - Deba etorbidea eta Maala arteko bira, Euskal Herria plazan noranzko bakarrekoa izatea proposatzen da.
 - Aurreko kapituluan garatu den bezala, Garibai etorbidea, Biteri eta Nafarroa etorbidea artean. Ibilgailuentzat desplazamendu alternatibak sortzeko Biteri noranzko bakarrekoa izatera pasako zen.
 - Lapurdi kalea, honen jarraipena Antso Abarkan, Elkano kaleko eta Legargain kaleko atal batzuk noranzko bakarrekokoak izatera pasako dira, bizikleta bidea Lapurdi eta Antso Abarkatik sartu ahal izateko derrigorrezkoa delako ibilgailuei espazioa kentzea eta espazio hau berrantolatzea.
 - Joan Bengoa noranzko bakarrekoa egitea proposatzen da zonaldeko segurtasuna handitzeko, egungo bide espazioaren eta aparkamenduen konfigurazioarekin

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

espazioa eskasa da bi noranzkoak mantentzeko, eta gainera alternatibak existitzen dira.

- Maala kalean eta San Bixente Ferrer kalean noranzkoaren zentzua aldatzea proposatzen da, baina egungo karril kopurua mantenduz.

15. Irudia. Garibai etorbideko proposamenaren fotomuntaketa



Iturria: Berezko elaborazioa

4.4. TRAFIKOA BAKETZEKO INGURUMEN ZONALDEAK

Arrasateko erdiguneak ibilgailu igarotze aipagarria erakartzen du gaur egun eta beharrezkoa da, ibilgailu fluxu hau txikiagotzea, eta era berean erdiguneko zonalde zentrala baketu, hemen kontzentratzen delako hirugarren sektoreko jarduera gehiena eta udal ekipamenduen zati handi bat.

Bide hierarkizaziotik abiatuz behin zirkulazio eskema berria ezarrita, ingurune areak bultzatu behar dira eta zirkulazioa baketzeko neurrien aplikatzea ere bai.

Ingurune zonaldearen kontzeptua kale multzoek osatzen duten esparrutan datza. Bertan mugatutako sarbidea ezartzen da zirkulazio noranzko bakarrak ezarriz, irteerarik gabeko kaleekin, derrigorrezko biraketekin, etab. Modu honetan iragaitzazko zirkulazioa saihesten da eta motorizazioaren ingurumen inpaktua murrizten da.

Ingurumen ahalmenaren kontzeptua da zeinen bitartez definitzen den kopurua, irizpidea, mota eta area jakinak ingurumenaren kalitate maila onak lortzeko xurga ditzakeen ibilgailuen gehienezko abiadurak.

Oinarrizko sarearen barruan xedatutako zonaldeak hurrengo tratamendua jaso behar dute bere ingurumen ahalmenaren arabera:

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

- **Oinezkoen lehentasunezko erdiguneko zonaldea:** zonalde honetan lehentasuna bideko erabiltzaileen alde alderantzikatzen da: oinezkoak eta txirrindulariak. Lehentasun alderantzikatzeko honek ibilgailuei gehienez 20 km/o-ko abiadura ezartzen die eta ez daude elementu fisikoak erabiltzaile motordunak eta ez motordunak banatzeko. Sarrera zonalde hauetara zirkulazio zonalde eta ekintza sozialeko zelulen artean trantsizio bezala jokatzeko duten elementu fisiko bidez burutzen da.

Alderantzikako lehentasunezko kaleak ezartzeko (oinezkoaren lehentasuna ibilgailu motordunaren aurrean) hurrengo irizpideak kontsideratzen dira:

- 6m baino gutxiagoko kaleko sekzioa
 - Jarduera komertzial-sozial altuko kaleak
 - Oinezko ibilbide baten parte diren kaleak
- **Zona 30 eremua:** irtenbide hau, aurrekoa ez bezain murriztatzailea, istripuen larritasuna murriztea du helburu bezala. Esperientziak erakusten du bizitegi auzoetan 30 km/o-ko abiadura muga ezartzerakoan, ia guztiz desagertzen direla istripu larriak oinezko edo txirrindulari eta ibilgailuen artean. Area mota hauetan, bideko erabiltzaileen artean banaketa fisikoa egoten da, batzuetan nabarmenagoa beste batzuetan baino.
 - **Zona 20 eremua:** Nagusiki bizitegi izaera duten zonaldeak dira, alderantzizko lehentasunezko zonaldeetatik kanpo geratzen dira baino hauen kanpoaldean kokatzen dira. Abiadura 20 km/o-ra murrizten da.
 - **Ekintza industrialetako eremua:** Normalean industriguneetara lotuta dago. Abiadura 30 km/o-ra murrizten da eta neurriak hartzen dira ibilgailu astunak oinarrizko bideak erabili dezaten: 3,25-3,5 metro zabalera zirkulazio erraiak eta aparkalekuak kamioentzako. Gomendatzen da espaloiak gutxienez 2 metroko zabalera edukitzea.

Ekintzak:

- Arrasateko udalerrian proposatutako ingurumen areak (25. plano ikusi), udalerraren barruan proportzio ezberdinean banatzen dira, oinezkoentzat lehentasunezko zonaldea azalera gutxien okupatzen duen zonaldea izanez (70.203 m²), zona 20 eremua azalera gehiena okupatzen duen bitartean (502.457 m²).

4. Taula Ingurumen zonaldeen banaketaren proposamena.

INGURUMEN AREAK	AZALERA (M ²)	AZALERA (%)
OINEZKOEN LEHENTASUNEZKO ERDIGUNEKO ZONALDEA	73.703	4,6%
ZONA 20 EREMUA ERDIGUNEAN	168.623	10,4%
ZONA 20 EREMUA	502.457	31,1%
ZONA 30 EREMUA	408.157	25,3%
EKINTZA INDUSTRIALLETAKO EREMUA	461.365	28,6%

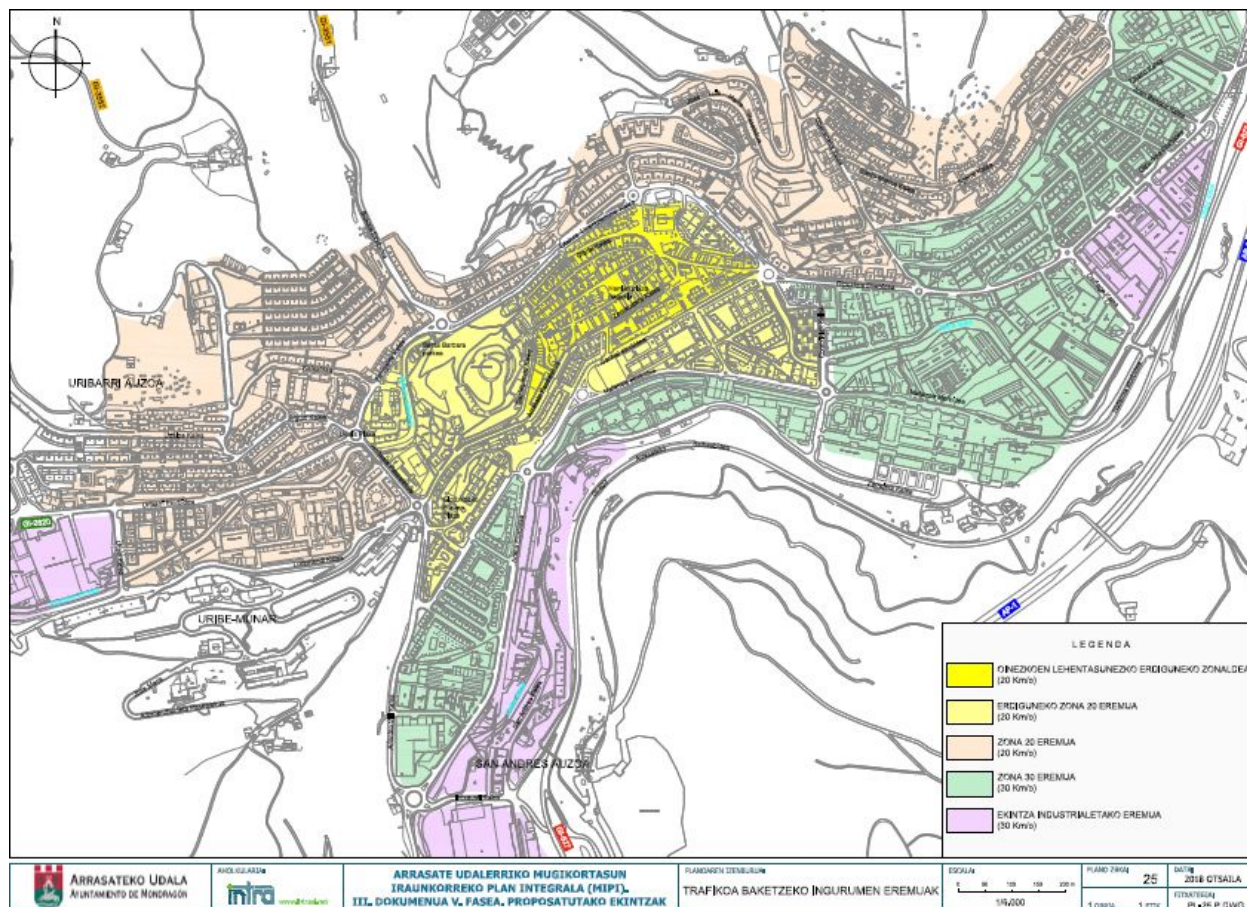
Iturria: Berezko elaborazioa

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

16. Irudia.

25. planoaren xehetasuna. Zirkulazio baketzearen ingurumen zonaldeak



Iturria: *Intra SL*

4.5. MUSAKOLA AUZOAREN BAKATZEA ETA SARBIDEEN ERREGULAZIOA

Zirkulazioa baketu, maila hierarkikoak ezberdindu eta Musakola auzoko ingurua erregulatzeko helburuarekin, sarrera atek instalatzea proposatzen da.

Sarrera atek zirkulazioa moderatzeko dispositiboak dira, zona 30 guneetara trantsizioa zehazteko erabiliak. Bere helburu orokorra udalerrri batean sartzen ari zarenaren pertzepzioa handitzea da eta moteldu, beraz, ohikoak diren abiadurak. Funtzio honetarako aukeratutako elementua ez da elementu isolatu bat izan behar, eta ikusgai izan behar da. Bere hautematea ziurtatzeko egokia da abiaduraren mailakako egokitzapenari eragiteko hurbilketa zonaldea tratatzea. Abiaduren murrizketa eragiteko orduan sarrera ateen eraginkortasuna eta pertzepzioa areagotzeko, komenigarria izaten da gailuak pareta efektua eragiten duten elementuak barneratzea. Efektu hau elementu bertikalak ezarriz lortu daiteke, zintarriak, totemak, landatze edo makuluak bezala adibidez.

Edozein moduan kontuan hartu beharko da ezin direla elementu zurrinak izan (talka saihesteko galtzadatik irteetaren kasuan) eta ezin dutela ezkutatu, bereziki, intersekzioen ikuspena eta baldin badaude oinezkoen pasaguneena.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Ikuspen irizpideekin ados, gerturatze zonaldearen tratamendua funtsezkoa da gidariak sarrera atea ikus dezan eta progresiboki abiadura murrizteko. Ateen hurbiltasunetan aurreratzeak saihesteko, lerro jarraitua ukango da gutxienez 100 metrotan.

Lehenengo eraikina 50 metro baino urrunago egotekotan, adi egoteko gailuak barneratu daitezke zeharkako bandatan, abiadura trantsizio efektua sendotzeko horrela.

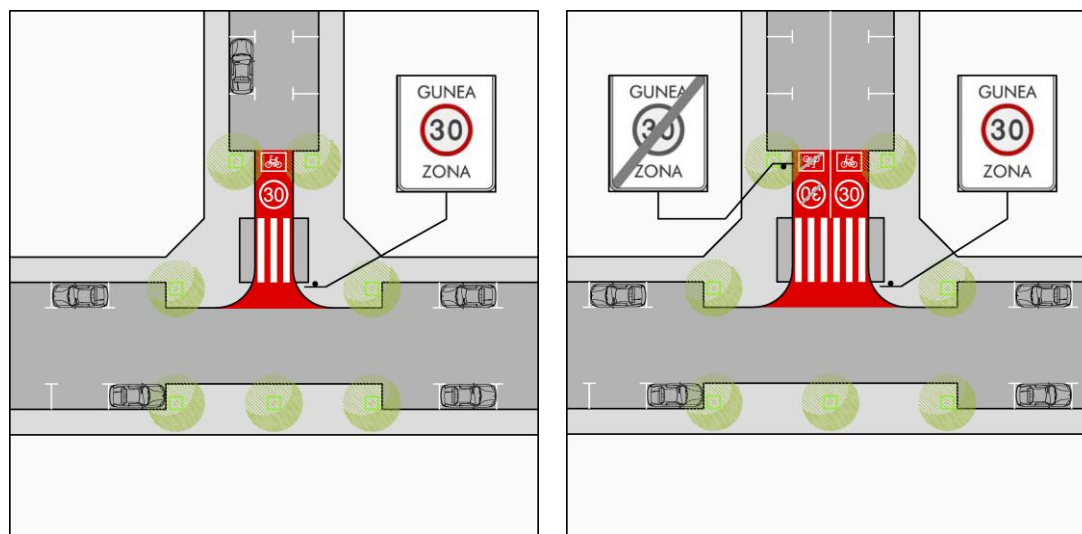
Abiadura murrizteko elementu ezberdinak existitzen dira, udalerriko sarrera atea osatzeko balio dutenak.

- Alertako zeharkako banda .
- Chicane.
- Uhartetxo zentrala.
- Galtzadaren estutzea.
- Abiadura murrizteko plataforma.

Arrasateko udalerraren kasuan sarrera atea abiadura murrizteko plataformaz lagunduaren aukera proposatzen da egokiena bezala.

Musakola auzotik udalerrira sartzekoan proposatzen da bere kokapena, zonalde horretan abiadurak altuak izan ohi direlako eta elementu hauek arriskua murrizten lagunduko dute. Gainera auzoaren barnealdeko trafikoa antolatzeko garaian lagungarri izango dira elementu hauek ere. Sarrera-irteera atea proposatzen dira Gipuzkoa etorbidea eta Nao de Santiago kaleen arteko bidegurutzean, Gipuzkoa etorbidea eta Errando Gebarako arteko bidegurutzean, Gipuzkoa etorbidea eta Oñati kaleen arteko bidegurutzean. Sarrera ate bat proposatzen da Gipuzkoa etorbidea eta Elcano kaleen artean eta beste bat Gipuzkoa etorbidea eta Lapurdi kalearen artean. Elcano kaletik Gipuzkoa etorbiderako bidegurutzean irteera ate bat proposatzen da ere.

17. Irudia. Sarrera-ateen proposameneko fotomuntaketa

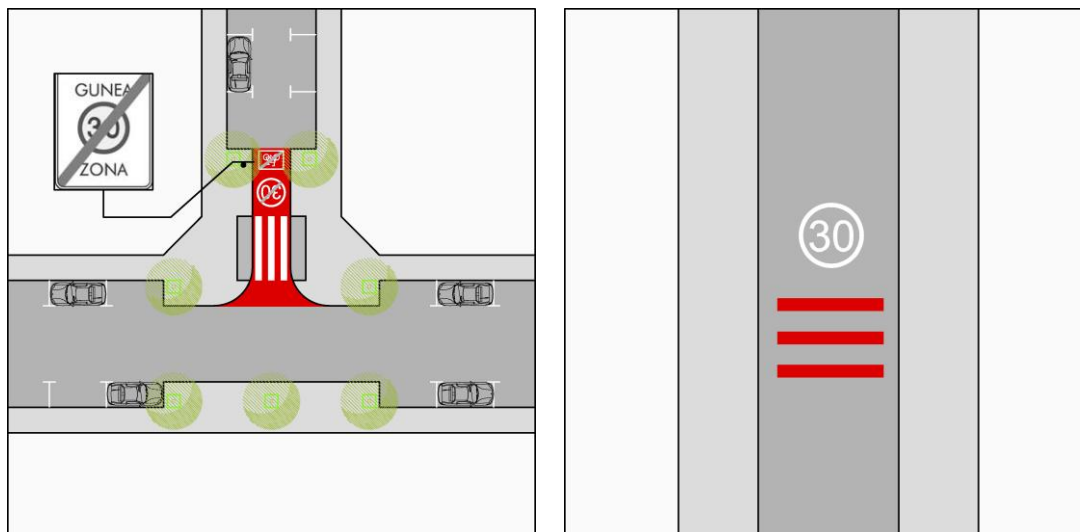


Sarrera atea

Sarrera-Irteera atea

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea



Irteera atea

Zona 30 gogorarazteko oharra

Iturria: Berezko elaborazioa

Ekintzak:

- Sarrera-irteera 3 ate instalatu, sarrera ate bat eta irteera ate bat.

4.6. ALDERANTZIKATUTAKO LEHENTASUN ZONALDERA SARBIDEEN ERREGULAZIOA

Alderantzikatutako lehentasun zona hauetako sarrera irteera eta sarrera kontrolatuko duten elementu batzuekin erregulatuko da, gaur egungo eskuzko piloien sistema osatuko duena. Baimendutako bizilagunak, larrialdiko ibilgailuak eta zamalanak egiteko ibilgailuak erabili dezaten pentsatutako sistema da.

Helburua ibilgailuak erdigunea ezin gurutzatzea da, eta aukera hau saihesten duen sarea proposatzen da, baimendutako ibilgailuentzat izan ezik. Alderantzikako lehentasun zonaldera sarrera bezala balioko duten puntu batzuk planteatzen dira, baina esan bezala bakarrik erabili ahalko dute baimendutakoak, larrialdiak eta zamalanak ordu zehatz batzuetan. Kontrol hau ezarri ahal izateko aukera ezberdinak existitzen dira, batzuk elementu fisikoen bidez ezartzen dute kontrola eta beste batzuk teknologiaren bidez:

- Egungo eskuzko piloien sistema mantendu, 23. planoan proposatzen diren piloia gehituz Garibai kaleko oinezkoen tarte berrian. Nafarroa etorbide eta San Bixente Ferrer kaleen arteko bidegurutzean baimendutako ibilgailuentzako sarrera ate bat ezarri.
- Piloia automatikoen sistema, soilik ireki ahalko zirenak ordu zerrenda batean eta soilik baimendutako ibilgailuei. Baimendutako ibilgailuekin datu base bat sortzen da eta gailu baten hauek piloia ireki ahal dezakete (agintea, txartel onarpena, txirrina...). Behin piloia zeharkatuta, hau automatikoki igotzen da. Sistemak telefono zenbaki ikusgai bat eduki beharko du larrialdietarako, Udaltzaingoarekin automatikoki komunikatu ahal izateko (txirrina edo telefonoa) eta seinaleztapen adierazle bat. Sistema edozein momentutan

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

erabiltzaile berriak gehitzeko gaitasuna eduki beharko du, bai izaera zehaztugabearekin (bizilagunak) edo bai izaera denboralarekin (asistentzia ibilgailuak edo iturginak edo elektrizisten gremioak bezalako aldi baterako lanentzat).

- Bideokameretan eta matrikulen onarpenean oinarritutako kontrol sistema. Ez litzateke egongo inongo pilonarik, kamara bat barneratzen duten zutabe batzuk jarriko litzateke, eta kamara hauek datu basean sartuta dauden matrikulen igarotzea onartzen dute, eta ibilgailuei aurrera jarraitzeko aukera ematen zaie semaforo txiki bat berdean jartzen delako, defektuz semaforoa gorri egoten delako. Baimenik ez duen ibilgailuren bat sartzen baldin bada badago aukera sistema berak isuna bidaltzeko automatikoki. Sistemak telefono zenbaki ikusgai bat eduki beharko du larrialdietarako, Udaltzaingoarekin automatikoki komunikatu ahal izateko (txirrina edo telefonoa) eta seinaleztapen adierazle bat. Sistema edozein momentutan erabiltzaile berriak gehitzeko gaitasuna eduki beharko du, bai izaera zehaztugabearekin (bizilagunak) edo bai izaera tenporalararekin (asistentzia ibilgailuak edo iturginak edo elektrizisten gremioak bezalako aldi baterako lanentzat).

Modu hontean alderantzizkatutako lehentasunezko arearen azalera areagotzen da eta ibilgailuak alde zaharretik urruntzen dira, hemendik flotatu gabe eta zoladuraren gainean etengabe aparkatu gabe.

Etorkizuneko ikuspuntu batetik MIPI-ak planteatzen duen aukerarik egokien piloiak kentzen dituen bideokamara bitarteko sistema da. Piloiak udalerrian kontuan izan behar diren oztopo arkitektoniko garrantzitsuak dira eta ezgaitasuna duten pertsonaei arazoak sorrarazten die, mugikortasun mugatueko pertsonaei edo itsuei adibidez. Gainera sistema garesti bat, mantenuan ere gastu adierazgarri bat eskatzen duena, erraztasunez tratatu eta hondatzen direlako.

Adierazi den bezala, bideokamararen bitarteko kontrol sistema, mugatutako sarbidea edukitzea suposatuko luke, sarrera emanik soilik egokia iruditzen den baimendutako ibilgailuei, eta programatutako orduetan. Egungo sistema piloia gehiagoren bitartez osatzen baldin bada, pasatu beharko ez lukeen jendea, piloiak altxatuta dauden bitartean orain bezala pasatzen jarrituko lukete, eta oinezkoeen gunea orain arte bezala kotxez beteta jarraituko luke, alde zaharrekok aleetan zamalanak oztopatuz eta oinezkoei espazioa kentzen. Horrekin, MIPI-ak proposatzen duen erdiguneko planak edukiko lukeen inpaktua asko murriztuko zen.

Mailakatutako ekintzak izan behar direla kontuan izanda, proposatzen da lehenik eta behin egungo piloien sistema eguneratzea eta piloiak planak proposatzen dituen kokalekuetan egokitzea, eta zonaldearen funtzionamendu egokiago bat bermatzen denean, sistema automatikoren bat ezarri.

Ekintza:

- Zonalde honetara sarbidea eta erabilpena kudeatzen duen araudi berezi sortu, gaur egun dagoena baina zorrotzagoa (zirkulazio araudiaren barruan dago barneratuta).
- Garibai kalean bi piloi berri instalatu

- Nafarroa etorbidea eta San Bixente Ferrer kaleen arteko bidegurutzean baimendutako ibilgailuentzak sarrera-ate bat ezarri.

4.7. SEINALEZTAPEN PLANA

Bideko hiri seinaleztapena da herritarren informazioaren beharrari erantzuten dio eta harremanak bide publikoan eta hiri espazioan harremanetan jartzen laguntzen gaituen komunikazio sistema da. Mugikortasun jarraibide egoki batzuk ezartzen ditu zirkulazioaren segurtasuna, eraginkortasuna eta erosotasuna handitzeko asmoz.

Seinaleztapenak MIPI-ren proposamen dokumentu honetan zehaztutako zirkulazioaren planifikazioa burutzen lagunduko du. Aurreko ataletan zehaztu den bezala, MIPI-ren helburuetako bat erdigunetik iragaitzazko trafikoa murriztea da, eta seinaleztapenaren bitartez erdigunetik pasa ez dezan iragaitzazko trafiko hori erdigunetik ez pasatzea lortuko da. Ekintza hauekin, iragaitzazko trafikoa nagusiki saihesbidetik kanalizatuko da.

Eginbeharreko beste lan bat Arrasateko kale batzuetan abiadura mugatzen duen seinaleztapena eguneratzea da, puntu batzuetan seinaleak zehazten duten abiadura muga ez datorrelako bat zirkulazio udal araudiak esaten duenarekin.

Ekintza hauek osatzeko, Orientazio Seinaleztapenaren Udal Plan (OSUP) bat erabiltzea gomendatzen da, kanpoko erakarguneak edo udalerrri barruan seinaleak beharrekoak dituzten hiri intersekzioak eta erakarguneak identifikatzeko. Beraz, OSUP-arekin xehetasun handiagorekin definituko dira zeintzuk dira seinaleztapena behar duten lekuak edo zerbitzuak eta orientazio panelen kokapena.

Mugikortasun iraunkorraren helburuekin bat etortzeko, mugikortasunaren eta oinarrizko sarearen plangintzak oinez, bizikletan edo garraio publikoan desplazatzeko jendearen lehentasuna erraztu beharko luke ibilgailu pribatuan baino. Beraz, ibilgailuak parkingetara zuzentzea komeni da, aparkamendu bila egiten dituzte ibilbideak saihestuz.

Beste alde batetik, Arrasateko kale batzuen noranzko aldaketak eta noranzko bakarren planak behartzen du araudi seinaleztapena ezartzen, gidatzen duten pertsoneri beharrak, mugak edo debeku bereziak adierazteko, errespetatzen ez badira, bidearen erabiltzaileentzat arrisku egoera bat suposatuko lukeelako.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

18. Irudia. Seinaleztapen ereduak. Ezkerrean S-28, bizikidetasun kale baten hasiera irudikatzen duena. Eskuinean, S-30 seinalea, 30 zonalde batean sarrera irudikatzen duena.



Iturria: *Ministerio de Fomento*

Era berean, oinezko pasaguneen existentzia adierazteko, pasagunea baino lehen oinezkoentzako pasagune ohartarazpen seinalea jarriko da. Pasagune altxatuak erabiltzen diren kasuetan, zirkulazioko noranzkoan oinezkoen pasagunea baino lehenago P-15 arrisku seinalea jarriko da, "Altxatutako pasabidea" adierazten duen plaka osagarri batengatik lagunduaz, eta pasagunea baino lehen S-13 seinale bertikal bat jarriko da ere.

Ekintzak:

- Orientazioko Seinaleztapen Udal Plan bat (OSUP) garatu
- Abiadurari buruzko seinale guztiak egokitu udal araudiak esaten duenaren arabera.

5. APARKAMENDUAREN KUDEAKETA

Ibilgailu pribatuen aparkamenduaren kudeaketa udalek ekin behar duten erronka konplexua da. Ibilgailu pribatuaren erabiltzaileen norbanakoaren onura bertakoen multzoaren gastu sozialarekin adiskidetzen saiatu. Gainera, aparkamendua funtsezko garrantzia duen elementua da mugikortasunaren plangintzan.

5.1. GALTZADAKO APARKAMENDUAREN ERREGULAZIOA

Aurreko kapituluetan proposatutako neurriekin bat etorriz, galtzadako aparkamenduaren eskaintzaren erregulazioak modu irisgarriagoetan desplazamenduak sustatzeko bultzada garrantzitsua suposatzen du, eta baketu, horrela, zirkulazioa Arrasateko erdigunean.

Zentzu honetan, oinezkoari eta bizikletari bide espazio gehiago eskaintzen dioten eta ibilgailu pribatuari kentzen dioten neurriak proposatu dira, batez ere aparkamenduari zuzendutako espazioa, hortaz galtzadako aparkamendu eskaintzaren zati bat birbanatu beharko da.

Gaur egun Arrasate udalerrian galtzadan 6.555 aparkaleku daude, hauetatik %91a librea dena, eta 6.230 aparkaleku galtzadatik kanpo.

Erakarrirako biztanleriak sortutako aparkamendu eskaria eta mugikortasun plan honen diagnosian ikusi zen barne desplazamendu kopurua altua ibilgailu pribatuan, gatazka konponduko duten neurri ausartak aplikatzea eskatzen dute, udalerraren bizilagunen egonkortasuna areagotuko dutenak, beharrezkoa kontsideratzen den puntu batzuetan aparkatutako ibilgailuen errotazioa areagotuz.

