



II. Dokumentua. Ekintza Plana

Norentzat:





azpeitikoudala
denon artean



intra

Azpeitiko Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plana

ZUZENDARITZA FAKULTATIBOA

Nagore Alkorta
Alkatea

Aitor Bereziartua
Ingurumen Zinegotzia

Izaskun Ceciaga
Ingurumen Teknikaria

Arturo Rivas
Arkitektoa

Eli Larrañaga
Aparejadora

Noemi Etxeberria
Aparejadora

Edurne Aranbarri
Parekidetasun teknikaria

Anartz Toledo
Udaltzaingoaren arduraduna

PROIEKTUAREN ZUZENDARITZA

Jordi Parés
INTRAko zuzendaria

PROIEKTUAREN KOORDINAZIOA

Diego Gómez
Geografoa

Joan Estevadeordal
Mugikortasun planifikatzailea

PARTE HARTZEN DUTEN TEKNIKARIAK

Alia Ramellini
Ingurumen teknikaria

Antonio Moyano
Delineatzailea

Andrea Melero
GIS teknikaria

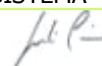
Álvaro Olaizola
Datu bilketa eta landa lana

Ole Thorson Jorgensen
Dr. Errepide, Ubide eta Portuetako Ingeniaria
Kalitate Aholkularia

INTRA-ko talde teknikoaren babesarekin

**KALITATEA KUDEATZEKO SISTEMA**

Proiektuaren egiaztapena



Nork

JPE

Data

2021 Urria

AURKIBIDEA

1. JOERA-EGOERAREN DIAGNOSTIKOA	3
1.1. ALTERNATIBEN DESKRIBAPENA ETA EBALUAKETA	4
1.1.1. ALTERNATIBEN DESKRIBAPENA.....	5
1.1.2. ALTERNATIBEN EBALUAKETA	10
2. HMJP-REN HELBURUAK.....	11
2.1. ARDATZ ESTRATEGIKOAK.....	13
2.2. BERARIAZKO HELBURUAK.....	14
3. EKINTZA PROPOSAMENAK	17
3.1. MUGIKORTASUNA OINEZ	20
3.2. MUGIKORTASUNA BIZIKLETAN.....	44
3.3. MUGIKORTASUNA GARRAIO PUBLIKOAN	66
3.4. MUGIKORTASUNA IBILGAILU PRIBATU MOTORDUNEAN.....	85
3.4.1. MODELIZAZIOA	104
3.4.1.1. TRAFIKOAREN SIMULAZIOA	105
3.4.1.2. ETORKIZUNEN EGOERAREN PROGNOZIA.....	109
3.4.1.2.1. NORANZKO BAKARRA JOSE ARTETXE KALEAN, FORU IBILBIDERANTZ, ETA NORABIDE ALDAKETA 1766KO MATXINADA KALEAN (E1).....	110
3.4.1.2.2. NORANZKO BAKARRA JOSE ARTETXE KALEAN, FORU IBILBIDERANTZ, BESTELAKO ALDAKETARIK GABE (E2).....	116
3.5. APARKAMENDUA	121
3.6. SALGAIEN HIRI-BANAKETA	133
3.7. MUGIKORTASUN SEGURUA	139
3.8. EMISIO BAXUAK	146
3.9. MUGIKORTASUNA SORTZEN DUTEN ZENTROETARA SARBIDEA	153
3.10. MODU JASANGARRIAK ERABILTZEKO SUSTAPENA, HEZKUNTZA ETA SENTSIBILIZAZIOA	157
3.11. ARAUDIEN SORRERA ETA/EDO ALDATZEA	174
3.12. HIRIGINTZA PERSPEKTIBA.....	178
4. ESKU-HARTZE PUBLIKORAKO ESTRATEGIAK GENERO IKUSPEGITIK	232
5. JARRAIPEN ADIERAZLEAK.....	237
6. JARDUERA FITXAK.....	240
7. JARDUEREN LEHENESTEA DENBORAN	310
8. DENBORA ESPARRUA ETA GUTXI BEHERAKO AURREKONTUA.....	315



azpeitiko udala
denon artean



intra

Azpeitiko Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plana

PLANOEN ERLAZIOA

20.	Oinezkoentzako ibilbideen proposamena
21.	Hobekuntza proposamenak oinezkoentzako ibilbideetan (6 orri)
22.	Bizikletentzako ibilbideen proposamena
23.	Hiri autobus proposamena (2 orri)
24.	Hiriarteko autobus ibilbideen proposamena (3 orri)
25.	Bide-sareko hierarkizazioaren proposamena
26.	Zirkulazio noranzkoen proposamena (2 orri)
27.	Loiolako Ignazio – Jose Artetxe – Foru Ibilbidea ingurunea antolatzeko proposamena (7 orri)
28.	Ingurumen eremu baketuen proposamena
29.	Alde Zaharrerako sarbidea arautzeko proposamena
30.	Aparkamenduaren erregulazioa eta aparkatze arautuaren proposamena (6 orri)
31.	Aparkamenduaren balantzea HMJPren proposamenak inplementatzerakoan

1. JOERA-EGOERAREN DIAGNOSTIKOA

Azpeitiko mugikortasunaren joerazko hazkundera indarrean dagoen udal-plangintzak eta mugikortasunaren arloan goi-mailako administrazioek onartutako planeamenduak zehazten dute.

Udalerriaren hirigintza hazkunderaren aurreikuspenetatik eta gainerako aldagai sozioekonomikoetatik abiatuta, HMJParen horizontean mugikortasunaren hazkundera aurreikusten da.

1.1. ALTERNATIBEN DESKRIBAPENA ETA EBALUAKETA

Ingurumen Azterketa Estrategikoak HMJPa aplikatzeak ingurumenean izan ditzakeen ondorio garrantzitsuak identifikatu eta ebaluatu behar ditu. Horregatik, eta Energia Iraunkortasunari buruzko 4/2019 Legeak ezartzen duenaren arabera, joerazko eszenatokia (Plana egiten ez bada) eta hurrengo 5 urteetarako proposatutako mugikortasun neurriak aplikatuz marrazten den eszenatokia hartzen dira kontuan:

- **Joerazko eszenatokia:** Plana ez egitearen ondoriozko alternatiba; zero alternatiba edo joerazko eszenatokia. Aukera horri esker, etorkizuneko joerazko joerak bistara daitezke, baldin eta plangintzarekin jarraitzen bada edo plangintzarik ez badago, hau da, udalerriko egungo mugikortasun ereduari eusten bazaio.
- **Alternatiba B (HMJPren helburua):** Jarduketa sendoagotzat jotzen dira hiriko eremu publikoa hobetzeari, garraio publikoan eta ibilgailu pribatuan mugitzeko plangintza estrategikoari eta aparkalekuaren kudeaketa integralari dagokienez. Mugikortasun berriko ibilgailuen hazkundera kontuan hartzen da (ibilgailu hibridoak, elektrikoak, etab.)

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

Ingurumen eszenatokiak kalkulatzeko tresnak 4 aldagai hartzen ditu kontuan: biztanleriaren proiektzioa, mugikortasunaren proiektzioa, motorizazioaren proiektzioa eta BPGaren proiektzioa.

1.1.1. ALTERNATIBEN DESKRIBAPENA

JOERAZKOA

Joerazko eszenatokian, mugikortasunaren hazkundera aurreikusten da, populazioa handitzeko aurreikusitako egoerarekin bat. Etorkizuneko banaketa modala Eustaten joerazko aurreikuspenak kontuan hartuta eta Azpeitiko errealitate berrira eta hazkunde urbanistiko berrietara egokituta garatzen da.

Azpeitiko joerazko eszenatokian ez dago aurreikusita garraio publikoko lineak sortzea, eta, beraz, ez da izango barneko mugikortasunean desplazamendu modu horretara salto egingo duten erabiltzaile potentzialak.

Hala, Azpeitian ibilgailu pribatuaren erabilera %1,4 haziko litzateke, eta motorrik gabeko garraibideen erabilera %2,7 jaitsiko zen. Jaitsiera horren arrazoia da gaur egun martxan dagoen autobus zerbitzu garesti bat aurreikusten dela, herriarteko lineak udalerriko punta batetik bestera mugitzeko erabili ahal izateko. Ibilgailu/km-ak motordun ibilgailuetan gehitzean duen eragina handiagoa da, %12,7ko hazkundera aurreikusten baita.

Hala, Azpeitian ibilgailu pribatuaren erabilera %1,4 haziko litzateke, eta motorrik gabeko garraibideen erabilera %2,7 jaitsiko zen. Jaitsiera horren arrazoia da hiriarteko autobus zerbitzua gaur egun martxan dagoena baino hobe izango dela, herriarteko lineak udalerriko punta batetik bestera mugitzeko erabili ahal izateko. Ibilgailu/km-ak motordun ibilgailuetan kalkulatzeko eragina handiagoa da, %12,7ko hazkundera aurreikusten baita.

1. Taula Mugikortasuna eta banaketa modalaren bilakaera, egungo eszenatokia (2021) eta joerako eszenatokia (2026)

	2021-Egungo egoera						2026-Joerazkoa					
	Barnekoak	Barnekoak %	Konexioa+ Kanpokoak	Konexioa+ Kanpokoak %	Totala	Totala %	Barnekoak	Barnekoak %	Konexioa+ Kanpokoak	Konexioa+ Kanpokoak %	Totala	Totala %
EM	16.282	%63,5	6.834	%21,2	23.116	%40	15.982	%62,4	6.469	%20,1	22.483	%38,9
GP	374	%1,5	4.778	%14,8	5.152	%8,9	487	%1,9	4.892	%15,2	5.375	%9,3
IP	8.958	%35	20.571	%64	29.529	%51,1	9.144	%35,7	20.822	%64,7	29.939	%51,8

Iturria: *INTRA SL*

2. Taula Joerazko eszenatokian (2026) aurreikusitako mugikortasunaren hazkundera, gaur egungo egoerarekin alderatuz

Mugikortasunaren hazkundera joerazko egoeran			
	Barnekoak	Konexioa+Kanpokoak	Totala
Ez motordunak	% -1,8	% -5,3	% -2,7
Garraio publikoa	% 30,2	% 2,4	% 4,3
Ibilgailu pribatua	% 2,1	% 1,2	% 1,4

Iturria: *INTRA SL*

3. Taula Ibilgailu-km, egungo eszenatokia (2021) eta joerazko eszenatokia (2026)

	Unitatea	Egunoa-2021	Joerazkoa-2026
Turismoak	ibi·km	2.527.772	2.846.679
Kamioiak	ibi·km	421.016	474.132
Autobusak	ibi·km	463.680	522.178
Ziklomotore eta motozikletak	ibi·km	306.529	345.201

Iturria: *INTRA SL*

ALTERNATIBA B (HMJP-REN HELBURUA)

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

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

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

Barne mugikortasuneko fluxuen gaineko aldatze efektuarekin konbinatutako neurriak:

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

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

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

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

Eskola bideak + zabalkunde jarduerak + bide segurtasun neurriak

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

Hiri-busaren linea bat sortu eta auzo urrunagoekin eta industrialdeekin lotu

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

Barne eta konexioko mugikortasuneko fluxuen gaineko aldatze efektuarekin konbinatutako neurriak:
Oinezko ibilbide berriak + bake-neurriak + zirkulazioa arintzeko neurriak: hierarkizazio berria + aparkalekuaren kudeaketa + lurpeko aparkalekuak

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

Konexioko bidegorriak + ibilgailu pribatua kudeatzeko beste neurriak

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

Bizikleten alokairua + ibilgailu pribatua kudeatzeko beste neurriak

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

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

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

Beste neurri batzuk ondorio hauek dituzte:

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

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

Horren ondorioz, mugikortasun motordun pribatuaren mugikortasuna %15a murriztea aurreikusten da. Halaber, ibilgailu pribatuan kilometroko ibilgailuen %13,5eko murrizketa aurreikusten da.

4. Taula Mugikortasuna eta banaketa modalaren bilakaera, egungo eszenatokia (2021) eta helburuko eszenatokia (2026)

	2021-Egungo egoera						2026-Helburua					
	Barnekoak	Barnekoak %	Konexioa+ Kanpokoak	Konexioa+ Kanpokoak %	Totala	Totala %	Barnekoak	Barnekoak %	Konexioa+ Kanpokoak	Konexioa+ Kanpokoak %	Totala	Totala %
EM	16.282	%63,5	6.834	%21,2	23.116	%40	17.315	%67,6	8.142	%25,3	25.488	%44,1
GP	374	%1,5	4.778	%14,8	5.152	%8,9	1.306	%5,1	5.922	%18,4	7.225	%12,5
IP	8.958	%35	20.571	%64	29.529	%51,1	6.992	%27,3	18.119	%56,3	25.084	%43,4

Iturria: *INTRA SL*

5. Taula Helburuko eszenatokian (2026) aurreikusitako mugikortasunaren hazkundera, gaur egungo egoerarekin alderatuz

Mugikortasunaren hazkundera helburuko eszenatokian			
	Barnekoak	Konexioa+Kanpokoak	Totala
Ez motordunak	% 6,3	% 19,1	% 10,3
Garraio publikoa	% 249,2	% 23,9	% 40,2
Ibilgailu pribatua	% -21,9	% -11,9	% -15,1

Iturria: *INTRA SL*

6. Taula Ibilgailu-km, egungo eszenatokia (2021) eta helburuko eszenatokia (2026)

	Unitatea	Egunoa-2021	Helburua-2026
Turismoak	ibi·km	2.527.772	2.119.933
Kamioiak	ibi·km	421.016	353.088
Autobusak	ibi·km	463.680	487.688
Ziklomotore eta motozikletak	ibi·km	306.529	257.072

Iturria: *INTRA SL*

1.1.2. ALTERNATIBEN EBALUAKETA

Egindako mugikortasun aurreikuspenen arabera, AMBIMOB tresnaren laguntzarekin, deskribatutako egoeretan aurreikus daitekeen ingurumen efektua ebaluatzen da.

Joerazko eszenatokiak erakusten du, 2026rako, energia kontsumo globala eta CO₂aren emisioak %8 inguru handituko direla. Beste kutsatzaile batzuen (nitrogeno oxidoak, partikulak) joerazko hazkundera ere nabari da, joerazko eszenatokian deskribatu den mugikortasun motordunaren hazkunderaren ondorioz.

Helburuko eszenatokiak erakusten du, 2026. urtean, energia kontsumo globala %10,6 murriztuko dela, eta CO₂ emisioak %10,6 murriztuko direla. Kutsatzaileen murrizketa nabarmena da. Ondoren, ingurumen helburuen betetze maila ebaluatzen da.

7. Taula Emisioak eta energia kontsumoa. Egungo eszenatokia (2021), joerazko eszenatokia (2026) eta helburuko eszenatokia (2026)

		Egungoa 2021	Joerazkoa 2026	Alternatiba Helburua 2026
(kg/urte)	CO	7.461	5.545	4.664
	VOC errekuntza	1.367	856	726
	NMVOC errek.	1.223	771	656
	CH ₄	144	85	70
	NO _x	8.416	4.351	3.753
	NO	7.102	3.424	2.964
	NO ₂	1.180	665	546
	N ₂ O	35	53	42
	NH ₃	34	30	24
	PM _{2,5}	293	161	134
	PM ₁₀	360	236	194
	PM errekuntza	226	87	74
(tep/urte)	Kontsumoa	521	563	466
(tep/urte)	CO ₂	1.638	1.770	1.465

Iturria: AMBIMOB 2.

8. Taula Emisio eta energia kontsumoaren diferentzia pertzentuala. Egungo eszenatokia (2021), joerazko eszenatokia (2026) eta helburuko eszenatokia (2026)

		Egungoa 2021	Joerazkoa 2026	Alternatiba Helburua 2026
(kg/urte)	CO	7.461	-25,7%	-37,5%
	VOC errekuntza	1.367	-37,4%	-46,9%
	NMVOC errek.	1.223	-37,0%	-46,4%
	CH ₄	144	-41,2%	-51,4%
	NO _x	8.416	-48,3%	-55,4%
	NO	7.102	-51,8%	-58,3%
	NO ₂	1.180	-43,6%	-53,7%
	N ₂ O	35	51,8%	-21,0%
	NH ₃	34	-13,2%	-29,7%
	PM _{2,5}	293	-44,9%	-54,4%
	PM ₁₀	360	-34,5%	-46,1%
	PM errekuntza	226	-61,6%	-67,3%
(tep/urte)	Kontsumoa	521	8,1%	-10,6%
(tep/urte)	CO ₂	1.638	8,1%	-10,6%

2. HMJP-REN HELBURUAK

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

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

Azpeitiko HMJParen bidez, udalerraren garapenean askoz ere plangintza koherenteagoa lortzea espero da, baita hura gauzatzeari dagokionez askoz eraginkorragoa ere.

Azpeitiko Hiri Mugikortasuneko Planaren xedea da, mugikortasun iraunkor eta seguruaren irizpideari eutsiz, honako lan plan honen bidez:

- Gaur egun Azpeitian dagoen mugikortasun sistemaren ezaugarriak zehaztu.
- Sistemaren diagnostiko tekniko egin, bere indarguneak eta ahulguneak agerian jartzeko.
- Etorkizuneko mugikortasun sistemaren ezaugarriak zehaztu, bereziki plangintzak aurreikusitako hazkunde eremu berrietan.
- Mugikortasun iraunkorra eta segurua sustatzeko neurriak proposatu eta mugikortasunaren arloan indarrean dagoen legeria bete.
- Ezarpen faseekin eta kostuekin jarduera-programa bat egin.
- Proposamenen aplikazio maila ebaluatzeko adierazleak eta helburuak kalkulatu.

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

Azpeitiko HMJPa bost urtez egongo da indarrean, 2021-2026 epean, eta epe luzeagorako neurriekin osa liteke, hala badagokio.

Etorkizuneko mugikortasun iraunkorreko eredu bat definitzen da, 5 urteko etorkizuna izango duena, honako hauetan oinarritua: bizi kalitatea, gizarte integrazioa, garapen ekonomiko jasangarria eta garraio sistema osoaren energia kontsumoak minimizatzea.

Azpeitiko HMJPa 9 esparrutan egituratzen da:

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

2.1. ARDATZ ESTRATEGIKOAK

HMJParen helburuak lortzeko ardatz estrategikoak, irisgarritasuna hobetzeko eta garraioaren eragin negatiboak minimizatzeko premian laburbil daitezkeenak, dira: bidezko mugikortasuna, iraunkorra, segurua eta eraginkorra.

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

- Mugitzeko arazoak dituzten pertsonen irisgarritasuna hobetzea.
- Talde guztiek mugikortasunerako duten eskubidea bermatzea.
- Garraio publikoaren lurralde- eta ordutegi-estaldura bermatzea.
- Garraio publikoaren eskaintza mugikortasunaren behar aldakorretara egokitzea.

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

- Joan-etorriak oinez eta bizikletaz egitea sustatzea.
- Kalitatezko garraio publiko integratua lortzea.
- Atmosferaren kutsadura murriztea: berotegi-efektua eragiten duten gasen emisioa murriztea.
- Energia-iturri ez-berritzagarriekiko mendekotasuna murriztea.

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

- Istripu-kopurua murriztea.
- Zirkulazioaren abiadura murriztea.
- Oinezkoak eta txirrindulariak babestea.
- Zehapenak betetzen direla kontrolatzea.

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

- Salgaien hiri-banaketa arina eta ordenatua lortzea.
- Joan-etorrien denbora eta auto-pilaketa murriztea.
- Garraiobideen kalitatea eta intermodalitatea sustatzea.
- Garraio ibilgailuen okupazioa handitzea.