Bizitegi aparkamenduaren defizit arazo nagusia erdigunean dago, agitaziozko trafikoa hona desplazatzen delako alde zaharretik ahalik eta gertuen aparkatzeko asmoarekin, eta honek defizita sorrarazten du. Arazo baten aurrean gaude, errotazio eskaririk handiena hemen kokatzen delako, erakarren zentro nagusi asko honen gertu daudelako, eta honek eskatzen du gatazka konponduko duten neurri ausartak hartzea, udalerriko bizilagunen aparkamendua eta ongizatea bermatzen, beharrezkoa kontsideratzen den puntu haietan errotazioa sustatzen.

Jarraian Arrasateko zonalde batzuentzat aparkamenduaren erregulazio sistema berri baten proposamena burutzen da. Erregulatu nahi diren zonaldeak zehazten dira eta ezarri daitezken tipologia ezberdina definitzen dira. Ondoren Arrasateko udala izan behar da plazen tipologia, aparkatzeko gehienezko denbora, eta bertakoaren bereizgarria lortzeko baldintzak definitu beharko dituen.

- **Errotazio plazak:** Guztiontzat irekiak dira aparkamendu plaza laburrak, epealdi motzako gestioak eta erosketak errazteko, aparkamendu eskari altua daukaten zonaldeetan plazen eskuragarritasuna erraztuz. Erregulatutako aparkamendu zona berri bat instalatzea eta existitzen diren bi zonaldeak handitzea proposatzen da (26.planoa). Zona 0 handituko zuen bere eremua eta alde zaharreko inguru guztia, Bizkaia etorbidea eta Aldai kalea erregulatuko lukeen zonaldea izango zen. Zona 1, gaur egun erregulatutako

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

aparkaleku gehien dituen zonaldea, bere eremua zabalduko zuen Munar-eko eta Erguin-eko zonaldeak barneratuz. Eta zonalde berri baten ezarpena proposatzen da, TAO Zona 2, San Andres-eko ingurunea erregulatuko lukeena, gaur egun aparkamenduaren alorrean arazo handiak daudelako.

- **Bertakoentzat eskusiboa den zona berdea:** Soilik baimendutako bertakoen ibilgailuak aparkatu dezaketen plazak. Azpiegitura defizita garrantzitsua duten zonaldeak izaten dira eta horregatik justifikatuta dago soilik bizilagunak aparkatu ahal izatea. Area hau oinezkoentzat lehentasunezko zonaldean ezartzea proposatzen da. Era honetan alde zaharrean aparkatu nahi dutenei derrigortzen zaie udalerriko hegoaldera mugitzen udal parkingetara edo errotazio zonaldera. Ibilgailuak bereizgarri baten bidez kontrolatutako izango ziren, eta jarraian zehazten da nola lortu bereizgarri hori.

BERTAKOAK ZONA BERDEAN

Bereizgarri bat duen bertako batek lehentasunezko tarifez goza dezake bere zonaren barruan soilik.

Bereizgarria eskubidea edukitzeko Arrasaten erroldatuta egon beharra dago, zonalde bakoitzaren mugen barruan eta hauetako baldintzaren bat bete:

- Trakzio mekanikoko ibilgailuen gaineko zergan (TMIZ) alta hartuta duen ibilgailu baten titularra edo ohiko gidaria izan.
- 3 hilabete baino luzeagoko alokairuan eta partikular baten izenean renting edo leasing modalitatean edukitzea ibilgailu bat.
- Lan egiten duen enpresaren ibilgailu batean gidari nagusi bezala azaltzea. Ibilgailua renting, leasing edo 3 hilabete baino luzeagoa den alokairu batekoa izan daiteke, eta kontratua enpresaren izenean.
- Kasu guztietan, ibilgailuak ezin dute 9 plazen kopurua gainditu, 6 metro luzeran eta 3.500 kilo onartutako gehienezko pisu bezala.

Bertakoen txartela edo bereizgarria da zona berdean gordetako plazetan bizilagun bati aparkatzen baimentzen diona. Txartelak irudikatu behar du ze zonaldetan bizi den pertsona, bertakoen tarifa horrekin non aparka dezake eta ibilgailuaren matrikula.

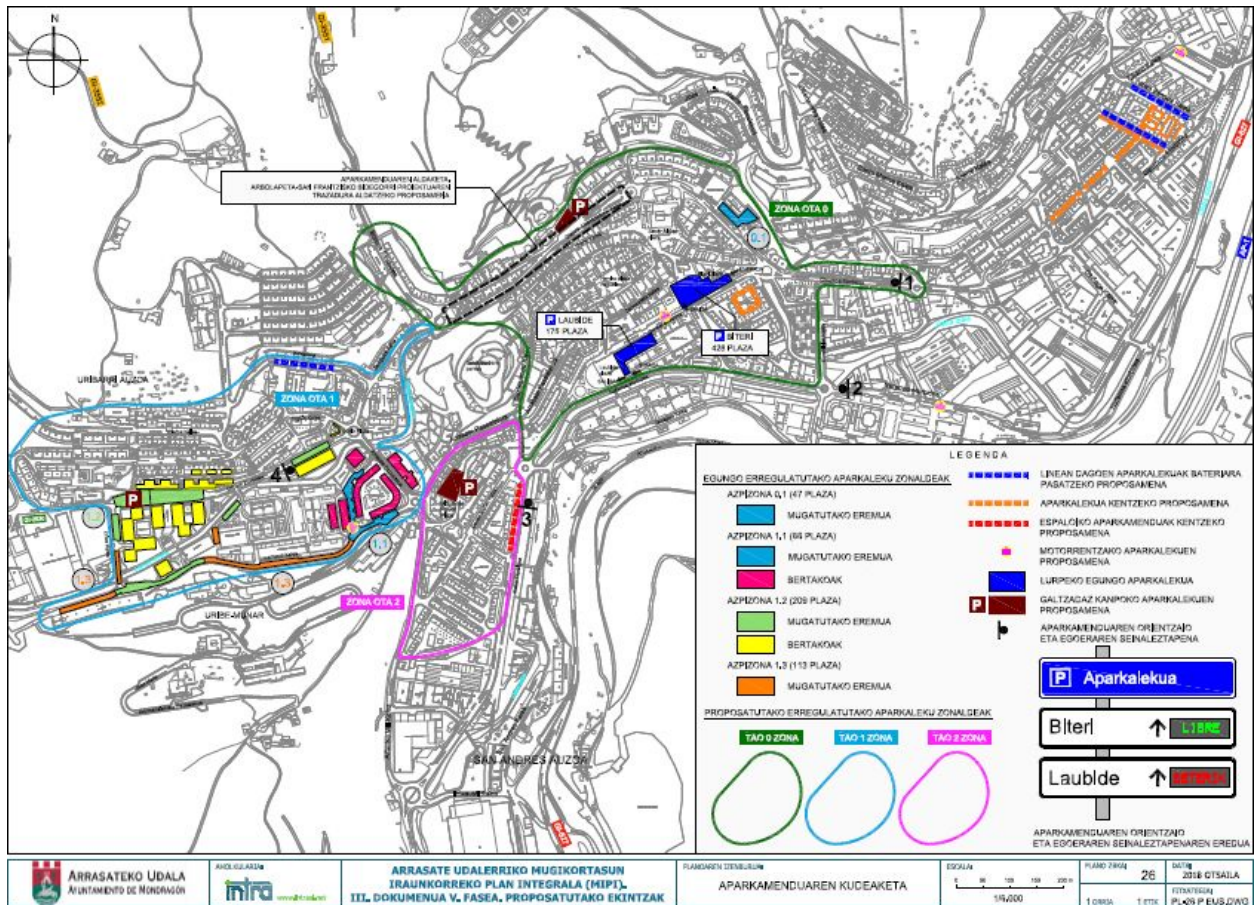
Denbora pasa ahala, emaitzak baloratu beharko dira eta zonalde hauen bilakaeraren jarraipen bat egin geroago aplikatzeko, beharrezkoa baldin bada, aldaketak, birdoitzeak edo handiagotzeak.

Aukera existitzen da errotazio zona zabaltzea merkatal establezimendu nabarmen kontzentratzen diren zonaldeetara.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

19. Irudia. Proposatutako interbentzioak, errotazioko aparkamendua eta bertakoentzat aparkamendu zonaldea.



Iturria: *Intra SL*

Galtzadan hiru aparkamendu zonalde ezartzea proposatzen da ere, bat Garro Jenerala kalean, beste bat Kondekuan eta hirugarren bat Uribarri eotr bidean, zonalde hauetan aparkamenduaren eskaintza eta eskariaren arteko dagoen defizita zuzentzen lagunduko lukeena.

Ekintza plan honen proposatzen diren ekintza batzuegatik, aparkaleku batzuk kentzen dira, baina aparkamenduaren balantzean eragin gabe. Hauek dira:

- **Kalealdea:** Aparkalekuak baterian jartzen dira. Honen ondorioz kalea noranzko bakarreko izatera pasako litzateke. Linean 16 plaza kenduko ziren baterian 32 plaza sortzeko.
- **Arbolapeta-San Frantzisko:** Interbentzio honetan Udalak aukeratuta alternatiba errespetatuko da tarte hau antolatzeko. Beraz, aukeratutako alternatiba hori izango da esango duena zenbat aparkaleku galtzen diren.
- **Araba etorbidea:** Espaloiaren gainean kokatuta dauden 20 aparkaleku kentzea proposatzen da.
- **Antso abarka kalea:** Kale honetan proiektatutako bizikleta bidea sartu ahal izateko lineako aparkalekuko 35 plaza kendu beharko ziren.

- **Sailuente plaza:** Sailuente plaza oinezkoentzako egiteko proiektuan aparkaleku batzuk kendu beharko ziren, bai Sailuente plazan eta baita Nao de Santiago eta Joan Bengoa kaleetan. Sailuente plazan 56 aparkaleku kendu beharko ziren. Nao de Santiago kalean lerroan dauden 23 aparkaleku desagertuko ziren, eta lerroan dauden beste 25 aparkaleku, baterian aparkatzeko 43 aparkeluetan bihurtuko ziren. Beraz, kale honetan bost aparkalekuetako balantze negatiboa edukiko genuke. Joan Bengoa kalean, balantzea positiboa izango litzateke, 20 aparkaleku irabaziko ziren, orain lerroan dauden 27 aparkaleku, bateriara pasatzerakoan 47 aparkalekutan bihurtuko zirelako. Oinezkoentzat plaza egiteko obra osotasunean begiraturuz, Sailuente plaza, Nao de Santiago eta Joan Bengoan egin beharreko obratan, 41 aparkaleku galduko ziren.

Ekintzak:

- Erregulatutako aparkamenduaren 0 eta 1 zonak handitu
- Erregulatutako aparkamenduaren zonalde berri bat sortu, zona 2
- Garro Jenerala kalean, Kondekuan eta Uribarri etorbidean aparkalekuak galtzadan jarri.
- Kalealdean, linean dauden aparkalekuak bateriara pasa.
- Araba etorbidean, espaloi gaineko aparkalekuak kendu
- Arbolapeta-San Frantzisko proiektua esaten duenaren arabera, tarte horretako aparkalekuak egokitu
- Antso Abarkan linean dauden 35 aparkaleku kendu, bizikleta bidea sartu ahal izateko.
- Sailuente plazan, aparkalekuak kendu, Joan Bengoa kalean lerroan dauden aparkalekuak bateriara pasa eta Nao de Santiago kalean, lerroan dauden 23 aparkaleku kendu eta 25 aparkaleku bateriara pasa, 43 aparkaleku sortuz.

5.2. APARKAMENDUAREN AZTERKETA OSAGARRIA

Galtzadaz kanpoko aparkamenduaren eskaintzaren erregulazio funtsezko erreminta da modu iraunkorrenetan desplazamenduak sustatzeko eta udalerriko agitazio trafikoa murriztean zuzeneko eragina dauka. Ibilgailuak erdigunetik aparkamendu plazak bilatzen zirkulatzen saihestuko du neurri handi batean.

Gaur egun galtzadaz kanpoko udal parkinga erabilpen maila baxua daukate, espero litekeena baino baxuagoa behintzat. Laubideko parking-ak bere ateak ireki ditu berriz denboraldi batean itxita egon eta gero. 2016. urteko amaieran ireki zuen berriz, eta orain bi lurpeko aparkamenduak kudeatzen dituen enpresa berdina. Erabilpenean hazkunde bat espero da, baina hala ere hazkunde horretara lagunduko luketen politikak sustatu behar dira.

Ekintzak:

- Galtzadaz kanpoko aparkamenduaren egungo jokaerari buruzko azterlan sakon bat burutu abonamendu eta tarifa berriak sustatzekoa beharrezkoa izatekotan, espazio publiko hauen erabilpena sustatzeko.
- Laubide eta Biteriko parking-en erabilpena handitzeko froga desberdinak egin. Lehendabiziko froga lehenengo ordu-erdi edo ordua doakoa eskaintzea, promozio bezala, herritarrek ikusi dezaten aukera egokia dela erdigunera joaten direnean beraien erosketak egitera joaten direnean edo aisialdirako.
- Bertako merkatariekin hitzarmenak sinatu, alde zaharreko komertzioetan erosketak egitearen truke parking-etan abantailak eta deskontuak edukitzeko.

5.3. MOTORRENTZAKO APARKALEKUEN ESKAINTZA HANDITU

Motorra Euskadin geroz eta gehiago erabiltzen den ibilgailua da, batez ere hirietan. Arrasaten ibilgailu hauen hazkundera ez da oso nabarmena izan, 2013 eta 2016. urteen artean motorren kopurua berdintsua izan delako, baina hala ere motorren aparkalekuen eskaria errealitate bat da.

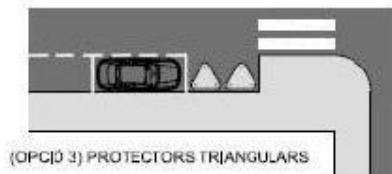
Motorren gidarien artean gehiegi errepikatzen den joera bat, espaloiairen gainean aparkatzea da. Honek hiri-altzarien harmonia apurtzea, oinezkoei espazioa kentzea eta kale eta zonalde horretako estetika orokorraren apurtze bat suposatzen du, betez ere komertzioak dituzten kaleetan.

Udalerrri batzuetan aplikatzen diren neurriak, batez ere, eskolen inguruetan, oinezkoen pasaguneen ondoan dauden kotxeentzako aparkalekuak kendu eta motorrentzako edo bizikletentzako aparkalekuak ezartzea da. Horrela garraio modu honentzako aparkalekuak areagotzen dira eta bidegurutzeetan segurtasuna hobetzen da, oinezkoen pasagune hauetan ibilgailuen gidarientzat egon daitezkeen ikuspen oztupoak kentzen direlako.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

20. Irudia. Oinezkoen pasaguneen inguruneentzako alternatibak



Iturria: *Intra SL*

Bestetik, Garibai etorbideko antolakuntza proposamen berriaren barruan, oso egokia izango litzateke motorrentzako aparkalekuak ipintzea, alde zaharretik gero eta ardatz intermodal baten parte bezala, garraio modu ezberdinak bateratuko dituen puntua.

Ekintzak:

- Oinezko pasaguneetako aldameneko zonaldeak motorrentzako aparkalekuak bihurtu. Semaforo ez duten bidegurutzeei eta eskola zentroen ondoan dauden zonaldeei lehentasuna eman.
- Garibai etorbidean motorrentzako aparkalekuak ipini.
- Hurrengo zonaldeetan motorrentzako aparkalekuak egokitu: Musakola polikiroldegiaren inguruan, ospitalaren inguruan eta unibertsitatearen inguruan.

5.4. APARKAMENDUAREN DIZIPLINA EZAREN KONTROLA BIDE PUBLIKOAN

Denbora gutxirako diren aparkamenduetan (erosketa txikientzako edo beste gestio pertsonalak) diziplina eza, Arrasateko udalerrian asko ikusten den praktika bat da, baina zuzendu behar dena. Errotazioko aparkamenduarentzat nahikoa de azpiegitura baldin badago edo udal parkingetan bere erabilera sustatzen baldin badute doakoak izaten denbora tarte batean, ez aparkatzeko neurriak askoz handiagoak izan beharko lirateke. Nahiz eta Arrasateko oinezko zonaldea eta komertziala izan diziplina eza hau gehien jasaten duen zonaldea, oso ohikoa da aurkitzea ibilgailuak aparkaturik galtzadan gunekomertzialean edo espaloiarengainean eta, orokorrean, oinezkoei eta txirrindulariei zuzendutako espazioetan.

Ekintzak:

MIPI-ak alderdi ezberdinetatik diziplina eza murrizteko lagungarriak izango diren neurrien ezarpena proposatzen du eta, beraz, ez bakarrik oinezkoen zonaldean zamalanei kaltetzen diena:

- Erreserbatutako aparkamendu plazetan diziplina eza (taxi, zamalanak, MMP, ibi pribatuak, autobusa, ekipamendu publikoak, etab.).
- Oinezkoen eta ibilgailuen zirkulazioa kaltetzen duen diziplina eza.
- Oinezko zonaldeetan ibilgailu komertzialen eskutik zamalanak egiterakoan araudia ez betetzearen diziplina eza.

Udaltzaingoaren eta mugikortasun politiken izena ez kaltetzeko koordinazio eraginkor bat lortzeko lan egin behar da, arau-haustek kobratzen izapide zuzena bermatuz eta ezarritako neurrien jarraipen egokia eginez.

5.5. EUSKADIKO IRISGARRITASUN KODEAREN BETETZEA MANTENDU MUGIKORTASUN MURRIZTUA DUTEN PERTSONENTZAT APARKAMENDUA GALTZADAN BERMATZEN JARRAITZEKO

Arrasate Euskal Autonomi Erkidegoan indarrean dagoen araudia betetzen jarraitu behar du irisgarritasunaren alorrean. Hauek dira aparkamenduaren gaian errespetatu behar diren irizpideak:

- Eraikuntzatik libre dauden espazioetan edo bideetan, ibilgailu arinentzako aparkatzeko zonalde guztietan, gutxienez plaza edo frakzio bat erreserbatuko da mugikortasun murriztuko pertsonentzat 40 plaza edo frakziotik.
- Erreserbatutako plaza hauek oinezko ibilbideetatik eta zonaldeko eraikin eta zerbitzu publikoetatik gertu kokatuko dira eta modu ikusgai batean seinaleztatuko dira, irisgarritasunaren ikur internazionalarekin plano bertikalean eta horizontalean.
- Seinaleztapen horizontala ez labaingarria izan beharko da.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

- Bide publikoetako ibilgailuak aparkatzeko zonaldeetan erreserba egiteko garaian kontuan izan beharko da erreserbatutako bi plazen artean oinezkoen ibilbide batetik egin beharreko distantzia 250 metro baino gehiago ez izatea.
- Gurpil-aulki baten erabiltzailearen bermatu behar da erreserbatutako plazatik oinezkoen ibilbidera edo espalaira pasa daitekeela, erabiltzaileentzako arrisku egoerak saihestuz eta erreserbak sustatuz oinezkoen pasaguneen ondoan dauden aparkalekuetan.
- Oinezkoen pasagunetik erreserba gertu egiten den kasuetan, oztopoetatik eta beste aparkalekuetatik libre utziko da 2 metroko distantzia batekin oinezkoen pasagunetik aparkalekura, plaza hori erabil dezakeen pertsonak oinezko pasagunearen ikuspenaren kontrola izan dezan.
- Erreserbatutako aparkalekuen dimentsioan orokorrean luzeran 6,00 m. eta zabalera 3,60 m. izango dira.
- Bateriako aparkalekuetan, 6,00 m-ko luzera batek zirkulazioan oztopoak sortzeko arriskua dagoenean, 5,00 m-ra arte murriztu daiteke, baina aparkalekuaren zabalera ezarritakoa baina gutxiago ezin da izan.
- Lineako aparkalekuetan, 3,60 m-ko zabalera batek zirkulazioan oztopoak sortzeko arriskua dagoenean, beste aparkalekuen zabalera egokituko dira, baina aparkalekuaren luzera ezarritakoa baina gutxiago ezin da izan, eta kasu hauetan aparkalekuak oinezkoen pasaguneen ondoan kokatuko dira.
- Erreserbatutako plazak erabili ahal izateko erreserba hori edukitzeko eskubidea justifikatu beharko da materialen arduraren duen administrazioak emandako dokumentu edo txartelaren bitartez.

2019ko urtarrilaren 1etik aurrera materia honen aplikazioan eduki berriak egongo dira:

- Espaloiarekin perpendikularrean edo hurbiltze eta transferentzia lateraleko zonaldean baterian dauden aparkalekuak, aparkaleku baten luzera berdina izango dute eta 1,5 m.-ko zabalera minimo bat. Ondoa dauden bi aparkalekuen artean elkarbanatutako transferentzia lateraleko zonak onartuko dira lehen deskribatutako dimentsio minimoarekin.
- Linean dauden aparkalekuak hurbiltze eta ondorengo transferentziako zonalde bate edukiko dute, aparkalekuaren zabalera berdinarekin eta 1,5 m-ko luzera minimoarekin (ORD. 561, CAP IX, Art. 35.3, 35.4).

Ekintzak

- Udal Irisgarritasun Plana garatu

5.6. MERKANTZIEN UDAL BANAKETA HOBETU

Merkantzien hiri banaketari aplikatzeko moduko konponbideak estrategia berriak eskatzen dituzte eta orokorrean estrategia berritzaile bat beharrezkoa da, eraginkortasun eskasa duen edo beste desplazamendu moduei kalteak eragiten dizkien banaketa baten arazoei aurre eginez.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Berez, hiri zonako banaketa denbora banaketa kate osoa guztiaren barruan proportziotik atera ohi da eta estimatzen da banaketa honen kostua banaketa kostu osoaren %30 bat suposatzen duela.

Oinezkoen zonaldeetatik kanpo dauden zamalanentzako erreserbatutako plazak udalerrian funtzionamendu egokia dute, ondo araututa daude eta bere erabilpena eraginkorra da, nahiz eta gehiegizko aparkamendu ilegala ikusten den bertan.

Horregatik MIPak indarra jartzen du udalerriko oinezkoen zonaldeetan zamalanak bizkortu eta optimizatzeko neurri batzuetan, gaur egun hemen daudelako gatazka handienak zamalanak egiteko ibilgailu, ibilgailu pribatu eta desplazatzen diren oinezkoen artean, eta Arrasateko komertzio gehien dauden lekua delako ere.

Irtenbide posible bat mikroplataforma logistiko bat instalatzea izango zen, laguntza logistikoa ematen duen plataforma eta baimentzen duena bukatuta produktuen banaketa sarbide mugatua daukan hiri zonalde batean (ordutegiak, ibilgailuaren dimentsioak...). Karga haustura prozesu bat gehitzen du, merkantzia hornitzaileen ibilgailuak jasotzen ditu, banatzeko materiala biltegitratzen du eta beste ibilgailu batean kargak kontsolidatzen ditu bukaerako puntuetan merkantzia banatzeko, estaldura ematen dion zonaldeetarako ibilbideak eta ordutegiak optimizatuz.

Arrasaten aztertutako zonaldearentzat ez da irtenbide oso aproposa kontsideratzen, zonalde txiki bat izanda eta komertzio kopurua oso altua ez izanda zamalanak egiteko zirkulatuko luketen ibilgailu kopurua egungoaren oso antzekoa izango litzateke. Gainera gainezkako azpiegitura bat eraiki beharko zen merkantzien harrera eta birbanaketa zonaren funtzioa egiteko. Alternatiba bat mikroplataforma hau Laubideko parking-aren barruan instalatzea izan liteke, baina banaketa mota hau bakarrik da eraginkorra eskala handiago batean, kasu honetan, eskualde osoan zerbitzua emango lukeen plataforma logistika bat.

Egungo modeloa eraginkorragoa kontsideratzen da, non saltoki eta establezimendu bakoitzak bere jarraibideak erabiltzen dituen, egungo metodologia oso baliogarria dela gaudelakoan, beti ere sistema optimizatzen baldin bada eta egungo sistemaren akatsak zuzentzen badira.

Zuzenketa nagusienetako bat lehen azaldu da 4.2 kapituluan, erdiguneko plan osoa aztertzen duena, eta zamalanak jasaten duten oinezkoen kaleetara sarbidearen erregulazioa areagotzean datza, Garibai kalean piloiak jarriz eta San Bixente Ferrer kalean sarrera ate bat instalatuz.

Gainera, Garibai etorbideko erreforma horretan, zamalanentzat erreserbatutako aparkalekuen kokapena, alde zaharretik gertuago egon zen gaur baino.

Zamalanen ibilgailu, oinezkoen eta ibilgailu partikularren arteko elkarbizitza sustatzeko beharrezko da udal agenteen lana. Hasiera batean ekintza informatiboak garatzea proposatzen da, eta ekintza hauen bidez bere jokaera aldatzen ez dutenei, beharrezko isunak aplikatuko zitzaizkien. Zonalde hauen erabilpen egokiak aurrera pauso handia suposatuko luke Arrasateko mugikortasunaren hobekuntzan, eta etorkizunean udalerrian mugikortasun iraunkor bat edukitzeko ezinbesteko faktorea da.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Garrantzitsua da azpimarratzea MIPI-aren barruan jasotako ekintza ezberdinak oinezko eta bizikletaren erabilerako hiri espazioaren areagotzea suposatzen dutela, neurri batean ibilgailu motordunaren erabilera mugatuz. Zentzu honetan zamalanetako lanak ekintza programa honetan barneratu behar dira ekintzak koordinatu ahal izateko, bere erregulazioa denboran eta espazioan Arrasateko mugikortasunean aurrera pauso bat suposatzen duelako.

MIPak oinezko zonaldeetan merkantzien hiri banaketa arintzeko helburuarekin neurri batzuk proposatzen ditu. Nagusiak izango ziren alde batetik, dagokion araudi berri baten sorrera eta bestetik, sentsibilizazio kanpainak.

5.6.1. Kudeaketa logistikoaren arrazionalizaziorako merkatarientzat fokatutako sentsibilizazio kanpainak

Zamalanen gaian hobetu beharreko gai bat zonaldean komunikazio eta sentsibilizazio kanpainen hobekuntza da, merkataria, operadore eta bizilagunen artean. Kanpaina hauen burutzeak enplegurako kultura eta kontzientzia baten sorrera bilatzen du, eta lan hauek egiteko espazio baten bilaketa, espazio fisikoak eta tenporalak bere erabilpenerako prestatzeaz gain. Kanpainak denboran zehar mantendu behar dira zamalanak egiteko espazio hauen enplegua hobetzeko eta udalerriko zonalde honen barruan burututako zamalanentzat beharrezko logistika hobetu eta koordinatu.

Kanpaina programa batek kontuan hartu behar ditu ekintza hauetan tartean dauden aktoreak, hau da, merkataria, bizilagunak eta operadore logistikoak, ekintza hauen garapen koordinatuta baimenduko duena.

5.7. UDAL APARKAMENDURA SARBIDEAREN SEINALEZTAPENA HOBETU

Udalerriko aparkamendu zonaldeen seinaleztapen oinarritzko kudeaketa tresna bat da aparkamendu bila beharrezkoak ez diren desplazamenduak saihesteko.

Informazio seinaleak udalerriko bide eta sarrera nagusietan kokatu behar dira, bisitaria orientatzeko eta udalerririk eskaintzen dituen aparkamendu aukerei buruz informatzeko.

Informazio panel batzuk puntu estrategikoetan instalatzea da helburua, modu horretan, gidariak udal parking-etan eta erregulatutako zonaldeetan aparkatzera bideratzeko.