2.2. BERARIAZKO HELBURUAK

Azpeitiko Udalarekin mugikortasunari lotuta, herritarren parte hartzearekin eta lan teknikoarekin egindako bileren ondorioz, oinarritzko lan ildo estrategiko hauek atera dira, 9 helburutan:

1. Ibilgailu pribatuaren desplazamenduak motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora aldatu
2. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibilgailuak/kilometroak)
3. Desplazamenduen distantzia minimizatu
4. Oinezkoen sarearen azalera eta kalitatea handitu
5. Garraio kolektiboaren erabilera sustatu
6. Mugikortasun sistemarako irisgarritasuna bermatu
7. Aparkatzeko eskaintza/eskaera kudeatu, irabiatze zirkulazioa murrizteko
8. Garraio sistemaren kanpo eraginak murriztu: BEGen emisioak, atmosferako kutsatzaileak eta istripu tasa murriztu.
9. Mugikortasunaren kudeaketan teknologia berriak barneratu.

HMJP honetan aurreikusitako jarduketek helburu orokorrak eta berariazkoak eta ingurumen arloko helburuak lortzea ahalbidetu behar dute.

Helburua 1 HMJP: Ibilgailu pribatuaren desplazamenduak motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora aldatu

Azpeitiko mugikortasunaren kalitatea arrazionalizatzeko neurri nagusia garraiobidea aldatzea da, erabiltzaileak garraiobide pribatu eta mekanizatuetatik (autoak edo motozikletak, esaterako) motorrik gabeko garraiobideetara (oinez edo bizikletaz egindako bidaiak, garraio publikoa...) aldatzeko.

Aldaketa modala funtsezko tresnetako bat izango da etorkizuneko eszenatokiak zehazteko, HMJParen proposamen gehienak norantz bideratzen diren zehazteko.

Azpeitian, garraiobidearen araberako barne banaketa horrelakoa da: %63,5a da motorrik gabeko garraiobideetan (bizikleta eta oinez), %1,5a garraio publikoan eta %35a garraio pribatu motordunean.

Baliabide ez mekanikoek, batez ere oinezko desplazamenduek, erdigunearen barruko bidaietan ahalmen handiena lortu dutela pentsatzen da, nahiz eta oraindik ere handitu daitezkeen, batez ere industrialdeetan lanera joateko desplazamenduei dagokienez. Horien helburu nagusia da ibilgailu pribatuko desplazamendu bizikletaz edo oinez egitea, kasu batzuetan egin beharreko distantzia txikia kontuan hartuta.

Udalerrien arteko bidaietan, oinez edo bizikletaz egiten diren desplazamenduak mugatuagoak daude (joan-etorri guztien %21,2), distantzia handiagoak direla eta, nahiz eta inguruko udalerrietara bizikletaz baldintza egokietan joan daitezkeen. Erabiltzaile gehiago eraman litzakeen garraiobidea garraio publikoa da, gaur egun erabilera kuota ertaina baitu (%14,8). Bidaia denbora hobetu, lerroak optimizatuz, HMJPan landu beharreko puntuetako bat da. Desplazamendu gehienak ibilgailu pribatuan egiten dira (% 64a).

Helburua 2 HMJP: Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibilgailuak/kilometroak)

Helburu hau lortzeko, HMJPak irizpide gisa ezartzen du desplazamenduak eremu bakoitzean egokienak diren bitartekoetara pasatzea. Motordun ibilgailuen okupazioa ere hobetu behar da.

Helburua 3 HMJP: Desplazamenduen distantzia minimizatu

Desplazamenduen distantzia laburtzen bada, murriztu egiten dira mugikortasunaren inaktuak; izan ere, batetik, handitu egiten da desplazamendu laburren proportzioa, oinez edo ibilgailu motordunik gabe egiten direnak, eta, bestetik, murriztu egiten da motordun garraioetan egiten diren desplazamenduen distantzia.

Helburua 4 HMJP: Oinezkoen sarearen azalera eta kalitatea handitu

HMJParen berariazko helburuen artean, oinezkoentzako eremu publikoaren kalitatea hobetzea lehentasun handikoa da Azpeitian. Neurri honen bidez, garraiobidea motorrik gabeko mugikortasunerantz (pull neurria) bideratzen da.

Helburua 5 HMJP: Garraio kolektiboaren erabilera sustatu

Beste alderdi bat garraio publikoa sustatzea da, hobetzeko aukera handiak baitaude.

Helburua 6 HMJP: Mugikortasun sistemarako irisgarritasuna bermatu

Irisgarritasuna funtsezko elementuetako bat da herritar guztiek baldintza berdinetan mugikortasun sistema osoa erabili dezaketela bermatzeko.

Helburua 7 HMJP: Aparkatzeko eskaintza/eskaera kudeatu, irabiatze zirkulazioa murrizteko

Ibilgailu pribatuaren erabilera arrazionalizatzeko push edo disuasio neurrien funtsezko elementu bat aparkalekuaren kudeaketa da, bide sarea hierarkizatze, seinaleztatzeko eta baketzeko gainerako neurriekin osatua. Helburua aparkalekuaren kudeaketa integrala definitzea da, aparkatze tipologiek eta tarifakazioak eremu publikoaren erabilerak zehaztuko dituztenak.

Helburua 8 HMJP: Garraio sistemaren kanpo eraginak murriztu: BEGen emisioak, atmosferako kutsatzaileak eta istripu tasa murriztu.

Kanpo eraginak kolektibitateak bere gain hartzen dituen garraio sistemaren kostuak dira, ez bakoitzak bere gain hartzen dituenak. Hori ebaluatu egin behar da, eta, pixkanaka-pixkanaka, kostu horrek eragileari eragin behar dio.

Helburu horren barruan sartzen dira mugikortasunak klima aldaketan duen eragina murriztea, mugikortasunaren inpaktu atmosferikoa murriztea eta istripu tasa murriztea.

Aldaketa klimatikoa

Berotegi efektuko gasen (BEG) emisioa eragiten duen sektore nagusietako bat garraioa da, bereziki erregai fosildun ibilgailuak erabiltzen dituenak. Beraz, Azpeitiko mugikortasun sistemak klima-aldaketan egiten duen ekarpena murriztu behar da, teknologia hobetuz eta energia kontsumoa murriztuz.

Emisio kutsatzaileak

Ibilgailuen zirkulazioa iturri garrantzitsua da atmosferara partikula esekiak (PM_{10}) eta nitrogeno oxidoak (NO_x) igortzeko; horien artean dago nitrogeno dioxidoa (NO_2). Europako legediak eta inguruneke airearen kalitatea ebaluatu eta kudeatzeari buruzko 1073/2002 Real Dekretuak finkatutako balioak hauek dira: $40 \mu g/m^3$ PM_{10} kutsatzaileentzat eta $40 \mu g/m^3$ NO_x -entzat.

HMJParen helburuak aurreikusten du gaur egungo $360 PM_{10}$ -tik (tona/urte) $194 PM_{10}$ -ra pasatzea (tona/urte), $546 NO_2$ -ra iristera (tona/urte) egungo $1.180 NO_2$ (tona/urte) baliotik, eta NO_x isurpena gutxitzea egungo gutxiago izatea egungo 8.416 tik (tona/urte) 3.753 ra (tona/urte) iritsiz.

Helburua 9 HMJP: Mugikortasunaren kudeaketan teknologia berriak barneratu.

Mugikortasunari aplikatutako teknologia berriak sartzea da hurrengo urteetako erronka handienetako bat mugikortasun sistema guztientzat, baina, batez ere, garraio-sistema publikoarentzat. Garraio publikoko operadore guztiak informazio sistemetan denbora errealean sartzeko ahaleginak egin behar dira.

HMJP honetan aurreikusitako jarduketek helburu orokorrak eta berariazkoak lortzea ahalbidetu behar dute.

3. EKINTZA PROPOSAMENAK

Azpeitiko udalerrirako nahi den mugikortasun eredua lortzeko, beharrezkoa da jarraian deskribatzen diren jarduketa proposamen batzuk ezartzea. Ekintza horiek parte hartzeko prozesu bati jarraitu diote. Prozesu horretan, herritarrek beren kezka eta proposamenak azaldu dituzte, ondoren deskribatzen diren ekintzetan islatzen direnak.

Azpeitiko HMJPak sistema orokorra osatu behar du, mugikortasunean esku hartzen duten modalitate edo sektore guztiak eta udalerriko errealitate guztiak biltzen dituen. Hala, 12 jarduera eremutan oinarritzen da mugikortasun eredu berria, eta ekintza planaren proposamenak eta neurriak azaltzen dira bertan:

- Mugikortasuna oinez
- Mugikortasuna bizikletan
- Mugikortasuna garraio publikoan
- Mugikortasuna ibilgailu pribatu motordunean
- Aparkamenduen
- Salgaien hiri-banaketa
- Mugikortasun segurua
- Emisio baxuak
- Mugikortasuna sortzen duten zentroetara sarbidea
- Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa
- Araudien sorrera eta/edo aldatzea
- Hirigintza perspektiba

Eremu horietako bakoitza zenbait neurritan zehazten da, taula honetan ikusi daitekeen bezala:

9. Taula Azpeitiko biztanleria dentsitatearen banaketa errolda sekzioen arabera (2020)

Zbka.	Neurriak
MUGIKORTASUNA OINEZ	
OINEZ 1	Oinezkoen sarearen azalera eta kalitatea handitu
OINEZ 2	Oinezko oinarrizko sareko ibilbideak hobetu, udalerriko erakargune nagusien artean
OINEZ 3	Udalerriko zeharbideak oinezkoentzat iragazkorri
OINEZ 4	Espaloien zabalera zuzendu eta egoera hobetu
OINEZ 5	Oinezkoentzako berariazko seinaleak
OINEZ 6	Irisgarritasuna eta oinezkoentzako pasaguneen kopurua handitu
OINEZ 7	Hiri-altzariak egokitzeko eta lekuz aldatzeko irizpideak ezarri irisgarritasun arauen arabera
OINEZ 8	Soinu-semaforoak kopurua handitu
OINEZ 9	Eskola-ibilbideak egokitu
OINEZ 10	Udalaren eta ezgaitasuna duten pertsonen entitate eta elkarten arteko hitzarmenak ezarri, irisgarritasuna sustatzen duten jarduerak koordinatzeko
MUGIKORTASUNA BIZIKLETAN	
BIZIKLETA 1	Bizikleta bidezko konexio-sarea eta bizikleta-eremuak garatu
BIZIKLETA 2	Bizikleta galtzadan sartu eremu baketsuetan, kale partekatuetan eta 30 eremuetan
BIZIKLETA 3	Espaloian bidegorrien sarea pixkanaka kendu
BIZIKLETA 4	Eremu publikoan eta kanpoan aparkatzeko eskaintza handitu
BIZIKLETA 5	Azpeitia, Azkoitia eta Zestoa udalerrien artean bizikleten alokatzea sustatu
BIZIKLETA 6	Bizikleta sustatu eta zabaltzeko plana
BIZIKLETA 7	Bizikleten udal erregistroa ezarri
BIZIKLETA 8	Bizikleten banakako garraio zerbitzuaren bideragarritasunaren azterlana
MUGIKORTASUNA GARRAIO PUBLIKOAN	
GARRAIO PUBLIKOA 1	Hiriarteko autobus lineen ibilbideak birdiseinatu
GARRAIO PUBLIKOA 2	Azpeitian hiri-autobusen ezartzea aztertu
GARRAIO PUBLIKOA 3	Autobus geraldakuetako irisgarritasuna eta kalitatea hobetu
GARRAIO PUBLIKOA 4	Ibilgailu jasangarriagoen erabilera sustatu
GARRAIO PUBLIKOA 5	Intermodalitatearen koordinazioa
GARRAIO PUBLIKOA 6	Garraio publikoaren erabiltzailearentzako informazioa hobetu
GARRAIO PUBLIKOA 7	Hobekuntzak Taxi zerbitzuan
MUGIKORTASUNA IBILGAILU PRIBATU MOTORDUNEAN	
IBILGAILU PRIBATUA 1	Bide-hierarkizazioa eguneratu eta zirkulazio plana ezarri, zirkulazioa berrantolatzeko
IBILGAILU PRIBATUA 2	Zirkulazioaren noranzko bakarreko plana
IBILGAILU PRIBATUA 3	Hirigunea baketu eta 20 eta 30 km/h erregulazioko ingurumen-eremuak ezarri
IBILGAILU PRIBATUA 4	Erdiguneko plana
IBILGAILU PRIBATUA 5	Alde zaharreko alderantzizko lehentasuneko eremurako sarbideen erregulazioa
IBILGAILU PRIBATUA 6	Orientazio eta informazio seinaleztapena hobetu
APARKAMENDUA	
APARKAMENDUA 1	Galtzadako aparkalekuaren erregulazioa eta antolamendua
APARKAMENDUA 2	Galtzadatik kanpo aparkatzeko estrategiak sustatu
APARKAMENDUA 3	Aparkalekuaren seinaleztapen dinamikoa sarbide saretik
APARKAMENDUA 4	Aldirietako aparkalekuen eraikuntza sustatu (autoak, motorrak, ibilgailu astunak, bizikletak)
APARKAMENDUA 5	Motorrentzako aparkalekuen eskaintza handitu
APARKAMENDUA 6	Eremu publikoan aparkatzeko diziiplina falta kontrolatu
APARKAMENDUA 7	Irisgarritasunari buruzko legea betetzen jarraitu, galtzadan mugikortasun murriztuko pertsonentzat egokitutako aparkatzeko eskaintza bermatzeko
SALGAIEI HIRI-BANAKETA	
SHB 1	Eraginkortasuna eta kudeaketa. Hurbiltasun-eremu eta banaketa puntuen ezarpena aztertu
SHB 2	Salgaien hiri-banaketari buruzko dagoen informazioa hobetu
SHB 3	Teknologia berriak barneratu kudeaketa egiteko

Zbka.	Neurriak
SHB 4	Salgaien hiri banaketa inpaktu txikiko moduetan sustatu
MUGIKORTASUN SEGURUA	
SEGURUA 1	Istriputasuna murriztu
SEGURUA 2	Bidegurutzeetako segurtasuna hobetu
SEGURUA 3	Abiadura kontrolatzeko elementuak instalatzeko irizpideak definitu
SEGURUA 4	Mugikortasuna koordinatzeko kontrol-zentroa sortu
SEGURUA 5	Bide segurtasun lokaleko plana garatu
EMISIO BAXUAK	
EMISIO BAXUAK 1	Ibilgailu eraginkorrak, energia-kontsumo txikikoak eta CO ₂ -emisio gutxiak sustatu. Udalaren ibilgailu-flotaren berritzea
EMISIO BAXUAK 2	Zirkulazio zergaren hobaria ECO etiketa duten ibilgailuentzat
EMISIO BAXUAK 3	Ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntu kopurua handitu eta bonifikazioak ibilgailu horientzat
EMISIO BAXUAK 4	Gidatze eraginkorra eta segurua sustatu
EMISIO BAXUAK 5	Kutsadura akustikoaren gaineko hobeak
MUGIKORTASUNA SORTZEN DUTEN ZENTROETARA SARBIDEA	
SARBIDEA 1	Enpresetan desplazamendu planak (edp) egitea sustatu
SARBIDEA 2	Desplazamenduak erakarri eta sortzen dituzten zentroetara mugikortasun planak egitea sustatu
MODU JASANGARRIAK ERABILTZEKO SUSTAPENA, HEZKUNTZA ETA SENTSIBILIZAZIOA	
HEZKUNTZA 1	Azpeitiko mugikortasun kontseilua edo mugikortasun mahaia sortu
HEZKUNTZA 2	Mugikortasuna ikastetxeetan. Eskolara iristeko jardunbide egokien eskuliburua
HEZKUNTZA 3	Mugikortasun jasangarria sustatu
HEZKUNTZA 4	Kotxea partekatzea sustatu
HEZKUNTZA 5	Mugikortasun APP batean parte hartu
HEZKUNTZA 6	Mugikortasun jasangarri eta seguruaren astea egonkortu
HEZKUNTZA 7	Azpeitiko udalaren web orrian mugikortasun eta garraio atala sortu eta edukiak hobetu
HEZKUNTZA 8	Azpeitiko mugikortasunaren gida argitaratu
HEZKUNTZA 9	Mugikortasun jasangarri eta seguruako heziketa ekintzak sustatu ikastola eta ikastetxeetan
HEZKUNTZA 10	Bizikletan eraginkortasunez eta seguru gidatzeko ikastaroen antolaketa sustatu
HEZKUNTZA 11	Motorrik gabeko moduen eskaintza zabaltzea
HEZKUNTZA 12	Gizalegezko agentearen figura ezarri
ARAUDIEN SORRERA ETA/EDO ALDATZEA	
ARAUDIA 1	Azpeitiko zirkulazio ordenantza aldatu
ARAUDIA 2	Alde zaharreen sarbidea eta moduen arteko elkarbizitza hobetzeko ordenantza zehatza sortu
HIRIGINTZA PERSPEKTIBA	
HIRIGINTZA 1	Azpeitiko hiriguneko hirigintza jardueretan mugikortasun jasangarriaren, irisgarritasunaren eta bide-segurtasunaren irizpideak aplikatu
HIRIGINTZA 2	Genero-irizpideak mugikortasunean eta hiri-plangintzako garapenetan txertatu

Iturria: *INTRA SL*

3.1. MUGIKORTASUNA OINEZ

Helburua da egunero oinez egiten diren joan-etorrien kota modala handitzea, 2016ko balioekiko. Barne-desplazamenduak 14.800 izatetik 16.000 izatera pasatzea (%57,8tik %68ra).

Azpeitiko bideak ibilgailu pribatuaren beharren arabera diseinuari eusten dio, bai zirkulazioari bai aparkalekuari dagokienez. Azken kasu horretan, ibilgailu pribatua aparkatzeko kostua herritar guztiek hartzen dute beren gain, eta eremu publikoa doan okupatzea dakar horrek. Ibilgailu pribatuaren alde diseinatutako hiri-eredu horrek kalte egiten dio udalerriaren erabilpenari oinezkoentzat eta bizikletentzat.

Azpeitiko hiri-egitura eta neurriak direla eta, udalerri aproposa da oinez ibiltzeko, eta, batzuetan, ibilgailu motordunek eragindako eragozpenek zaildu egiten dute jarduera hau.

Ezarritako helburua lortzeko, Azpeitiko HMJPak eremua eta beharrezko baldintzak zehaztu behar ditu oinezkoentzat ingurune erakargarriagoa lortzeko.

Pertsonen garraiobide nagusia, berez, oinez ibiltzea da. Gure adinaren eta gure ezaugarri pertsonalen arabera, desplazamenduak oinez egiteko ditugun beharrak aldatu egiten dira.

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

Oinezkoen irudia indartzea funtsezkoa da garraio eredu berria egituratzeko. Oinezkoak izan behar du HMJParen ardatza, eta horregatik berrikusi behar da egungo araudia, figura hori indartzeko.

Desplazamendu modu hau zabaldu eta sustatzeko kanpainak egin beharko dira, eguneroko joan-etorriak oinez egiteak dituen onurez ohartarazteko herritarrei. Bestalde, jardunaldiak, gomendioak eta dibulgazioa egin behar dira udalerriko hezkuntza- eta osasun-ekipazioetatik oinez mugitzeko moduari buruz.

HMJP-ak baketutako eta integratutako ingurunez disfrutatu ahal izateko beharrezkoak diren baldintzak ezarri behar ditu, oinezkoen erosotasunari lehentasuna emanez eta oztopo arkitektonikoak ezabatuz, zonalde batzuetako diseinua aldatuz, non kotxeak kalearen zatirik handiena okupatzen dute.

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



- Oinezkoen sarearekin ondo konektatutako ingurunea, udalerriko intereseko guneetara sarbide erraz eta segurua baimentzen duena.
- Ibiltzea eroso izan behar du, kotxerik gabe, zaratatik libre, irisgarritasuna bermatzen duten espaloi zabalekin eta arrisku elementuak saihestuz.
- Oinezkoen sare egokia. Kaleetako bidegurutzeak 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.

Alderdi horiek guztiek oinez ibiltzearen erosotasuna hautematen laguntzen dute, eta ez dira beti kontuan, eta garrantzitsuak dira joan-etorri gehiago sortzeko.

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

OINEZ 1. Oinezkoen sarearen azalera eta kalitatea handitu

Azkenen urteetan, Azpeitiko udalak modu ez motordunen mugikortasuna hobetu eta sendotzeko ekintzak burutu izan ditu. Udalerriko erdigunean 21.500 desplazamendu oinez zenbatzen dira, burututako ekintzen arrakastaren ondorio garbia.