Erdigunera hurbiltzen direnean gidariak aparkamenduaren egoerari buruz informatuta egotea da helburua, azkar aparkatu dezaten eta horrela agitazio trafikoa saihestuz. Seinaleztapen lau puntu instalatzea proposatzen da, lurpeko aparkamendu eta erregulatutako zonalde hauetara sarbidea ematen duten bideetan: Gipuzkoa etorbidea, Nafarroa etorbidea, Araba etorbidea eta Uribarri etorbidea.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

21. Irudia. Aparkamenduen orientazio eta egoera irudikatzen duen seinalearen adibidea



Iturria: *Berezko elaborazioa*

Ekintzak:

- Aparkalekuko orientazio eta egoera 4 seinaleztapen panel instalatu Gipuzkoa etorbidean, Nafarroa etorbidean, Araba etorbidean eta Uribarri etorbidean.

6. BIDE SEGURTASUNA

Aurreko kapituluetan jasotako proposamen multzoa (mugikortasuna oinez, bizikletan eta garraio pribatuan nagusiki) udalerrian bide segurtasuna hobetzeko helburuarekin ekintza batzuk jasotzen dituzte. Noranzkoetan aldaketak, noranzko bakarreko plana, baketutako zonaldearen handitzea eta 30 zonak eta oinezko eta bizikleten ibilbideak, puntu honetan eragina daukaten proposamenetako batzuk dira.

6.1. ABIADURAREN KONTROLAREAKO ELEMENTUEN INTALAKUNTZARAKO IRIZPIDEEN DEFINIZIOA

Oinezkoak bitarteko duten istripuen larritasunean ibilgailuen abiadurak eragin handia dauka. 50 km/o-ko abiaduran talka bat 10 metrotik erorketa baten antzerakoa da, 30 km/o-ko abiaduran 3,6 metrotik erorketa bat bezalakoa den bitartean. Gainera, talka saihesteko gaitasuna askoz altuagoa da abiadura moteletan, ikusmen esparrua handiagoa delako eta alde batetik batean agertzen den oinezko bat sumatu daitekeelako, eta era berean balaztatze distantzia modu esponontzial batean murrizten da.

Abiadura murrizteko elementuen artean bi motatakoak daude: abiadura murrizteko elementu fisikoak eta arriskuaz berri ematen duten elementuak.

Elementu fisikoak abiadura murriztera derrigortzen dute automatikoki, %20 eta %30 tartean. Hala ere, beharrezkoa da arau multzo bat betetzea bai bidearen tipologian eta bai zirkulazioan. Bere deserosotasuna onargarria izan behar da (sortu dezaketen zarata garrantzitsua da) eta ezin dute arrisku bat suposatu. Elementu hauek gehienbat gomendatzen dira alderantzikatutako lehentasunezko zonaldeetan eta zona 30 eremuetan. Ohikoen diren elementuak asto bizkarra, altxatutako oinezkoen pasagunea, plataforma eta kuxin berlindarra dira.

Moderazio elementu hauek hurrengo modura sailkatu daitezke:

5. Taula Zirkulazioa moderatzeko elementuen sailkapena

Zirkulazio bolumena murrizteko gailuak	Zeharkako oztopoak Oztopoak bidegurutzetan
Abiadura murrizteko gailuak	Galtzadaren estutzea <ul style="list-style-type: none"> • Uhartetxo zentralak (aterpeak) • Estutze hegalekoa
	Galtzadaren ibilbidearen ardatzaren desplazamendua <ul style="list-style-type: none"> • Ibilbideko ardatzaren desplazamendua • Ibilbideko ardatzaren desplazamendua aparkamendu plazekin konbinaturik • Ibilbideko ardatzaren desplazamendua bidegurutzeen hurbilketetan
	Galtzadaren goratzea <ul style="list-style-type: none"> • Oinezkoen pasagune irtenguneekin edo gainjasotakoak • Altxatutako plataformak (kalearen sekzioan edo espaloiairen luzapenean)

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

• Gainjasotako bidegurutzeak

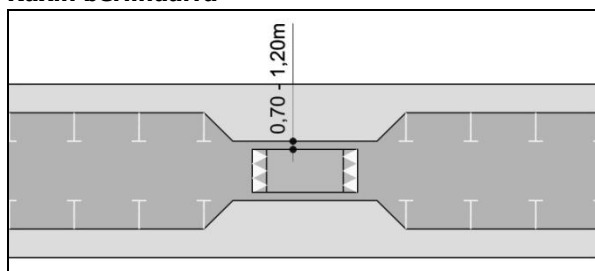
Kuxin berlindarrak

Iturria: *Mugikortasun gomendioak hiri altzariarentzat. PTOP*

Abiadura murrizteko elementuen artean hurrengo hauek gomendatzen dira: kuxin berlindarra, oinezkoen zeharkako bandak eta plataforma bidegurutzeak (ikus adi bideak jarraian).

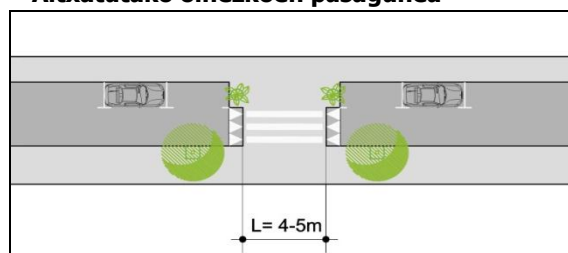
22. Irudia. Abiadura murrizteko elementu fisikoen eredu auzo sarean eta 30 zonan.

Kuxin berlindarra



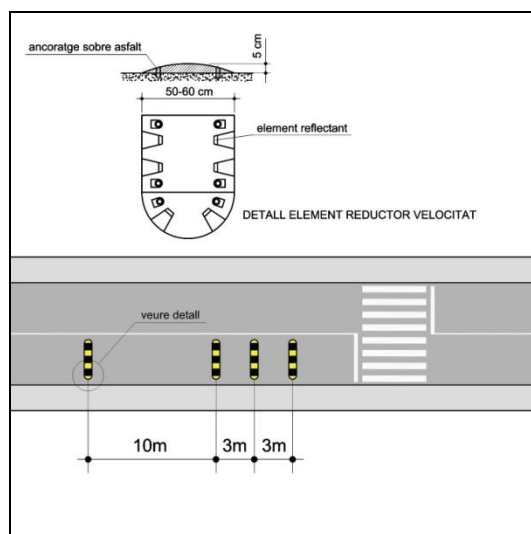
Iturria: *Dossier técnico de seguridad viaria. Servei Català de Trànsit. Generalitat de Catalunya*

Altxatutako oinezkoen pasagunea



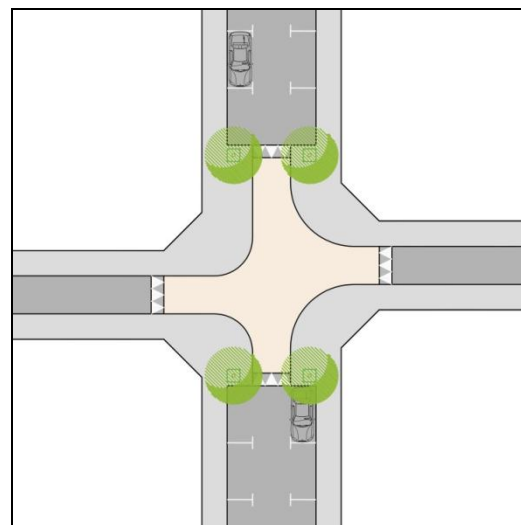
Iturria: *Calmar el tráfico, Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo*

Abiadura murrizteko zeharkako elementuak



Iturria: *Calmar el tráfico, Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo*

Plataforma bidegurutzean



Iturria: *Calmar el tráfico, Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo*

Beste alde batetik, bide sare nagusian eta tokiko sarean, non abiadurak handiagoak izaten dira, arriskuaz abisatzeko elementuak ezarri daitezke. Elementu hauek ez dute edukitzen eragin berdina arriskuaren gainean ohiko erabiltzaileak jarraian ohitzen direlako. Beraz beti egon behar dira kokatuta ikusgai diren toki batean, non arriskua benetakoa den baino erabiltzaileak ez du garbi antzematen.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Azpimarratu behar da zeharkako bide markak ez dutela kalterik eragiten bizilagunengan zaratarengatik, soinu bandekin gertatzen den kontrakoa. Neurri hauek abiadura murrizteko elementu fisikoekin osatu daitezke.

Elementu zehatz bat aukeratu eta ezartzearen erabakiaren atzetik beti aurreanalisi bat egon behar, elementu ezberdinak aztertzen dituen, abiaduren neurketak, jokabideen behaketa, erabiltzaileen arrisku potentzialen behaketa, zirkulazioaren analisia, istripuak, etab.

Ekintzak:

- Irizpide tekniko multzo bat ezarri (materialak, geometria, seinaleztapena, etab.) abiadura murrizteko elementuen homogenizazioa baimenduko duena:
 - Banda zimurtsuak
 - Zona 30 sarbideetan altxatutako oinezkoen pasaguneak
 - Kuxin berlindarrak
 - Bidegurutzetan segurtasun bermatzeko irizpide teknikoak
 - Ibilbidearen etenaldia

6.2. BIDE SEGURTASUN LOKALEKO PLAN BATEN EZARPENA

Arrasateko Mugikortasun Integralaren Plana garatzen duen taldeak ulertzen du, bide segurtasun arloan, proposamen zehatzak egiteko eskumeneko dokumentua BSLP-a dela. Hala ere, MIPI-aren beste lerro estrategikoen proposamen asko, ezbehar-kopuru adierazleetan eragin positibo bat izango dute.

Bideko Segurtasun Lokaleko Plana 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 irregularraren aurkako neurri fisikoak indartu oinezko pasaguneetan ikuspena eta segurtasuna areagotzeko.
- Hiri garraio publikoaren eskaintza hobetu ibilgailu pribatuaren erabilpena murrizteko.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

b. Kontrolak

- Bide diziiplina handiagoa lortzeko neurriak sendotu, plan jarraitu bat ezarriz, 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 mantendu.
- Bide heziketari buruzko ekintza eta bide segurtasunarekin zerikusia daukaten gaien difusio mailarekin jarraitu.
- Eginez datozen prebentzio kanpainekin jarraitu.

7. INGURUMENAREN KALITATEA ETA AURREZTE ENERGETIKOA

Nahiz eta aurrez proposaturiko neurri gehienak (zirkulazioaren baketzea, oinezkoen eta bizikleten ibilbideen hobekuntza, garraio publikoaren sustapena...) ingurumen kalitatearen hobekuntzan eta kontsumo energetikoaren murriztapenean eragina izango duten, beharrezkoa kontsideratzen da ere hurrengo ekintza espezifikoaren aplikazioa:

- Eraginkorrak, kontsumo energetiko baxukoak eta CO₂-ren isurpen murriztuak duten ibilgailuen sustapena.
- Garraioarentzat erregai alternatiboaren sustapena.
- Gidatzen eraginkorraren sustapena.
- Kutsadura akustikoaren gainean hobekuntzak aplikatu.

7.1. IBILGAILU ERAGINKORRAK, KONTSUMO ENERGETIKO BAXUAREKIN ETA CO₂-REN ISURPEN MURRIZTUEKIN SUSTATU

Garraioaren sektorea energia kontsumitzaile nagusia da Euskadin, eta erregai fusilen menpekotasun handia suposatzen du. Kontsumo hau berotegi efektuaren eragileetako bat da.

Ekintzak:

Zentzu honetan, proposatzen da Arrasateko udalak sustatu eta ezagutzera eman dezan energia aldetik eraginkorragoak diren ibilgailuak eskuratzeko aukera:

- • A eta B klase bezala katalogatutako ibilgailuentzat (ikusitako turismo berrien gida kontsumo eta CO₂-ren isurpenen argibideekin) matrikulazio zergan bonifikazio bat begiesteko ordenantza modifikatu, eta baita ere bioerregaien erabilpena bermatzen duten ibilgailuentzat, GN, GLP edo ibilgailu elektriko eta hibridoentzat).
- Udaltzaingoaren eta beste udal zerbitzuen ibilgailu flota berritzailearen kontuan hartu irizpide hauek.

7.2. ERREGAI ALTERNATIBOAK SUSTATU GARRAIOARENTZAT

Europar Batasunak "Hornikuntza energetikoaren segurtasuneko estrategia europarra" liburu berdean, dibertsifikazio energetikoaren helburuak finkatzen ditu garraioaren sektorean, 2020 urterarte %20a.

2003/30/CE Zuzendaritzaren bidez EBEn indar gehiagorekin eragiten ari duen politika bioerregiak barneratzen dituena da seguruenik, bioerregiak edo berriztagarriak diren beste erregiak garraioan erabiltzearekin zerikusia dutenak.

Ekintzak:

Arlo honetan udalak bioerregaiak sustatu beharko lituzke (biodiesel edo bioetanola) hurrengo neurriak aplikatuz:

- %20a baino gehiagoko portzentaje batean biodieselarekin funtzionatu dezaketela zehaztapen teknikoetan bermatzen duten ibilgailuak saritu.
- Udalerriko hiri-ingurunearen barruan biodiesela hornitzen duten geltokiak sustatuz eta bultzatuz.
- Bioetanola kargatzeko geltokiak eta bere erabilpena sustatuz.

7.3. IBILGAILU ELEKTRIKOENTZAT KARGA PUNTU BATEN SORRERA

Erregai fosilen menpe ez dauden energiak erabiltzen dituzten ibilgailuak erabiltzeko eskaria geroz eta handiagoa da, betez ere ibilgailu elektrikoak edo hibridoak. Aurreikutsuten da hurrengo urteetan ibilgailu hau sustapen eta hedapena handia izango dela, eta beharrezkoa da beraz, gune publikoetan instalazio egokiak edukitzea ibilgailu hauentzako.

Ekintzak:

- Ibilgailu elektrikoentzat bi aparkamendu plaza ezartzea proposatzen da, izan daiteke Biteriko parking-ean edo Laubidekoan. Plaza hauek eduki beharko lukete azpiegitura nahikoa ibilgailuak aparkatzen diren bitartean bateriak kargatu ahal izateko. Instalakuntza segurtasun entxufe baten bidez 220 volt-eko hornikuntza puntu batean datza.

Lortutako emaitzen arabera puntu mota hauek udalerriko beste zonalde batzuetara hedatu daiteke.

7.4. GIDATZE ERAGINKORRAREN SUSTAPENA

Aurrezte energetikoa sustatzeko garraioaren sektorean beste neurri bat gidatze eraginkorraren sustapena izaten da.

Gidatze eraginkorraren teknikak gidariak bere joerarekin ibilgailuaren erregai kontsumoan zerikusia handia duelaren ideiatik abiatzen dira.

Gidatze teknika multzo baten bidez erregaien batez beste %20 bat aurreztu daiteke, eta honekin batera gas kutsakorren isurpena murriztu: CO₂-ren -%50, -%78 karbono monoxidoan, -%50 nitrogeno oxidoan eta kutsadura akustiko gutxiago.

Bere sustapenarekin lortzen da ere:

- Istriputasun arriskua murriztu %10 eta %25 artean.
- Ibilgailuaren mantenu gastuak murriztu: balaztak, enbragea, abiadura-kaxa eta motorra.
- Gidariarentzat erosotasuna handitu, estres gutxiago.

Ekintzak:

- Informazio kanpainen bidez gidatze eraginkorra sustatu edo bultzatu kurtso, kolaborazio eta heziketa inguruko autoeskoletan.

7.5. KUTSADURA AKUSTIKOAN HOBEKUNTZAK

Kutsadura akustikoak ekintza ezberdinak aztoratzen ditu, komunikazioa oztopatzen du, loaldia, atsedena eta larriagoa dena, tentsio eta neke egoerak sorrarazten ditu, gaisotasun kardiobaskularretan bihurtu daitezkeenak.

Gaur egun Arrasate udalerriko zarataren mapa garatzen ari dira, eta modeloen eraikuntzarako mugikortasun plan honen diagnosi fasean jasotako datu batzuk erabiltzen ari dira, trafiko intentsitateak, esate baterako.

Gaitasun akustikoaren eta udalerriko egoera akustikoaren mapak udalerriko panorama marraztuko dute problematika honen aurrean. Bi erreminta hauekin posible da egun eta gaueko desbideratzeak irudikatzen dituen mapa egitea, eta egungo egoera akustikoak non ez dituen betetzen gaitasun akustikoaren baldintzak ikusi. Kutsadura akustikoaren aurkako babes legeak 65 dB (A) gomendatzen ditu erakusketako maila onargarri bezala.

Normala denez, ibilgailuaren erabilera murriztean bidaiak beste garraio moduetan egiterakoan, zirkulazioaren baketzea eta zirkulazioaren arintasun handiagoa egotea zarata maila murriztea lortuko duten neurriak dira. Hala ere, onartutako mailak gainditzen dituzten zonaldeak topatzen badituzte mapetan, ekintza espezifikoak burutu beharko dira.

Ekintzak:

Ohikoenak diren neurri zehatzen arten aurkitzen ditugu:

- Gaitasun akustikoaren maparen eta egoera akustikoaren maparen elaborazioa.
- Pantaila akustiko edo hesi begetalen instalakuntza bizilagunei kalte gehien eragin diezaioketen bideetan.
- Zirkulazio altuena jasaten duten bideen zoladura asfalto xurgatzaile edo zarata erasotzen duena.

23. Irudia. Pantaila akustikoen modeloak



8. SUSTAPENA, HEZIKETA ETA MODU IRAUNKORREN ERABILPENERAKO SENTSIBILIZAZIOA

Mugikortasunak ingurumenen sortzen dituen inpaktuak oso desberdinak dira eta inguruaren esparru ezberdinak kaltetzen dituzte, kutsadura akustiko eta atmosferikotik, garraio azpiegiturengatik sortutako lurralde zatikatzeraino, edo baliabideen agorpena, beste askoren artean.

Ingurumen hezkuntza gizartearen pentsatzeko moduan modifikazio bat bilatzen duen prozesu bat da, ingurumeneranzko bere portaeren transformazio bat lortzeko asmoz. Sentsibilizazio hau ez da murrizten soilik eskola garaietara, baizik eta populazio helduarengan ere.

Zentzu honetan ekintza ezberdinak antolatzea proposatzen da, erakusketak, tailerrak, hitzaldiak, etb..., Arrasateko biztanleriaren sentsibilizazioa sustatzen duen aldizkakotasun jakin batekin.

8.1. ESKOLA BIDEAK. ESKOLARAKO SARBIDEKO PRAKTIKA ONEI BURUZKO ESKULIBURUA

Desplazamenduak oinez edo bizikletaz garraio modu egokiak dira etxebizitzetatik desplazamenduak egiteko eskoletaraino, hezkuntza komunitatea osatzen duten kide guztien aldetik (ikasleak, irakasleak, administraritzako pertsona, gurasoak, etab.). Ez dute kutsatzen eta ibilgailu pribatuak behar duenarekin alderatuz ez dute ia espazio publikoa okupatzen.

Sarritan, hala ere, ikasleen gurasoak beraien seme-alabak oinez, garraio publikoan edo bizikletan bakarrik joan daitezen pertsonarik uzkurrenak dira. Horregatik, beharrezkoa da praktika honek dakarren onurak eta aukerak ezagutzera ematea beharrezkoa da eta desplazamendua egoera egokienetan ematen dela bermatu.

Saiatu behar da bai gurasoak eta bai ikasleak oinez desplazatzeko ontasunez konbentzitzen:

1. Dibertigarria da: Umeek aire freskoez eta aldatzen diren urtaroez goza dezakete. Baita ere lagunekin hitz egin dezakete eta inguratzen dituen mundua esploratu.

2. Osungarria da: Familia osoa ariketa fisikoa egin dezan modu erraza da. Nahiz eta ariketa fisikoko 10 edo 15 minutu izan soilik, osasuna, buru kontzentrazioa, zirkulazioa eta ongizatea hobetzeko balioko du.

3. Kutsaduraz libre dago: Ibiltzen doan pertsona batek ez ditu kutsatzaileak botatzen kotxeak bezala eta kotxean orduak pasatzen dituztenak baino aire freskoagoa arnasten dute.

4. Lagunkoia da: Ibiltzeak baimentzen du umeak eta helduak ezagutzea eta balio izaten du beraien artean eta eskolako jendarekin adiskidetasun berriak egiteko.

5. Gutxiago estresatzen du: Pilatuta dagoen trafiko batekin umeak kotxean eramatea estresagarria da. Zure pausoarekin kanpoaldean ibiltzea lasaigarria da.

6. Segurtasun ohitura egokiak ikasten dituzte: Garrantzitsua da ume guztiak segurtasun praktika egokiak ikastea trafikoaz inguraturik ibiltzen direnean.

7. Zentzuduna da: Oinez ibiltzea eskolako sarreran goizen kotxe kopurua murriztera laguntzen du. Gurasoentzako kaos gutxiagoko egoera aurkezten du eta seguruagoa umeentzako.

8. Hezigarria da: Oinez ibiltzerakoan, umeek bere ingurua ezagutzen dute, Bere ingurunearekin ohitzen dira eta autosufizienteagoak egiten dira.

9. Ekonomikoa da: Kotxean bidai gutxiago egitea gasolinan diru gutxiago gastatzean bihurtzen da, eta kotxearen mantenuan ere.

10. Seguruagoa da: Oinezkoen presentziak gidariek motelago gidatzea eta arreta gehiago jartzea egiten du. Ibiltzen direnak aldi berean bere kaleetan gertatzen dena behatzen dute. Auzoak mundu guztia bizitzeko tokiak bihurtzen dira eta segurtasunarekin ibili zaitezke, ez bakarrik eskola orduetan, aste guztian zehar ere.

8.1.1. Sarbidea eskola garraioan

- Zure semearen autobusak altzo/sorbaldako segurtasun-uhalak baditu, zure semeak bat beti erabil dezala ziurta dezala autobusean dagoenean. Autobusari segurtasun-uhala mota hauek ez baditu, eskola autoritateak anima itzazu dituzten autobusak erosi edo alokatzera.
- Espaloitik autobusera hurbildu baino lehen itxoin guztiz gelditu arte.
- Autobusaren barruan ez ibili leku batetik bestera.
- Kalea gurutzatu baino lehen bermatu kotxeak ez datozela.
- Autobus gidariaren begien bistan egon beti.
- Umeek autobusa beti aboratu eta hartatik jaitsi behar dute autobuserako edo eskolarako sarbide segurua dagoen lekuetan.

8.1.2. Sarbidea ibilgailu pribatuan

- Bidaiari guztiek segurtasun-uhala erabili behar dute, edo bere kasuan segurtasun-uhala estutzen baimentzen duen eserleku jasotzailean (Booster), edo segurtasun eserleku batean, adinerako eta tamainarako egokia.
- Zure semeak segurtasun eserleku batean joan behar da ibilgailurentzat arnes batekin posible denean, eta gero segurtasun-uhala estutzen baimentzen duen eserleku batean. Zure semea eserleku jasotzaileako prest egongo da: bere eserlekuarentzat baimendutako pisu edo altuera mugara iristen denean, bere sorbaldak arnesaren gaineko loturen gainetik daudenean, edo bere belarriak eserlekuko goialdera iristen direnean.
- Zure semeak eserleku jasotzaile batean joan behar, ibilgailuaren segurtasun-uhala ondo geratu arte estutzen baimentzen duena (normalean 1.45 metro altuera duenean eta 8 eta 12 urte arteko adina). Honek suposatzen du umearen altuera nahikoa dela ibilgailuaren eserlekuan kargatuta esertzeko, belauen parean hankak tolestuz eta oinak zintzilikatuz, eta

segurtasun-uhalak zeharka pasatzeko moduan bere sorbalda eta bular ertainetik, ez lepotik edo zintzurretik; altzoko gerrikoak posizio baxuan egon behar du eta izterren gainean estutu, ez urdailaren gainean.

- 13 urte baino gutxiagoko guztiek atzeko eserlekuan joan behar dira. Atezko eserlekuetan sartzen diren baino ume gehiago eraman beharrekotan (ibilgailua partekatzen denean, adibidez), ahalik eta gehien atzera bota kopilotuaren eserlekua eta umea eserleku jasotzaile batean joateko, ibilgailuaren segurtasun-uhala hau gabe ez bada ondo egokitzen.
- Gogoratu bide istripu asko nerabe hasiberriak etxea eta eskola artean gidatzen dutenean gertatzen direla. Segurtasun-uhala erabiltzera behartu, bidaiari kopurua mugatu eta ez eman baimenik edaten edo jaten joateko, gidariaren distrakzioak saihesteko.
- Espalioen gainean, oinezkoen pasaguneetan edo lerro bikoitzean ez aparkatu zure seme-alabak eskolara eramatean. Hezkuntza zentrotik gertu dauden aparkamenduak erabili.

8.1.3. Sarbidea bizikleta edo patinetean

- Ez du inporta ze nolako luzera daukan ibilbideak, beti erabili kaskoa bizikletan ibiltzeko.
- Eskuinerantz gidatu, ibilgailuen zirkulazioaren noranzko berdinean.
- Egokiak diren seinaleak erabili eskuekin.
- Semafoeren argiak eta gelditzea eskatzen duten seinaleak errespetatu (stop eta bidea eman).
- Ikuspena handitzeko kolore distiratsuko jantziak janztea.

8.1.4. Sarbidea oinez

- Bermatu zure semea eskola joateko erabiltzen duen ibilbidea segurua dela
- Errealista izan zaitetz zure semearen oinez ibiltzeko trebetasunari buruz. Ume txikiak zirkulazioan oldakorrak eta zuhurtasun gutxiago daukatenez, arretaz ebaluatu zure semea prest dagoen edo ez oinez joateko pertsona heldu baten gainbegiratzea gabe.
- Zure semeak adin eskasekoak badira edo eskola berri batera oinez badoazte, lehenengo astean lagundu edo behintzat ibilbidea ezagutzen dutela eta arriskurik gabe egin dezaketela bermatu arte.
- Kolore distiratsuko jantziek zure semea gidarientzat ikusgaiagoa egingo dute.
- Ibilgailu zirkulazio handien daukaten ibilbideetan, "oinezko garraio publikoa" antolatzea kontsideratu, non heldu batek ume talde bat laguntzen du oinez eskolara joaten.

8.2. ZIRKULAZIO ETA ABIADURAREN MURRIZKETA ESKOLA INGURUETAN

Bere eskolarako eta eskolatik bideetan ikasleen segurtasuna hobetzeko eta istriputasun arriskua murrizteko, ibilgailuen zirkulazioa eta abiadura modu eraginkor batean murriztuko duen ekintza ezberdinak burutzea proposatzen da, espaloiak eta oinezkoen pasaguneen inbasioarekin bezala.

Ekintzak:

Eskola bideekin erlazioatutako neurri ezberdinak aplikatuko dira. Beste batzuen artean:

- Ibilbideen seinaleztapenaren instalakuntza erabiltzaileen segurtasuna areagotzeko.
- Espaloiaren gainean ibilgailuen aparkamendua sahiesten duten elementuen instalakuntza.
- Espaloiaren handitzea.
- Eskola zentroetako sarrera eta irteera orduetan kaleen mozketak.
- Posible den lekuetan eskola ibilbideetan semaforoetako oinezkoentzat denbora hobetu.

24. Irudia. Eskola zona baten aurrean espaloi jarraituko berregitea



Iturria: *Intra SL*

8.3. ESKOLETAKO MUGIKORTASUNAREN INGURUKO EKINTZA LERROAK GARATZEKO BATZORDE MISTO BAT SORTU

Eskola zentroek sortzen duten mugikortasunean agente desberdinak inplikatuak daudenez, beharrezkoa ikusten da elkarrizketarako espazio bat sortu non, gai honekin zerikusia duten gaiak era bateratu batean tratatu daitezkeen.

Ekintzak:

- Lan batzorde misto bat sortu hurrengo ordezkariekin: Arrasate udaleko mugikortasun saila, udaltzaingoa, AMPA, auzoetako ordezkariak, eskola zentroetako zuzendaritzak, bizilagun elkarteak, etab. Batzorde honek eskola zentroek sortutako mugikortasunarekin zerikusia duten gaiak landuko lituzke: eskola ibilbideak, autobusera oinez, ibilgailu pribatuan eskolara joaten diren ikasle kopuruaren murrizketa, bide segurtasun ikastaroak, etab.