Hala ere, Azpeitiko 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 eredu hau, ibilgailu pribatuaren alde diseinatua dago, herrian oinezko eta bizikleten desplazamenduak kaltetuz.

Oinezkoentzat lehentasunezko zonaldeak, ingurune adeitsu eta segurua herritar 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 homogeneousotasun irizpide batzuekin, espazioari berezko irudiaz dotatzen diona baina aldi berean, funtzionaltasun irizpideetara erantzuten diona. Espazio honen diseinua Irisgarritasun Planaren irizpideak bete behar ditu.

Gaur egun, plataforma bakarreko bide sarea dago Azpeitiko Alde Zaharrean. Enparan, Erdikale, Eliz eta Done Jakue kaleak hartzen ditu.

HMJParen helburua da oinezkoen mugikortasuna hobetzea, kale baketuen kopurua areagotuz. Arlo honetan, orain dela gutxi egin den hiriguneko abiadura erregulazio araudiaren laguntza edukiko du, eta, ondorioz, 20 eta 30 km/h kaleak handituko dira, eta, beraz, baketutako eremuak ere bai.

Proposamenaren arabera, plataforma bakarreko kaleak zabalduko dira hirigunearen inguruan eta kale horietako batzuk ezarriko dira Urrestillan.

Baketutako eremuak areagotu erdigunean

Alde Zaharrean, Olazko Amaren Plaza eta Bustinzuriko errebalarekin muga egiten duen eremuan, herrigunearekin berarekin batera, udalerriko biztanle asko biltzen dira. Planak alderantzizko lehentasuneko edo oinezkoentzako kalera aldatzeak oinezkoentzako azalera erabilgarria handitzea aurreikusten du, oinezkoek desplazamenduak erosotasun eta segurtasun baldintza onenetan egin ahal izateko.

Eremu hori pixkanaka-pixkanaka eraldatu behar da, oinez egiten diren mugimenduak babesteko, eta, hartara, ibilgailu motordunen desplazamenduak murrizteko. Funtsean, inguruko bizilagunen ibilgailuak pasako ziren, baita denda eta garajeetarakoak ere, eta ingurunea baketu egingo litzateke.

Hauek dira proposatzen diren plataforma bakarreko kale tarte berriak: Olazko Amaren Plaza, Matxinada eta Bustinzuriko errebalaren artean; Bustinzuriko errebala eta Etxe-Alai auzoa 1-2.

1. Irudia Bustinzuriko errebaleko fotomuntaketa



Iturria: INTRA SL

Baketutako eremuak Urrestillan

Urrestillako herrigunean, espaloiak dituzten kale batzuek 0,9 metro baino gutxiagoko zabalerara erabilgarria dute, eta kale zati batzuetan ez dago espaloirik, eta ondorioz, erabateko lehentasuna ematen zaio ibilgailu motordunari. Eremu honetan oinezkoen mugikortasuna gero eta handiagoa da, herrigunea eta bertan dauden aukerak eta ekintzak dinamizatu direlako, eta haur eskola bezalako zerbitzuak eskaintzen ditu. Kale Aundia, Kale Barrena eta Kale Txikiko plataforma bakarreko kale bihurtzea proposatzen da.

Eremu publikoan segurtasuna/segurtasun ezaren sentsazioa

Eremu publikoa askotan alde batera utzi da, eta hiritarrentzat, batez ere emakumeentzat, segurtasun ezaren pertzepzioa sortu du. Espazio publiko ez oso atsegina, argiztapen eskasarekin, jarduerarik gabe, erabili nahi duten pertsonen arteko segurtasun falta sustatzen du, mugitzeko izan edo beste edozein jarduerarentzako. Ezaugarri horiek ohikoak dira, adibidez, industrialdeetako espazio publikoan. Jarduera ekonomiko eta lanpostu ugari dituzten espazio horiek erabilera espezializatuko eremuetan kokatzen dira, non argi eta garbi lehentasuna eman zaio ibilgailu pribatuan ibiltzeari.

Hirietako segurtasuna eta, batez ere, segurtasun sentsazioa ez daude kalean dabilen poliziaren kopuruaren mende bakarrik.

Segurtasuna eta segurtasun sententzioak kontzeptuak estu lotuta daude bizitzeko kontzeptuekin; hau da, bizitzeak, bere dimentsioetako bat bezala, espazio batean seguru eta lasai sentitzea dakar.

Hirietan badira zenbait leku eraso kasu zehatzak ezagutzen dituztenak eta, beraz, emakumeek saihestu egiten dituztenak; eta hau da benetako beldurra espazio jakin batean. Baina askotan, eta hori da sarrien gertatzen dena, beldurra lausoa da. Emakumeek espazio jakin batzuk saihesten dituzte edo, besterik gabe, udalerriko puntu batzuetan dabiltzan eguneko edo gaueko mugimenduak edo uneak mugatzen dituzte.

Segurtasun ezaren sentimendua aztertzea zaila da, nekez kuantifika baitaiteke, elementu emozional, subjektibo eta aldakorretan oinarritzen baita. Emakumeek duten segurtasun-ezaren sentimendua eta gizonena oso desberdinak dira, eta emakumeek espazio publikoa beren egiteko duten moduan eragiten du. Mugikortasunarekin lotutako segurtasun-ezaren sentimendu garrantzitsua ere badago. Garraio publikoko lineen inguruan, bai autobusen barruan, bai geralekuetan edo inguruko espazioetan, emakumeek segurtasun eza sentitzen dute.

Beraz, funtsezkoa da emakumeen segurtasun ezaren sentimendua espazioa antolatze eta hirigintza plangintzako politiken ikuskerarekin lotzea.

Emakumeek egunero negoziatu behar dute eremu publikoaren jabetza: segurtasun ezaren sentimendua lotuta dago emakumeentzako kontrol sozialaren funtzioarekin. Hiri seguruago batek gizonen eta emakumeen arteko harremanak hobetuko ditu, eta erosotasun, harrera, jasangarritasun eta, azken batean, bizigarritasun balioak gehituko ditu.

Proposatutako ekintzak:

- Zerbitzu eta auzotarrentzako lehentasunezko eremua handitzea hiriguneko kale batzuetan (ikus 21. plana). Proposatu den handitzearen ondorioz, guztira 4.000 metro kale zoladura bakar bihurtuko dira, Bustinzuriko errebala, Etxe-Alai auzoa eta Urrestillako kale Aundia, kale Barrena eta kale txikia barne. Plaza kaleetan egingo diren jarduketak barne.
- Oinezkoen desplazamenduetarako eskaintza eta ibilbideen baldintzak hobetu (ondoren deskribatzen den jardura).

OINEZ 2. Oinezko oinarritzko sareko ibilbideak hobetu, udalerriko erakargune nagusien artean

Oinezkoentzako ibilbideak unibertsalak izan behar dira, irisgarritasun kognitibo-sentsoriala eta genero ikuspegia kontuan hartuta diseinatu behar dira.

Oinezkoen oinarritzko sareak udalerria iparraldetik hegoaldera eta ekialdetik mendebaldera gurutzatzea ahalbidetu behar du, udalerriko interes puntuetara eta erdigune historikora sarbidea erraztearekin batera. Sarea pentsatuta dago nukleo zaharra inguratzen duten auzoak honekin konektatzeko eta beraien artean konektatzeko.

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

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

Irizpideak dira:

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

Konektagarritasuna: Oinezko ardatz baten arrakasta bere erabilgarritasunaren menpe dago batez ere, hau da, oinezkoentzat helmuga diren leku garrantzitsuak komunikatzea, 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 plazereko bidaian 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.

Horrek suposatzen du oinezkoentzako oinarritzko sarearen ardatz bat bide nagusi zabal batetik minutu bat baino gehiagoko itxaronaldi denborarekin edo bi zirkulazio erreteko arteko franja 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 paisaia erakargarri bat bultzatzen dutenak.

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

Oinezkoen oinarritzko sarearentzat bereziki hautatu dira espazio ireki hauek dituzten tramuak, nahiz eta bere egoera komenigarriena ez izan. 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 sentsazioa 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 sentsazioa eragiten du, erreala edo subjektiboa.

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

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

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

Irizpide osagarrien multzo bat, hiri espazioaren kalitatearekin oso erlazionaturik, baita ere balioko du oinezkoen sarea definitzeko. Ibilbidea aukeratzean irizpideak baino, hauek



definitzen dute nola izan beharko ziren ibilbide hauek berezko identitatea eduki ahal izateko.

- **Espaloien zabalera:** Euskal Autonomia Erkidegoan irisgarritasunaren arloan indarrean dagoen araudi teknikoak ezartzen du oztoporik gabeko pasabidearen gutxieneko zabalera 2,00 m-koa izango dela, salbu eta 12 etxebizitza/hektareako dentsitatea edo txikiagoa duten etxebizitza-urbanizazioetan; halakoetan, zabalera hori 1,50 m-ra murriztu ahal izango da, baldin eta elkarguneak eta birjartzen badira, eta horien artean 1,80 x 1,80 m-ko oztoporik gabeko karratu bat sartzeko aukera ematen badute.

Jarraibide orokor bezala oinezkoentzat gordetako espazioa bidearen erabateko zabaleraren erdia izatea arrazoizkotzat hartzen da. Zabaleran zazpi metro baino gutxiago duten kaleetan gomendatzen da zoladura bakarra ezartzea oinezkoei lehentasuna emanez eta motordunen zirkulazioa eskasa izango dela bermatuz.

- **Bidegurutze seguru eta erosoak:** Kale bat gurutzatzea segurua izan behar da 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 jarraitua izan beharko da, kotxeek espaloiak gurutzatu dezaten eta ez oinezkoek galtzada.

- **Zirkulazioaren baketzea:** Motordun trafikoaren gehiegizko abiadurak oinezkoak izutzen ditu, batez ere oztoporik gabeko kaleetan. Horregatik, kale hauetan, eta batez ere geldialdirik gabeko rektak handiak baldin badituzte, abiadura murrizteko neurriak hartzea komeni da, saiaturik neurri hauek txirrindularien ibilbidean oztopo ez izatea.
- **Bideko diziiplina estatikoa:** Kale batzuetan ohikoa da kotxeen estazionamendua espaloien gainean oinezkoen igarotzea oztopatuz. Beste askotan ikusten dira ere oinezkoen pasabideak baliogabetuak modu irregularrean daudelako kotxeak aparkatuta. Garrantzitsua da ekintza hauek saihestea piloiak bezalako elementuekin.
- **Sarbide erraza garraio publikora:** Mugikortasun murriztua duten pertsonen sarbidea autobusean edo taxian galarazten duten oztopoak minimoraino murriztu behar dira.
- **Argiztapen egokia:** Oinezkoentzat bide baten erakargarritasuna hobetzeko eta segurtasunaren sentzazioa handitzeko argiztapenari elementu bezala garrantzia eman behar zaio, modu ez motordunetan desplazatzeko garaian segurtasunaren ikuspuntutik sortu daitezken puntu beltzak saihestuz.
- **Oinezkoei bideratutako seinaleztapena:** Eraikinak, aisialdi zentro eta monumentuak bezalako interes orokorreko puntuen seinaleztapena kotxeetarako bide azkarrena eta zuzenena adierazi ohi du, ahaztuz bide hau ez dela beti

egokiena oinezkoentzako. Komeni izango litzateke esplizituki oinezkoei zuzendutako interes puntu hauen seinaleztapen bat ezartzea.

- **Garbiketa eta mantenua:** Argiztapeneko eta semaforoetako mantenua, pintaden ezabapena, zoladuraren garbiketa eta hiri altzarien egoera egokia udalerrien barruan oinez desplazamendu gehiago lortzeko baliabide garrantzitsu bezala kontsideratzen dira.
- **Hiri altzariak eta kalitatezko zoladura:** Hiri altzari eta oinezkoen espazioen zoladuran kalitatezko diseinu bat edukitzearen garrantzia azpimarratu behar da. Oinez egindako desplazamenduak areagotu daitezke sare berde on batekin eta oinezkoentzat material noblez osatuta, berdea eta hiri diseinua ekintza komertzialekin konbinatzen duena.

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

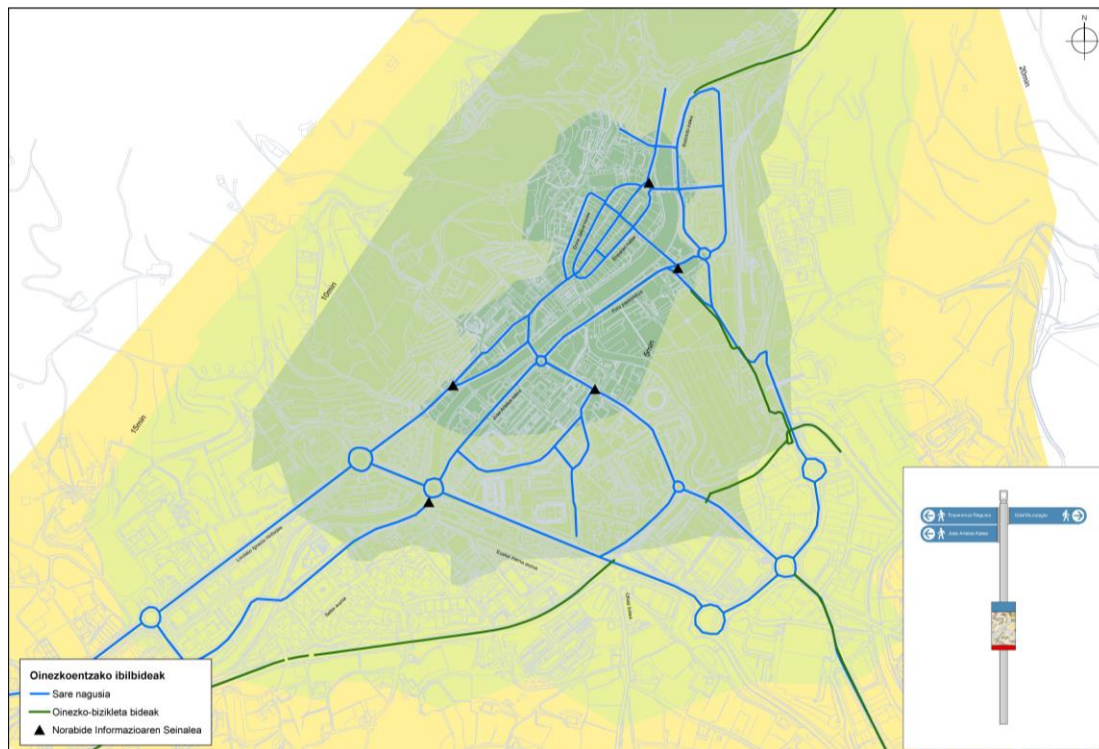
Dokumentu honek beharrezko irizpide eta tresnak ematen ditu udalak proposatutako ibilbideetako bakoitza gara dezan.

HMJP-ak udalerriko zonalde ezberdinen eta ekipamenduen artean desplazatzeko bide minimoa zehazten du. Era berdinean, erakarren zentro hauen arteko desplazamendu denborak irudikatzen ditu ere. Oinez desplazamenduak egiteko hiri barneko ibilbide nagusi bezala hurrengo kaleak identifikatzen dira:

- Alde Zaharra
- Jose Artetxe kalea – Foru Ibilbidea
- Loiolako Ignazio etorbidea
- Sanjuandegi
- Paulo VI auzunea
- Alde Zaharreko arteriak, Eliz kalea, Enparan, Santiago, Enparantza Nagusia
- Hirigune historikoaren eta Loiolako basilikaren arteko ibilbidea
- Hirigune historikoaren eta kiroldegiaeren arteko ibilbidea

Herri barruan oinezkoen eta bizikleten erabilera sustatzeko, herriko mapa duten panelak ipini, eta bertan oinez zein bizikletaz egin daitezken ibilbideak markatu, eta ibilbide horiek egiteko zenbat minutu behar diren. Herrian zehar jarri panelak, eta jendeak ikus dezala kotxea hartu, aparkatu eta abarrak egitea baino azkarragoa dela oinez/bizikletan ibiltzea.

2. Irudia Oinezkoentzako ibilbideen proposamena, 20. planoa



Iturria: *INTRA SL*

Proposatutako ekintzak:

- Gomendatzen da ibilbide bakoitzaren ikerketa zehatz bat egitea, ardatz bakoitzak igarotzen dituen inguruen berezitasunak ahalik eta gehien aprobetxatzeko, eta garatu horrela, ekintza plan zehatzago bat, Azpeitiko udalerriaren lehentasunen arabera.
- Oinezkoen ibilbide sareko kilometroetan zehar hobekuntzak inplementatu.

OINEZ 3. Udalerriko zeharbideak oinezkoentzat iragazkorri

Motorrik gabeko moduen kalitatea eta segurtasuna eraginkortasunez hobetu ahal izateko, proposatutako ekintzek iragazkortasuna hobetzera bideratuta egon beharko dute, egungo azpiegitura linealen hesi-efektua arintzeko.

Azpiegituren jarraitutasun eza da oinezkoentzako irisgarritasunaren arazo nagusia. Irismen handiko komunikazio-azpiegiturak izateak (GI-2634, GI-631 edo hesi naturalak, hala nola Urola ibaia) bide batzuk osatu gabe egotea eragin du, eta oinezkoek ibilbide luzeagoa egin behar izatea azpiegitura horiek gainditzeko, edo hain erosoak eta seguruak ez diren beste aukera batzuk erabiltzea (batez ere emakumeentzat), hala nola lurpeko pasabideak. Udalak hainbat ekintza egin ditu Azpeitiko zatiketa murrizteko. Hala ere, egoera horrek konektibitatea zailtzen du, batez ere Garmendipe kaleko, Jose Artetxe kaleko eta Loiolako Ignazio etorbideko biribilguneen ardatzean.

Oinezkoentzako pasabideen maiztasun gomendagarria 100-150 metrotik behin oinezkoentzako pasabide bat izatea da, eta horrek oinezko luzetarako eta zeharkako joan-etorriak bermatzen ditu.

Erdigunera iristen diren bideetan, oro har, oinezkoen pasabideen maiztasuna onargarritzat jotzen da, elkargune gehienetan bidea gurutzatzeko aukera baitago. Beharrezkoa litzateke pasabide horien guztien irisgarritasun unibertsala hobetzea eta bermatzea, Irisgarritasun Planak zehazten duen bezala.

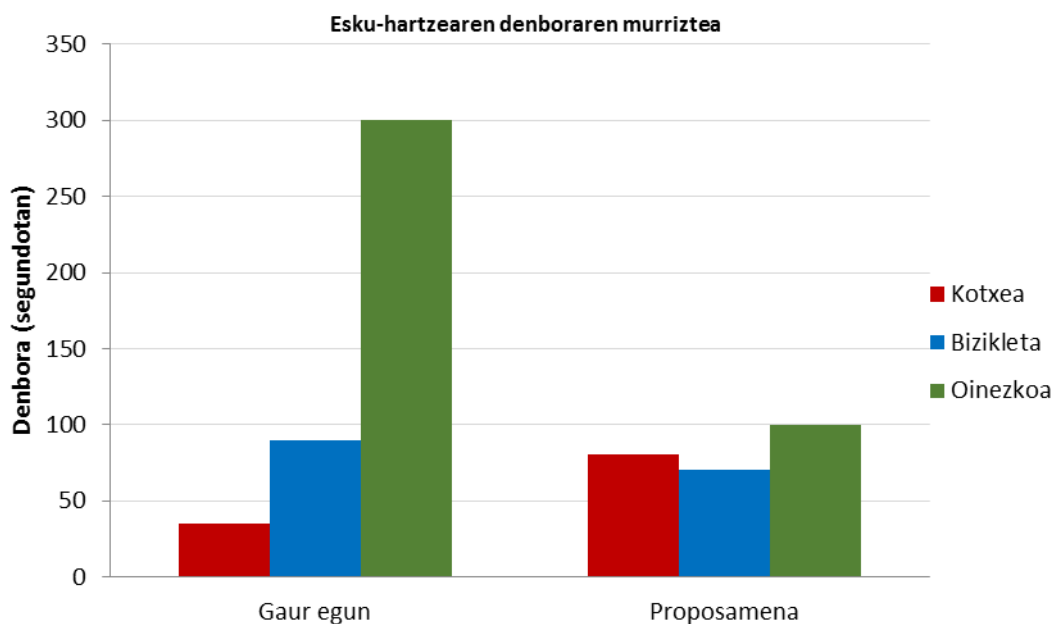
Hala ere, Loiolako Ignazio etorbideak eta Garmendipe kaleak osatzen duten ardatzean, Jose Artetxe kalerako sarbidetik pasatuz, oinezkoen eta bizikleten iragazkortasun arazoa dago. Desplazamendu modu hauek ez dute hautabiderik gainazalean biribilguneak zeharkatzeko; gaur egungo aukera bakarra lurpeko pasabideetan zehar gurutzatzea da.

Gaur egun, bizikletentzako eta, batez ere, oinezkoentzako, ingurune hau zeharkatzea penalizatuta dago, bai erosotasun eta segurtasun baldintzetan, bai behar den denboran. Batez beste, gaur egun oinezko batek 300 segundo behar ditu ingurua zeharkatzeko; bizikleta batek, berriz, 90 segundo behar ditu, eta auto batek 35 segundo besterik ez.

Inguru horretarako egindako proposamenen helburua da oinezko eta bizikletentzako ibilbide azkarrak, seguruak, bidezkoak eta erosoak ahalbidetzea, egungo lurpeko pasabideen alternatibak eskainiz. Lurpeko pasabide hauek segurtasunaren ikuspegitik arazo izan daitezke herritar talde batzuentzat, baita mugitzeko arazoak dituzten pertsonentzat ere, edo gurpil aulkiak edo haur kotxeak bultzatuz mugitzen diren pertsonentzat ere.

Proposamenarekin, oro har, ingurua zeharkatzeko behar den denbora berdinduko litzateke desplazamendu modu ezberdinen artean. Proposatutako neurriak aplikatuz gero, oinezkoek 100 segundo beharko lituzkete (egungo denboraren %67a murriztuko litzateke), bizikletek 70 segundo beharko lituzkete (egungo denboraren %22a murriztuko litzateke), eta autoek 80 segundo beharko lituzkete (egungo denboraren %129a baino gehiago).

3. Irudia Loiolako Ignazio – Jose Artetxe –Garmendipe ardatza gurutzatzeko behar den denboraren alderaketa desplazamendu modu ezberdinen artean eta proposamenarekin nola geratuko zen

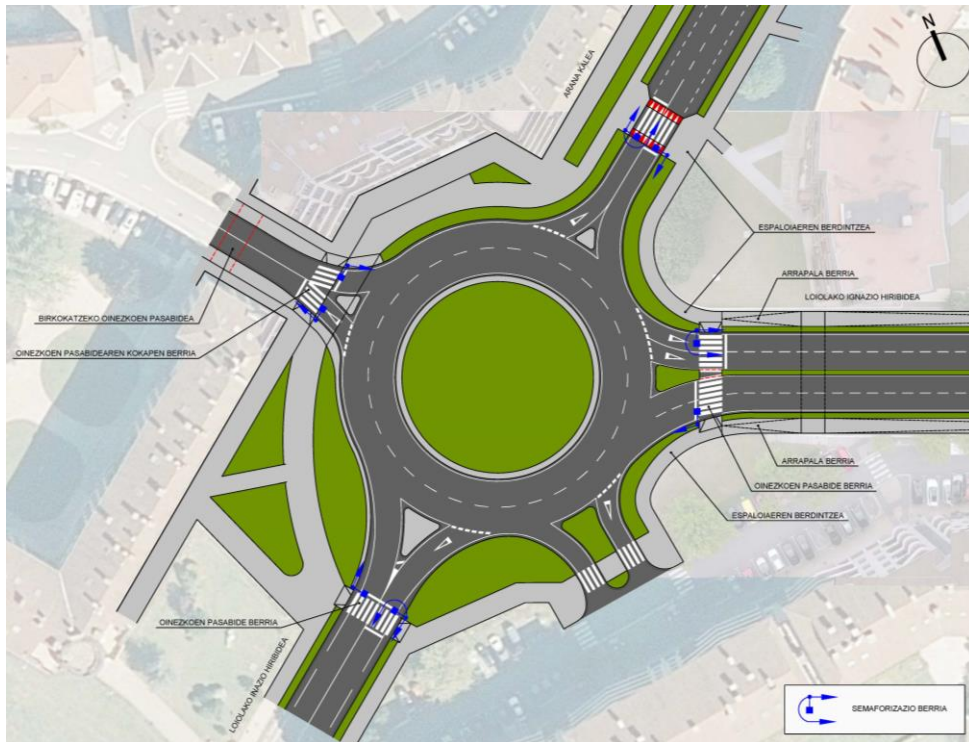


Iturria: INTRA SL

Proposamenak, 27. planoan grafikoki irudikatzen dena, aldaketa hauek barneratzen ditu:

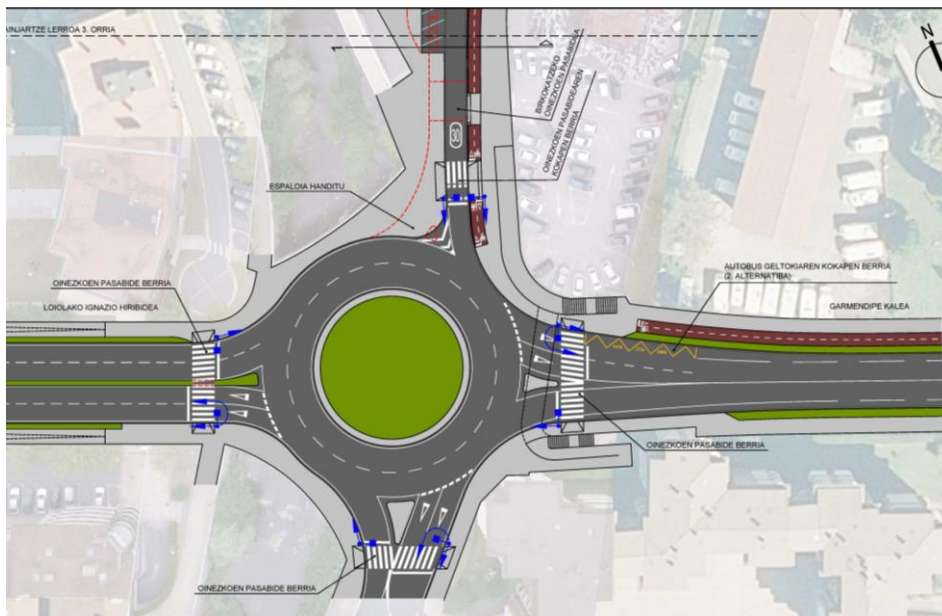
- Bi biribilguneetako oinezkoen pasabideak lekuz aldatu, oinezkoentzako ibilbideak zuzen jarraitzen dutela bermatuz
- Oinezkoentzako pasabide berriak jarri bi biribilguneetan
- Bi biribilguneetako oinezkoen pasabideetan semaforoak jarri

4. Irudia Loiolako Ignazio etorbidea eta Arana kale arteko biribilgunerako proposamenak (27. Planoaren xehetasuna)



Iturria: INTRA SL

5. Irudia Loiolako Ignazio etorbidea, Jose Artetxe kalea eta Garmendipe arteko biribilgunerako proposamenak (27. Planoaren xehetasuna)



Iturria: INTRA SL

Proposatutako ekintzak:

- 27. planoan proposatutako neurriak aplikatu, Loiolako Ignazio, Jose Artetxe eta Garmendipe arteko biribilguneen ingurua birkonfiguratzeko.

OINEZ 4. Espaloien zabalera zuzendu eta egoera hobetu

HMJPak Irisgarritasun Planean espaloiak zabaltzeari edo horiek eraikitzeari buruz proposatutako jarduerak biltzen ditu, eta proposatutako esku hartzeetatik eratorritako beste proposamen batzuk ere jasotzen ditu.

Puntu batzuetan espaloia egin edo espaloia berreraikitzea proposatzen da, haren egoera edo gutxieneko zabalera ez betetzeagatik:

- 1766ko Matxinada kalea, autobusarentzako bazterbidea eraikitzeari eta lehendik dagoen espaloiarekin lotzeari lotuta
- Amue Kalea, espaloia eraiki
- Aranagoikoa kalea 4-11, espaloia eraiki
- Euskal Herria kalea 47-50, espaloia eraiki
- Joan XXIII auzoa, espaloia eraiki
- Joan XXIII auzoa 17, espaloia eraiki
- Arriaga auzoa (sarbidea), espaloia berreraiki
- Arriaga auzoa (sarbidea), espaloia berreraiki
- Hartzubia etorbidea, espaloia berreraiki
- Joan XXIII auzoa 5, espaloia berreraiki
- Orendaundi kalea, espaloia berreraiki
- Paulo VI auzoa, espaloia berreraiki
- Arana kalea, espaloia handitu, gutxienez 1,80 metroko zabaleraraino.
- Aranagoikoa kalea 4-11, espaloia handitu, gutxienez 1,80 metroko zabaleraraino.
- Aranagoikoa kalea 12-15, espaloia handitu, gutxienez 1,80 metroko zabaleraraino.
- Aranagoikoa kalea 4-11, espaloia handitu, gutxienez 1,80 metroko zabaleraraino.
- Barrenetxe auzoa 5-6, espaloia handitu, gutxienez 1,80 metroko zabaleraraino.
- Barrenetxe auzoa 7, espaloia handitu, gutxienez 1,80 metroko zabaleraraino.

Azpeitiko udalerriaren kasuan, espaloiak pixkanaka hobetzea eta konpontzea proposatzen da, azaldutako gomendioei jarraituz, eta abiapuntu gisa espaloien zabaleraren egungo egoerari buruzko informazioa hartuta, Irisgarritasun Planaren diagnosian prestatua. Irizpide horiek kontuan hartu behar dira mugikortasun sareen definizio estrategikorako udal hirigintza planeamenduan jasotako proiektu eta garapen berrietan.

Jarduketa honen helburua (oinezkoentzako sarearen proposameneko 21. planoan), atal honetako gainerako proposamenekin batera, hiriguneko azalera guztia behar adinako bermearekin lotuta dagoela bermatzea da, oinezko desplazamenduak egin ahal izateko (gutxienez 1,5eko zabalera librean duten espaloiak edo plataforma bakarra).

Proposatutako ekintzak:

- Espaloiak handitu, berriak eraiki edo berreraiki, 21. planoan adierazitakoaren arabera.



OINEZ 5. Oinezkoentzako berariazko seinaleak

Oinezkoentzako gaur egungo seinaleztapen-sistema indartzea proposatzen da. Horren helburua da ardatzei garrantzia ematea eta edozein pertsona orientatzeko eta une oro erakarpen-zentro batera iristeko biderik zuzenena zein den jakiteko aukera ematea, edo erakarpen-zentro nagusien artean dagoen oinezko denboraren berri herritarrei ematea.

Norabide-orientazioko seinale bertikalak

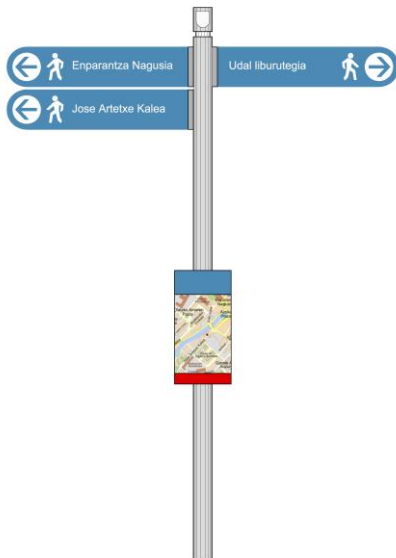
Informazioa osatu eta seinale bakoitzak honako datu hauek dituela egiaztatuko da:

Plano gida bat: 1,6 metro inguruko altueran kokatua, erabiltzaileari bere kokapena eta hurbilen dituen erakarpen zentroen kokapena ikusten laguntzen dio.

Panel adierazgarri batzuk: seinalizazioaren norabidean jarrita, erakarpen zentro garrantzitsuenen, kale garrantzitsuenen eta oinezkoen oinarritzako ardatzen norabidearen izenak agertzen dira idatzita.

Seinale horiek kaleen bidegurutze garrantzitsuenetan eta ardatzen elkarguneetan jarriko dira.

6. Irudia Oinezko ibilbideak. Seinaleztapen elementuen adibidea



Iturria: INTRA SL

Informazio-totem bertikalak

Oinezkoa: Seinale guztiak marka horiz eta oinezko baten ikurraz identifikatuko dira goiko aldean, distantzia batetik ikusteko moduan.

Norabideari buruzko informazioa: Bi modutan erabiltzen da nagusiki: kale eta auzoetarako bidea erakusteko eta erakarpen zentroetarako erakargarri gisa jokatzeko.

15 minutuko ibilbide-mapa: Erabiltzaileari orientatzen laguntzen dio, interesguneak hurbil dituela erakutsiz. Horrek lagundu eta konfiantza ematen dio erabiltzaileari bidai luzeagoak egiten saiatzeko.

15 minutuko ibilaldi zirkulu bat ere badu, denbora horretan zer tokitara irits daitekeen adierazten duena, ohiko erritmoan egiten bada.

5 minutuko ibilbide-mapa: Aurrekoa baino mapa zehatzagoa da, eta erreferentzia-puntu batzuk ditu erabiltzailea kale eta erakarpen-gune zehatzetara bideratzen laguntzeko.

5 minutuko ibilaldi zirkulu bat ere badu, eta tarte horretan zer leku har daitezkeen adierazten du, ohiko erritmoan egiten bada

Kale eta erakarpen puntuen bilatzailea: Kale izenak ordena alfabetikoan zerrendatzen dira, pertsonen banakako kaleak aurkitzen laguntzeko.

Totem horiek jende gehien erakartzen duten zentroetan kokatuko dira.

SEINALEZTAPEN HORIZONTALA

Material irristagaitzezko plaka beltza da, eta ardatzaren izena eta zenbakia eta oinezko baten irudia ditu grabatuta.

OINEZ 6. Irisgarritasuna eta oinezkoentzako pasaguneen kopurua handitu

Azpeitiak kolektibo jakin batzuen mugitzeko behar espezifikoak hartu behar ditu kontuan, bereziki hirugarren adinekoenak eta/edo urripen fisiko edo sentsorialak dituztenenak. Oinezko izaten laguntzeko, lehendik dauden oztopo arkitektonikoak kendu behar dira, eta bide publikoan trafiko eroso erraztu, espaloi erraz iristeko moduko pasabideak jarri, hiri-altzariak egoki kokatuz, itsuentzako soinu-semaforoak jarri, etab.

- Indarrean dagoen araudiaren arabera, oinezkoen pasabidea ibilbide egokitu baten parte dela jotzen da, besteak beste, baldintza hauek betetzen baditu:
- Espaloiaren eta galtzadaren arteko desnibela gainditzeko, oinezkoentzako pasabide egokitua jarri behar da.
- Ibilgailuentzako galtzaden erdiko uhartetxo bat zeharkatzen duenean, moztu egingo da eta galtzaden maila berean beharatu da, oinezkoen pasabidearen zabalera berean.
- Uhartetxoaren zoladura galtzadarenetik bereizten du.
- Igarobidea, luzera aldetik, bi alditan egiten denean, tarteko geralekuarekin, loteak gutxienez 1,50 metroko luzera izango du, oinezkoentzako pasabidearen zabalera bera, eta zoladura galtzadakoarekin berdinduko da, uhartetxoaren luzera 4,00 metrotik gorakoa ez denean.

Oinezkoentzako pasabide berriak ezartzeko garaian, kontuan hartu behar da:

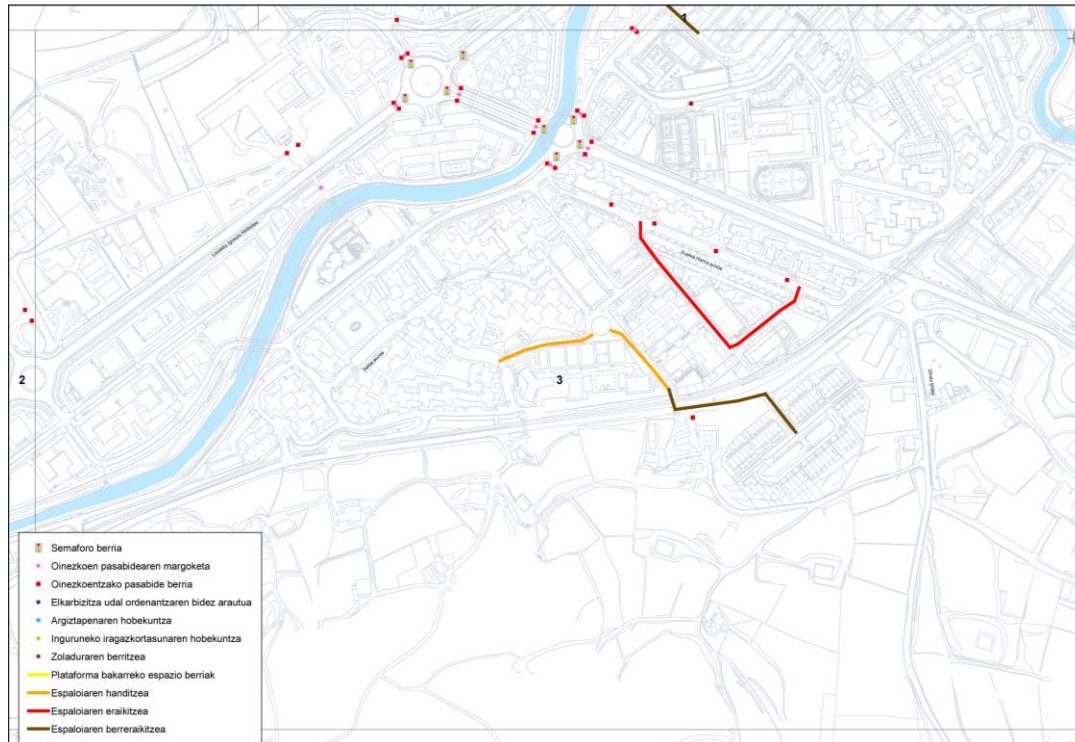
- Kokalekua: Oinezkoen ibilbide naturala estali. Hirigunean, bidegurutzeak "X" forman osatzea gomendatzen da, oinezkoentzako 4 pasagunerekin. Hau da, urrats bat adar bakoitzarentzat.
- Seinale horizontalak: oro har, 5 m. (gutxienez 4 m.). Galtzada estuetan eta abiadura mugan: ≤ 40 km/h: 2,5 m. b: 0 eta 50 cm artean.
- Seinale bertikalak: oinezkoen S-13 seinalea egokitzea oinezkoen sare nagusiko oinezkoentzako pasabide guztietan.

Lehen fasean, HMJPak Irisgarritasun Planak ezartzen dituen oinezkoentzako pasabideak berreraikitzea aurreikusten du. Egokitu gabeko oinezkoen pasabideak egokitu egin behar dira.

Bigarren fasean, Irisgarritasun Planak ezartzen dituen oinezkoentzako pasabide berriak ezartzea proposatzen da, egungo sareko 26 puntutan, eta egungo sareko hamar puntutan oinezkoentzako pasabideak pintatzea, Irisgarritasun Planak identifikatuak.

Ezartzeko orduan, kontuan hartu behar da oinezkoentzako pasabide bat oinezkoaren ibilbide naturalean kokatu behar dela, oinezkoa kanpotik gurutzatu ez dadin edo bira luze eta alferrikakoa egin behar izan ez dezan. Horrez gain, pasabideak ondo ikusteko modukoak izan behar dute (ez jarri edukiontzirik ibilgailuen aurretik edo aparkalekuan, belarrietan edo motozikleten, bizikleten eta abarren aparkalekuan baizik), luzera onargarria izan edo arriskurik gabe zeharkatzeko segurtasun babeslekuak izatea.