8.4. HEZKUNTZA KOMUNITATEARI BIDERATUTAKO SENTSIBILIZAZIO KANPAINAK ESKOLA ZENTROETARA SARBIDE IRISGARRI BAT SUSTATZEKO

Eskola komunitatea osatzen duten etxebizitzetatik (ikasleak, irakasleak, administrazioko pertsonala, gurasoak, etab.) eskola zentroetara desplazatzeko modurik egokiena oinez edo bizikleta dira, ez dutelako kutsatzen eta okupatzen duten espazioa minimoa da ibilgailu pribatuak behar duenarekin alderatuz.

Askotan, ikasleen gurasoak dira oztopo gehien jartzen dituztenak beraien seme-alabak bakarrik oinez joateko, eta are gehiago bizikletan edo garraio publikoan joateko. Horregatik, oso beharrezkoa da praktika hauek ematen dituzten aukerak eta onurak ezagutaraztea, eta desplazamenduak modurik seguruenean izateko bermeak eman.

Ekintzak:

- Mugikortasun iraunkorraren sentsibilizazio eta sustapen kanpainak burutu hezkuntza komunitateko kideen artean, eskola zentroetara oinez, bizikletan edo patinetean joateko.
 - INTRA-k hezkuntza zentro ezberdinetan burutu izan du "Behatu eta ikasten dugu: eskola bidea oinez" ekintza. Gehienez 25 ikasleekin irteera bat proposatzen da 7 eta 8 urte arteko adinekin, zehaztutako ibilbide batetik eta gutxi gora behera ordu eta erdiko iraupenarekin, oinez eskolara joatearen onurei buruz konbentzitzeko helburuarekin.

8.5. MUGIKORTASUN SORTZAILE DIREN ZENTROETARA MUGIKORTASUN PLANAK SUSTATU

Mugikortasuna sortzen duten zentroetara Mugikortasun Planak oinarrizko erreminta bat dira zentro hauek, desplazamendu modu guztiak kontuan hartuz bere mugikortasuna planifikatzeko baliabideak eduki dezaten.

Ekintza ekonomikoa kontzentratzen den zonaldeetan mugikortasun planen elaborazioa eta betetzea baimentzen duen oinarrizko tresna mugikortasun maila edo kontseilu baten sorrera da, etengabeko partaidetzarako organoa, Mugikortasun Planaren elaborazioa eta inplementazioa bultzatuko duena. Beste alde batetik, mugikortasun kudeatzailea, plan hauetatik ateratzen den irudia, poligono edo ekipamenduaren mugikortasunaren kudeaketa, kontrol eta antolakuntzaren arduraduna izango da.

Mugikortasun plan hauen bidez noranzkoan aparkamendu kudeaketaren inguruan proposamenak egiten dira, oinezko eta bizikletentzako lantokietara sarbide sareak sortu, enpresen partetik sustagarriak sustatu eta bultzatu, beraien langileei mugikortasun modu iraunkorrak eskaini, etab.

Arrasateko udalerriak eta bere ingurua ekintza ekonomiko garrantzitsua biltzen du, poligono eta industrigune asko dituelarik. Honek derrigorrezko mugikortasunari loturik desplazamendu bolumen aipagarria sorrarazten du.

8.5.1. Enpresako Desplazamendu Planen elaborazioa sustatu (EDP)

Aurreko neurriarekin loturik, enpresako desplazamendu planak (EDP) burutzea proposatzen da. Plan hau garraio neurrien multzoa da, lantokietara eta lantokietatik desplazamenduak arrazionalizatzea bilatzen dutenak. Helburua ibilgailu pribatuaren erabilpen ez eraginkorra murriztea da, langileen aldetik eta baita hornitzaile, bisitari eta bezeroen aldetik, eta enpresaren aktibitatearen loturiko derrigorrezko desplazamenduak ahalik eta hoberen planifikatu. Udalerriko industrialdeen morfologia eta egitura dela eta, lan arrazoiengatik egiten diren desplazamenduak murrizteko, bai barnekoak eta baita konexiokoak, alternatiba erakargarri eta eraginkorra izan daiteke.

Mugikortasun sortzen duten zentroetan Mugikortasun Planak buruzetik abiatuz Enpresako Desplazamendu Planak ze enpresatan egitea komenigarria izango litzatekeen erabakitzen da.

Enpresa desplazamendu plan hauek beharko dute eragile guztien inplikatzeari, garraio konpainiak, enpresak eta lantokiak, langileak, etab. Hauen barruan garraio modu iraunkorragoen erabilpen areagotuko luketen elementu ezberdinak kontsideratu daitezke:

- Enpresetako urteko memorietan mugikortasunari buruzko datuak barneratu
- Langileei informazioa eman
- Enpresa bakoitzaren barruan mugikortasun arduradun bat izendatu
- Jatorri geografikoaren arabera berrantolatu lan-txandak
- Ordu-tegiak berrantolatu
- Eskualdeko garraio publikoaren ordu-tegiak lan jardunaldira egokitu
- Garraio publikoari buruzko informazio panelak instalatu enpresatan
- Langileen artean garraio publikoko bonuen subsidioa
- Eremu geografiko zehatz baten langileei enpresako kotxeak utzi
- Enpresatik kudeatu partekatutako kotxearen ekimena
- Aparkamendu plazengatik dirua kobratu
- Garraio modu iraunkorrak erabiltzen dituzten langileak ekonomikoki konpentsatu
- Bizikletentzako aparkamenduak ezarri enpresetan
- Informazio eta kontzientziario kanpainak burutu

8.5.2. Sarbidea nekazal zonaldeetara

Arrasateko nekazal zonaldeak eta barreiatutako auzoan gaur egun sarbide eta bide egokiekin kontaktzen dute gehienetan, baina mugikortasun politikek kanpo geratzen joan dira. Bizitegi zonalde hauetan oinarrizko zerbitzuak ez egoteak behartzen ditu bizilagunak askotan erdigunera

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

ibilgailu pribatuen desplazatzera oinarrizko gestioak egitera, baina ibilgailu pribatua da egiteko daukaten aukera bakarra.

Horregatik, 3.3 kapituluaren proposatzen den Eskaeraren Araberako Garraio Publikoko (EGP) sistemaren funtsezko alderdi bat bizilagun hauei nolabait garraio modu alternatibo baten bidez estaldura ematea.

8.6. MUGIKORTASUN IRAUNKORAREN SUSTAPENA

Iritzi publikoa kontzientziatzea ibilgailu pribatuaren erabilera desagokiaren efektuak saihesten dituen mugikortasun berri baten beharrari buruz eta garraioaren ingurumen inpaktuei eta ordezko konponbideei buruz kontzientziatzea, mugikortasun iraunkorraren alde kanpainak egitearen helburuetako batzuk dira.

Herritarren mugikortasuneko joeratan aldaketa sustatu ahal izateko eta aldaketa hauek herritar guztiak barneratu ahal izateko, transmititu nahi diren mezuek indartu behar dira. Horregatik funtsezkoa da Kanpainak egitea etengabe urtean zehar. Hauek zehatzak izan daitezke edo mugikortasun iraunkorarekin lotutako gai ezberdinei buruz.

Ekintzak:

Kanpainak antolatu eta sustatu hurrengo gai hauei buruz:

- Garraio publikoa
- Bizikletaren erabilera ohiko garraio modu bezala
- Oinez ibiltzeko ohitura eta osasunerako onurak
- Era zuzenean aparkatu (oinezkoen pasaguneak, espaloiak, bizikleta bideak, MMP-rako erreserbatutako plazak, etab.) errespetatuz
- Udalerrian indarrean dagoen kotxea elkarbanatzeko sistema ezagutzera eman
- Desplazamendu bakoitzerako mugikortasun modurik egokiena aukeratzeko Kanpainak sustatu, ohiturei eta egonkortasunari garrantzia ematen baino, ekonomia, gizarte eta ingurumen kosteei emanez.
- Mugikortasunarekin zerikusia duten udal araudiak ezagutzera eman: zarata, zirkulazioa, aparkalekua, bizikleta, etab. Eta bere betetzearekin arreta berezia eduki.

8.7. MUGIKORTASUN IRAUNKOR ETA SEGURUAREN ASTEA FINKATU

Mugikortasun Segurua eta Iraunkorraren Astearen ospakizuna hiritarren artean udalerrientzatt lortu nahi den mugikortasun modeloari buruz eztabaida bat izan beharko luke, desplazamenduetan modu iraunkorragoen alde aldaketak sustatzeko helburuarekin.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Ekintzak:

- Mugikortasun seguru eta iraunkorreko formen inguruan sentsibilizazio eta sustapenerako ekintza ezberdinak burutu aste baten zehar. Ekintza hauetako batzuk izan daitezke:
 - Garraioaren lasterketa.
 - Mugikortasunarekin lotutako gaien erakusketak.
 - Isun sinbolikoen kanpaina.
 - Aste baterako udalerriko kale gehiago oinezkoak bihurtu eta guztiz itxi alde zaharra ibilgailu pribatuarentzat.
 - Bizikleta publikoen alokairu zerbitzu baten froga pilotua burutu.
 - Multierabilitzaileko kotxea eta kotxe partekatuaren sistema ezagutzera eman.
 - Mugikortasunaren inguruan argazki lehiaketa.
 - Iraunkortasuna eta mugikortasunarekin zerikusia duen zinema ziklo bat programatu.

8.8. ARRASATEKO MUGIKORTASUNAREN GIDAKO EDIZIOA ETA ARGITARATZEA

Arrasateko bizilagunei udalerriko mugikortasunaren inguruko informazioa helarazteko, mugikortasun gida bat editatzea proposatzen da, non arlo honekin erlazionatutako informazio guztia biltzea izango litzatekeen helburu.

Ekintzak:

- Arrasateko mugikortasunari buruzko arlo guztiak jasotzeko gidak editatu eta argitaratzea proposatzen da:
 - Herri autobus eta herriarteko autobusen sarean, operadore, lineak eta ordutegiak, tarifak, bilete ezberdinak eta puntu ezberdinen arteko ibilbideen denboraren informazioarekin.
 - Bizikleten erregistroari buruzko informazioa eta desplazamendu modu honekin erlazioa duten udalerriko komertzioen informazioa.
 - Taxi geltokien, indarrean dauden tarifa eta telefonoei buruzko informazioa.
 - Aparkamendu publiko eta erregulatutako aparkalekuei buruzko informazioa, tarifak eta ordutegiak zehaztuz.
 - "Autoan Elkarrekin" udal sistemari buruzko azalpenak.
 - Arrasateko mugikortasun bulegoari eta egiten dituen lanei buruzko informazioa.
 - Informazio ezberdina Udaltzaingoaren egoitzari buruz, ibilgailu baten baja kudeatzeko, gidabaimena berritzeko, etab.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

- Kotxe elektriko/hibrido bat erosteagatik dauden hobari fiskalei buruzko informazioa eman.
- Garraio modu ezberdinetan desplazatzeko informazioa eta gomendioak eman.
- Udalerriko plano batean informazioa aurkeztu.

8.9. ARRASATEKO MUGIKORTASUNAREN BULEGOA BULTZATU

MIPI-ak proposatzen du erdigunean dagoen espazio bat eskaintzea mugikortasunarekin zerikusia duten gaiei buruzko informazioa emateko, iradokizunak edo kexak jasotzeko eta garraio publikoarentzat tiketak erosi ahal izateko, beste batzuen artean. Mugikortasunarekin zerikusia duten gaiei ikuspena emateko modu bat da, eta gainera Internet bidez informazioa kontsultatzeko ohitura edo gaitasuna ez duten kolektiboentzat erreferentziatzeko espazio bat izan daiteke, eta baita modu autonomo batean udalerritik desplazatzen hasten direnentzat (umeak eta nerabeak edo heldu berri diren pertsonak).

Ekintzak:

- Arrasateko mugikortasunaren bulegoa sustatu mugikortasunaren gaia herritarren egunerokotasunean inplementatzeko helburuarekin. Beharrezkoa da herritarrei arreta egiteko espazioa bat mugikortasun gaitetan. Honen lokalizaziorako, BAZ-aren egungo egoitza ezin hobea izango zen.

8.10. ARRASATEKO MUGIKORTASUNAREN WEBGUNEA

Azkeneko urteetan herritarren eskura informazioa jartzeko garaian Internet erreminta oso indartsu bat dela agerian geratu da. Arrasate udalerriko mugikortasunarekin zerikusia duen informazio guztia webgune bakar batean edukitzeak aukera paregabea suposatuko luke bizilagunek momentu bakoitzeko egoeraren arabera aukerarik egokiena erabiltzeko.

Ekintzak:

- Webgune berri bat sortu edo gaur egungo Arrasateko udalaren webgunean atal bat sortu udalerriko mugikortasunaren informazioarekin. Bi atal instalatzea proposatzen da, bat estatikoa mugikortasun gidan azalduko zen informazio berdinarekin (8.8 ekintza), eta bigarrenago atal bat non etengabe eguneratzen den informazio dinamikoa egongo zen:
 - Afekzioak bide publikoan (mozketak zirkulazioan, obrak, etab.).
 - Garraio publiko sarean egon daitezken intzidentziei buruzko informazioa.
 - Mugikortasun mahaiko garapenari buruzko informazioa (aktak, batzordeak, lan dokumentuak, etab.).
 - Arrasateko puntu batetik bestera desplazatzeko ibilbiderik egokiena ezagutzeko aukera.

- Mugikortasunarekin zerikusia duten operadore eta beste eragile batzuen webguneetara estekak.
- Udalerrian eragina duten azpiegitura eta proiektuei buruzko atal zehatza.
- Garraio publikoko sarearekin erlazionatutako informazioa (herri autobusa, herriarteko autobusa eta distantzia ertaineko autobusa).

8.11. BIZIKLETAN GIDATZE ERAGINKOR ETA SEGURUAREN KURTSOEN SUSTAPENA

Arrasateko udalerrian bizikleta hurrengo urteetarako garraio moduen artean potentzial handiena daukana da. Horregatik sarea hobetuko duten ekintza batzuk burutuko dira (bideak eta bizikletak ibiltzeko espazioak areagotu, aparkamenduak, bizikleta publikoen sistema, etab.).

Beste garraio moduekin eta espazio publikoko erabiltzaileekin bizikidetasunak txirrindulari potentzialak konfiantzan eta beraian segurtasunean irabaztea eskatzen du, zirkulazio arauk ezagutzea bezala, eta horrela erraztuko da aukera jende gehiago bizikletan desplazatzeko.

Ekintzak:

- MIPI honek bizikletan zirkulazio kurtsuak bi mailatan antolatzea proposatzen du; lehenengo bat bizikletan inoiz ibili ez diren pertsonentzako, haiek honen osagai mekaniko desberdinetara ohitzeko moduan, irteerak, oreka, geldiarazteak etab. praktikatzeko itxitako zirkulazio eremu batean.
- Maila altuagoko bigarren kurtsu bat Arrasateko udalerritik bizikletan modu seguru batean zirkulatzen ikasi nahi duten pertsona haietara zuzenduta egongo zen, espazio publikoaren beste erabiltzaileekin espazioa partekatuz. Txirrindulari bezala existitzen diren eskubideetan eta beharretan jarriko zen indarra eta baita ere bizikleten zirkulazioa arautzen duen araudia ezagutzen.

8.12. AUTOAN ELKARREKIN EKIMENAREN ERABILERA SUSTATU

Ibilgailu pribatuaren okupazio eskasa azkenean egiten du ibilgailu pribatuan desplazatzea eraginkorra ez izate. Okupazio eskasa honek espazio fisikoaren eta energiaren kontsumo altu bat suposatzen du, bide azpiegituren kapazitatearen areagotze bat ekartzen duena.

Kotxeen batez besteko okupazioaren areagotzeak bide saretik desplazatzen diren ibilgailu-kilometroak murrizteko gehien eragin dezaken neurri bat da. Bi erabiltzaile potentzial daukate interesa bereziki kotxea partekatzean: langileak eta ikasleak.

Kotxea elkarbanatzeko ekimen bat badago gaur egun Arrasaten, Autoan Elkarrekin deitzen dena. 2003. urtean hasi zen ekimen bat da, eta geroztik udal ezberdinak gehitu dira beraien biztanlerietan desplazatzeko beste modu bat sustatzeko helburuarekin.

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

Portaleko orri nagusiak desplazamendu aukera ezberdinak eskaintzen ditu. Udal bakoitzak erabakitzen du ze bloke handitan antolatzen duen ibilgailua elkarbanatzen dutenen bilaketa, nahiz eta ohikoenak lanera joan, unibertsitatera edo bidai batera joatea diren. Autoan elkarrekin ekimena martxan jarri duten udalerrri batzuetan, aparkalekua elkarbanatu ekimena martxan jarri dute ere, ordu askotan hutsik dagoen plaza bat eskaintzean oinarri duena. Zerbitzu hau Arrasateko kasuan ez da oraindik eskaintzen.

Hilabetero zerbitzua erabiltzen duten erabiltzaileen nukleoa 1.000 erabiltzaile ingurukoa da, eta azkeneko hiru urteetako bilakaera aztertzen baldin bada ikusi daiteke ez dela asko hazi. Ekimenaren difusioa egiten duten politikak sustatu behar dira erabiltze maila areagotzeko eta horrela Arrasateetik desplazatzen diren ibilgailu pribatuen kopurua murrizteko.

Derrigorrezko desplazamenduetan (lana edo ikasketak) ibilgailua elkarbanatzearen ekimena sustatzeko industrialde, unibertsitate edo enpresa ezberdinetan barneko programak garatzea da, kudeaketa zuzenago bat egin ahal izateko eta erabiltzaileen ordutegi zehatzetara moldatzeko, sistema irekiago bat eta autokudeatuta.

Zerbitzua gainera, balioko luke ibilgailua ez daukaten pertsonak garraio publikoa iristen ez den tokietan dauden lan eskaintzetara apuntatu ahal izateko. Neurri honekin, eraginkortasun energetikoa areagotuko zen, ibilgailu pribatuan egindako desplazamenduen giza eta ingurumen kostuak murriztuko ziren eta lan zentroetara irisgarritasuna handituko zen.

Kasu honetan harremanetarako sistema eskuz egin daiteke. Interesatutako jendeak bere datu pertsonalak eman ditzake Giza Baliabideen arduradunari (edo beste pertsona arduradun bati), enpresako aldirakira (egotekotan) o jangelan zintzilikatu. Partekatu behar duten pertsonak harremanetan jarriko dira aukeratu duten baliabidearen bitartez.

Kotxe partekatutako sistema bat praktikara eramateko 3 modu ezberdin daude:

- Udaletxetik
- Enpresaren esparrutik
- Poligono edo industrigunearen esparrutik

Lehen kasurako Internet bidez irekia den sistema batean izena ematearekin nahikoa izango litzateke. Beste biak, ekimen pribatuak direnez, garrantzitsua da beste alor batzuk kontuan izatea proiektua burutzeko garaian:

- Industrialdeetako kasuetan Intranet edo Internet bidez kontaktu sistema bidez funtzionatzen duen datu base sortu.
- Sustapen Kanpaina egin.
- Kotxea elkarbanatzen duten langileentzat pizgarri ekonomikoak. Adibidez, urtean zehar ibilgailuan doako konponketa bat edukitzea.
- Enpresaren esparruan aparkatzeko erraztasunak (ekonomikoak eta sarbiderako).
- Euskarri bat eduki itunak, konpromisoak eta bizikidetasun-arauak gauzatzeko.
- Ezusteko bat egotekotan bueltako bidaia bidaia egiteko aukera bermatuta izan.

Ekintzak:

- Autoan Elkarrekin ekimenaren erabilpen maila areagotuko luketen neurriak sustatu.
- Unibertsitatean eta industrialdeetan edo enpresatan kotxea elkarbanatzeko sistema lokalagoak ezarri.

8.13. MODU EZ MOTORDUNEN ESKAINTZAREN DIFUSIOA

Modu ez motordunen bidez burutzen den desplazamendu kopurua areagotzeko asmoarekin, beharrezkoa da existitzen diren aukera ezberdinak ezagutzera ematea, erregulartasunarekin praktikatzearen onurak bezala.

Ekintzak:

- Kanal ezberdinen bidez ezagutzera eman (udal aldizkaria, mugikortasun web-a, irratia, etab.) modu ez motordunekin erlazionaturik egon daiteken informazio guztia herritarren artean sustapena egiteko. Informazioa ibilbideen proposamenak, aholkuak, ekintzak...buruz izango zen.

8.14. AGENTE ZIBIKOAREN FIGURA EZARRI

Agente zibikoen zeregin nagusiak informatu, sentsibilizatu eta jarrera zibikoak hedatzea dira, herritarren artean elkarbizitza eta errespetua areagotzen duten ekintzak sustatzeko helburuarekin. Baita ere udalerriko ondare publikoa eta pribatuaren babesarengatik lan egin beharko luke. Agente zibikoaren lan esparruetako bat mugikortasuna da. Adibidez, ez aparkatzea oinezkoentzako diren zonaldeetan edo oinezkoentzat lehentasunezko guneak ez errespetatzea.

Bere eginkizunen artean beste bat herritarren zalantzak, kexak eta iradokizunak jasotzea izango da, eta era berean araudien gai zehatzei buruzko Kanpainak egiten direnean, hau antolakuntzan eta garapenean parte hartu beharko du.

Azkenik, errespetu falta suposatzen duten ekintzak notifikatu eta deskribatu beharko ditu, horretarako sortuko diren dokumentuetara transkribatuz. Agente zibikoak ez dute inoiz izango isunak jartzeko gaitasuna eta ahalmena.

Ekintzak:

- MIPI-ak agente zibikoaren figura sortzeak proposatzen du. Honek, mugikortasunaren zerikusia duten Kanpainak planifikatu eta sustatzeko garaian, transmititu nahi den mezua indartzeko balioko luke.

9. ARAUDIA ETA PLANIFIKAZIO TRESNA BERRIAK

Mugikortasun Iraunkorrerako Planetan proposatutako ekintza batzuk ordenantzen, planen eta existitzen diren beste udal araudien egokitzapena eskatzen dute. Beraz, komenigarria da orain arte proposatutako ekintzak dagokion araudiaren aldaketarekin, edo berrien sorrerarekin.

Jarraian udal ordenantzekin erlazionaturiko ekintzak batzuk aurkezten dira, eta baita ere Arrasaten mugikortasuna sortzen duten zentroyen mugikortasuna hobetzearekin erlazionaturik.

9.1. ZIRKULAZIO, OINEZKO ETA BIZIKLETA UDAL ARAUDIAREN ALDAKETA ETA JARRAIPENA

Kontuan izanda estatu osorako izaera bateratua duen marko erregulatzailerik dela araudia, normalean tamaina handiagoko udalerririk hiri mugikortasunaren alderdi espezifikoak kudeatzen dituen araudia edukitzen dute. Arrasateko kasua da, 2014. urtetik Zirkulazioaren eta herri barruko bideen erabileraren gaineko udal ordenantza martxan dagoelako.

Hala ere, beharrezkoa du udalak araudia eguneratzea mugikortasunaren eskakizun berriekin, eta ibilgailu mota bakoitzaren erabileraren araudiak garbiago banantzea. Udalerrian instalatuta dagoen abiadura seinaleztapena bat etorri behar da araudiak arlo horretan esaten duenarekin, eta gaur egun badaude puntu batzuk non baldintza hori ez den betetzen.

Ekintzak:

- Araudia modifikatu era garbiago batean estrukturatzeko eta gehitu, beste batzuen artean, hurrengo elementu hauek:
 - Zirkulazio araudi orokorrean ezarritako eskaera berriak
 - Garraio modu berriak
 - Oinezkoen zirkulazioa
 - Ingurumen zonaldeetako zirkulazio baldintzak eta seinaleztapena
- Bizikletaren erabilpena jorratzen duen araudiaren zatia sustatu, jendeak bete dezan.

Bide publikoaren erabiltzaile ezberdinek bere burua irudikatuta ikusi dezaten, Udaletxeak mekanismo ezberdinak eskainiko ditu Arrasateko Mugikortasun Foroaren partaideak araudiaren elaborazioan parte hartu dezaten.

9.2. ALDERANTZIKATUTAKO LEHENTASUNEZKO ZONALDEAREN SARBIDE ETA ERABILERAREN UDAL ARAUDIA

Alderantzikatutako lehentasunezko zonaldearen kudeaketarako araudia gaur egun Zirkulazioaren eta herri barruko bideen erabileraren gaineko udal ordenantzaren barruan dago baneraturik. Hemendik ibiltzen diren erabiltzaile asko ibilgailu motordunak ez dituztenez erabiltzen, araudia hori galduta geratzen da hainbeste testuren artean, eta zaila da aurkitu eta

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

kontsulta egitea. Beraz, proposatzen da ordenantza horretatik ateratzea eta ordenantza berezi eta zehatz baten tratamendua ematea.

Ekintzak:

- Alderantzikatutako lehentasunezko zonaldearentzat ordenantza baten idazketa, beste batzuen artean, elementu hauek kontuan izaten dituelarik:
 - Baimendutako ibilgailuentzat irizpideak: erroldatutako bizilagunak, zamalanak, larrialdiak...
 - Zamalanak egiteko ordutegiaren erregulazioa
 - Bizikleten zirkulazioa
 - Patineteen zirkulazioa

10. JARRAIPEN ADIERAZLEAK

Jarraian datorren adierazle laukiak mugikortasun sistemaren egokitzapenari buruzko ebaluazio bat egin ahal izateko balioko dugu, irizpide ezberdinak aztertuz, proposaturiko irisgarritasuna, segurtasuna, eraginkortasuna eta berdintasuna, mugikortasun mailak onartutako helburu sektorialak bezala.

22 adierazle dira, hauetako askok mugikortasun ildo nazionalak gomendatzen dituenak, Mugikortasun Behategiaren funtzioak eginez MIPI-ren helburuen jarraipen eta kontrol erreminta moduan.

Betetze maila aztertzearen helburuarekin eta neurri zuzentzaileak inplementatu ahal izateko, 2022. urteko helburuko eszenatokitako balioak ezartzen dira, MIPI-ren iraunaldi tartearrekin bat eginez.