7. Irudia Egokitu beharreko oinezko pasabideen lokalizazio planoaren eredua (21. Planoa)



Iturria: *INTRA SL*

OINEZ 7. Hiri-altzariak egokitzeko eta lekuz aldatzeko irizpideak ezarri irisgarritasun arauen arabera

Hiri-altzariak espazio publikoaren erabiltzaileak gidatzeko balio du, 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 10zm baino gehiagoko irtengunerik izango eta 15 zm-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 lerrokatuta, eta diseinua biribildutako itxurekin izango da ahal den neurrian.

Espazio publikoan instalatzen diren hiri-altzariak ere elementu garrantzitsua dira, eta eragina izan dezakete ingurune urbanizatuen erosotasunean, eta zenbait kolektibok eraikitako espazioak erabiltzea erraztu dezakete. Hiri-elementu horietako batzuk funtsezkoak dira esperientziari mesede egiteko hiri eremuari eta hiriaren beste funtzio batzuk ikusgarri egiteko. Bereziki, bankuek, mahaiek, haurrentzako jolas-eremuek eta komun publikoek esperientzia hori hobetzen lagun dezakete.

Proposatutako ekintzak:

- HMJP-ak proposatzen du hiri-altzariaren diseinua irisgarritasun irizpideen arabera egitea, ez bakarrik mugikortasun murriztutako pertsonen beharretara egokitzuz, herritar guztien beharretara egokitu beharko da. Irisgarritasun Planak zehatz-mehatz jasotzen du zuzendu beharreko elementu eta instalazioen kokalekua.

OINEZ 8. Soinu-semaforoak kopurua handitu

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

Semaforodun bidegurutzeak egokitzea, mugitzeko zailtasunak dituzten kolektiboak segurtasunez gurutzatu ahal izateko. Oro har, gomendagarria da (beharrezkoa bada) oinezkoak pasatzeko denbora luzatzea, mugikortasun murriztua eta ikusmen-urritasuna duten taldeek galtzada segurtasunez gurutzatzeko denbora izan dezaten.

Proposatutako ekintzak:

- Soinua duten semaforoekin bidegurutzeak %15 batean areagotu udalerrian, oinezkoen mugimendu gehien duten zonaldeei lehentasuna emanez.



OINEZ 9. Eskola-ibilbideak egokitu

Oinez desplazatzea ohikoena da Azpeitian. Barne desplazamenduetatik, %63a modu ez motordunetan dira, eta hauetatik %91a oinez egiten dira. Adindunak dira, ikasleekin batera, oinezko desplazamendu modua gehien erabiltzen dutenak.

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

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

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

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

Motordun ibilgailuen desplazamenduak eta abiadura moteldu eskola inguruneetan

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

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

- Ibilbideak seinaleztatu, erabiltzaileen segurtasuna areagotzeko.
- Ibilgailuak espaloietan aparkatzea eragozten duten elementuak jarri.
- Espaloiak handitu.
- Kaleak itxi ikastetxeetako sarrera eta irteera orduetan.
- Aldatu aparkalekuaren aldea bidegurutze bakoitzean, zirkulazioaren abiadura murriztera behartzeko (zigzag).

Proposatutako ekintzak:



- HMJPak proposatzen du ahalik eta ikastetxe gehienetan eskola bideen proiektu bat ezartzea, garraiobide iraunkorretan, funtsean oinez, iristea eta irtetea sustatzeko. Udalerriko ikastetxe guztietan eskola bideari buruzko ikasketak egitea proposatzen da. Eskola bideetan aurreikusitako neurriak ez dira ikastetxeko ikasleen sarrera eta irtetara antolatzen mugatzen, ikastetxearen eraginarekin bat datozen ildo estrategikoak eta proposamenak ezartzen dituzte eta mugikortasun seguru eta iraunkorra sustatzen dute.

Programek, oro har, honako gai hauei buruzko proposamenak biltzen dituzte: kale batzuen sekzioa aldatzea, berariazko seinaleak, seinaleak hobetu, aparkalekuaren kudeaketa, irisgarritasuna hobetu edo tailerrak, kanpainak eta bestelako jarduerak egitea.



OINEZ 10. Udalaren eta ezgaitasuna duten pertsonen entitate eta elkarteen arteko hitzarmenak ezarri, irisgarritasuna sustatzen duten jarduerak koordinatzeko

Mugikortasun unibertsalaz hitz egin ahal izateko, pertsona guztien mugikortasuna bermatu behar da, eta arreta berezia jarri behar zaie modu batera edo bestera mugitzeko eskubidea bermatzeko zailtasun handienak dituzten kolektibo guztiei. Administrazioaren eta kolektibo horien arteko komunikazio zuzeneko bideak ezartzeko aukera izateak aukera eman behar die udal kudeatzaileei informazioa lehen eskutik izateko irisgarritasunaren arloan egin beharreko jarduketei buruz.

Proposatutako ekintzak:

- Lankidetza hitzarmenak egin Azpeitiko udalaren eta udalerriko ezgaitasuna duten pertsonen erakunde eta elkarteen artean, mugikortasun eta irisgarritasun gaietan modu koordinatuan lan egiteko.

3.2. MUGIKORTASUNA BIZIKLETAN

Bere hirigintzaren izaerarengatik, hirigune trinko eta dentsoarekin, dena gertu dagoelako tokian, bere hiri-morfologiagatik eta bere jendearen izaeragatik, Azpeitia bizikletan ibiltzeko potentzial handiko udalerri bezala konfiguratzeko da.

Bizikleta gaur egun Euskal udalerri askotan azpierzarritako dagoen garraio moduetako bat da. Europako hiri askotan barne desplazamenduen %25a garraio modu honetan egiten dira, Azpeitian bizikletan egindako barne desplazamenduak %6a suposatzen duten bitartean. Hala ere, bere ezaugarriak (tamaina erdiko hiri, distantziak) eta aurreikusitako azpiegiturak direla eta, bizikletarentzat potentzialtasun handia dago Azpeitian.

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

Beraz, bizikletak eginkizun nagusi bat hartzen du udalerrietan, egokitzapenak behar baitituzte, hala nola bizikletentzat eta mugikortasun pertsonaleko (MPI), ibilgailuentzat erreserbatutako errei-sareak eraikitzea, oinezkoentzako ibilbide seguruak egitea, garraio publikoaren eta bizikletaren arteko intermodalitatea bultzatzea, aparkaleku seguruak eraikitzea, hiri bideak egokitzea eta seinaleztatzea, bizikletak alokatzeko sistema publikoak ezartzea eta bizikleta mugikortasuneko beste garapen batzuk ezartzea, eta, gainera, inbertsio horiek kudeaketa digitaleko sistemak diseinatzea eta ezartzea.

Bizikletan desplazamenduak sustatzeko, araudi eta antolakuntza neurriak, sentsibilizazio kanpainak bezala, 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, herritarrek bizi kalitatean eta osasunean irabazi dezaten.

Esparru honetan proposatutako ekintzak dira:

- Bizikleta bideen sarea handitu.
- Bizikleta galtzadan integratu.
- Bidegorrien hiri arteko konexioak sustatu.
- Bizikletentzako aparkalekuak areagotu.
- Bizikletak alokatzeko sistema sustatu.
- Bizikleta sustatzeko plana ezarri.
- Bizikleten banakako garraio publikoaren zerbitzua abian jartzeko aukera aztertu.
- Bizikleten udal erregistroa sustatu.

Ekintza planean zehar, bizikletari eragiten dioten beste neurri batzuk proposatzen dira, baina beste kapitulu batzuetan lantzen dira, hala nola araudia betetzen den begiratzea edo hiriarteko autobusetan bizikletak garraiatzea.

BIZIKLETA 1. Bizikleta bidezko konexio-sarea eta bizikleta-eremuak garatu

Bizikleta bidezko mugikortasun seguru eta funtzionaleko sare bat eratzea, bizikletaren eta oinezkoaren artean partekatutako guneetan eraginez, hezkuntzako eta prestakuntzako beste ekimen batzuekin batera, funtsezkoa da bizikletaren eta garraio iraunkorreko eredu berrien erabilera sustatzeko.

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

Ibilbidearen irizpideak eta sarearen definizioa

- **Konektagarritasuna/jarraitutasuna.** Tarte berriak konektagarritasuna, azkartasuna eta erosotasuna maximoa bilatzen dute jada existitzen diren ibilbideetatik abiatua ingurumen eremu desberdinetara iristeko.
- **Bide hierarkizazioa/baketutako zonen mugatzea.** Bizikletentzako errai edo espazio espezifiko berrien sorrera udalerriko zirkulazioaren ikuspegi globalaren menpe dago. Zirkulazio eskasa eta abiadura moteleko kaleetan, bizikleta eta kotxea galtzada berdina erabiliz elkarbizi dezakete ingeniari lan espezifikorik burutu gabe eta administrazio lokalarentzat aurrezte ekonomiko garrantzitsuarekin. Motordunen zirkulazioa trinkoa eta azkarra den kale eta etorbideetan, hau da, oinarritzko sarean, ezinbestekoa da bizikleten zirkulaziorako azpiegitura espezifikoak.
- **Erakarpen zentro nagusien estaldura.** Bizikleta sareak udalerriko erakarpen zentro nagusietara iritsi behar da: kirol ekipamenduak, kultur zentroak, merkatuak, hezkuntza zentroak, administrazio eraikin publikoak, osasun zentroak eta industriguneak.
- **Seinaleztapena.** Beharrezkoa da txirrindulariek, ibilgailu-gidariak eta oinezkoek zehazki ezagutzea kalearen zer espazio dagoen bere zirkulaziorako eta bideko ze beste erabiltzaileekin elkarbanatu dezaketen espazio hau edo ez. Horrez gain, seinalaztapenak 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-sarearen irizpide teknikoak

- Aurreikusitako erabiltzaile kopuruaren eta bidearen funtzioaren arabeko ezaugarri geometrikoak.
- Segurtasuna bermatzen duten elkarguneak, eta txirrindularien geralekuak eta itxaronaldiak ahalik eta gehien murrizten dituztenak.



- Bizikleta bidea irakurtzeko eta ezagutzeko moduko seinaleztapena, bai erabiltzaileentzat, bai oinezkoentzat eta beste ibilgailu batzuetako gidarientzat.
- Bizikleta zirkulazioaren segurtasuna eta erosotasuna errazteko zoladura.
- Bizikleta zaleen beharrak osatzeko hiri altzari egokiak, adibidez, eserlekuak eta bizikleta aparkalekuak jolas bideetako atsedeen lekuetan.
- Kontrako baldintzei aurre egiteko babes klimatologikoa, bai trazaduragatik, bai elementu egokiak erabiltzeagatik, hala nola zuhaitzak, zoladura, itzal elementuak eta abar.
- Argi artifiziala, txirrindularien ikuspena eta segurtasuna bermatzeko.

Dagoeneko existitzen diren bizikleta bideetatik, proposatuko bide-hierarkizaziotik eta udalerriko erakarren puntu nagusien lokalizaziotik abiatuz, 22. 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 zatirengandik eta espaloitik banantzen duten elementu lateralak dituen bidegorria.
- **Espaloi bizikleta:** Espaloiairean gainean seinaleztatuta dagoen bizikleta bidea.
- **Bizikleta pista:** motordunen zirkulaziotik bananduta dagoen bizikleta bidea, baina errepideen trazadura independentea daukana.
- **Bide pedalgarría:** 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 espaloiairean 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.

- **Bizikleta pista:** Espaloitik eta galtzada/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 erregulaztea 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 udalerri 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 eraztun zentral batean, neurri batean bizikletaren erabilpena arautuz, oinezkoekin elkarbizitza hori arriskuan ez jartzeko. Eraztuneko kanpoko eremuetan eta udalerriko beste zonaldeetan bizikletak ibilgailu pribatuarekin elkarbanatuko du espazioa, modu egoki batean seinalizatutako espazioetan, erdiguneetan dauden abiadura mugekin ez delako zaila elkarbizitza hori sustatzea.

Proposatutako bizikleta sareak osatu egiten du egungoa, bizikletaren eta oinezkoen eta ibilgailu motordunen eta bizikleten artean partekatutako beste ibilbide eremu batzuk marraztuz. Gune horiek bizikleta erreien bidez lotzen dira, eta udalerriko auzoak eta sektoreak lotzen dira.

Guztira, 3.505 metroko bizikleta sare berria proiektatu da. Horietatik, 1.749 metro Udalak lehengo azterketetan aurreikusitakoak dira, eta 1.756 metro aldatzea proposatzen den zatiei dagozkie, hala nola Foru Ibilbideko eta Jose Artetxe kaleko ardatzei.

Udalak proiektatutako zati horiek, aurreikusitakoaren arabera, Landetako industrialdearekin eta Euskal Herria kalearekin lotzen diren zatiak dira.

Landetako zatia estrategikoki garrantzitsua da, industrialde batzuen ingurunea hirigunearekin lotzeko aukera emango bailuke, eta, hala, leku horietara bizikletaz joan ahal izango litzateke modu seguru, eroso eta irisgarrian.

San Martin Estrataren kasuan, gaur egun bi norabideetan (bizikleta), oinezkoak eta kotxeak noranzko batean elkarrekin bizi diren zatia da, eta oinezko eta baimendutako ibilgailuentzat eta garajeetara joateko bertakoentzat soilik izatea proposatzen da, bizikleta eta oinezkoentzat lehentasuna duen bidea izan dadin. Proposamena berresteko, lurreko bide markak kentzea proposatzen da.

8. Irudia San Martin Estratako fotomuntaketa



Iturria: INTRA SL

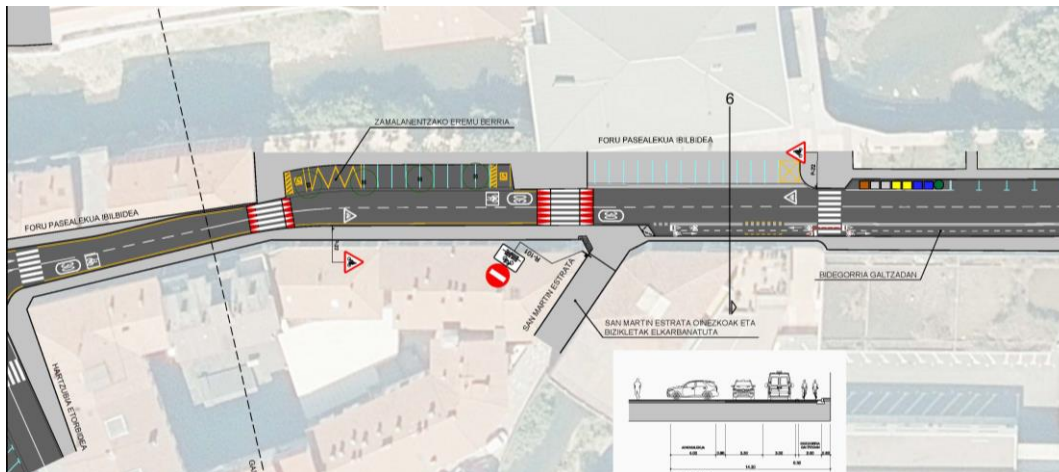
Jose Artetxe kalerako eta Foru Ibilbiderako galtzadan bereizitako bidegorriaren ardatz bat proposatzen da, gaur egun ibilgailu pribatuarentzat arteria bat dena bizikleta bidezko mugikortasuna bideratzeko ardatz bihurtzeko.

Jose Artetxe kalean hori posible izango litzateke zirkulazio erreie bat kendu eta sekzioa birmoldatuz, galtzadan bereizitako bidegorria erantsiz. Beraz, proposatzen da ibilgailuak Foru Ibilbiderantz doan noranzkoan zirkulatzea eta galtzadan bereizitako bidegorri bat egitea kale osoan (ikus proposamena 27. planoan) bizikleta bi noranzkoetan desplazatu ahal izateko.

Foru Ibilbidean, oinezkoei kalterik egin gabe bereizitako bidegorria eransteko, proposamenean komentuen ondoko lerroko aparkaleku ilara kenduz bidegorria sartzea aurreikusten da. Galtzadan bereizitako bidegorria proposatzen da, bi noranzkoekin, San Martin Estratarekiko elkargunera arte. Hortik Jose Artetxerekiko biribilguneraino bidegorria

izango litzateke, galtzadan ibilgailu motordunekin partekatuko litzatekeena, inguru baketsuan (30. zona), sekzioa estutuz gero ezin izango litzatekeelako galtzadan bereizitako erreiarekin jarraitu. Kontuan hartu behar da, gainera, galtzadan ibili nahi ez duten txirrindulariek San Martin Estratatik jarraitzeko aukera dutela. Errai aldaketa hori behar bezala seinalatzatu eta lehenetsi behar da, 27. planoan adierazten den bezala.

9. Irudia Foru Ibilbiderako proposamena jasotzen duen planoaren irudia (27. Planoa)



Iturria: INTRA SL

Proposatutako ekintzak:

- Hurrengo bidegorri tartearak egokitu:

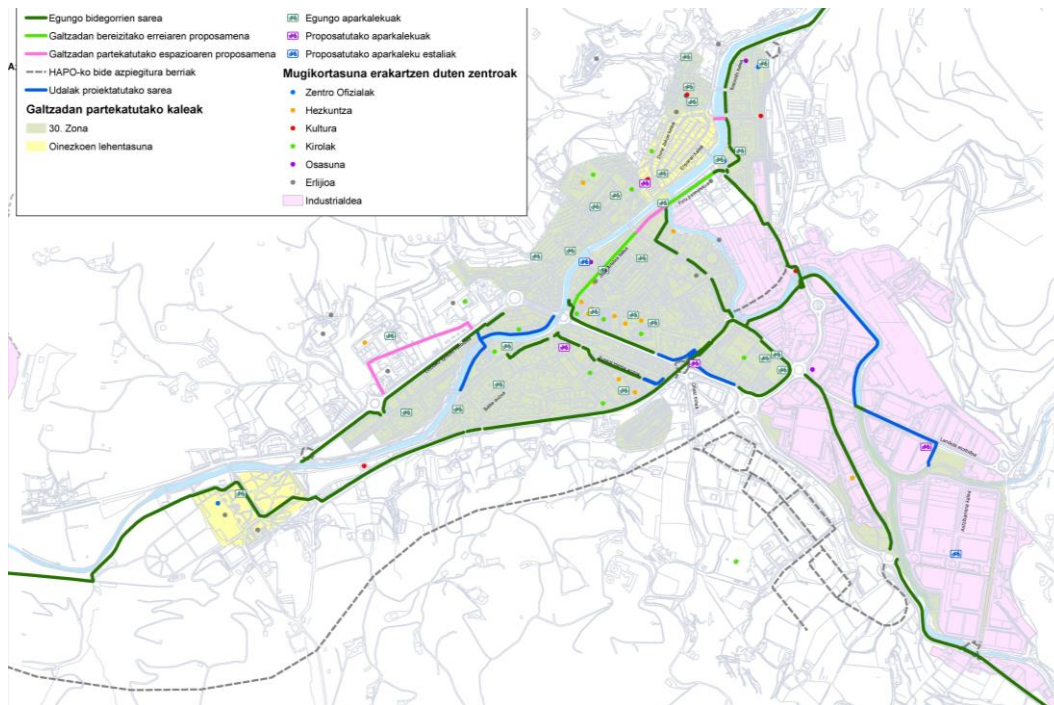
10. Taula Proiektatutako eta proposatutako bizikleta bideak

Tipologia	Metroak
Udalak proiektatutako bidegorria	1.749
Galtzadan bereizitako bidegorria	1.118
Bizikleta eta ibilgailu motordunentzako partekatutako espazioa, seinalatzatuta	638
TOTAL	3.505

Iturria: INTRA SL

HMJPak hiru esparrutan jardutea proposatzen du: bizikletaren zirkulaziorako dauden azpiegiturak hobetu; bizikleta bide berriak eraiki, batez ere motordun eta bizikletentzako bide mistoak; eta lur gaineko aparkalekuen eskaintza handitu, hurrengo ataletan zehazten den moduan.

10. Irudia Bizikleta ibilbideentzako proposatutako bide sarea eta aparkalekuak (22. Planoa)



Iturria: INTRA SL

Udalerrien arteko konexioen erabilera sustatu eta hobekuntzak ezarri

Bizikleta ohiko garraiobide bihurtzeko, barneko desplazamenduetan gehiago erabiltzeaz gain, konexioko desplazamenduetan ere gehiago erabili behar da. Azpeitiak, askotan, mugikortasunerako gune erakargarri gisa jokatzeko du, bere industria, osasun-zerbitzuak eta dendak direla eta, besteak beste. Horregatik, oso garrantzitsua da azpiegitura azkar eta seguruaren sare ona izatea, inguruko udalerriekin bidegorrien bidez konektatu ahal izateko. Ezinbestekoa da Azpeitia inguruko udalerriekin lotzen duen sareak konektibitatea izatea hirigunean, baina, horrez gain, ezinbestekoa da sareak edo hiriarteko sareak joan-etorri eroso eta seguruak egiteko baldintza guztiak betetzea.

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.

Azpeitiko 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.

Kontuan hartu behar da udal arteko bidegorriak bizikletek, oinezkoek edo patineteekin joaten diren pertsonak erabiltzen dituztela. Erabiltzaileen profila askotarikoa da: batetik, bizikletaz lanera joaten den jendea, eta, bestetik, aisialdirako erabiltzen duen jendea, patinatze edo bakarrik, lagunekin edo maskotekin paseatzeko erabiltzen dutenak.

Diseinuak eta erregulazioak, beraz, bideari ematen zaizkion erabilera horien ikuspegi orokorra izan behar dute, eta argiztapen ona, zoladura ona, bideko gune estrategikoetan bainuak jartzea, itzalak eta atsedeen hartzeko eserlekuak izan behar dituzte. Horrez gain, araudia argia izan behar dute txakurrek bide horietan nola joan behar duten jakiteko, gainerako txirrindularientzat eta oinezkoentzat arriskurik suposatzen ez dezaten.

BIZIKLETA 2. Bizikleta galtzadan sartu eremu baketsuetan, kale partekatuetan eta 30 eremuetan

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

Azpeitian badira zenbait kale, aglomerazio pilaketa puntual batzuk dituztenak, batez ere Alde Zaharrean. Kale batzuetan, puntako orduetan joan-etorri asko egiten badira, seinaleak erabil daitezke bi garraibideen desplazamenduen baldintzak hobetzeko.

11. Irudia Bizikletatik jaisteko seinaleztapena

SRC-02



12. Irudia Oinezko eta bizikleten arteko elkarbanatutako zirkulazioa



13. Irudia Eguneko ordu zehatz batzuetan bizikletatik jaisteko seinaleztapenaren eredua



14. Irudia Eguneko ordu zehatz batzuetan bizikletatik jaisteko seinaleztapenaren eredua

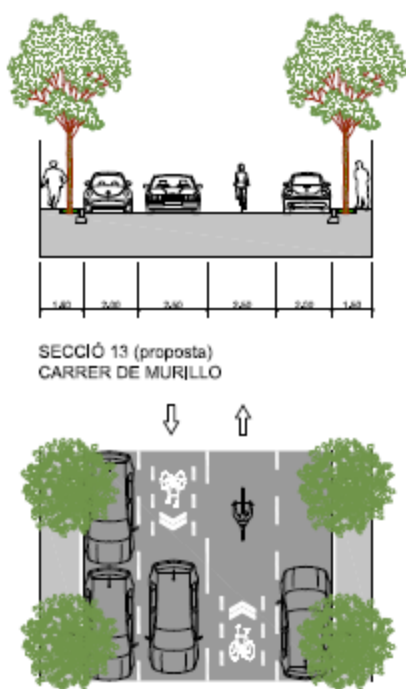


Oinezkoekin partekatutako kaleak seinale horien bidez seinaleztatu daitezke, eta aglomeraziorik izanez gero, jaisteko iruzkina gehitu, oinezkoen eta bizikleten segurtasuna hobetzeko.

Halaber, proposamen hori osatzeko, abiadura 30 km/h-ra murriztuko da udalerriko kale batzuetan, ibilgailu motordunaren abiadura kontrolatuak bizikletarekin batera gelditzeko aukera emango baitu.

Bizikleta elektrikoa agertzeak aukera berriak dakarzkie aldapa handia duten auzoei.

15. Irudia 30 kaleetako sekzioaren erudia





BIZIKLETA 3. Espaloian bidegorrien sarea pixkanaka kendu

Gaur egun, udalerriko bizikleta-sarea espaloiaren gainean dago gehienbat. Galtzadan bizikletentzako sare bereizia sortzen bada, hirigunean zirkulazioaren abiadura murrizteko adinakoa, espaloian bizikletentzako erreiak pixkanaka kentzeko aukera emango du, batez ere bizikletek oinezkoentzako lekua kentzen duten puntuetan. Sare hori bide-hierarkiako oinarrizko sarearekin bat dator, kale horietako bizikleta-zirkulazioa hobetzeko.

Proposatutako ekintzak:

- Etorkizunean, espaloitik bidegorria kentzeko momentua iristerakoan, gaur egun Damaso Azkue eta Julian Elorzatik igarotzen den espaloitik bereizitako bidegorria kentzea proposatzen da (Foru Ibilbidearekin lotu arte). Hala, oinezkoentzako espaloia zabalduko da, gaur egun gutxi baitago, zuhaitzak, farolak eta bidegorria baitaude. Bidegorria bide partekatua izango litzateke, ibilgailu motordunekin, 30. eremu baten barruan integratuta.

BIZIKLETA 4. Eremu publikoan eta kanpoan aparkatzeko eskaintza handitu

Bizikletentzako aparkalekuak ekipamendu nagusietan eta hiriarteko garraio publikoaren gurekueetatik hurbil egon behar dira bermatuta.

Bizikleten mugikortasunari buruzko alderdi hori nahiko garatua dago Azpeitian (bidegorrien sarea bera baino gehiago), baina oraindik gehiago garatu behar da.

Aparkatzeko beharra joan-etorrien jatorrian hasten da. Bermatu egin behar da etxebizitzetako eraikinetan edo oso hurbil dauden lekuetan bizikletak uzteko espazioak egongo direla. Horregatik, beharrezkoa da eraikuntzari eta aparkalekuei buruzko udal-ordenantzak aztertzea, bizikleten jabeen beharrak kontuan hartzeko. Helmugan, ezinbestekoa da aparkalekuak jartzea oraindik zerbitzu hori ez duten hiriko erakargune guztietan (kirol zentroak, ikastetxeak, merkatuak, kultur zentroak...). Intermodalitateko nodoetan, bizikletentzako aparkalekuek segurtasun osoa izan behar dute desplazamendu intermodalak sustatzeko.

Bizikletentzako aparkalekuek helburu hauek bete behar dituzte:

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

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

- Udalerriko bidegorrien sarearekin lotuta egotea, eguneroko mugikortasunean mugitzeko gune erakargarri/sortzaileetara sarbidea emanez (lantokiak, ikastetxeak, ekipamenduak, etab.).
- Bizikleten eta erabiltzaileen segurtasuna eta osotasuna bermatzea.
- Lapurreten eta bandalismoaren aurkako segurtasun-sistemak izatea (adibidez, CCTVrekin kontrola, sarrailek, erabiltzaile akreditatuentzako soilik sarbidea, zaintza fisikoa, etab.).
- Aparkalekuen sare trinkoa osatzea. Horretarako, aparkalekuen arteko tartea ez du 400 m-tik gorakoa izan behar.
- Inguruan lekua izatea, gero plazen %25a handitu ahal izateko.
- Txirrindularien eta oinezkoen desplazamenduak ez eragozteko moduan kokatuta egotea.

- Plangintzan kontuan hartu erabiltzaile izan daitezkeenak (adibidez, garraio-trukagailuetako bidaiari kopurua, lantokietako langile kopurua, ikastetxeetako ikasle kopurua, zerbitzua ematen duen kirol-espazioaren erabiltzaileak, plaza edo berdegunearen metro karratuak, etab.).

Aparkalekuak azaleran

Gaur egun, azalerako aparkalekuak daude Azpeitiko erakargune batzuetan, baina oraindik ez dago estalitako aparkalekurik eta gabezia batzuk daude. Gainera, bidegorri berriak egiteko proposamenarekin, bide horietako ibilbideetan beste batzuk jarri beharko dira.

Beharrezkotzat jotzen da, halaber, egungo bizikletentzako aparkalekuen edukiera handitzea, haien edukiera gaintzen baitute, batez ere eskola inguruneetan.

Bizikletentzako aparkalekua kanpoan kokatzerakoan, ikusgarria izan behar du eta eraikinaren sarreratik hurbil egon behar du, oinezkoentzako pasabide librea nahikoa dela bermatuz. Aparkaleku guztiak, oraingoak eta berriak, dagozkien seinaleekin batera joan beharko dira.

Eremu publikorako gomendatutako aparkaleku sistema unibertsala da, alderantzizko "U" formakoa, bizikletak koadrotik eta gurpiletatik lotzen dituen, egonkortasuna eta segurtasuna eskainiz. Bizikleten artean 80 cm-ko distantzia gomendatzen da.

Plazen dotazioa ezartzeko, sortutako mugikortasuna ebaluatzeko Dekretuak ezarritako aparkalekuen ezarpenari buruzko irizpideari jarraitzea gomendatzen da, hirigintzako garapen berrietarako gutxieneko plazak ezartzen baititu.

11. Taula Gutxieneko espazioa bizikleten aparkalekuentzako

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 industrial	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: Sortutako mugikortasunaren ebaluazio Dekretua

Erreserbak lurpeko aparkamenduetan

Bestalde, udalerriko aparkaleku publikoetan plazak erreserbatzeko ahalegina egin beharko litzateke, bizikleten segurtasuna eta zaintza hobekien bermatzen duten aparkalekuak baitira.

Gainera, bizikleten aparkalekua eta lapurreten arazoa dira aparkaleku seguruak sustatzeko ahalegina eskatzen duten gaietako bat, eta lurpeko aparkalekuetan bizikletentzako plazak gordetzea da segurtasuna bermatzeko aukerarik onenetako bat. Azpeitian, oraingoz, ez dago zerbitzu hori lurpeko aparkalekuetan.

Gutxi gorabehera, ibilgailu-plaza bakoitzeko 20 plaza jar daitezke bizikletentzat. Erreserbatutako lekua aparkalekuaren sarreratik/irteeratik gertu kokatu behar da. Bizikleten segurtasuna eta zaintza hobekien bermatzen duten aparkalekuei zerbitzua eman behar zaie.

Horrek ez du esan nahi eremu publikoan dauden aparkatzeko barrak erabilgarriak ez direnik. Baina beste funtzio bat du, batez ere iraupen laburreko aparkalekuetarako, administrazio-kudeaketa egiteko, erostera joateko, etab. Toki berean hainbat orduz aparkatu behar denean, horrelako konponbideak bilatu beharko lirateke babes handiagoa eskaini ahal izateko.

Gaur egun, Azpeitian lurpeko bi aparkaleku daude: Soreasu eta 1766ko Matxinada. Soreasuko aparkalekuan gutxienez 20 plaza erreserbatzen hastea proposatzen da. Aparkaleku hori edukiera handiagokoa delako.

Aparkaleku babestuak

Sentsibilitate berezia izan behar da gehien eskatzen diren garraio publikoko geltokietan bizikletak aparkatzeko, intermodalitatea hobetzeko.

Kasu honetan, seguruenik denbora luzez aparkatuko denez, ez da nahikoa bizikletak lotzeko euskarri fisiko bat jartzea, bizikletak eta osagarriak lapurtzeko erraztasuna dela eta, beharrezkoa da aparkaleku babestuak ezartzea.

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

Bizikletak aparkatzeko zerbitzu segurua da bizikleta pribatuentzat. Erabiltzaileak eta haien bizikletak aldeztu aurretik erregistratuz funtzionatzen du. Erregistro horrek eskubidea ematen du gehienez ere 48 orduz jarraian aparkatzeko lanegunetan, eta 72 orduz gehienez ere, aparkatzea asteburuko egunen batean egiten bada. Baimendutako gehieneko denbora hori gaindituz gero, indarrean dauden tarifak aplikatuko dira. Muga horiek erabiltzaileen txandaketa errazteko ezartzen dira, baina baita egunka alokatzen ahal diren aparkalekuak ere, garaje partikular baten gisan.

Bicibox ekimen horrek, hala nola lurpeko aparkalekuei bizikletentzako toki batzuk ematea, ongi funtziona dezakete bai hirigunean, egun osoan beste udalerrira batera lanera autobusean joateko udalerrien arteko desplazamenduetan konbinatzeko, bai



industrialdeetan. Izan ere, industrialdeetan, batzuetan, lanegun osoan bizikleta aparkatzeko leku segururik ez dagoenez, erabiltzaile izan daitezkeenak ez dira animatzen bizikleta erabiltzera aparkamendu segururik ez dagoelako.

16. Irudia Bicibox puntu baten argazkia, Bartzelonan



Iturria: *INTRA SL*

Proposatutako ekintzak:

- Bizikletentzako 4 aparkaleku berri proposatzen dira, 48 bizikleta aparkatzeko kapazitatearekin:
 - Enparantza Nagusian
 - Landeta industrialdean
 - Euskal Herria auzoan
 - Garmendi auzunean
- Gaur egun instalatuta dauden bizikletentzako aparkalekuen edukiera handitu.
- Bicibox edo aparkaleku segururako 2 puntu ezarri: Jose Artetxen, anbulatorio eta zubiaren arteko plazan adibidez, eta Landeta industrialdeko puntu batean.
- Soreasuko lurpeko aparkalekuan 20 bizikletarentzako aparkalekua prestatu.

BIZIKLETA 5. Azpeitia, Azkoitia eta Zestoa udalerrien artean bizikleten alokatzea sustatu

Gipuzkoako Foru Aldundiko Mugikortasuneko eta Lurralde Antolaketako Departamentuak proiektatutako udalerrien arteko bizikleta sareak 38,1 km ditu garatuta Urola bailara osorako proiektatutako 48,4 km-etatik. Zestoa eta Azpeitia arteko 9,5 km-ko tarteak eta Azpeitia eta Azkoitia arteko 5,4 km-ko tarteak azpiegitura garrantzitsua dira eskualdean udalerrien arteko joan-etorriak egiteko, batez ere hiru udalerri horien artean.

Bizikleta bidezko joan-etorrietarako erabiltzea sustatzeko modu bat Azpeitia, Azkoitia eta Zestoa udalerrien artean bizikleten alokairua sustatzea izan daiteke, udalerri horien arteko konektibitatea modu jasangarriagoan bultzatuz lehendik dagoen bizikletentzako azpiegitura aprobetxatuz.

Helburua garraio jasangarriagoen erabilera sustatzea da, baliabide hori bereziki lanera joaten diren erabiltzaileei ikusaraziz.

BIZIKLETA 6. Bizikleta sustatu eta zabaltzeko plana

Bizikleta-sarea lehen aipatutako neurriekin bat etortzeak bultzada bat ekarriko du udalerrian garraiobide horren erabilera sustatzeko.

Bizikleta gehiago erabiltzeko, garraiobide horrek pertsonen osasunari eta udalerrri osoari dakartzkion onurak ongi zabaldu behar dira.

Eguneroko joan-etorri multimodaletan bizikletaren erabilera errazteak garraiobide horren erabilera areagotu dezake, baita aparkaleku kopurua handitu eta horiek seguruak izatea ere.

Estatuko edo Europako hirietan dauden adibide askotan, bizikleta azpiegiturretan inbertsioa egin da, baina eskaera ez da handitu. Horregatik, erabilera onurak eta ahalmenak aldeztu aurretik zabaldu behar dira sustapen plan baten bidez. Planak erabilera aholkuak izan beharko lituzke, bizikletaren ohiko erabilerak bizikletariak ohitura seguru eta osasungarriak hartzea ekarri beharko bailuke.

Hezkuntza, Kultura eta Sustapena

Heziketa prozesuaren helburua bizikletaren erabileraren balioespen sozialeko marko berria ezartzea da. Helburua da, autoaren erabilera desagokiak 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.

Bide hezkuntzan bizikletaren erabilerari dagokionez, kontuan izan behar da ez dela soilik txirrindularien kolektiboetara bideratuta egon behar, baizik eta biztanleriara orokorrean, nahiz eta talde bakoitzean (auto gidariak, oinezkoak, txirrindulariak, 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 kanpaina.
- Ring-Ring Operazioa: lanera bizikletan joateko sustatzeko kanpaina.
- Ume eta helduentzako bizikletan zirkulatzeko eskola.
- Argazki lehiaketa: argazkilaritzaren artea bizikletaren tematikarekin konbinatu.
- Bizikletaren gida baten elaborazioa: gomendatutako ibilbideekin, aholku praktikoak, ekintzen egutegia, helbide garrantzitsuak...



- Bizikletaren jaiegunen ospakizuna, herriko bizikletadarekin eta haren inguruan jarduera 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.).

Proposatutako ekintzak:

- Bizikletaren sustapen eta heziketa kanpainak burutu.
- Bizikletaren mahaia martxan jarri
- Udaletxe barruan arduradun bat izendatu.

BIZIKLETA 7. Bizikleten udal erregistroa ezarri

Bizikletaren udal erregistroaren existentziak udalari lagunduko dio jabe eta bizikleten datu-base osatu bat edukitzean eta horrela mugikortasun iraunkorrerako politiken kudeaketa eta planifikazioan aurrera egiten, 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.

Teknologia informatikoa baliatuz bizikletak chip txikiekin hornitu daitezke, lapurreta 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 Azpeitiko udalak alta eman dezake erabiltzaile bezala nahi izatekotan.

Proposatutako ekintzak:

- Bizikleten udal erregistroa sortu, bai era partikular batean edo bai Biciregistro ekimenean apuntatuz:
- Bizikleten udal erregistroa ezagutzera eman, neurri hauek bezalakoekin:
 - Triptiko argitzaileak editatu eta zentro publikoetan eta komertzioetan banandu.
 - Udaletxearen web-aren bitartez erregistroa argitaratu.
 - Bizikleten eskualdeko erregistroa sustatu.

BIZIKLETA 8. Bizikleten banakako garraio zerbitzuaren bideragarritasunaren azterlana

Europako hiri askotan agerian geratu den bezala, Bizikletan Banakako Garraio Publikoko Zerbitzua (BBGPZ), oinarritzko 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 udalerriaren barruan modu ekonomiko eta irisgarri batean desplazamenduak burutzeko herritarren esku bizikletak jartzea helburu duen sistema da.

BBGPZren 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 bereiziz, bizikleten erabileran txandatzea sustatzea nahi izan behar du.

Denboraldi zehatz bat baino gehiago luzatzen diren erabilerarako, erabiltzaileentzako karga bat aurreikusten da urteko edo asteroko abonua 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 edo eskuzko arretako 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, kiroldegia, administrazio 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 Azpeitirako 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.

Izena ematen duten komunitate batek erabiltzeko bizikleta parke bat da. Normalean utzitako edo emandako bizikletak dira, eta utzi daitezkeen 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 errekurtsu 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 elkarturik 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.

Proposatutako ekintzak:

- Bizikletan Banakako Garraio Publikoko Zerbitzu baten bideragarritasuna aztertu, herritarrek bere ohiko desplazamenduak bizikletan egiteko helburuarekin.

3.3. MUGIKORTASUNA GARRAIO PUBLIKOAN

Garraio publikorako helburua garraio publikoan egiten diren desplazamenduak areagotzea da, 5.200 desplazamendutik (%8,9) 7.200era ailegatuz (%12,5).

Garraio publikoa sustatzea ezinbestekoa da Mugikortasun Planean finkatutako helburuak lortzeko, mugikortasun segurua, jasangarria, bidezkoa eta eraginkorra lortzeko. Hala izan dadin, garraio publikoaren erakargarritasuna handitu behar da. Horretarako, puntu hauek sustatu behar dira.