6. Taula Mugikortasun planaren proposamenak aztertze adierazleak

Adierazlearen izena	Egungo Eszenatokia (2016)	Joerako eszenatokia+6 (2022)	Eszenatokia MIPI+6 (2022)	Joerako eszenatokia+12 (2028)	Eszenatokia MIPI+12 (2028)
1. Moduzko banaketa totala					
1.1. Oinez	%32,2	%31,0	%42,1	%30,6	%43,7
1.2. Bizikletaz	%8	%7,7	%12,5	%7,4	%15,0
1.3. Garraio publikoan	%5,9	%5,0	%8,5	%4,1	%10,0
1.4. Motordun ibilgailu pribatua	%53,9	%56,3	%36,9	%57,9	%31,3
2. Oinezkoak					
2.1. Oinezkoentzat lehentasunezko espazioak	%53,1	%53,1	%53,7	%53,1	%53,7
2.2. Zabalera irisgarria duten espazioak	%95,6	%95,6	%96,1	%95,6	%100
3. Bizikletak					
3.1. Bizikletentzako ibilbideen luzera	12,457 km	12,457 km	20,290 km	12,457 km	20,290 km
3.2. Bizikleten aparkalekuak	36	36	43	36	43
4. Garraio publikoa					
4.1. Herri garraio publikoan urtean egindako bidaiak	152.865	151.450	156.839	150.113	
4.2. Garraio publikoaren lurralde estaldura	%87,4	%87,4	%92,3	%87,4	%92,3
4.3. Batezbesteko maiztasuna (puntako ordua)	30min	30min	20min	30min	20min
4.4. Garraio publikoaren geltoki kopurua	31	31	32	31	32

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

5. Motordun ibilgailu pribatua					
5.1. Galtzadan erregulatutako aparkalekuen %	%3,4	%3,4	%6,4	%3,4	%6,4
5.2. Ibilgailu motordunentzat bideratutako (zirkulazioa) espazio publikoaren %	%46,%	%46,9	%46,3	%46,9	%46,3
5.3. Desplazamenduen autoeuste maila	%55	%55	%48	%55	%55
5.4. Ibilgailuen okupazio ratioa (lanegunak)	2,2	2,2	2,8	2,2	2,8
5.5. Kotxea elkarbanatzeko udal zerbitzuaren erabiltaileak	1.051	1.051	1.300	1.051	1.600
5.6. Udal ibilgailu hibrido edo elektrikoaren flota	%0	%0	%5	%0	%10
6. Ingurumen-fluxuak					
6.1. Garraioaren kontsumo energetikoa (MWh/urtea)	23.977	25.281	23.011	25.716	23.204
6.2. Garraioko berotegi-efektuko gasen isurpena (tCO ₂ b/urtea)	71.920	76.163	69.325	77.722	70.129
6.3. Nox isurpenak	321,49	245,28	223,26	200,66	181,07
7. Bide segurtasuna					
7.1. Istripuak hiri-zonan (ist./1.000 biz)	2,2	2,2	1,9	2,2	1,9

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

11.EKINTZA NEURRIEN PROPOSAMENEN FITXAK

Ondoren, MIPI honen ekintza planean proposatutako jarduera guztiak barneratzen dituzten fitxak aurkezten dira. Kostuak prezio orientagarriak dira, aldatu daitezke hornitzaileen arabera eta produktua edo zerbitzua eskuragarri dagoen kasuetan, prezioak finkatu dira Eusko Jaurlaritzako Eraikuntza eta Urbanizazio prezio oinarriarekin

Ekintza hauek behin behineko etorkizuneko eszenatoki bat osatzen dute, amaierako argazki bat, eta ekintzak ezartzen joango dira udalaren beharren, aukeren eta baliabideen arabera.

7. Taula Ekintza planeko laburpen koadroa

1.	MUGIKORTASUNA OINEZ
1.1	Oinezkoiei bideratutako zonaldearen handitzea
1.2	Udalerriko puntu nagusien artean oinez desplazamenduak egiteko eskaintza hobetu
1.3	Ibilbideen seinalezapena
1.4	Igogailu berrien inplementazioa
1.5	Segurtasunaren hobekuntza bidegurutzetan
1.6	Udal Irisgarritasun Plana garatu
1.7	Soinu semaforoak duten bidegurutze kopurua handitu
1.8	Hiri-altzariak egokitzeko eta lekuz aldatzeko irizpideak ezarri irisgarritasun arauen arabera
1.9	Eskola ibilbideen egokitzapena
1.10	Udala eta ezgaitasun fisikoa duten pertsonen elkarteen arteko hitzarmenak irisgarritasuna sustatzen duten ekintzak koordinatzeko
2.	MUGIKORTASUNA BIZIKLETAN
2.1	Bizikleta sarea handitu
2.2	Hiriarteko bizikleta bideen konexioa sustatu
2.3	Bizikletentzako aparkamendua areagotu
2.4	Bizikleten Udal Erregistroaren sustapena
2.5	Bizikleten bakarkako garraio publikoko zerbitzuaren bideragarritasunaren azterketa
2.6	Bizikletaren sustapen plana
3.	MUGIKORTASUNA GARRAIO KOLEKTIBOAN
3.1	Hobekuntzak herri autobus zerbitzuan
3.2	Hobekuntzak herriarteko autobus zerbitzuan
3.3	Eskaeraren arabeko garraio publikoa
3.4	Hobekuntzak geltokien irisgarritasun eta segurtasunean
3.5	Erabiltzaileen informazioan hobekuntzak
3.6	Bizikletak garraio publikoan
3.7	Energia alternatiboekin funtzionatzen duten ibilgailuak herri garraio publikoan barneratu eta sustatu
3.8	Hobekuntzak taxi zerbitzuan
4.	TRAFIKOAREAN BAKETZEA ETA ANTOLAKUNTZA
4.1	Bide sarearen definizioa: Zirkulazio plana
4.2	Erdiguneko Plana. Garibai ardatz intermodala

Arrasate udalerriko mugikortasun iraunkorreko plan integrala

V. Fasea

4.3	Zirkulazio noranzko bakarren plana
4.4	Trafikoa baketzeko ingurumen zonaldeak
4.5	Musakola auzoaren baketzea eta sarbideen erregulazioa
4.6	Alderantzikatutako lehentasun zonaldera sarbideen erregulazioa
4.7	Seinaleztapen plana
5.	APARKAMENDUAREN KUDEAKTEA
5.1	Galtzadako aparkamenduaren erregulazioa
5.2	Aparkamenduaren azterketa osagarria
5.3	Motorrentzako aparkalekuen eskaintza handitu
5.4	Aparkamenduaren diziplina ezaren kontrola bide publikoan
5.5	Euskadiko irisgarritasun kodearen betetzea mantendu mugikortasun murriztua duten pertsonentzat galtzadako aparkamenduaren eskaintza bermatzen jarraitzeko
5.6	Merkantzien udal banaketa hobetu
5.7	Udal aparkamendura sarbidearen seinalaztapena hobetu
6.	BIDE SEGURTASUNA
6.1	Abiaduraren kontrolerako elementuak instalatzeko irizpideen definizioa
6.2	Bide segurtasun lokaleko plan baten ezarpena
7.	INGURUMENAREN KALITATEA ETA AURREZTE ENERGETIKOA
7.1	Ibilgailu eraginkorrak, kontsumo energetiko baxuarekin eta CO2-ren isurpen murriztuekin sustatu
7.2	Erregai alternatiboak sustatu garraioarentzat
7.3	Ibilgailu elektrikoentzat karga puntu baten sorrera
7.4	Gidatze eraginkorren sustapena
7.5	Kutsadura akustikoan hobekuntzak
8.	MUGIKORTASUNA ETA HEZKUNTZA
8.1	Eskola bideak. Eskolarako sarbideko praktika onei buruzko eskuliburua
8.2	Zirkulazio eta abiaduraren moderazioa eskola inguruetan
8.3	Eskoletako mugikortasunaren inguruko ekintza lerroak garatzeko batzorde misto bat sortu
8.4	Hezkuntza-komunitateari bideratutako sentsibilizazio kanpainak eskola zentroetara sarbide irisgarri bat sustatzeko
8.5	Mugikortasunaren sortzaile diren zentroetara mugikortasun planak sustatu
8.6	Mugikortasun iraunkorren sustapena
8.7	Mugikortasun iraunkorra eta seguruaren astea finkatu
8.8	Arrasateko mugikortasunaren gidaren edizioa eta argitaratzea
8.9	Arrasateko mugikortasunaren bulegoa bultzatu
8.10	Arrasateko mugikortasunaren webgunea
8.11	Bizikletan gidatze eraginkor eta seguruaren kurtsoen sustapena
8.12	Autoan Elkarrekin ekimenaren erabilera sustatu
8.13	Modu ez motordunen eskaintzaren difusioa
8.14	Agente zibikoaren figura ezarri
9.	ARAUDIA ETA ANTOLAKUNTZA ERRAMINTA BERRIAK
9.1	Zirkulazio, oinezko eta bizikleta udal araudiaren aldaketa eta jarraipena
9.2	Alderantzikatutako lehentasun zonaldearen sarbide eta erabileraren udal araudia

1.1 Oinezkoei bideratutako zonaldearen handitzea**1. Ekintza esparrua**

Oinezkoen sarearen azaleraren eta kalitatearen handitzea

2. Helburuak

Modu ez motordunen mugikortasuna, segurtasuna eta ingurumenaren kalitatea hobetu

3. Ekintzaren deskribapena

Bizilagun eta zerbitzuen lehentasun zonaldeak zabaldu (11.065 m²) Garibai etorbidean, Alfonso X plazan, Zaldibar kaleko ingurunean, Sailuente plazan, San Bixente Ferrer kalean, Zarugalden eta Uribarri etorbidean (Takolo-Goiru berrikuntza).

4. Ekintzako zonaldea

Alde Zaharra

8. Kostua(€)

Zoladura bakarreko 11.065 m² eraiki x 215€/m²: **2.378.975€**

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL19- Hobekuntzen inplementazioa oinezkoentzako azaleran

6. Fasea

0-12 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziazio iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, ONCE, EVE.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Oinezkoei bideratutako azaleraren %.

1.2

Udalerriko puntu nagusien artean oinez desplazamenduak egiteko eskaintza hobetu

1. Ekintza esparrua

Oinezkoen sarearen azaleraren eta kalitatearen handitzea

2. Helburuak

Helburua oinezkoei bideratutako espazioa handitzea da eta oinez egindako desplazamenduak sustatzea.

3. Ekintzaren deskribapena

Ibilbideen 19.000 metroetan irisgarritasun baldintzak hobetu.

Oinezkoen sarearen garapenerako azterketaren gauzatzea.

4. Ekintzako zonaldea

Alde Zaharra

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL18- Oinezkoentzako ibilbide proposamena

8. Kostua(€)

Oinezkoen sarearen garapen azterketa: 7 ibilbide x 1.200€/ibilbide: **8.400€.**

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, ONCE, EVE.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Oinezkoei bideratutako espazioaren %

Espaloi irisgarrien %

Ez motordunen desplazamenduak

1.3 Ibilbideen seinaleztapena

1. Ekintza esparrua

Oinezkoen sarearen azaleraren eta kalitatearen handitzea

2. Helburuak

Erosoa, praktikoa eta efikaza den oinezkoentzako ibilbide sare baten zehar oinezko desplazamenduak sustatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Orientazio bertikalo 3 seinale bideratu

Seinaleztapen horizontaleko 24 unitate bideratu

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL18- Oinezkoentzako ibilbide proposamena

8. Kostua(€)

3 seinale bertikal euskarriarekin x
215€/seinale: **645 €**

24 unitate seinaleztapen horizontala x
30€/seinale: **720€**

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziazio iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, ONCE, EVE.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Oinezkoen desplazamendu kopurua

Oinezkoentzako ibilbideen metroak

1.4 | Igogailu berrien implementazioa

1. Ekintza esparrua

Oinezkoen sarearen azaleraren eta kalitatearen handitzea.

2. Helburuak

Udalerrriaren iragazkortasuna areagotu eta auzo aultoen konexioa erdigunearekin hobetu

3. Ekintzaren deskribapena

Udalerriko zonalde altuetan 5 igogailu berri instalatu. Lehentasunaren irizpidearekin ordenatuta, proposatutako zonaldeak dira: Makatzena Erguin, Galizia kalea, Etxeostea y Altamira.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

PL19- Hobekuntzen implementazioa oinezkoentzako azalera

8. Kostua(€)

5 igogailu instalatu x 150.000 (balioztatutako prezioa) igogailu bakoitzeko

Obrako gastuak balioztatu behar dira

6. Fasea

0-12 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, EVE.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Igogailuen erabilera

Garraio publikoaren erabilera

Oinez egindako desplazamenduen %

1.5 | Segurtasunaren hobekuntza bidegurutzetan

1. Ekintza esparrua

Oinezkoen sarearen azaleraren eta kalitatearen handitzea.

2. Helburuak

Istripu bat erakar dezaten arrisku faktoreak minimizatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Musakola auzoan oinezkoentzako pasaguneak areagotu eta seinaleztapen horizontala hobetu.

4. Ekintzako zonaldea

Musakola

8. Kostua(€)

Kostua definitzeko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL19- Hobekuntzen inplementazioa oinezkoentzako azaleran

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Erregistratutako istripuak

1.6 Udal Irisgarritasun Plana garatu

1. Ekintza esparrua

Oinezkoen sarearen azaleraren eta kalitatearen handitzea

2. Helburuak

Bide publikoa eta garraioa bezalako biztanleri eremu desberdinetan pixkanaka oztopo arkitektonikoak kentzea.

3. Ekintzaren deskribapena

Udal Irisgarritasun Plana garatu

Bide publikoan edozein ekintza planifikatu, diseinatu edo burutzeko orduan Udal Irisgarritasun Plana kontutan eduki eta modu koordinatu batean lan egin tresna honetan ezarritakoa aplikatzeko.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

UIP-a garatzea: **15.000€**

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, ONCE, EVE.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Bide publikoan irisgarritasun arazoei buruzko kexak/gertakariak

Oztopo arkitektonikoen kopurua (daudenak eta kendutakoak).

1.7 | Soinu semaforoak duten bidegurutze kopurua handitu**1. Ekintza esparrua**

Oinezkoen sarearen azaleraren eta kalitatearen handitzea

2. Helburuak

Semaforoa duten bidegurtzeak egokitu mugikortasun arazoak duten pertsonen segurtasunarekin gurutzatu dezaten.

3. Ekintzaren deskribapena

Soinua duten semaforoaren bidegurutzen kopurua %20ean areagotu udalerrian, alde zaharretik gertu daudenei eta oinezkoen desplazamendu gehien jasaten duten zonaleei lehentasuna emanez.

4. Ekintzako zonaldea

Erdigunea

8. Kostua(€)

8 semaforo x 342€/semaforo: **2.736€**

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa**6. Fasea**

0-6 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

ONCE

IMSERSO

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, ONCE, EVE.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Semaforoa duten bidegurutze kopurua

1.8

Hiri-altzariak egokitzeko eta lekuz aldatzeko irizpideak ezarri irisgarritasun arauen arabera

1. Ekintza esparrua

Oinezkoen sarearen azaleraren eta kalitatearen handitzea.

2. Helburuak

Bide publikoaren irisgarritasuna hobetu

3. Ekintzaren deskribapena

Hiri-altzarien kokapena diseinatu irisgarritasun irizpideen arabera, ez bakarrik mugikortasun mugatuta duten pertsonena baizik eta biztanleri osoarena.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Udaletxeko zerbitzuei leporatutako kostua

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Irisgarritasun irizpideetara egokitutako hiri-altzaria.

1.9 | Eskola ibilbideen egokitzapena

1. Ekintza esparrua

Oinezkoen sarearen azaleraren eta kalitatearen handitzea

2. Helburuak

Eskola ibilbideen helburua oinez edo bizikletaz eskolara joateko ibilbidea ekintza seguru, osasungarri eta dibertigarri batean bihurtzea da, umeei bakarrik egin dezaten.

3. Ekintzaren deskribapena

Heziketa zentro ezberdinetan eskola ibilbidearen proiektuak ezarri.

4. Ekintzako zonaldea

Eskolak

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL20- Eskola ibilbide sarea hobetzeko proposamenak

6. Fasea

0-12 urte

7. Lehentasuna

Altua

8. Kostua(€)

Eskola ibilbide proiektua udalerriko lehen hezkuntza, bigarren hezkuntza eta inosituentzat= **16.000 €**

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hezkuntza eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, Eskolak

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Oinez edo bizikletaz egindako desplazamenduen %

1.10		Udala eta ezgaitasuna duten pertsonen elkarten arteko hitzarmenak ezarri irisgarritasuna sustatzen duten ekintzak koordinatzeko.	
1. Ekintza esparrua			
Oinezkoak, Oztopoak eta Irisgarritasuna			
2. Helburuak			
Udalerraren irisgarritasuna hobetu			
3. Ekintzaren deskribapena			
Ezgaitasuna duten pertsonen elkarte eta entitate eta administrazioaren arteko komunikazio bideak ezartzea balio izan behar du udal gestoreak lehen eskuko informazioa eduki dezaten irisgarritasun arloan lanak egin behar direnerako.			
Irisgarritasun eta mugikortasun arloan modu koordinatu batean lan egiteko helburuarekin, ezgaitasuna duten pertsonen udal erakunde eta Arrasateko udalaren artean hitzarmenak ezarri.			
4. Ekintzako zonaldea		8. Kostua(€)	
Udalerrria		Udaletxeko zerbitzuei leporatutako kostua	
5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa			
6. Fasea		7. Lehentasuna	
0-6 urte		Altua	
9. Arduraduna			
Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.			
Gizarte Zerbitzuak. Arrasateko Udala			
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea	

2.1 Bizikleta bideen sarea handitu

1. Ekintza esparrua

Txirrindulariak

2. Helburuak

Bizikletaz egindako desplazamenduak seguruagoak, jarraituagoak eta erosoagoak izateko baldintza batzuk ezarri. Eta udalerriri bizikleta erabiltzeko beharrezkoak diren azpiegiturak eman.

3. Ekintzaren deskribapena

Udalak proiektatutako bizikleta bide 5.611 metro bideratu.

Udalaren hasierako proposamena modifikatu eta 2.222 metro bidegorri bideratu. Hauetatik 1.005 metro galtzadan banandutako bidegorria izango dira, 780 metro espaloian banandutako bidegorria eta 437 metro partekatutako galtzadan izango dira.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL21- Bizikleta ibilbideen eta aparkalekuen proposamena (1,2 eta 3 orriak)

8. Kostua(€)

Galtzadan banandutako 1.005 metro bidegorri bideratu x 26€/m: **26.130 €**

Espaloian banandutako 780 metro bidegorri bideratu x 150€/m: **117.000 €**

Partekatutako galtzadan 437 metro bidegorri bideratu x 35€/m: **15.295 €**

Udalak proiektatutako bidegorria bideratu, ejekuzio proiektuari lotutako kostuak.

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziazio iturri posibleak

Udaletxea

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Barne ohiko desplazamenduetan bizikletaren erabilpen maila.

Bizikletan ibiltzeko sare metroak/1.000 biztanle.

2.2 | Hiriarteko bizikleta bideen konexioa sustatu

1. Ekintza esparrua

Txirrindulariak

2. Helburuak

Egunero egiten diren herri arteko desplazamenduetan bizikletaren erabilpena sustatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Arrasateko bizikleta bideen sarea ondoko udalerriekin konektatzearen bideragarritasuna aztertu.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria eta ondoko udalerriak

8. Kostua(€)

2.1 ekintzari leporatutako kosteak

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL21- Bizikleta ibilbideen eta aparkalekuen proposamena

6. Fasea

0-12 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Eusko Jaurlaritza

Gipuzkoako Foru Aldundia

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Barne ohiko desplazamenduetan bizikletaren erabilpen maila.

Hiriarteko bizikleta bide sarearen km kopurua

2.3 Bizikletentzako aparkamendua areagotu

1. Ekintza esparrua

Txirrindulariak

2. Helburuak

Txirrindularientzako azpiegituren baldintzak eta segurtasuna hobetu, bizikletaren erabilpenerako beharrezkoak diren azpiegituraz hornitu udalerria eta horrela gutxiago kutsatzen duen garraio modu honen erabiltzaile kopurua areagotu.

3. Ekintzaren deskribapena

Azaleran 7 aparkamendu berri instalatu, bakoitzean 12 bizikleta aparkatu ahal izateko. Laubideko parking-ean 20 bizikleta aparkatzeko plazak bideratu. Garibai etorbidean bizikletak aparkatzeko bicibox bat instalatu.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

7 aparkaleku x 509€/aparkaleku= **3.563€**

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL21- Bizikleta ibilbideen eta aparkalekuen proposamena

20 aparkaleku lurpeko parking-ean x 575 plaza= **750 €**

25 unitatentzat bicibox bat= **15.000 €**

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Altua

10. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

9. Finantziazio iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Ohiko desplazamenduetan bizikletaren erabilpen maila.

Bizikletentzako aparkamenduen betetzea.

2.4 Udalerriko Bizikleten Erregistroaren sustapena

1. Ekintza esparrua

Txirrindulariak

2. Helburuak

Bizikleta eta jabeen datu base bat lortu eta horrela mugikortasun iraunkorrerako politiken antolakuntza eta kudeaketarantz aurreratu, garraio modu ahulenak bultzatuz.

3. Ekintzaren deskribapena

Udalerriko bizikleten erregistroa sustatu herritarrei ezagutarazteko neurri batzuen bidez, hala nola:

Azalpen liburuxkak editatu eta banatu.

Udaletxeko mugikortasun web-aren bitartez erregistroa argitaratu.

Eskualdeko bizikleten erregistro bat sustatu.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Liburuxken argitalpena: **1.400€**

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

Udal web-en informazioaren eransketa eta mantenua: **2.400€**

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziazio iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Erregistroan erroldatutako bizikleta kopurua

Bizikleta lapurketengatik jasotako salaketa kopurua

Berreskuratutako bizikleta kopurua

2.5

Bizikleten bakarkako garraio publikoko zerbitzuaren bideragarritasuna aztertu

1. Ekintza esparrua

Txirrindulariak

2. Helburuak

Iraunkorragoak diren garraio moduen erabilpena sustatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Bizikleta publikoen prestakuntza sistema baten garapena bultzatzeko bideragarritasuna aztertu, bizikleta parke komun sistema baten bidez.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

8. Kostua(€)

Bizikleta publiko baten sistemaren bideragarritasunaren azterketa: **4.000€**

6. Fasea

5-11 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Arrasateko udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Ohiko desplazamenduetan bizikletaren erabilpen maila.

Bizikleta publiko sistemaren bidaiak/egun.

2.6 Bizikletaren sustapen plana

1. Ekintza esparrua

Txirrindulariak

2. Helburuak

Iraunkorragoak diren garraio moduen erabilpena sustatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Bizikletaren sustatze eta heziketa kanpainia egin.

Udaletxe barruan arduradun bat izendatu.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Kanpainaren kostua zehaztugabea

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

Udaletxeko zerbitzuei leporatutako kostua

6. Fasea

0-11 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasateko udala

10. Finantziazio iturri posibleak

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Ohiko desplazamenduetan bizikletaren erabilpen maila.

3.1 Hobekuntzak herri autobus zerbitzuan

1. Ekintza esparrua

Garraio publikoa eta bidaiariak

2. Helburuak

Herrian ibiltzen diren herribus zerbitzuaren etekina optimizatu, bere zerbitzua eta maiztasuna hobetzeko eta bidaiari kopurua areagotzeko.

3. Ekintzaren deskribapena

Herribusaren lineak egiten duten ibilbidea berriz diseinatu, egiten duten distantzia murriztuz. Geltoki batzuk kentzen dira eta beste berri batzuk sartzen dira zonalde batzuetan estaldura handitzeko helburuarekin.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Kostua definitzeko

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

PL22- Garraio publiko sarean proposamenak

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Leintz-Garraioak

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Garraio publikoaren bidaiari kopurua
Egindako desplazamenduen % garraio publikoan

3.2**Hobekuntzak herriarteko autobus zerbitzuan****1. Ekintza esparrua**

Garraio publikoa eta bidaiariak

2. Helburuak

Herriarteko autobus zerbitzuen ibilbide aberriz diseinatu Arrasatetik pasatzen diren tramoetan, Garibai kaleko diseinu berriari egokitzuz, zerbitzuaren eraginkortasuna hobetu eta bidaiari kopurua handitzeko helburuekin.

3. Ekintzaren deskribapena

Linea hauentzako ibilbide berri bat proposatzen da, egin behar duten distantzia zertxobait murriztuz eta Deba etorbidea eta Maiatzaren 8a kaleen arteko bidegurutzetara gatazkatsua sahiestuz.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Kostua definitzeko

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

PL22- Garraio publiko sarean proposamenak

6. Fasea

0-12 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzak

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzak

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Herriarteko autobusaren bidaiari kopurua Egindako desplazamenduen % garraio publikoan

3.3 Eskaeraren araberako garraio publikoa

1. Ekintza esparrua

Garraio publikoa eta bidaiariak

2. Helburuak

Herribus lineak egiten duten distantzia murriztu eta garraio publikoaren eskari handia ez dagoen baina noizbehinka beharrak egoten diren tokietan estaldura bermatzea.

3. Ekintzaren deskribapena

Herribusaren geltoki batzuen erabilera eskasa denez eta igogailu berrien instalazioak garraio estaldura emango diolakoan, proposatzen da Obenerreka eta Makatzena arteko tramoak herribusaren Linea 2-an eskaeraren arabera funtzionatzea proposatzen da, froga pilotu moduan.

4. Ekintzako zonaldea

Obenerreka-Makatzena

8. Kostua(€)

Eskaeraren arabeko garraioaren azterketaren burutu: Kostua definitzeko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL22- Garraio publiko sarean proposamenak

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Leintz-Garraioak

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Garraio publikoan egindako desplazamenduak %

3.4 | Hobekuntzak geltokien irisgarritasun eta seguritatean**1. Ekintza esparrua**

Garraio publikoa eta bidaiariak

2. Helburuak

Udalerriko edozein garraio publiko eta eguneko edozein ordutan segurtasuna bermatu eta hobetu.

3. Ekintzaren deskribapena

Udaletxeko esparru ezberdinen arteko kolaborazioa bultzatu udalerriko edozein garraio publiko eta eguneko edozein ordutan segurtasuna bermatu eta hobetzeko.

4. Ekintzako zonaldea

Autobus eta taxi geltokiak

8. Kostua(€)

Udaletxeko zerbitzuei leporatutako kostua

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa**6. Fasea**

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Arrasate udaleko segurtasun zerbitzua

10. Finantziario iturri posibleak**11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea**

Garraio publikoko zerbitzuetan emandako salaketak.

3.5 Erabiltzaileen informazioan hobekuntzak**1. Ekintza esparrua**

Garraio publikoa eta bidaiariak

2. Helburuak

Herribusaren zerbitzua eta lehiakortasuna hobetu, denbora errealean emandako informazioa eskainiz, bai geltokietan eta bai Internet bidez.

3. Ekintzaren deskribapena

Sarean gertatzen diren intzidentziei buruzko informazioa denbora errealean eman garraio publikoaren erabiltzailea, udal webgunearen bidez.

Gehien erabiltzen diren geltokietan informazio dinamikoa ezartzeko bideragarritasuna aztertu.

Informazio grafikoa bideratu geltoki guztietan.

Smartphone-ntzako aplikazio bat garatzeko bideragarritasuna aztertu.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Webgunearen programazioa eta mantenimendua: Udal zerbitzuei leporatutako kostua

Smartphone aplikazio baten garapena: Kostu zehaztugabea

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa**6. Fasea**

0-6 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzak, Aldundia, EVE, IDAE,...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Intzidentzia kopurua
Webguneko bisita kopurua

3.6 Bizikletak garraio publikoan

1. Ekintza esparrua

Garraio publikoa eta bidaiariak

2. Helburuak

Bizikletak garraio publikoan eraman ahal izatea desplazamendu intermodalak sustatu ahal izateko.

3. Ekintzaren deskribapena

Garraio publikoan bizikletak eramateko bideragarritasuna aztertzeko ikerlan bat egin eta herri autobusean bizikletak eramateko euskarria instalatu.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

8. Kostua(€)

Bizikletak eramateko euskarria instalatu autobusean= **250.000 €** (hornitutako ibilgailu berri bat)

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziazio iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Desplazamendu intermodalak %

3.7**Energia alternatiboekin funtzionatzen duten ibilgailuak herri garraio publikoan barneratu eta sustatu****1. Ekintza esparrua**

Garraio publikoa eta bidaiariak

2. Helburuak

Arrasateko airearen kalitatea hobetu, BEG isurpenak eta herri autobusen kontsumo energetikoak murriztuz.

3. Ekintzaren deskribapena

Egungo autobus flotan energia berriztagarriak sartzeko aukera aztertu, ibilgailu elektrikoekin, hibridoekin (elektrizitatearekin konbinatuta) edo gas naturalarekin funtzionatuz.

4. Ekintzako zonaldea

Arrasateko autobus flota

8. Kostua(€)

Zehaztugabeko kostua

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa**6. Fasea**

0-6 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Ingurumen saila.

10. Finantziazio iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritzak, EVE, IDAE

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Autobus flotaren barruan eraginkorrak diren proportzioa.

Kutsadura atmosferikoa.

3.8 | Hobekuntzak taxi zerbitzuan

1. Ekintza esparrua

Garraio publikoa eta bidaiariak

2. Helburuak

Gaur egun taxi zerbitzuak burutzen duen desplazamendu kuota handitu.

3. Ekintzaren deskribapena

Bidaiarien garraioen udal araudia eta taxiaren inguruko udal ordenantza erregulatu: ordutegiaren erregulazioa, larrialdi zerbitzuekin konexioa, geltokian egonberrara...

MMP-raki irisgarri diren taxi kopurua handitu.

Taxi flotaren berriztatzea sustatu, ingurugiro eta energia mailan eraginkorragoak diren ibilgailuekin.

Sistema teknologikoen inplementazioa sustatu, ordaindu tarifak telefono mugikorrarekin, taxi erreserbatu Internet bidez,...

4. Ekintzako zonaldea

Arrasateko taxiak eta taxi geltokia

Arrasateko taxisten kolektiboa

8. Kostua(€)

Zerbitzuari buruzko informazioa hobetu, sistema teknologikoak inplementatu eta taxi flotaren berriztapena sustatu: **14.000€**

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

5-11 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia, Gipuzkoako Garraioaren Lurralde Agintaritza, EVE, IDAE

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

MMP-rako irisgarri diren flotaren ibilgailu kopurua eta portzentaia.

Beharrezkoa den informazioa duten geltokien kopurua eta portzentaia.

Flotatik, hibrido, elektriko edo kontsumo baxuko ibilgailu kopurua eta portzentaia.

4.1 Bide sarearen definizioa: Zirkulazio plana

1. Ekintza esparrua

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Trafikoaren inpaktua murriztu gune batzuetan, trafikoa kontzentratuz intentsitate handiak hobeago jasaten duten beste bide batzuetan. Kaleko funtzionaltasun anitza berreskuratu eta horrela espazio publikoko gestioaren politikari ekin mugikortasun iraunkorra eta seguruaren printzipioekin bat datorrena.

3. Ekintzaren deskribapena

Hierarkizazio aldaketa udalerriko bide batzuetan (ikus 23. plano) eta zoladura bakarreko zonalde berriak.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Azpiegituren kostu zehaztugabea.

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL23- Zirkulazio proposamena

6. Fasea

0-11 urte

7. Lehentasuna

Ertaina-Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia eta Udaletxea.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Ohiko konexioko desplazamenduetan garraio pribatuaren erabilpen kuota

Oinarrizko sarearen batezbesteko EBI

4.2 Erdiguneko plana: Garibai ardatz intermodala

1. Ekintza esparrua

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Garibai etorbidea ardatz intermodal batean bihurtu

3. Ekintzaren deskribapena

Garibai etorbidean bidegorria inplementatu ahal izateko eta oinezkoen gunearen kalitatea areagotzeko, kontsideratu da aukerarik egokiena noranzko bakarrekoa egitea dela eta orain garraio publikoko ibilgailu eta baimendutako ibilgailuentzat irekita dagoen tramo erabat ixtea. Autobusak Nafarroa etrobidetik sartu eta Biteritik irtetzea proposatzen da. Ardatz intermodala osatzeko motorentzako aparkalekuak eta bizikletak gordetzeko bicibox bat jartzea proposatzen da. Zama-lanentzako eta taxiarentzako espazioak mantentzen dira.

4. Ekintzako zonaldea

Garibai etorbidea

8. Kostua(€)

Azpiegituren kostu zehaztugabea.

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL24- Erdiguneko plana: Garibai ardatz intermodala

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Oinezkoen bideratutako azalera %

Bizikleta bideen metroak

Trafiko EBI

Kutsadura atmosferikoa

4.3 Zirkulazio noranzko bakarren plana

1. Ekintza esparrua

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Bide segurtasuna hobetu eta oinezkoei eta bizikletei bideratutako azalera handitu.

3. Ekintzaren deskribapena

Kale batzuetan zirkulazio noranzkoen aldaketa eta noranzko bakarreko tramoen implementazioa proposatzen da (ikusi 23. planoan).

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL23- Zirkulazio proposamena

8. Kostua(€)

Seinaleztapen bertikala: 218€ x 17 seinale:
3.706 €

6. Fasea

0-12urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia eta Udaletxea.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Noranzko bakarren bideen %

4.4 Trafikoa baketzeko ingurumen zonaldeak

1. Ekintza esparrua

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Ekintzaren oinarria udalerrriaren oinarrizko sarean integratzen ez diren kaleak baketutako kaleak bezala kontsideratzea da, hau da, zona 30 eremuetan eta oinezkoentzat lehenetasunezko zonaldeetan integratutak.

3. Ekintzaren deskribapena

Ingurumen zonaldeak definitu eta seinaleztatu

4. Ekintzako zonaldea

Udalerrria

8. Kostua(€)

Kostua zehazteko

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

PL25- Trafikoa baketzeko ingurumen eremuak

6. Fasea

0-12urte

7. Lehenetasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia eta Udaletxea.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Baketutako azalera

4.5 Musakola auzoaren baketzea eta sarbideen erregulazioa

1. Ekintza esparrua

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Musakolako zonaldean abiadurak murriztu eta segurtasuna handitu, zonalde horretara sarbideak erregulatuz.

3. Ekintzaren deskribapena

5 sarrera ateen inplementazioa. Sarrera ate hauek ohartaraziko ditu gidariak abiadura murriztu behar duten zonalde batera iristen ari direla. Abiadura murrizteko plataforma batekin lagunduko da.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Kostua proiektuan definitzeko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL23- Zirkulazio proposamena

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Abiadura muga gainditzen duten ibilgailuen %

4.6**Alderantzikatutako lehentasun zonaldera sarbideen erregulazioa****1. Ekintza esparrua**

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Oinezkoentzat lehentasunezko zonaldeen ibilgailuen sarrera eta irteera kontrolatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Gaur egun dauden piloiaren osagarri izango zen sistema baten inplementazioa, zonaldean sartzen diren baimendutako eta zamalanentzako ibilgailuen sarrera eta aparkamendua kontrolatzeko. Garaibai etorbidean bi piloi berri instalatzea proposatzen da, eta baita ere sarrera ate bat instalatzea proposatzen da baimendutako ibilgailuentzat, Nafarroa etorbidea eta San Bixente Ferrer artean. MIPI-ak ere esaten du egokiena sarbidea kontrolatzeko piloirik gabeko sistema bat izango zela, non poste batzuetan jarritako bideokamara baten bidez kontrolatzen da baimendutako ibilgailuen sarrera.

4. Ekintzako zonaldea

Alde Zaharra

8. Kostua(€)

Kostua proiektuan definitzeko

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

PL24- Erdiguneko plana: Garaibai ardatz intermodala

6. Fasea

0-11 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

5.1 Galtzadako aparkamenduaren erregulazioa

1. Ekintza esparrua

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Aparkamenduaren kudeaketa integralerako estrategia definitu. Bertan eskariaren segmentu bakoitzari erantzuna emateko aparkamendu politika bat definituko da: gestioak-erosketak, bertakoen parking-ak, errotazio plazak, etab.

3. Ekintzaren deskribapena

Galtzadan araututako aparkamenduaren eskaintza modifikatu, proposatuz:

- Erregulatutako aparkamenduaren 0 zonaldea handitu.
- Erregulatutako aparkamenduaren 1 zonaldea handitu.
- Erregulatutako aparkamenduaren zonalde berri bat sortu, 2 zonaldea.
- Galtzadan hiru parking berri instalatu, bat Garro Jenerala kalean, beste bat Kondekuan eta beste bat Uribarri etorbidean.
- Kalealdeko aparkalekuak bateriara pasa.
- Araba etorbidean espaloien gainean dauden aparkalekuak kendu.
- Antso Abarka kalean aparkaleku batzuk kendu bizikleta bidea sartu ahal izateko.
- Sailunte plazako aparkalekuak kendu eta Nao de Santiago eta Joan Bengoa kaleetako aparkalekuak berregituratu.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL26- Aparkamenduaren kudeaketa

8. Kostua(€)

Errotazio zonalderako parkimetroaren instalakuntza $20 \times 4.900\text{€}/\text{unitatea} = \mathbf{98.000\text{€}}$
Zaintza eta kontrolerako pertsonala: $20.000 \times 2 = \mathbf{40.000\text{€}}$

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.
Merkataritza eta Turismo Zerbitzua.
Arrasateko udala.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Galtzadan aparkamendu plaza turismo bakoitzeko ratioa
Erreserbatutako plazen betetze maila
Galtzadatik kanpo dauden parking publikoetan aldaketa erabilpen mailan.

5.2 | Aparkamenduaren azterketa osagarria

1. Ekintza esparrua

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Ezagutu zehaztasunez aparkamendu bila bueltaka dabilen ibilgailu kopurua, galtzadaz kanpoko aparkamenduen betetze maila handitu eta Arrasateko udalerrian agitaziozko trafikoa murrizteko helburuarekin.

3. Ekintzaren deskribapena

Galtzadaz kanpoko aparkamenduaren egungo jokaeraren azterketa sakona burutu, modu berriak sustatzeko asmoarekin, espazio publiko hauen erabilpen maila areagotzean eragina izango duena.

4. Ekintzako zonaldea

Erdigunea

8. Kostua(€)

Azterketaren burutzea: **10.800€**

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL26- Aparkamenduaren kudeaketa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Merkataritza eta Turismo Zerbitzua. Arrasateko udala.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Galtzadan aparkamenduen ibilgailu plaza bakoitzarekiko ratioa

Erreserba plazetako betetze maila

Galtzadaz kanpoko udal parkingetan plazen erabilpenean aldaketak

5.3 Motorrentzako aparkalekuen eskaintza handitu

1. Ekintza esparrua

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Motorrentzako aparkalekuak sortu espaloien gainean ematen diren aparkamenduetan sahiesteko eta bidegurutze batzuetan segurtasuna hobetzeko.

3. Ekintzaren deskribapena

Oinezkoen pasaguneen ondoan dauden aparkalekuak motorrentzako aparkalekuak bihurtu, batez ere eskolen inguruan.

Motorrentzako aparkamendu plazak sortu Garibai etorbidean.

Motorrentzako plaza berriak sortu Musakola polikiroldegiko zonaldean, ospitaleko zonaldean eta unibertsitateko zonaldean.

4. Ekintzako zonaldea

Erdigunea eta eskola inguruak

8. Kostua(€)

Kostua zehazteko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-12 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Motorizazio indizea eta motorrentzako aparkaleku plazen arteko erlazioa.

Arau-haustek motorren aparkamenduetan.

Kotxeen araru-haustek motorrentzako aparkamenduetan.

5.4**Aparkamenduaren diziplina ezaren kontrola bide publikoan****1. Ekintza esparrua**

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Diziplina eza murrizteko neurriak ezarri ikuspuntu ezberdinetatik.

3. Ekintzaren deskribapena

Diziplina eza murrizteko neurriak ezarri ikuspuntu ezberdinetatik:

- Erreserbatutako aparkamendu zonaldeetan diziplina eza
- Bai oinezkoen eta bai ibilgailuen zirkulazioan kalte egiten duen diziplina eza
- Oinezkoentzat lehentasunezko zonaldeetan erabilpenaren araudiaren betetzean diziplina eza, merkatal ibilgailuen zamalanei eta zonaldeko bizilagunen ibilgailuei eragiten dien araudia.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Udal zerbitzuetara leporatutako kostuak

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa**6. Fasea**

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Udaltzaingoa

10. Finantziazio iturri posibleak**11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea**

Legez kanpoko aparkamendua inplikaturako erabiltze motaren arabera

Legez kanpoko aparkamendua kalteturiko espazio motaren arabera

5.5**Euskadiko irisgarritasun kodearen betetzea mantendu mugikortasun murriztua duten pertsonentzat galtzadako aparkamenduaren eskaintza bermatzen jarraitzeko****1. Ekintza esparrua**

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

MMP-rentzat mugikortasun eroso bat bermatu

3. Ekintzaren deskribapena

Euskadiko irigarristasun kodearen betetze maila mantendu eta 2019. urtean indarrean sartuko diren eskakizueni egokitu.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Udal zerbitzuetara leporatutako kostuak

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa**6. Fasea**

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Gizarte Zerbitzuak. Arrasateko udala
Arrasate udaleko Mugikortasun eta
Ingurumen sailak.

10. Finantziazio iturri posibleak**11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea**

MMP-rentzat plaza ratioa

5.6 Merkantzien udal banaketa hobetu

1. Ekintza esparrua

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Merkantzien hiri-banaketaren kudeaketa hobetu.

3. Ekintzaren deskribapena

Zamalanak egiteko zonaldeak hobeago kudeatzeko aparkatzeko denbora erregulatu

Ibilgailu astunentzat ibilbide egokienak ezarri

4. Ekintzako zonaldea

Erdigunea

8. Kostua(€)

Kostua zehazteko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL24- Erdiguneko plana: Garibai ardatz intermodala

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Merkataritza eta Turismo Zerbitzua. Arrasateko udala.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Sekzio bakoitzeko zamalanak egiteko plaza kopurua.

Zamalanentzat erreserbatutako zonaldetik kanpo egindako lanak (legalak eta ilegalak).

5.7

Udal aparkamendura sarbidearen seinaleztapenaren hobetu

1. Ekintza esparrua

Ibilgailu pribatua, aparkamendua eta merkantziak.

2. Helburuak

Aparkamendua bilatzen duen jendeak eragindako agitaziozko trafikoa minimizatu aparkamenduaren seinaleztapenaren bidez.

3. Ekintzaren deskribapena

Seinaleztapen finkoa eta aldakorraren bitartez ibilgailuak bideratu udal parkingetan aparkatzeko, informatuz hauek doakoak direla epe baten zehar.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

PL26- Aparkamenduaren kudeaketa

8. Kostua(€)

4 seinale bertikalen instalakuntza informazio aldakorrarekin x 17.400€/unitatea: **69.600€**

Sistema informatikoaren egokitzapena: kostua zehazteko

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Merkataritza eta Turismo Zerbitzua. Arrasateko udala.

10. Finantziario iturri posibleak

Udaletxea, Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

6.1**Abiaduraren kontrolerako elementuak instalatzeko irizpideen definizioa****1. Ekintza esparrua**

Bide segurtasuna

2. Helburuak

Sare lokal eta auzoko sarea osatzen duten kaleen zirkulazioa baketu, eta oinarrizko sarean istripu gehien jasaten dituzten tramuetan abiaduraren murrizketa ahalbidetzen duten elementuak instalatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Irizpide tekniko multzo bat ezarri (materialak, geometria, seinaleztapena...) abiadura murrizteko elementuen homogeneizazioan lagunduko dutenak:

- Banda zimurtsua
- 30 zonaldeetan sarbidea ematen duten oinezkoen pasabideak
- Kuxin berlinesak
- Bidegurutzetan segurtasuna bermatzeko irizpide teknikoak
- Ibilbidearen haustea

4. Ekintzako zonaldea

Ingurumen zonaldeak

8. Kostua(€)

Araudiaren modifikaziorako azterlana:
8.000€

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa**6. Fasea**

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak**11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea**

Baketutako kaleen %

6.2 Bide Segurtasun Plan Lokal baten ezarpena

1. Ekintza esparrua

Bide segurtasuna

2. Helburuak

Infrakzioak murriztu eta horrela bide segurtasuna areagotu.

3. Ekintzaren deskribapena

BSPL-ren idazlana eta proposaturiko neurrien aplikazioa.

4. Ekintzako zonaldea

Erdigunea

8. Kostua(€)

BSPL-ren idaztea: **12.000€**

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Hirigintza, Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Eusko Jaurlaritzaren Trafiko Zuzendaritza

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

BSPL -ren adierazleak

7.1

Ibilagilu eraginkorrak, energia kontsumo baxuarekin eta CO2-ren isurpen murriztuekin sustatu

1. Ekintza esparrua

Ingurumen kalitatea eta aurrezte energetikoa.

2. Helburuak

CO2-ren isurpenak murrizteko helburuarekin energia garbiagoen erabilpena sustatu.

3. Ekintzaren deskribapena

A eta B motako ibilgailuen zirkulazio zergan saria hausnartzen duen ordenantzaren aldaketa.

Kontsumo energetiko baxua eta CO2-ren isurpen murrizketaren irizpideak jarraituz udal flotaren berriztatzea.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Udal zerbitzuetara leporatutako kostuak

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-11 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziazio iturri posibleak

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

A eta B motako ibilgailuen % ibilgailu parke osoarekin alderatuz.

7.2 Erregai alternatiboak sustatu garraioarentzat

1. Ekintza esparrua

Ingurumen kalitatea eta aurrezte energetikoa.

2. Helburuak

CO2-ren isurpenak murrizteko helburuarekin energia garbiagoen erabilpena sustatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Zehaztasun teknikoetan ibilgailua gutxienez %20 batean biodieselarekin funtzionatu dezakeela bermatzen duten ibilgailuak saritu.

Udalerrriaren erdigunetik gertu biodieselaz hornitu dezaketen zerbitzuguneak sustatu eta bultzatu.

Bioetanolaren erabilera saritu eta sustatu eta errenergurako zerbitzuguneak bultzatu.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerrria

8. Kostua(€)

Udal zerbitzuetara leporatutako kostuak

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-11 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Bioetanola y biodiesela erabiltzen duten ibilgailuen %

7.3 Ibilgailu elektrikoentzat karga puntu baten sorrera

1. Ekintza esparrua

Ingurumen kalitatea eta aurrezte energetikoa.

2. Helburuak

CO2-ren isurpenak murrizteko helburuarekin energia garbiagoen erabilpena sustatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Ibilgailu elektrikoentzat berriz kargatzeko puntu baten instalakuntza inplementatu froga pilotu bezala.

Udal parkingetan puntuen instalakuntza.

4. Ekintzako zonaldea

Parkingak eta Alde Zaharra

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

8. Kostua(€)

Laubide parking-ean karga puntuaren froga pilotuaren instalakuntza: **14.000€**

Emaitzen balioztatzea eta udal parkingetan eta merkatal zentroetako aparkamenduetara neurria zabaltzeko aukera: **6.400€**.

6. Fasea

0-11 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Neiker, EVE eta Udaletxea.

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Ibilgailu elektrikoen karga puntuen kopurua.

7.4 | Gidatze eraginkorraren sustapena

1. Ekintza esparrua

Ingurumen kalitatea eta aurrezte energetikoa.

2. Helburuak

CO2-ren isurpenak murriztu

3. Ekintzaren deskribapena

Gidatze eraginkorra sustatu, kanpaina informatiboen bidez edo kurtsoak egitera gonbidatuz, kolaborazioak eta formazioa udalerriko autoeskolatan.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Gidatze eraginkorren kurtsoen sustapena:
6.400€

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziazio iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea, EVE, IDAE, RACVN...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Egindako kurtsoetan partaide kopurua

7.5 | Kutsadura akustikoan obekuntzak

1. Ekintza esparrua

Ingurumen kalitatea eta aurrezte energetikoa.

2. Helburuak

Kutsadura akustikoa murriztu

3. Ekintzaren deskribapena

Biztanleriari kalte egin diezaioketen bide berrietan pantaila akustikoen edo oztopo begetalen instalakuntza.

Zirkulazio handiena jasaten duten bideetan zolaketa hobetu asfalto xurgatzailearekin edo zaratan kontrakoa.

4. Ekintzako zonaldea

Bide berriak

8. Kostua(€)

Azpiegitura berrien proiektuetara leporatu beharreko kostuak.

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-11 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Bide Publikoaren Mantenu Zerbitzua. Arrasateko udala

10. Finantziazio iturri posibleak

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

>54dB zonalde arriskutsuen %

8.1

Eskola bideak. Eskolarako sarbideko praktika onei buruzko eskuliburua

1. Ekintza esparrua

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Ikastetxeetara egiten diren desplazamenduen artean bizikletaz eta oinez egiten direnak sustatu, ikasle eta gurasoei erakutsiz ze abanataila dituen honek eskuliburu baten bidez.

3. Ekintzaren deskribapena

Praktika onen eskuliburu bat garatu, non desplazamendu bakoitzeko zeintzuk diren jarrera egokiak erakusten den.

4. Ekintzako zonaldea

Ikastetxeak

8. Kostua(€)

Eskuliburuaren kostua: **3.000 €**

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-6 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Hezkuntza Zerbitzua. Arrasateko udala
Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Educacion, Eusko Jaurlaritzza, Aldundia, Udaletxea

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

8.2

Zirkulazio eta abiaduraren moderazioa eskola inguruan

1. Ekintza esparrua

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Segurtasuna hobetu eta ikasleen istriputasun arriskua murriztu eskolarako bidean.

3. Ekintzaren deskribapena

Erabiltzaileen segurtasuna handitzeko ibilbideen seinaleztapena instalatu.

Espaloiaren gainean ibilgailuak aparkatzea saihesten duten elementuen instalakuntza.

Espaloiaren zabalkuntza.

4. Ekintzako zonaldea

Eskola bideak

8. Kostua(€)

Elementuen kokapenerako azterlana:
10.000€

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Hezkuntza Zerbitzua. Arrasateko udala
Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.
AMPA
Gipuzkoako Aldundia

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea,...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Istriputasun eta harrapatze indizearen bilakaera
Ibilgailu motordunei lotutako zarata indizearen bilakaera
Kontrolatutako tramuetan batez besteko abiaduraren murrizketa

8.3

Eskoletako mugikortasunaren inguruko ekintza lerroak garatzeko batzorde misto bat sortu

1. Ekintza esparrua

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Elkarrizketa tarte baten sorrera, non modu bateratu batean eskoletako mugikortasunari buruzko alderdiak jorratu daitezke.

3. Ekintzaren deskribapena

Eskolek sorturiko mugikortasunarekin erlazionaturiko alderdiak lantzen dituen lan batzorde misto baten sorrera.

Hiria eta Eskola Programarekin kolaboratu.

4. Ekintzako zonaldea

Eskolak

8. Kostua(€)

Udal zerbitzuetara leporatutako kostuak

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Hezkuntza Zerbitzua. Arrasateko udala
Arrasate udaleko Mugikortasun eta
Ingurumen sailak.

AMPA

Gipuzkoako Aldundia

10. Finantziazio iturri posibleak

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Batzordearen eraketa

Ospatutako bilera kopurua

8.4

Hezkuntza-komunitateari bideratutako sentsibilizazio kanpainak eskola zentroetara sarbide irigarri bat sustatzeko

1. Ekintza esparrua

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Eskola zentroetara oinez joatearen onurak eta aukerak ezagutzera eman eta desplazamendu horiek egoera egokienetan ematen direla bermatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Mugikortasun iraunkorraren sentsibilizazio eta sustapen kanpainak burutu.

4. Ekintzako zonaldea

Eskolak

8. Kostua(€)

Kanpainak egitea: **11.000€**

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Hezkuntza Zerbitzua. Arrasateko udala
Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.
Hiri segurtasun zerbitzua. Arrasateko udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea,...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Eskoletara oinez joaten diren ikasleak
Eskoletara bizikletan edo patinetean joaten diren ikasleak
Hezkuntza zentro ezberdinetan bizikletentzako aparkaleku kopurua
Eskola inguruetan istriputasuna
Eskolara joateko desplazamenduetako banaketa modala

8.5

Mugikortasunaren sortzaile diren zentroetara mugikortasun planak sustatu

1. Ekintza esparrua

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Enpresa desplazamendu planak garatu, langileei ezagutzera emateko lanpostura desplazatzeko ze aukera ezberdin dituzten.

3. Ekintzaren deskribapena

Industrialde bakoitzara iristeko dauden garraio aukera guztiak ezagutzeko aukera emango lukeen azterlan bat burutu.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

3.3 ekintzari leporatu daiteken kostua

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

8.6 Mugikortasun iraunkorraren sustapena

1. Ekintza esparrua

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Herritarren mugikortasun ohituretan aldaketa bat sustatu eta aldaketa hauek biztanleriarengatik barneratuak izan daitezela.

3. Ekintzaren deskribapena

Kanpainien antolakuntza eta sustapena elementu hauekin erlazionaturik:

- Garraio publikoa
- Bizikletaren erabilpena ohiko garraio modua bezala
- Ibiltzearen ohitura eta bere onurak osasunarentzat
- Zuzenki aparkatu (oinezkoen pasabideak errespetatuz, MMP-rentzat erreserbatutako plazak errespetatuz,...)
- Erabiltzaile anitzeko ibilgailu zerbitzua eta kotxea elkarbanatzeko zerbitzua ezagutzera eman
- Mugikortaunarekin erlazioa duten ordenantza ezberdinak ezagutzera eman: zarata, zirkulazioa, aparkamendua, bizikletak...Eta hauek betetzearekin arreta eduki.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Kanpainen antolakuntza eta sustapena:
Kostua zehazteko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea,...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

EBIren bilakera Arrasateko puntu ezberdinetan
Garraio publikoaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera
Bizikletaren erabiltzaile kopuruaren bilakaera
Airearen kalitatearen indizearen bilakaera
Istriputasun indizearen bilakaera
Banaketa modala

8.7 Mugikortasun Iraunkorra eta Seguruaren astea finkatu

1. Ekintza esparrua

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Herritarren artean gogoeta udalerrarentzat nahi den mugikortasun ereduaren inguruan, horrela mugikortasun ohituretan iraunkorragoak diren desplazamendu moduak bultzatzeko erabakiak hartu daitezzen.

3. Ekintzaren deskribapena

Mugikortasun iraunkorra eta seguru baten moduen inguruan sentsibilizatzeko eta sustatzeko ekintza ezberdinak ospatu aste baten zehar. Ekintza hauetako batzuk izan daitezke:

- Garraioen lasterketa
- Mugikortasunarekin zerikusia duten gaien inguruko erakusketak
- Isun sinbolikoen kanpaina
- Erdigune osoan ibilgailu pribatuari sarbidea guztiz itxi
- Bizikleta publikoen alokairu zerbitzu baten froga pilotua burutu
- Erabiltzaile anitzeko eta parketutako kotxe sistema ezagutzera eman
- Mugikortasun iraunkorrari buruz argazki lehiaketa
- Mugikortasuna eta iraunkortasunaren inguruan zinema ziklo baten programazioa

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Antolakuntza eta sustapena: Kostua zehazteko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziazio iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea,...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

EBIren bilakaera aste horretan eta beste asteekin alderaketa

Egindako bizikleten maileguak

Antolatutako ekintza ezberdinetan partaideak

8.8 Arrasateko Mugikortasunaren Gidaren edizioa eta argitaratzea		
1. Ekintza esparrua		
Mugikortasuna eta hezkuntza		
2. Helburuak		
Arrasateko biztanleriari ezagutzera eman aukera guztiak mugikortasunaren alorrean.		
3. Ekintzaren deskribapena		
Arrasateko mugikortasunaren arlo guztiak jasoko dituen gidaren edizioa eta argitaratzea. Informazio guztiaren aurkezpena udalerriko plano batean.		
4. Ekintzako zonaldea	8. Kostua(€)	
Udalerria	Mugikortasun gidaren argitaratzea: 10.000€	
5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Altua	Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea
Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea,...		Udalerrian argitaraturiko gida kopurua eta banatutako aleak

8.9 Arrasateko mugikortasunaren bulegoa bultzatu**1. Ekintza esparrua**

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Erditik gertu dagoen leku fisiko bat eduki mugikortasunaren inguruko informazioa kontsultatzeko, kexak edo iradokizunak egin edo garraio publikoaren bidai txartelako erosi.