Mugikortasuna hiri garraio kolektiboan

- Hiri-garraioa inplementatu, urrunago dauden zonaldeak lotuko dituen
- Eskaripeko garraio publikoko sistema ezartzeko aukera aztertu
- Energia alternatiboekin dabilzan hiriko garraio publikoko ibilgailuen erabilera sustatu.

Mugikortasuna hiriarteko garraio kolektiboan eta intermodalitatea

- Hiriarteko garraio publikoaren erabiltzaileentzako zerbitzuaren estaldura eta kalitatea areagotu
- Autobus geltokien irisgarritasuna eta kalitatea hobetu

GARRAIO PUBLIKOA 1. Hiriarteko autobus lineen ibilbideak birdiseinatu

Hiriarteko autobus zerbitzuan proposatutako aldaketa nagusiak bide hierarkizazioa hobetzearen eta Jose Artetxe kalean zirkulazio norabide bat kenduko lukeen zentroko plan baten ondorio dira. Kale honetan Foru Ibilbiderantz doan noranzkoa bakarrik uztea proposatzen da.

Azpeitiko lotura fluxu nagusiak Azkoitia, Donostia eta Zestoarekin gertatzen dira. Inguruko udalerrri horiekiko lotura nahiko ona da, bai maiztasunari dagokionez, bai biztanleei zerbitzua ematen dieten geralekuen estaldurari dagokionez (500 metroko eragin-eremua). Hala ere, uda garaian kostako udalerriekin (Donostia, Zarautz) konexioetan maiztasuna hobetzea gomendatzen da.

Jose Artetxe kalean, Hartzubia etorbidean edo Loiolako Ignazio etorbidean dauden hiriarteko garraioaren gune neuralgikoek ongi funtzionatzen dute eta udalerrria ongi estaltzen dute.

Jose Artetxe kalea noranzko bakarreko kale bihurtzen duen proposamenak Donostiatik Azkoitirantz edo Tolosatik Azpeitirantz doazen hiriarteko autobusen ibilbideetarako diseinu berria ekarriko luke, ibilbide horiek Jose Artetxe kaletik jarraitu ezin direlako. Irtenbide gisa, autobus linea horien ibilbide eta geralekuetarako 3 alternatiba aurkezten dira.

Alternatiba 1.1

Foru Ibilbidetik Jose Artetxerantz doazen autobusek, bi kaleen arteko biribilgunera iristean, eskuinera biratu eta ibaiaren gaineko zubia zeharkatu behar dute, ondoren ezkerrera biratu eta 1766ko Matxinada kaletik jarraitu. Gaur egun anbulatorioan dagoen geralekua 1766ko Matxinada kalera joango litzateke, autobuserako berariazko bazterbidea sortuz. Kale horretatik irtetean, autobusa Arana kalean sartuko litzateke. Aldaketa horiek plan honen 27. planoan definitu eta marraztu dira.

Loiolako Ignazio hiribidearekin biribilgunera iristean, ibilbideak hegoalderantz jarraituko luke, egungo ibilbidearekin jarraitzeko. Gainera, bi geraleku berri ezartzea proposatzen da, Landeta industrialdean zerbitzua eta estaldura emateko, Tolosatik eta Tolosarantz doazen autobusentzat, egun zerbitzurik ez duen eremuan.

15 metroko luzera duen autobus baterako behar diren biraketak egiaztatu dira, eta beharrezkotzat jo dira alternatiba hori ezartzeko esku hartze hauek:

- Hego-ipar noranzko bakarra Foru Ibilbidearen eta Olatzko amaren plazaren arteko zubirako.
- Noranzkoa aldatu 1766ko Matxinadan.
- Zubitik 1766ko Matxinadara biratzeko belarria kendu
- Matxinadako aparkalekutik ateratzen diren ibilgailuak 1766ko Matxinada kalerantz joango dira nahitaez.

- 1766ko Matxinada kalean bazterbidea izango duen autobus geltokia eraiki, supermerkatuaren ondoko aparkalekuen parean, gaur egun anbulatorioaren aurrean dagoenaren ordeztu.
- Zirkulazioa 1766ko Matxinada kaletik Arana kalera sartzeko, beharrezkoa da stop bat ezartzea, Arana kalean dabiltzan ibilgailuek pasatzeko lehentasuna izan dezaten.
- Landeta industrialdean geraleku bat ezarri Tolosa-Azpeitia noranzkoan doazen autobusentzat, eta beste bat Azpeitia-Tolosa noranzkoan dabiltzanentzat.

Alternatiba 1.2

1.2 aukera 1.1 aukeraren antzekoa da ibilbidearen zati handi batean. Ibilbidean aldaketa bera egitea proposatzen da, autobusak Foru Ibilbidetik 1766ko Matxinada kalerantz joan daitezten eta gero Arana kalean sar daitezten. Kasu honetan, Azpeitirantz doazen autobusen kasuan, Loiolako Ignazio etorbidetik joatea proposatzen da, Sanjuandegiren ordeztu, gaur egun bezala. Sanjuandegiko geralekua Loiolako Ignazio etorbidera eramatea proposatzen da. Azkoititik Azpeitirako noranzkoan, gaur egun bezala, Sanjuandegitik ibiliko lirateke.

15 metroko luzera duen autobus baterako behar diren biraketak egiaztatu dira, eta beharrezkotzat jo dira alternatiba hori ezartzeko esku hartze hauek:

- Hego-ipar noranzko bakarra Foru Ibilbidearen eta Olatzko amaren plazaren arteko zubirako.
- Noranzkoa aldatu 1766ko Matxinadan.
- Zubitik 1766ko Matxinadara biratzeko belarria kendu
- Matxinadako aparkalekutik ateratzen diren ibilgailuak 1766ko Matxinada kalerantz joango dira nahitaez.
- 1766ko Matxinada kalean bazterbidea izango duen autobus geltokia eraiki, supermerkatuaren ondoko aparkalekuen parean, gaur egun anbulatorioaren aurrean dagoenaren ordeztu.
- Zirkulazioa 1766ko Matxinada kaletik Arana kalera sartzeko, beharrezkoa da stop bat ezartzea, Arana kalean dabiltzan ibilgailuek pasatzeko lehentasuna izan dezaten.
- Ibilbidea Donostia-Azkoitia noranzkoan desbideratu, Sanjuandegitik Loiolako Ignazio etorbidera.
- Sanjuandegiko geralekua Donostia-Azkoitiko noranzkoan Loiolako Ignazio etorbidera eraman.

- Landeta industrialdean geraleku bat ezarri Tolosa-Azpeitia noranzkoan doazen autobusentzat, eta beste bat Azpeitia-Tolosa noranzkoan dabiltzanentzat.

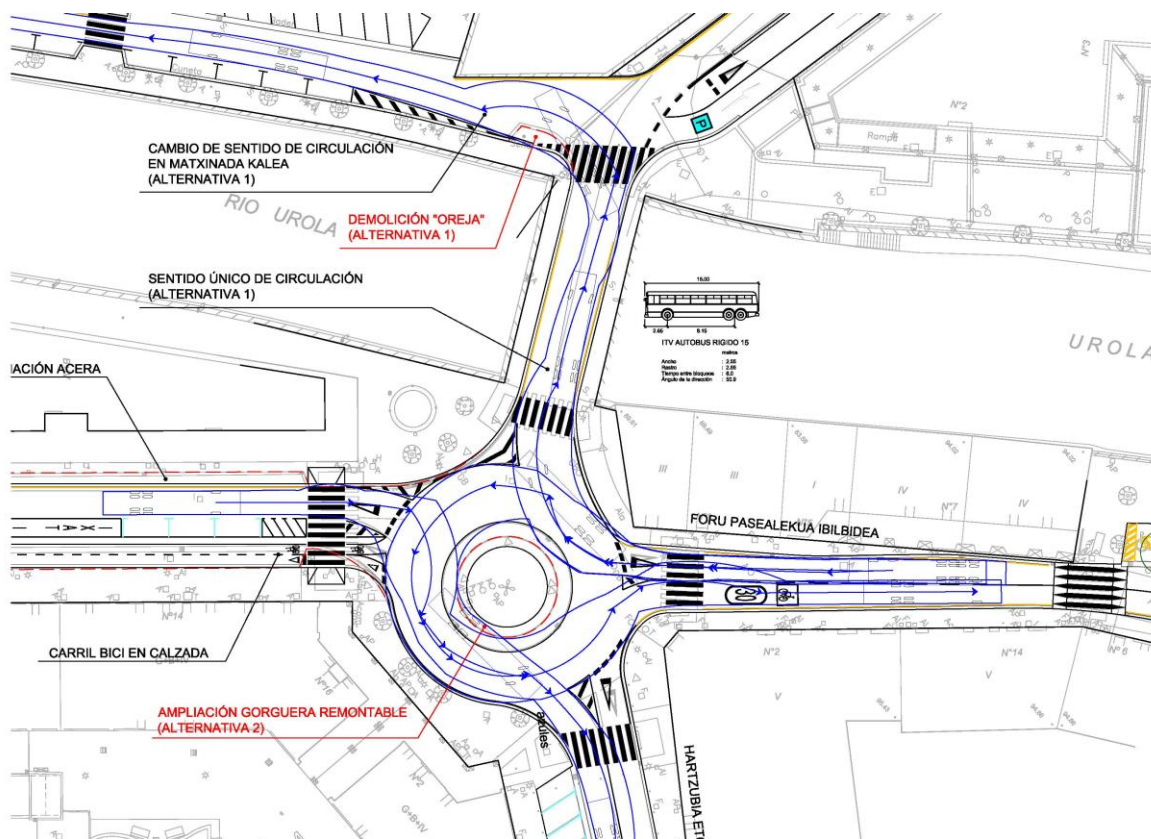
Alternatiba 2

Foru Ibilbidetik biribilgunera iristean Jose Artetxerantz doazen autobusek biraketa osoa egin eta Hartzubia etorbidetik jarraitu beharko dute, ondoren Garmendia auzunean jarraitu eta Garmendipe etorbidean sartu, Jose Artetxerekin biribilgunera iritsi arte. Biribilgune horretatik, gaur egun dagoen ibilbidea jarraituko luke. Gaur egun anbulatorioan dagoen geralekua Garmendipe etorbidera joango litzateke, Jose Artetxe kalearekin biribilgunera iristean.

15 metroko luzera duen autobus baterako behar diren biraketak egiaztatu dira, eta beharrezkotzat jo dira alternatiba hori ezartzeko esku hartze hauek:

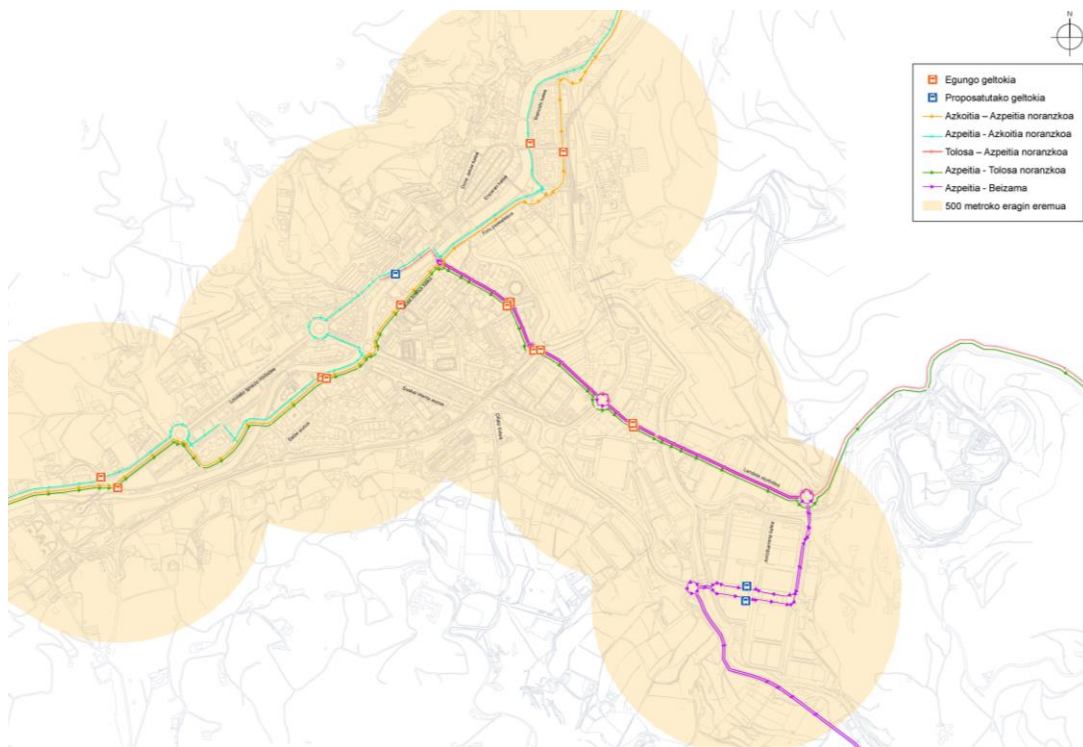
- Foru Ibilbidearen eta Jose Artetxe kalearen arteko biribilguneko gailurra altxagarria handitu, gaur egungo diametroa metro bat gutxituz, autobusak bira dezan.
- Autobus geltoki bat eraiki Garmendipe etorbidean, Jose Artetxe kaleko biribilgunearen parean, gaur egun anbulatorioaren aurrean dagoenaren ordeztu.
- Landeta industrialdean geraleku bat ezarri Tolosa-Azpeitia noranzkoan doazen autobusentzat, eta beste bat Azpeitia-Tolosa noranzkoan dabiltzanentzat.

17. Irudia Planteatutako alternatibetan autobusek egin beharreko giroen konprobaketa eta beharrezko interbentzioak



Iturria: INTRA SL

18. Irudia Hiri-arteko autobus sarearentzako proposatutako ibilbide berriak (Alternatiba 1, 24.1 plano)



Autobus geralekuetarako 500 metroko eragin-eremua aplikatuz, ibilbideen proposamen berriak biztanleriari emango liokeen estaldura kalkulatu da. Hiru aukeretan, proposamenaren estaldura antzekoa da. Jarraian, 1.1 aukera egungo egoerarekin konparatzen duen taula aurkezten da. Taula horretan, hobekuntza txiki bat ikusi daiteke 07 eta 08 ataletarako estalduran.

12. Taula Hiriarteko autobusaren estalduraren alderaketa, egungo egoera eta proposatutako neurriekin

	Estalitako biztanleria egungo hiriarteko autobus zerbitzua (%)	Estalitako biztanleria egungo hiriarteko autobus HMJP proposamena (%)	% Aldaketa egungo egoera – HMJP proposamena
01 Sekzioa	%100	%100	Mantentzen da
02 Sekzioa	%100	%100	Mantentzen da
03 Sekzioa	%100	%100	Mantentzen da
04 Sekzioa	%77,0	%77,0	Mantentzen da
05 Sekzioa	%100	%100	Mantentzen da
06 Sekzioa	%100	%100	Mantentzen da
07 Sekzioa	%6,4	%11,8	+ %5,4
08 Sekzioa	%4,7	%6,5	+ %1,8
09 Sekzioa	%100	%100	Mantentzen da
Guztira	%80,6	%81,4	+ %0,8

Iturria: INTRA SL

Azpeititik igarotzen diren hiriarteko autobusen ibilbidean aipatutako aldaketez gain, beste alderdi bat ere landu eta hobetu behar da: konexioen maiztasuna, hala nola Euskal Herriko hiriburuekiko eta kostaldeko udalerriekiko (adibidez, Zarautzekiko); izan ere, udako hilabeteetan, Zarautzekiko loturaren maiztasuna handitu behar da arratsaldeko azken orduan, batez ere hondartzatik Azpeitira itzuli nahi duten erabiltzaileentzat.

Proposatutako ekintzak:

- Udako hilabeteetan kostaldeko udalerrietarako konexioen maiztasuna hobetu.
- Hiriarteko autobusen ibilbidea egokitu 1.1 alternatibari planteatzen denaren arabera.
- Azpeitiak euskal hiriburuekin eta udako hilabeteetan Zarautzekin duen loturaren maiztasuna hobetu.

GARRAIO PUBLIKOA 2. Azpeitian hiri-autobusen sarea ezartzea aztertu

HMJPak hiriko autobus linea bat ezartzea proposatzen du, udalerrri barruko desplazamenduak hobetuko dituen eta ibilgailu motordunen pribatuen erabilpena murriztuko duena.

Azpeitian hiri autobuseko linea bat ezartzearen helburua ibilgailu pribatuko desplazamenduak murriztuko dituen eta auzo urrunenak eta industrialdeak hirigunearekin lotuko dituen garraibidea aldatzeko alternatibak eskaintzea da.

Hiri autobusa ikastetxeetara joateko zerbitzua ere izan daiteke eta izan behar du; beraz, zerbitzuaren ordutegiak ikastetxeetako sarrera eta irteera ordutegietara (eta industrialdeetako enpresen lan txanden sarrera eta irteera ordutegietara) egokituta egon behar dute.

Hiri autobusaren ibilbide bat proposatzeko, bide sarearen hierarkizazioari eta zirkulazioaren noranzkoen banaketari buruzko jarduketak egin behar dira. Jose Artetxe kaleko ardatzean ibilbiderako planteatutako bi alternatibetan, Foru Ibilbiderantz zirkulatzeko noranzko bakarra dago. Ondoren proposatzen den ibilbidearen lehen aukeran, 1766ko Matxinada kalean aldaketak egitea proposatzen da (norabide aldaketa eta autobus geltoki berria).

Bi aukeretan mini bus elektrikoak erabiltzea proposatzen da.

Alternatiba 1

Aukera honek planteatzen du hiri barruko autobus linea zirkular bat geltoki ezberdinekin, bide sareko ardatz hauetatik desplazatzen:

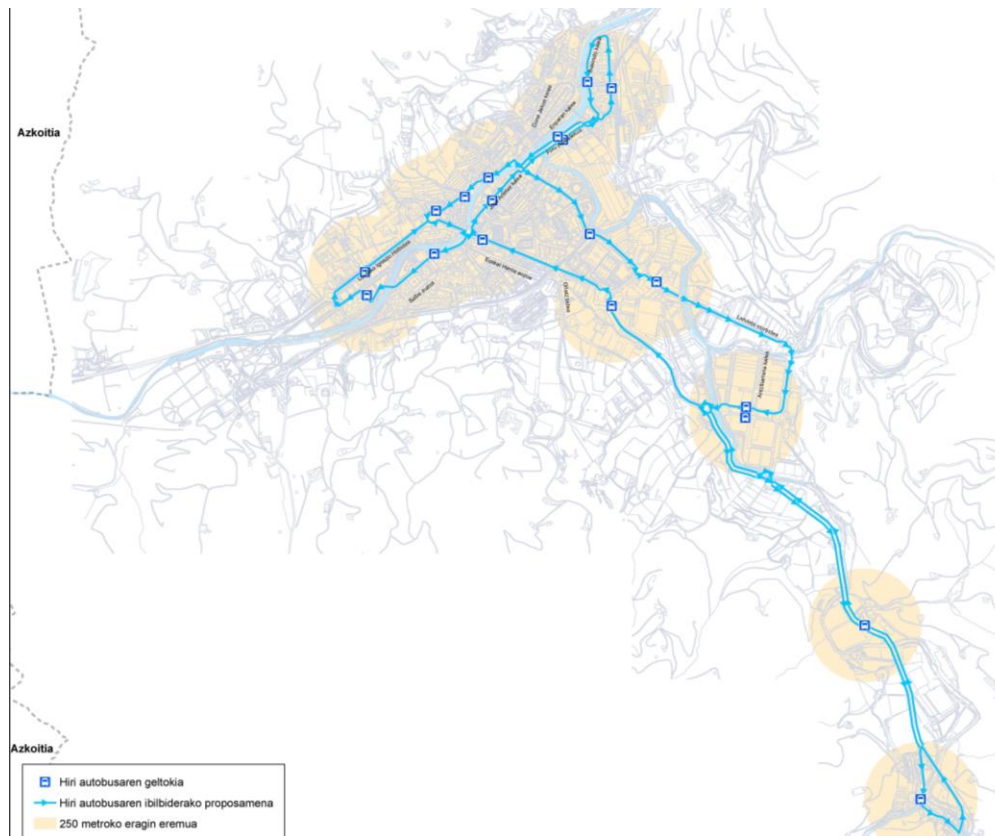
- Ibaiondo kaletik Foru Ibilbiderantz jarraitu, Jose Artetxe kalearekin biribilgunera iristean, eskuinera biratu zubirantz, eta, ondoren, ezkerrera biratu 1766ko Matxinada kaletik (kale honetan noranzkoaren behar du honek). Arana kalean sartu eta Loiolako Ignazio etorbideko biribilgunean hegoalderantz jo, hurrengo biribilgunea hartzeko. Biribilgune horretan Sanjuandegirako irteera hartuko da, eta Sanjuandegitik, Loiolako Ignazio etorbideko biribilgunean, biratu eta berriz ere erdigunerako bidean jarraitzeko. Ondoren, Jose Artetxe kaletik jarraitu, Hartzubia kaletik jaitsi eta Landetatik jarraitu, eta azkenik Urrestillarantz jarraitu. Urrestillara iristerakoan, autobusa itzuli egingo da, erdigunera, Garmendipe kaletik sartuz, eta Jose Artetxe kalera itzuliko da, Foru Ibilbidetik pasa eta Urola kalera iritsiko da. Damaso Azkuen autobusak biratu egingo luke ibilbidea berriz hasteko.
- Aukera honetarako 17 geldialdi proposatzen dira (ikus 23.1 plano). Geraleku horietako gehienek gaur egun hiriarteko autobusean erabiltzen diren geralekuetako azpiegitura eta espazioa erabil lezakete.