3. Ekintzaren deskribapena

Arrasateko mugikortasun bulegoa sustatuko da, eskumenak emanez. Leku fisikoak aukerak emango balu BAZ-en bulegoa oso leku aproposa izango litzateke.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Kostua zehazteko

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa**6. Fasea**

0-12 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea,...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Bisitari kopurua bulegoan

8.10 Arrasateko mugikortasunaren webgunea		
1. Ekintza esparrua		
Mugikortasuna eta hezkuntza		
2. Helburuak		
Herritarrak mugikortasunari buruzko informazio online garbia eta zehatza edukitzea. movilidad.		
3. Ekintzaren deskribapena		
<p>Arrasateko udaleko webgunea hobetu mugikortasunarekin zerikusia duten gaiak jorrazteko edo webgune berri bat sortu gai hauetako, bi mailako informazioarekin: maila bat informazio estatikoarekin, mugikortasun gidan azalduz ozen informazio berdinarekin (8.8 ekintza) eta betse maila dinamiko bat etengabe eguneratzen joaten dena:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gatlazkak bide publikoan (trafiko mozketak, obrak, etab.). • Garraio publikoan egon daitezken gorabehera buruzko informazioa. • Mugikortasun mailaren garapenari buruzko informazioa (aktak, bilerak, etab.). • Udalerriko puntu batetik bestera desplazatzeko ibilbide egokienaren kontsulta. • Operadoreen edo mugikortasunarekin zerikusia duten eragileen webguneetara estekak. • Udalerrian eragina izango duten azpiegitura obren eta proiektuentzat atal bereiztua. 		
4. Ekintzako zonaldea	8. Kostua(€)	
Udalerria	Kostua zehazteko	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-12 urte	Ertaina	Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea
Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea,EVE, IDAE		Webgunearen bisita kopurua

8.11

Bizikletan gidatze eraginkor eta seguruaren kurtsoen sustatupena

1. Ekintza esparrua

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Txirrindulari potentzialei zirkulazio arau basikoak erakutsi konfiantzan eta segurtasun irabazteko.

3. Ekintzaren deskribapena

Bizikletan ibiltzeko kurtsoak antolatu

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Kurtsoen antolakuntza: Kostua zehazteko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Hiri-Segurtasun Zerbitzua. Arrasateko udala

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea, EVE, IDAE...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Kurtsoetan izena emandako pertsona kopurua

Bizikleten mugikortasunera loturiko istriputasunaren bilakaera

8.12 Autoan Elkarrekin ekimena sustatu**1. Ekintza esparrua**

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Lanerako bidean ibilgailuen betetze maila handitu, horrela ibilgailu-kilometro kopurua gutxitzeko.

3. Ekintzaren deskribapena

Guar egun indarrean dagoen Autoan elkarrekin programa sustatu Arrasaten kotxean egiten diren desplazamenduetan kotxea elkarbanatzeko. Bere erabiler bultzateko kanpainak egin.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Kostua zehazteko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa**6. Fasea**

0-11 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun saila.

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea,...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Zerbitzua erabiltzen duten erabiltzaile kopurua

Ibilgailuen betetze indizea

8.13 | Modu ez motordunen eskaintzaren difusioa

1. Ekintza esparrua

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Modu ez motordunekin burututako desplazamendu kopurua handitzea.

3. Ekintzaren deskribapena

Baliabide ezberdinen bitartez ezagutzera eman (udal aldizkaria, web, irratia...) modu ez motordunekin erlazionaturik egon daiteken informazio guztia.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerrria

8. Kostua(€)

Sustapena: Kostua zehazteko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea, EVE, IDAE...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Modu ez motordunekin barne desplazamendu kopurua

8.14 Agente zibikoaren figura ezarri

1. Ekintza esparrua

Mugikortasuna eta hezkuntza

2. Helburuak

Helburua informazioa hobetzea da, sentsibilizazioa areagotu eta herritarren artean elkarbizitze eta errespetu jarrerak zibikoak sustatzea, herriaren ondare publiko eta pribatuaren erabilpen egokia sustatzen den bitartean. Beste helburu bat Arrasatko mugikortasunarekin zerikusia duen araudia betetzea da.

3. Ekintzaren deskribapena

Mugikortasun arloko kanpainak egiten direnean, planifikatu eta burutzeko orduan, agente zibikoaren figura partaide egin, eman nahi den mezua sendotu eta indartzeko helburuarekin.

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Agente zibikoa: **40.000 €**

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-12 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

Udaltzaingoa

BAZ

10. Finantziario iturri posibleak

Ministerio de Fomento, Aldundia, Udaletxea, EVE, IDAE...

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

Agente zibikoaren parte-hartzeak mugikortasun gaietan

9.1

Zirkulazio, oinezko eta bizikleta udal araudiaren aldaketa eta jarraipena

1. Ekintza esparrua

Udal araudiak

2. Helburuak

Bide publikoko erabiltzaile ezberdinak beraien burua irudikatuta ikus dezaten udal arau-esparru baten sorrera bultzatu.

3. Ekintzaren deskribapena

Zirkulazioa oinezkoen ordenantzaren eguneraketa, beste batzuen artean, elementu hauek barneratzeko:

- Zirkulazio orokorraren arautegian ezarritutako errekerimendu berriak
- Oinezkoen zirkulazioa
- Oinezkoen zonaldeetan zirkulazio baldintzak eta seinaleztapena
- Alderantzizko lehentasunezko zonaldeak eta 30 zonak
- Ibilgailuen abiadura
- Abiadura murrizteko elementuak kokatzeko irizpideen definizioa
- Bizikleten zirkulazioa
- Patineteen zirkulazioa
- Motozikletak eta ziklomotorrak
- Garraio publikoko geldialdiak
- Aparkamendua (debekuak, erreserbak, seinaleztapena,...)
- Zamalanak
- Ibilgailu astunen eta merkantzia arriskutsuen zirkulazioa
- Ibilgailuen erretreta
- Trafiko eta bide segurtasuneko legediari infrakzioak

4. Ekintzako zonaldea

Udalerria

8. Kostua(€)

Kostua zehazteko

5. Erreferentziazko dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Arrasate udaleko Mugikortasun eta Ingurumen sailak.

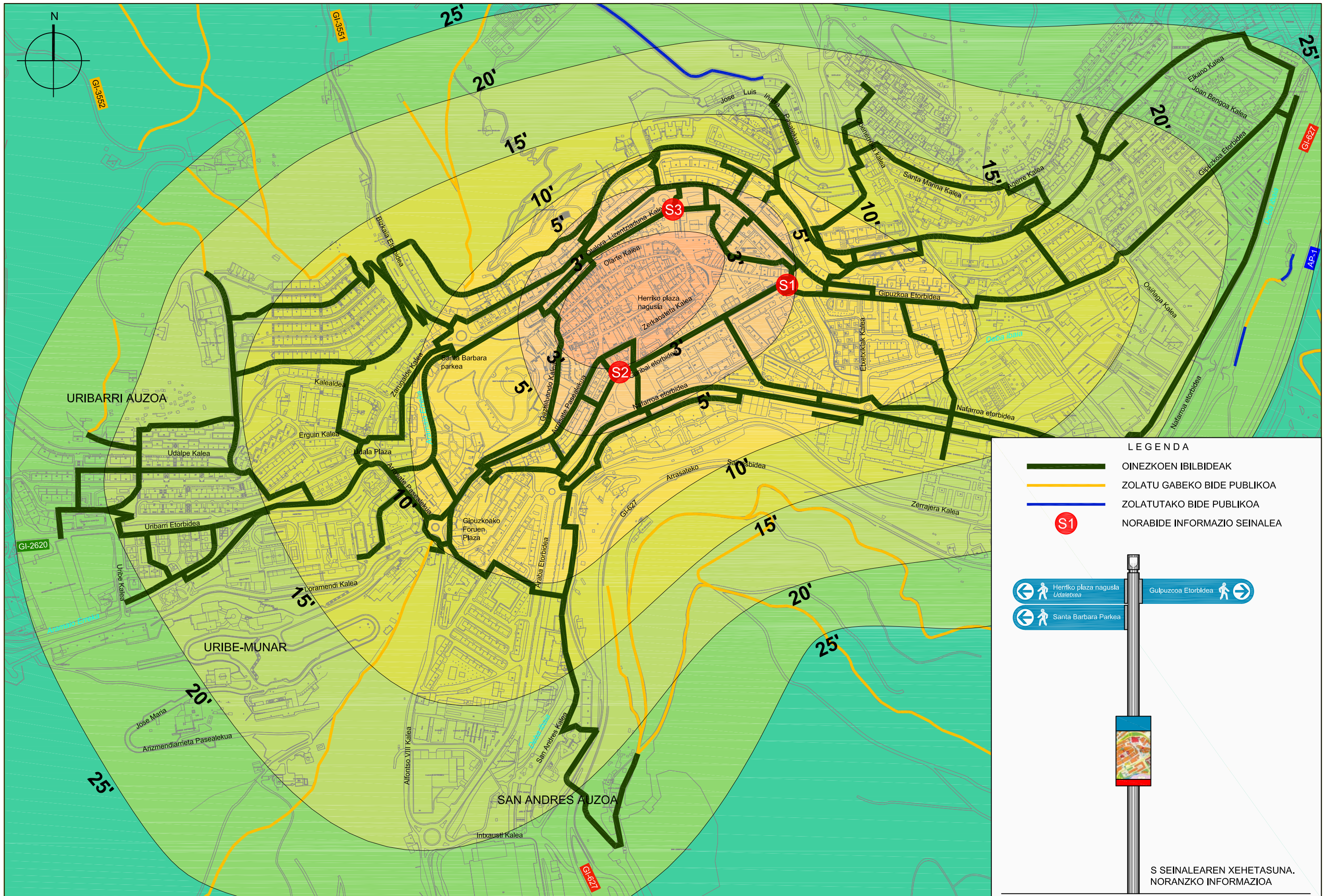
Udaltzaingoa.

10. Finantziazio iturri posibleak

Udaletxea

11. Proposamenaren ebaluaziorako adierazlea

PLANOAK



LEGENDA

- OINEZKOEN IBILBIDEAK
- ZOLATU GABEKO BIDE PUBLIKOAK
- ZOLATUTAKO BIDE PUBLIKOAK
- NORABIDE INFORMAZIO SEINALEA

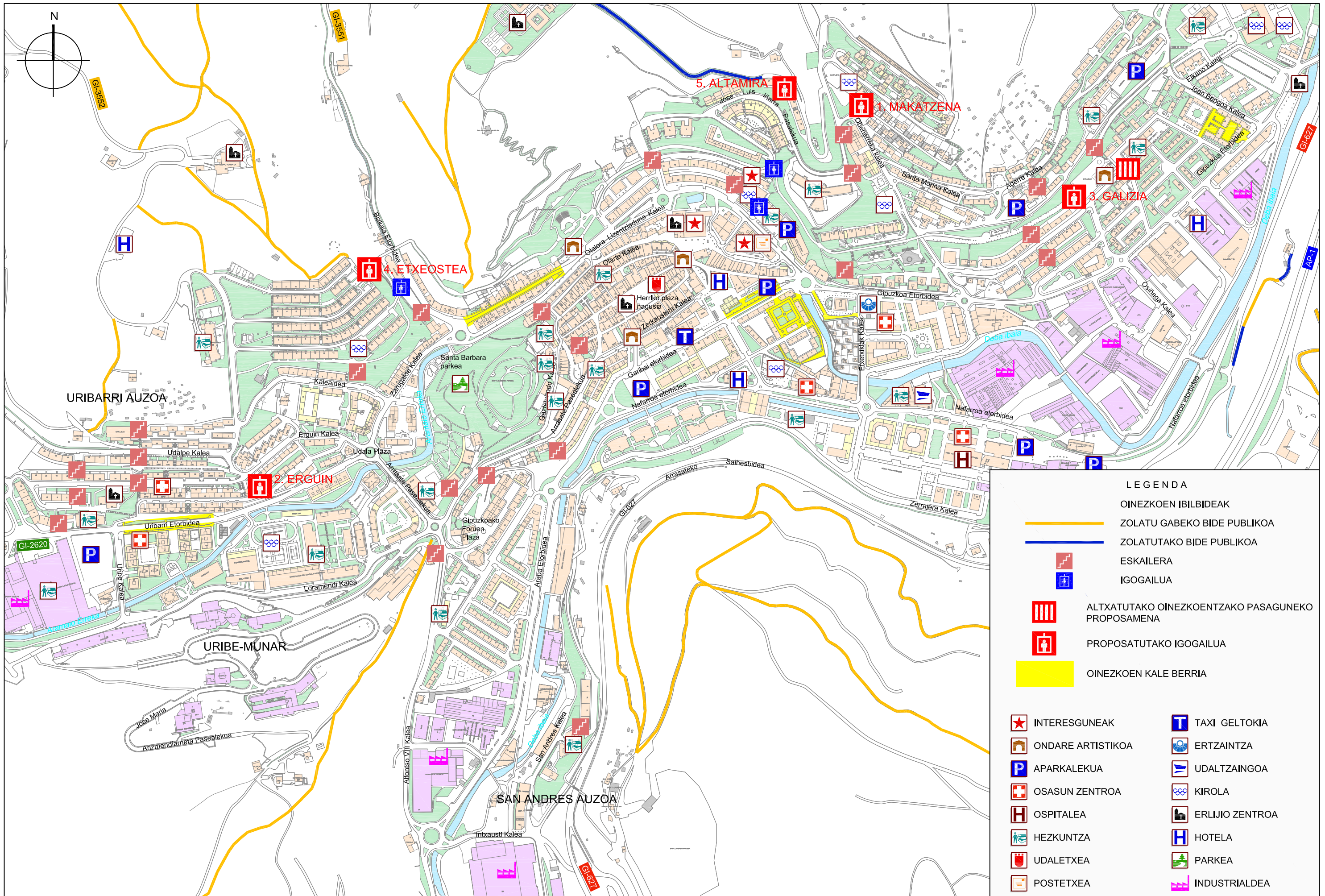
S1

Herriko plaza nagusia
Udaletxea

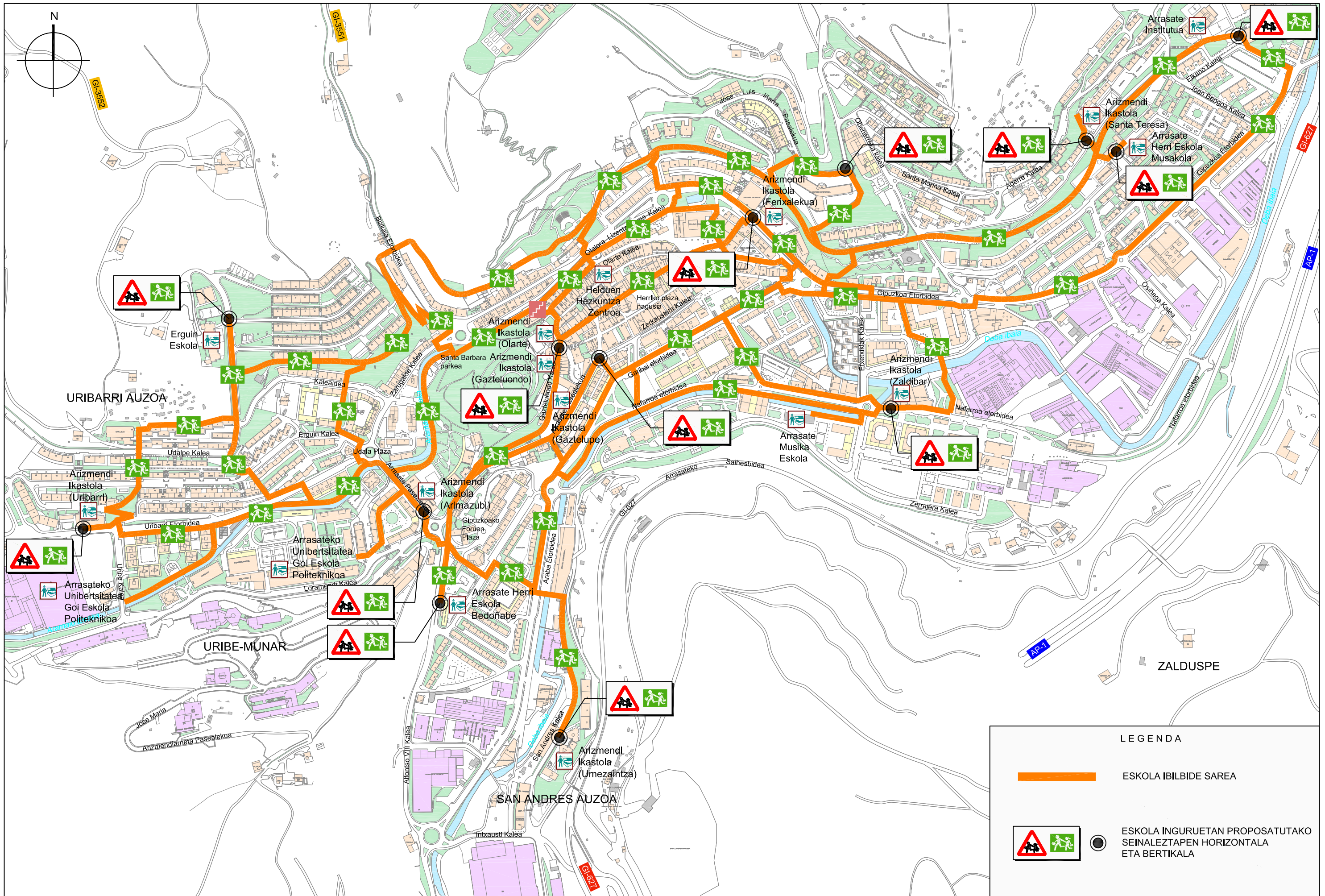
Santa Barbara Parkea

Gipuzkoa Etorbidea



S SEINALEAREN XEHETASUNA. NORANZKO INFORMAZIOA

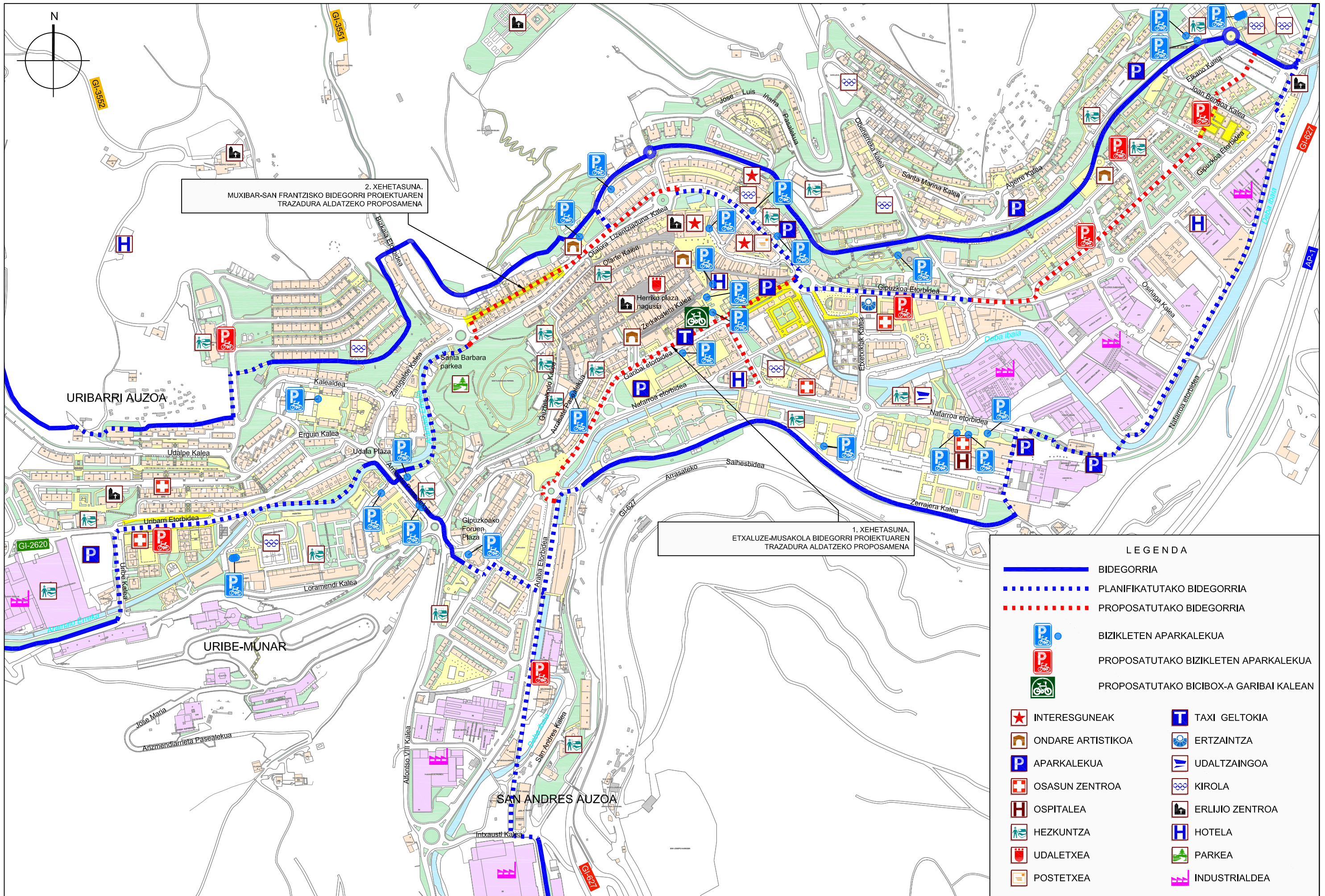


LEGENDA	
OINEZKOEN IBILBIDEAK	
	ZOLATU GABEKO BIDE PUBLIKOA
	ZOLATUTAKO BIDE PUBLIKOA
	ESKAILERA
	IGOGAILUA
	ALTXATUTAKO OINEZKOENTZAKO PASAGUNEKO PROPOSAMENA
	PROPOSATUTAKO IGOGAILUA
	OINEZKOEN KALE BERRIA
	INTERESGUNEAK
	TAXI GELTOKIA
	ONDARE ARTISTIKOA
	ERTZAINZA
	APARKALEKUA
	UDALTZAINGOA
	OSASUN ZENTROA
	KIROLA
	OSPITALEA
	ERLIJIO ZENTROA
	HEZKUNTZA
	HOTELA
	UDALETXEA
	PARKEA
	POSTETXEA
	INDUSTRIALDEA



LEGENDA

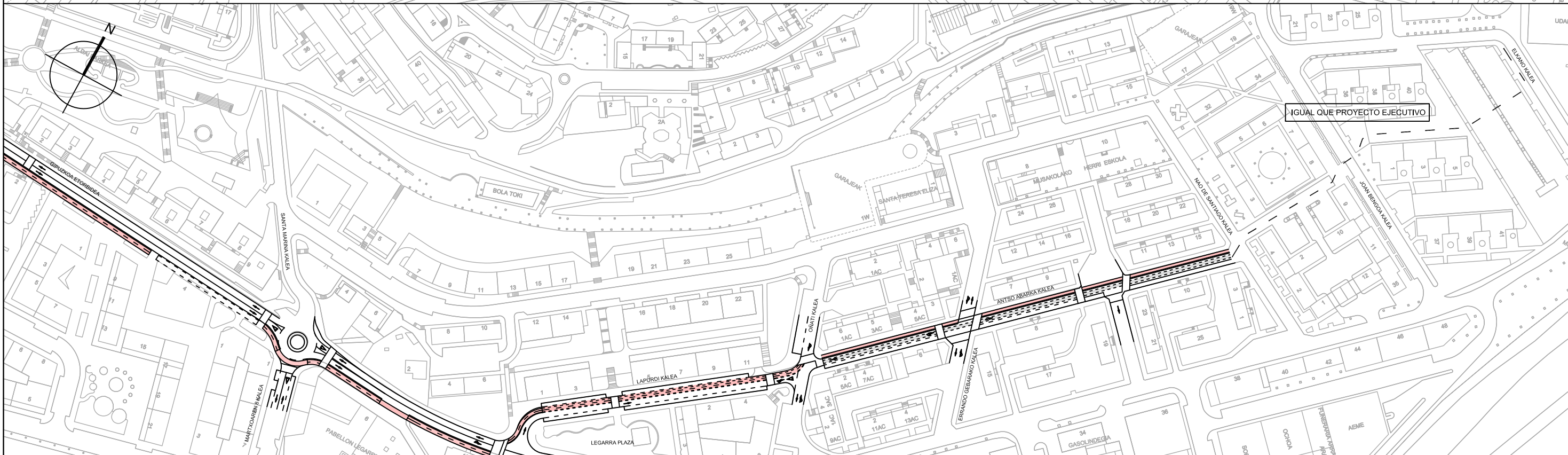
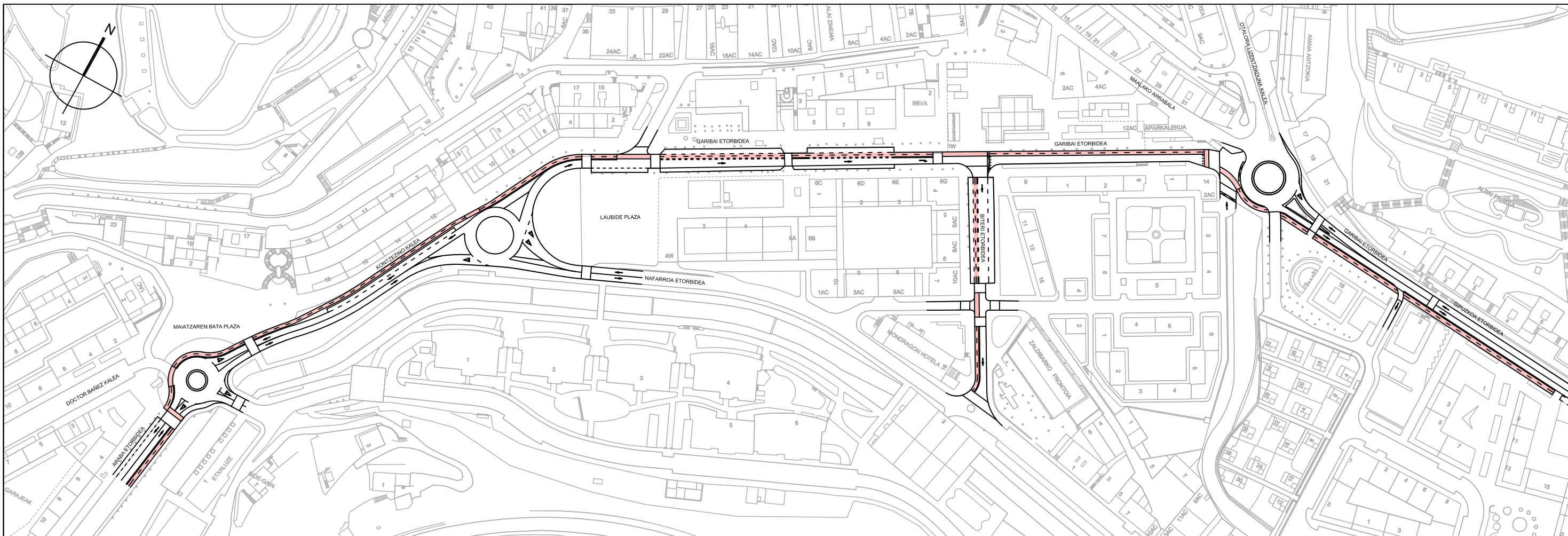
-  ESKOLA IBILBIDE SAREA
-  ESKOLA INGURUETAN PROPOSATUTAKO SEINALEZTAPEN HORIZONTALA ETA BERTIKALA



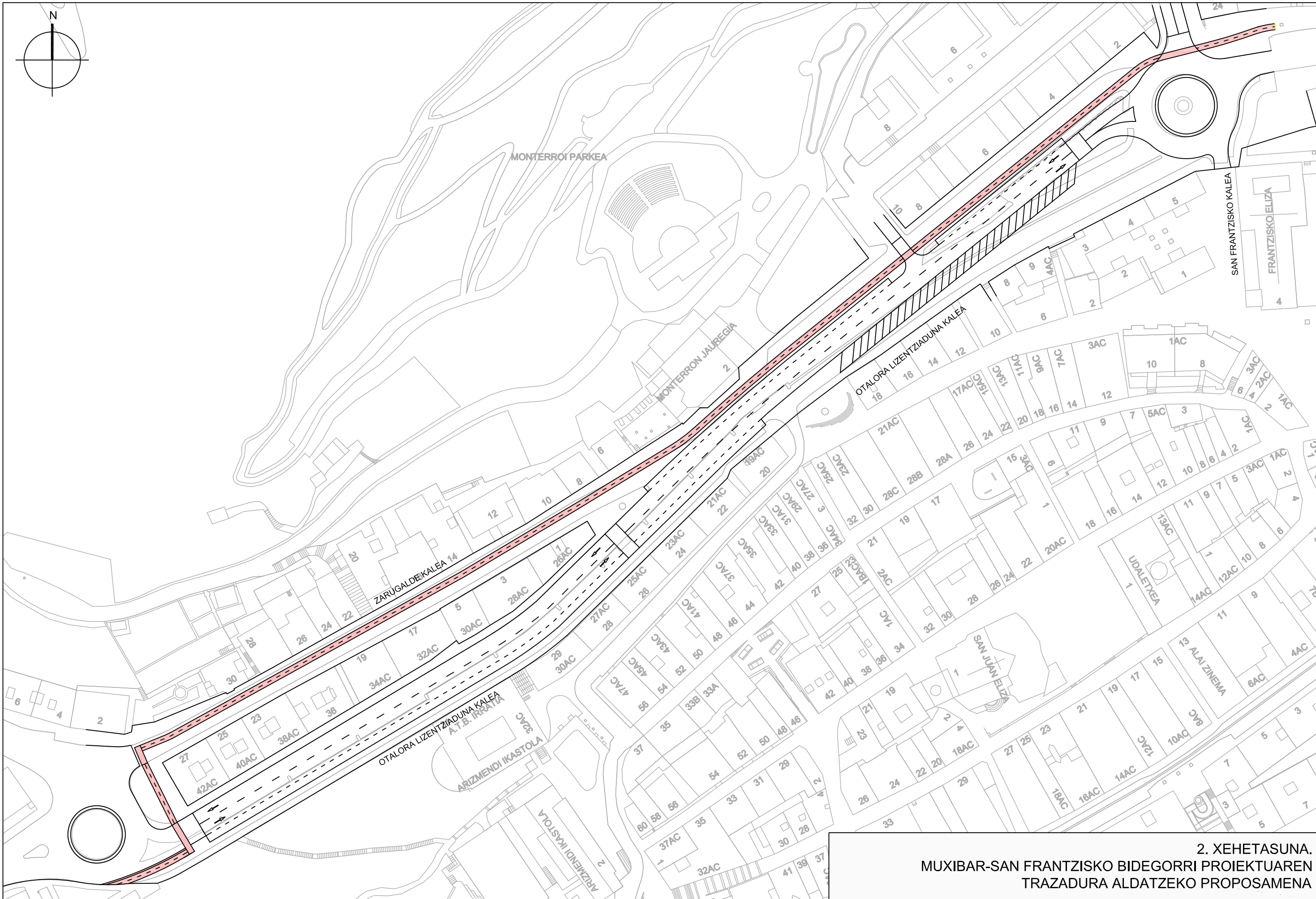
2. XEHETASUNA.
MUXIBAR-SAN FRANTZISKO BIDEGORRI PROIEKTUAREN
TRAZADURA ALDATZEKO PROPOSAMENA

1. XEHETASUNA.
ETXALUZE-MUSAKOLA BIDEGORRI PROIEKTUAREN
TRAZADURA ALDATZEKO PROPOSAMENA

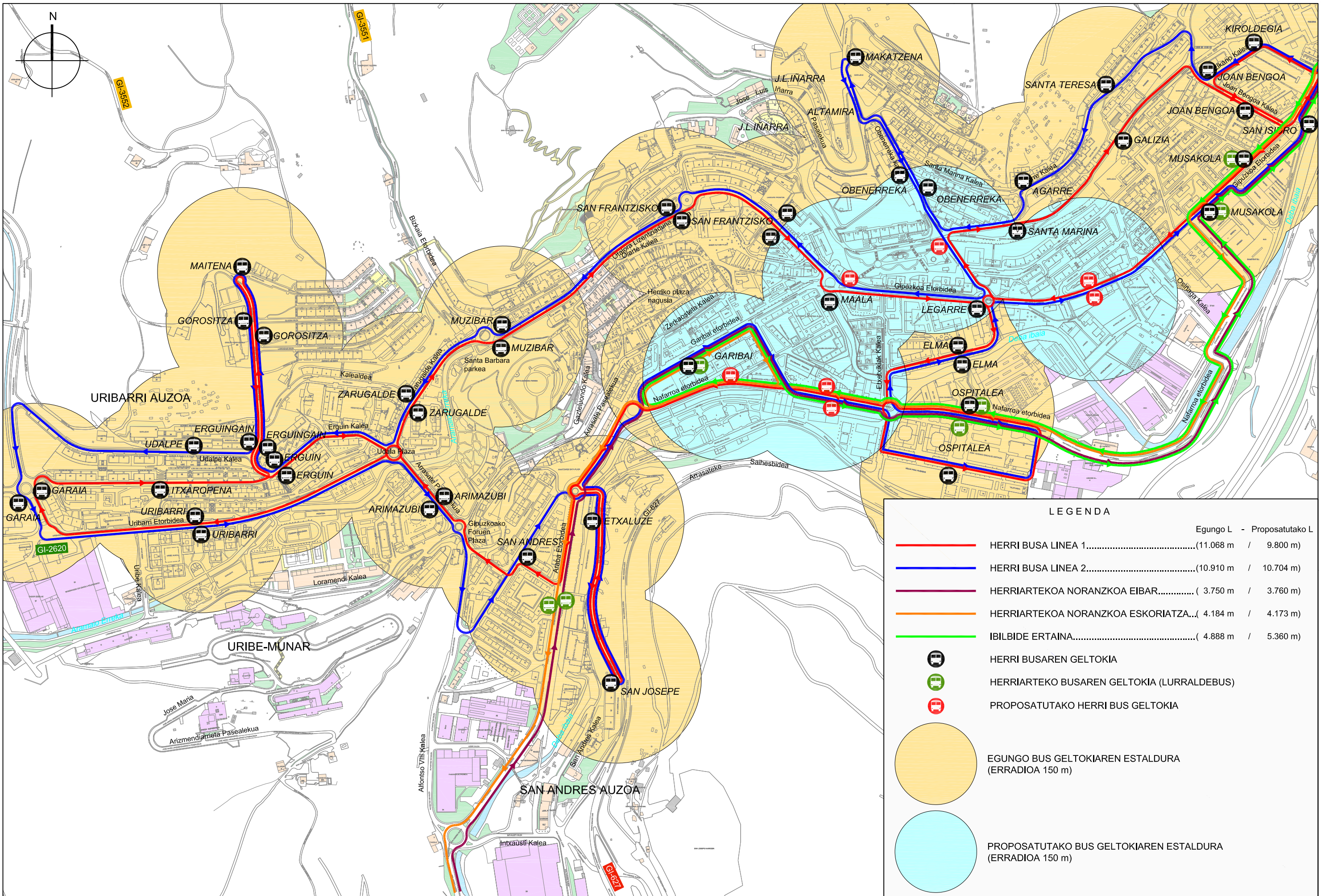
LEGENDA	
	BIDEGORRIA
	PLANIFIKATUTAKO BIDEGORRIA
	PROPOSATUTAKO BIDEGORRIA
	BIZIKLETEN APARKALEKUA
	PROPOSATUTAKO BIZIKLETEN APARKALEKUA
	PROPOSATUTAKO BICIBOX-A GARIBAI KALEAN
	INTERESGUNEAK
	TAXI GELTOKIA
	ONDARE ARTISTIKOA
	ERTZAINZA
	APARKALEKUA
	UDALTAINGOA
	OSASUN ZENTROA
	KIROLA
	OSPITALEA
	HEZKUNTZA
	ERLIJIO ZENTROA
	UDALETXEA
	PARKEA
	POSTETXEA
	INDUSTRIALDEA



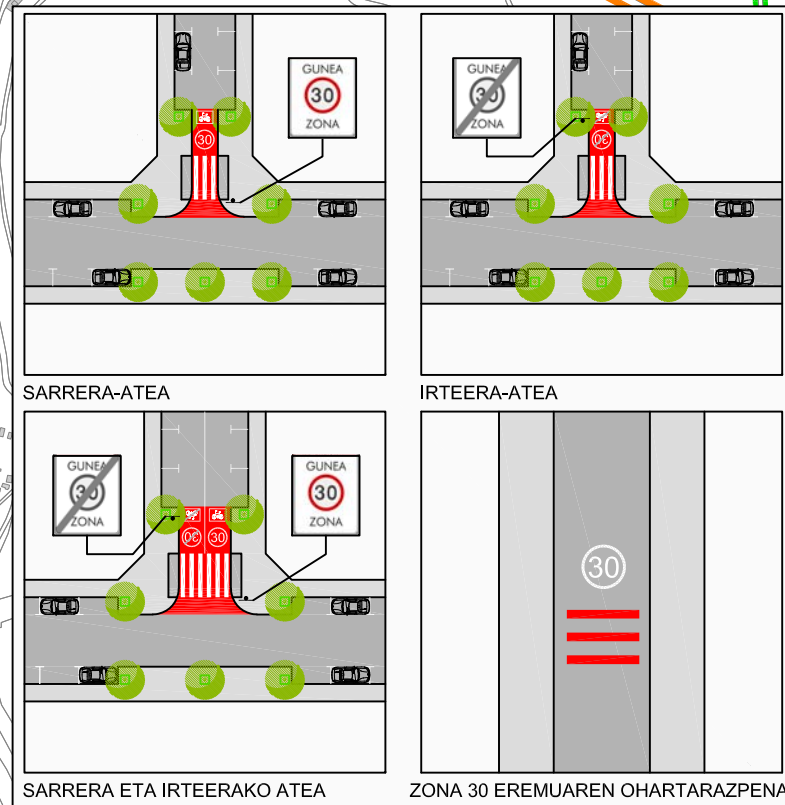
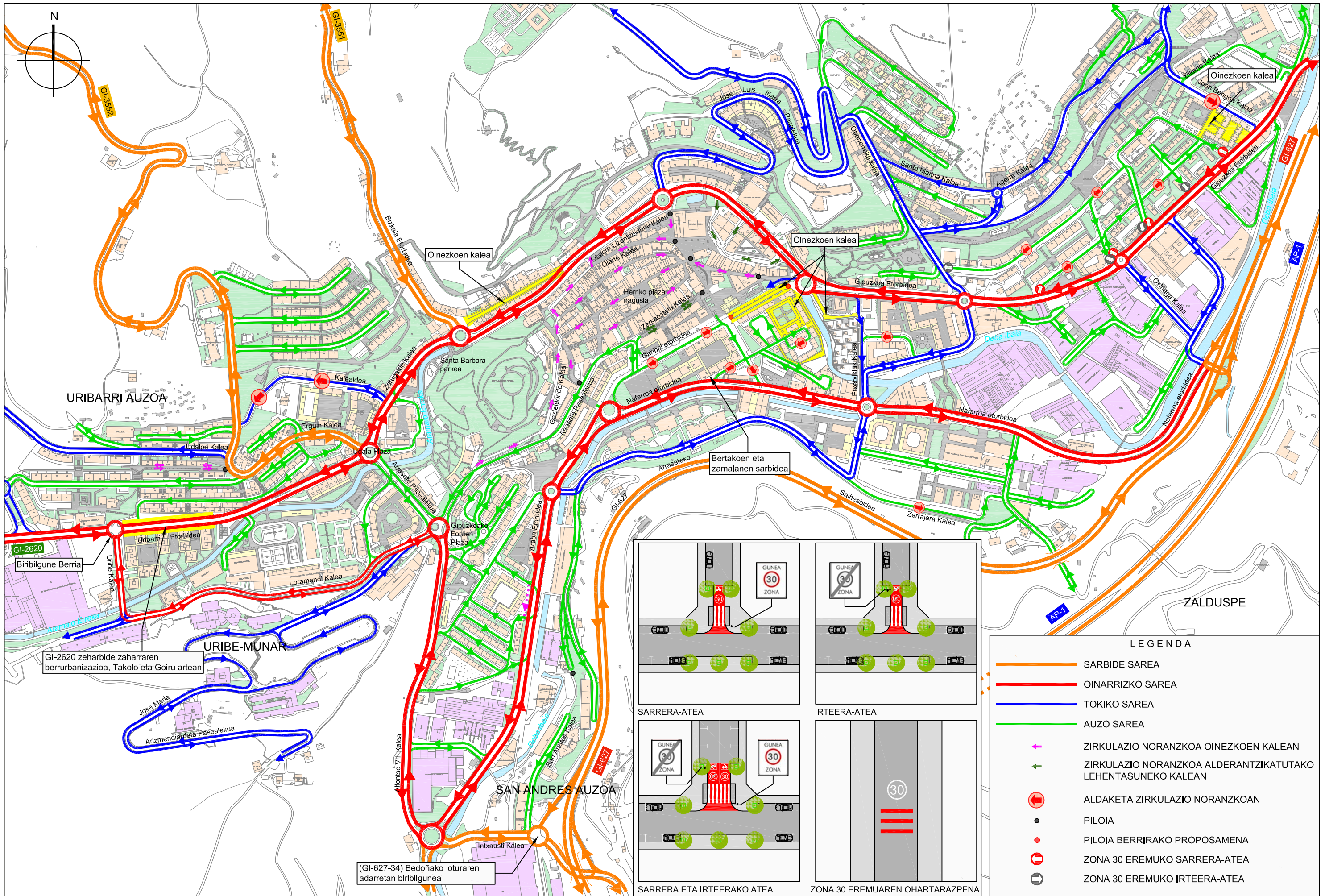
1. XEHETASUNA.
ETXALUZE-MUSAKOLA BIDEGORRI PROIEKTUAREN
TRAZADURA ALDATZEKO PROPOSAMENA



2. XEHETASUNA.
 MUXIBAR-SAN FRANTZISKO BIDEGORRI PROIEKTUAREN
 TRAZADURA ALDATZEKO PROPOSAMENA

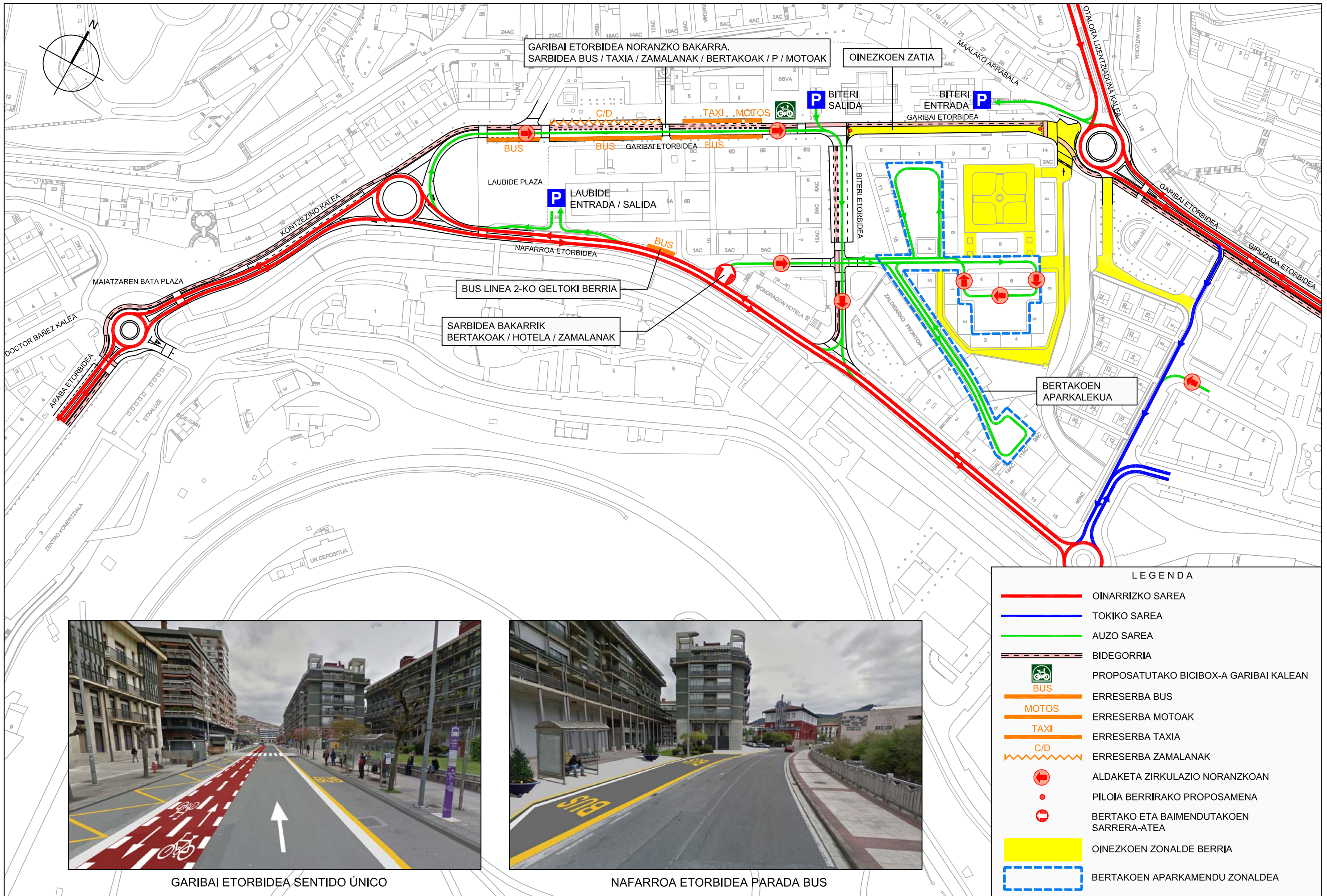


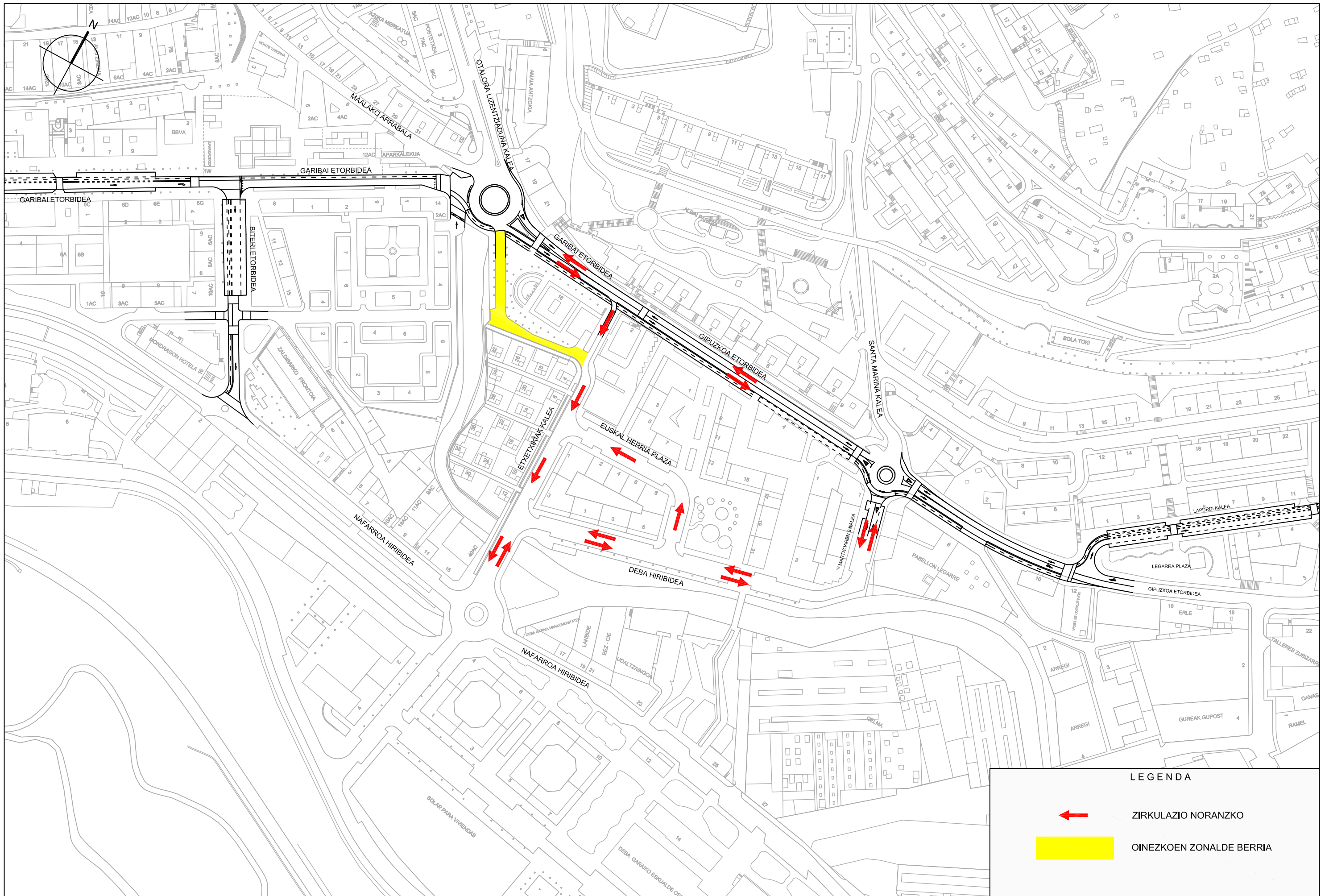
LEGENDA	
	HERRI BUSA LINEA 1.....(11.068 m / 9.800 m)
	HERRI BUSA LINEA 2.....(10.910 m / 10.704 m)
	HERRIARTEKOA NORANKOIA EIBAR.....(3.750 m / 3.760 m)
	HERRIARTEKOA NORANKOIA ESKORIATZA.....(4.184 m / 4.173 m)
	IBILBIDE ERTAINA.....(4.888 m / 5.360 m)
	HERRI BUSAREN GELTOKIA
	HERRIARTEKO BUSAREN GELTOKIA (LURRALDEBUS)
	PROPOSATUTAKO HERRI BUS GELTOKIA
	EGUNGO BUS GELTOKIAREN ESTALDURA (ERRADIOA 150 m)
	PROPOSATUTAKO BUS GELTOKIAREN ESTALDURA (ERRADIOA 150 m)



LEGENDA

- SARBIDE SAREA
- OINARRIZKO SAREA
- TOKIKO SAREA
- AUZO SAREA
- ↔ ZIRKULAZIO NORANZKOA OINEZKOEN KALEAN
- ← ZIRKULAZIO NORANZKOA ALDERANTZIKATUTAKO LEHENTASUNEN KALEAN
- ⊘ ALDAKETA ZIRKULAZIO NORANZKOAN
- PILOIA
- PILOIA BERRIRAKO PROPOSAMENA
- ⊘ ZONA 30 EREMUKO SARRERA-ATEA
- ⊘ ZONA 30 EREMUKO IRTEERA-ATEA

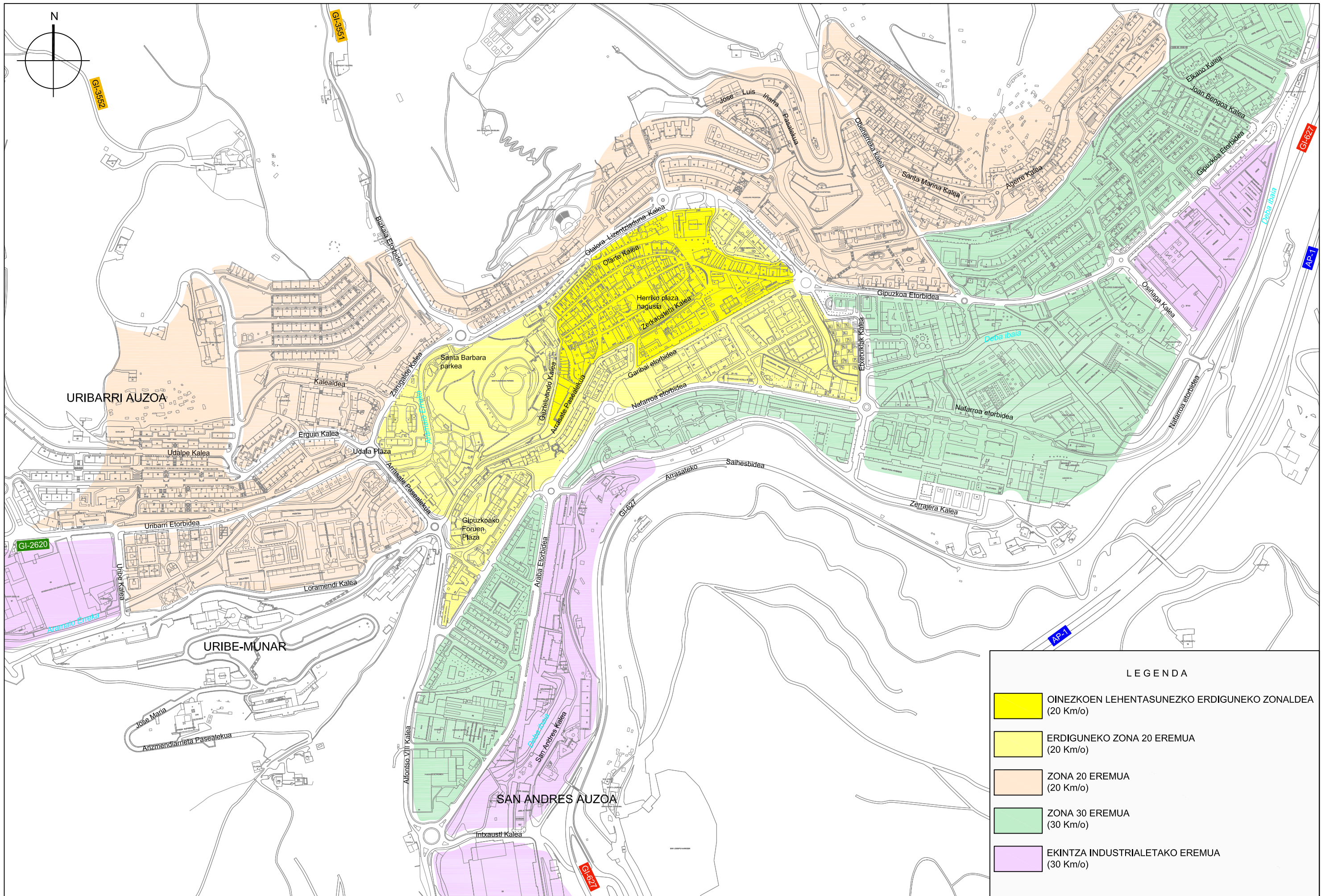




LEGENDA

 ZIRKULAZIO NORANZKO

 OINEZKOEN ZONALDE BERRIA



LEGENDA

	OINEZKOEN LEHENTASUNEZKO ERDIGUNEKO ZONALDEA (20 Km/o)
	ERDIGUNEKO ZONA 20 EREMUA (20 Km/o)
	ZONA 20 EREMUA (20 Km/o)
	ZONA 30 EREMUA (30 Km/o)
	EKINTZA INDUSTRIALETAKO EREMUA (30 Km/o)