Alternatiba 2

Aukera hau autobusaren ibilbide bideragarri bat egiteko planteatzen da, berehala ezartzeko, 1766ko Matxinada kalean proposatutako hierarkizazio eta norabide aldaketei ekin beharrik gabe. Aukera honek planteatzen du hiri barruko autobus linea zirkular bat geltoki ezberdinekin, bide sareko ardatz hauetatik desplazatzen:

- Ibaiondo kaletik Foru Ibilbiderantz jarraitu, Jose Artetxe kalearekin biribilgunera iristean,, Hartzubia etorbidetik jarraitu, Landeta industrialderaino iritsi arte, eta, handik, Urrestillaraino. Urrestillan, herriguneari zerbitzua eman ondoren, autobusa berriz ere hirigunerantz doa Garmendipe etorbidetik. Sanjuandegirantz jarraitzen du, eta zubia zeharkatu ondoren, biribilgunean biratu egiten du, hirigunera itzultzeko, Loiolako Ignazio etorbidetik. Arana kalearekin biribilgunera iristean, busak Arana kaletik jarraituko luke 1766ko Matxinada kaletik sartzeko, Bustinzuriko errebalarrantz biratzeko eta Aranatik berriz ateratzeko, Jose Artetxe kalera sartu eta Foru Ibilbidetik eta Urola kaletik jarraituz. Damaso Azkuen autobusak biratu egingo luke ibilbidea berriz hasteko.
- Aukera honetarako 18 geldialdi proposatzen dira (ikus 23.2 plana). Geraleku horietako gehienek gaur egun hiriarteko autobusean erabiltzen diren geralekuetako azpiegitura eta espazioa erabil lezakete.

19. Irudia Hiri barneko autobus ibilbiderako proposamena (23. Plana, Alternatiba 1)



Iturria: INTRA SL

Hiri-autobusaren proposamenak Azpeitiko herritarren %69,6ri emango lioke estaldura 1. aukeran, eta %70,7ri 2. aukeran. Bi kasuetan, proposatutako geralekueetatik 250 metroko erradiorako kalkulatu da. Udalerrri osorako estalduraren datu hori zertxobait distortsionatuta dago 07 eta 08 atalen balio baxuengatik. Bi atal horiek kontuan hartu gabe kalkulatzeko bada, estaldura %85,8koa izango da 1. aukeran, eta %87,1ekoa 2. aukeran.

13. Taula Hiri barneko autobus ibilbideko geralekuen estaldura garatutako proposamenetan

	% Estalitako biztanleria Alternatiba 1	% Estalitako biztanleria Alternatiba 2
01 Sekzioa	%88,9	%88,9
02 Sekzioa	%71,7	%77,3
03 Sekzioa	%96,6	%99,6
04 Sekzioa	%78,7	%78,7
05 Sekzioa	%81,4	%81,4
06 Sekzioa	%99,8	%99,8
07 Sekzioa	%0,8	%0,8
08 Sekzioa	%1,4	%1,4
09 Sekzioa	%78,6	%78,6
Guztira	%69,6	%70,7

Iturria: *INTRA SL*



GARRAIO PUBLIKOA 3. Autobus geralekuetako irisgarritasuna eta kalitatea hobetu

Garraio publikoa sustatzeak autobus geralekuak hobetzea dakar, baita horietara oinez iristea ere. Alde horretatik, Irisgarritasun Planak atal bat du gaur egun Azpeitian martxan dauden autobus geralekuetarako, horien diagnostikoa eta, beharrezkotzat jotzen bada, esku hartzeko proposamenak dituen.

Kasu gehienetan, antzemandako disfuntzioak konpontzeko, esku hartze txikiak beharrezkoak dira, hala nola, alboko itxituren beiretan seinaleztatze bandak jarri, zoladuran norabide marra seinaleztatzaila jarri, espaloia zintarrian marra hori bat pintatu, markesinan egokitutako informazioa eta seinaleak jarri eta euskarri iskiatikoak jarri. Beste geldialdi batzuetarako, esku-hartze hauek beharrezkoak dira:

Gaur egun, beste geltoki batzuk lekuz desplazatzea proposatzen da, behar diren segurtasun irizpideak betetzeko. Adibidez:

- Ibaiondo/Damaso Azkue autobus-geltokia: geralekuaren parean gelditzen den oinezkoen pasabidea, autobusa geldirik dagoela, arrisku bihurtzen da, eta bertatik igaro behar duten ibilgailuetako gidariek eta oinezkoek ez dute pasabide osoa ikusten, suposatzen duen arriskuarekin. Puntu horretan, oinezkoen pasabideak autobusaren atzean egon behar du, ez aurrean. Zubiaren beste aldean geralekua jartzea litzateke proposamenik eraginkorrena. Badago aukera bidegorria markesinaren atzetik pasatzeko, baina oinezkoek kalte egingo zitzaizkien, espaloia kendu beharko zelako.
- Sanjuandegiko autobus geralekua, erdigunerantz: Markesina mugitu, une honetan ez baitago markesinaren atzeko pasabiderik, bidegorria aurretik pasatzen baita. Beste aukera bat bizikletentzako pasabidea arautzea da, gelditzeko plataforma bat ezarri, autobusaren zain dauden oinezkoen lehentasuna argi gera dadin.

Zutoineko geraleku batzuetan, kokapenagatik markesina jartzerik ez dagoenean, egungo zutoinen ordezkari geraleku egokituak jartzea proposatzen da. Geraleku hauetarako proposatzen da:

- Hartzubia – Garmendipe, Errezil noranzkoan
- Hartzubia – Garmendipe, erdigune noranzkoan
- Landeta, erdigune noranzkoan
- Urrestilla, Albiztur noranzkoan
- Urrestilla, Azpeitia noranzkoan. Geralekuko seinaleztapena barneratu, gaur egun ez dagoelako.

Eskolako autobusen geralekuei dagokienez, Udaltzaingoa ezinbestekotzat jotzen ditu bi jarduketa. Batetik, Perdillegi kalean eta Karmelo Etxegaraiko eskolako garraioetan, gelditutako autobusak ikuspena kentzen dio oinezkoen pasabideari. Horregatik, autobus geralekuak oinezkoentzako pasabidearen ondoren egon beharko lukeela uste dute, behin-behinekoz egon zen tokian, oinezkoen eta autoen artean ikuspen arazoak saihesteko.

Urola ikastetxeko autobusak Garmendiko parkingera joatea ere proposatzen da, kolapso eta arrisku egoerak saihesteko.

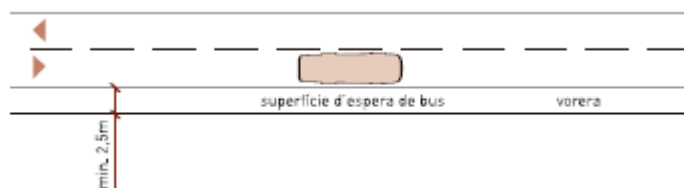
Garraio publikoaren zerbitzua hobetzeko proposamen berrien artean, autobus geralekuen antolaketa berria dago. Kokalekua aldatuko ez duten geralekuek eta geraleku berriek honako hauek izan behar dituzte:

- Elkarguneetatik hurbil egon behar du, estaldura erradioa handitzeko.
- Lerrokadura zuzenak.
- Ibilgailurako sarbide segurua, eroso eta azkarra bermatu.
- Ibilbide irisgarriak.

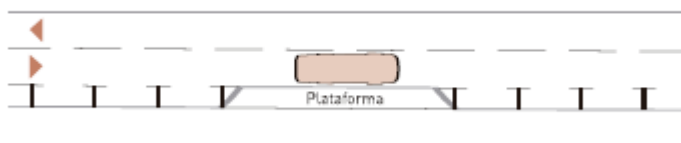
Zirkulazio-erreiko geralekuek hainbat abantaila dituzte:

- Ibilgailuak autobusen atzean gelditzen dira, eta erraiera itzultzeko zailtasunak saihesten dira.
- Autobusak ez du ez sarrera maniobrarik ez irteera maniobrarik egin behar, pertsonak ibilgailurako duten irisgarritasuna hobetuz.
- Mugikortasun jasangarriko neurria, garraio publikoa garraio pribatuaren ordeztzatzen baitu.

20. Irudia Zirkulazio erreian kokatutako autobus geraleku baten eskema



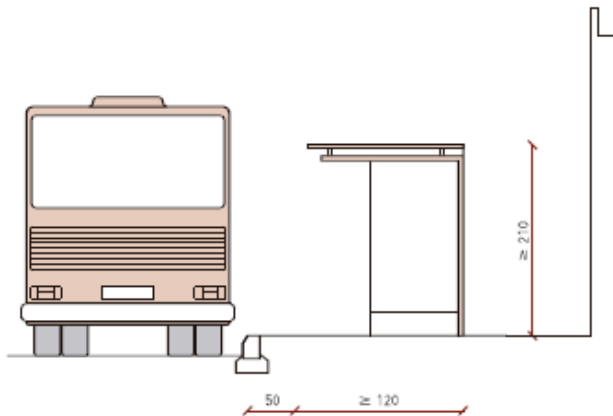
21. Irudia Zirkulazio erreian plataforma daukan autobus geraleku baten eskema



Geralekuetako ekipamenduetarako gomendatzen da:

- Tarifei, ordutegiei eta lineen ibilbideei buruzko informazioa duen euskarria. Informazio horrek bateratuta egon behar du, erabiltzaileek errazago uler dezaten.
- Espaloiaaren zabalerak aukera ematen badu, markesina jarriko da eguraldi txarretik babesteko eta erosotasuna hobetzeko. Asentuak, argiztapena, paperontzia eta sarearen planoak.
- Espaloiaaren zabaleragatik markesinak jartzea ezinezkoa bada, zutoina jarri behar da eta, ahal bada, bankua.
- Geralekua bazterbide batean badago, sakagailu bat jar daiteke, gidariei geralekuan pertsona bat zain dagoela jakinarazteko.

22. Irudia Markesinen kokalekua eta galiboa



Bitarteko geralekuak emakumeen segurtasuna bermatzeko

Genero ikuspegitik begiratuta, neurri garrantzitsu bat bitarteko geralekuen zerbitzua ezartzea izango litzateke, bakarrik bidaiatzen duten emakumeen segurtasuna bermatzeko, autobusetik jaisten direnean egin beharreko distantziak murriztuz.

Neurri hori Ordenantzan sartu behar da, geralekuei buruzko araudi orokorraren salbuespen gisa, zehaztu beharreko ordutegi baten barruan (normalean gauez).

Funtzionamendua erraza da.

- Bitarteko geldialdi bat egin nahi duen bidaiariak aurretiaz jakinaraziko dio gidariari non jaitsi nahi duen.
- Behar horren arabera, gidariak, ibilbidea ezagutzen duena, erabiltzailearentzat eta gainerako zirkulazioarentzat arriskurik ez duen puntu bat aukeratzen du.
- Adostutako lekuan autobusaren aurreko atetik jaitsiko da beti.
- Egunero edo astero, autobuseko gidariak egindako geldialdien berri emango du, udal teknikariek zerbitzua aztertu eta jarraipena egin ahal izateko.

GARRAIO PUBLIKOA 4. Ibilgailu jasangarriagoen erabilera sustatu

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

Neurri hori etorkizuneko eszenatoki baterako garatu da, non Azpeitiko udalerriak hiri-autobuseko linea bat izango du, eta, horregatik, gomendio jasangarriak ematen dira zerbitzua martxan jartzen denerako.

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

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

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

Autobus elektrikoaren eta motordun autobusaren arteko alderaketak:

1. Errendimendua eta aplikazioa

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

2. Zero poluzio eta zero zarata

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

3. Energia aurrezte eta eraginkortasun handia

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

4. Estructura sinplea eta mantentze egokia

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

GARRAIO PUBLIKOA 5. Intermodalitatearen koordinazioa

Distantzia ertain eta luzeko ibilbideak dira ingurumenean eragin handiena dutenak. Garraiobide publikoak, hiriartekoak bereziki, bizikletak garraiatzeko egokiak izatea neurri garrantzitsua da erabiltzaileak joan-etorri multi-modaletara eramateko.

Administrazio publikoak garraiobideak koordinatzeaz arduratu behar da, haien arteko intermodalitatea hobea izan dadin. Ekintza hori funtsezkoa da mugikortasun trukagailu gisa jarduten duten puntuetan.

Batzuetan bizikleta bere kabuz ez da konponbide bakarra desplazamendu baten beharretarako, baina beste garraio modu batzuekin konbinatuta distantzia ertainak eta luzeak egin daitezke. Modu horretan posible da laneko desplazamenduak egitea, 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.

Azpeitiari dagokionez, bizikletaren eta autobusaren arteko konbinazioa aztertu behar da; izan ere, ezinezkoa da desplazamendu konbinatuak egitea, zenbait autobusetan bizikleta sartzeko eragozpenak daudelako. Irtenbide bat bizikleta-box aparkaleku seguruak ezartzea izan daiteke; hala, bizikleta modu seguruan utzi ahal izango da, autobusa hartu eta bidaia luzeagoa 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.

Hiri autobus ibilbide baten proposamena ezartzen bada, bizikletak eramateko aukera kontuan hartu beharko litzateke. Donostia bezalako hiri batzuetan, herri autobusean bizikletak eraman ahal izateko araudia egokitu da. Hauek dira irizpideak, hauetatik asko Azpeitiko udalerrian aplikatu daitezkeenak hiri autobusa inplementatzen bada:

- 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.
- 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. 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.

23. Irudia Bilboko hiri autobus batean bizikletak eramateko euskarria



Proposatutako ekintzak:

- Azpeitian dabilzan autobusetan bizikletak sartzeko aukera aztertu, zehaztutako irizpideen arabeko araudia aplikatuz.

GARRAIO PUBLIKOA 6. Garraio publikoaren erabiltzailearentzako informazioa hobetu

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

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

- Geltokitik pasatzen diren ibilbideen identifikazio garbia.
- Ibilbideen bideak eta maiztasunak.
- Maiztasun eskaseko ibilbideetan, autobusen igarotze ordutegiak.
- Koordinaketa beste modu batzuekin eta garraio modu aldaketak.
- Egoeraren eta sarearen mapak.
- Tarifak eta tituluak, eta lortzeko moduak.
- Zerbitzuaren ordutegi eta ibilbide aldaketak.
- Telefonoa eta informaziorako webgunea.

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

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

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

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

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

Google maps-en informazioa atxikitzea ahalik eta pertsona gehienengana iristeko modu bat da, mundu osoko erabiltzaileek erabiltzen duten plataforma baita. Informazioa Google Maps-en gehitu daiteke Google Transit-etik. Garraio publikoko enpresak arduratzen dira informazioa gehitzeaz. Informazio hori gehitu ahal izateko, alde zureko baldintza batzuk bete behar dira, web esteka honetan ikus daitezkeenak: <https://support.google.com/transitpartners/answer/1111481?hl=es>

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

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

Proposatutako ekintzak:

- Informazioa Udalaren webgunean. Hiri arteko garraio publikoaren erabiltzaileei sareko gorabeheren informazio dinamikoa denbora errealean ematea proposatzen da, Udalaren web orriaren bidez. Horrela, gorabeherak, ibilbide-aldaketak, zerbitzuaren ordutegiak eta abar ezagutu daitezke.
- Geraleku guztietan informazio grafiko irisgarria jarri.
- Azpeitiko hiri-garraio publikoko sistemaren informazio dinamikoko smartphone batzuetarako aplikazioa garatzeko aukera aztertu, edo informazioa aplikazio unibertsalen batean sartzeko aukera aztertu (Google maps, Moovit, etab.).

GARRAIO PUBLIKOA 7. Hobekuntzak taxi zerbitzuan

Udalerriko taxi zerbitzua hobetzeko, erabiltzaileei kalitatezko zerbitzua eskaini behar zaie, ordenantzan ezarritako araudia, zerbitzuak eta ordutegiak betez, bai eguneko zerbitzuan bai gaueko zerbitzuan. Araudia berrikustea proposatzen da, udalerriko egungo beharretara egokitzeko.

Interneten erabilerak hobetu egin du informaziorako sarbidea, eta hobekuntza hori bideragarria da taxi zerbitzuan ere aplikatzeko. Horrela, HMJPek teknologia horren erabilera eraginkorra bultzatu behar du, erabiltzaileek duten informaziorako sarbidea hobetzeko.

Gaur egun, taxi zerbitzuetarako aplikazio espezifikoak daude, hala nola APP Taxiclick. Mota horretako mugikorreko APP batekin elkartzeak erabiltzaileentzako informazioa eskuratzea hobetu dezake eta taxi gidariei kudeaketa erraztu.

Aplikazio honen edo antzeko beste batzuen erabilera sustatzeko, publizitate handiagoa egin daiteke taxi geralekuetan.

Halaber, urteko kanpainak egitea proposatzen da udalerriko talde edo eremu edo auzo jakin batzuei, auzo-taxi zerbitzuari jarraipena eman eta ekimena sendotuz eta gero eta herritar gehiagori estaldura emanez.

HMJParen barruko beste neurri inklusibo bat da taxiak (ordenantzak arautu beharrekoa) gidariaren betebeharra izatea erabiltzailea bere etxebizitzako atarira sartu arte itxaroteko, hala eskatzen badu, arriskuak gutxitzeko.

Proposatutako ekintzak:

- Taxi zerbitzuaren kalitatea hobetu egunez eta gauez. Egungo ordenantza berrikusi, zerbitzu berrietara eguneratzeko.
- Taxi zerbitzuaren kudeaketan teknologia berriak sartzea.
- Urteko kanpainak egin auzo-taxi ekimena sendotzeko.



3.4. MUGIKORTASUNA IBILGAILU PRIBATU MOTORDUNEAN

Mugikortasun planen helburuetako bat da plangintza politikak eta azpiegituren ezarpena aztertzea, jasangarritasun irizpideen arabera, eta bide espazioaren erabilera arrazionalizatzea, desplazamendu modu eta garraio sistema bakoitzak mugikortasun eta irisgarritasun arauetara egokitutako esparrua izan dezan.

Era berean, hiriguneetako pilaketa murriztea lortu nahi da, garraiobide ekologikoagoak eta jasangarriagoak sustatu nahi dira, merkantzien garraioaren garapen harmoniko eta jasangarria ahalbidetuko duten politikak zehaztu nahi dira, istripu tasa murriztu nahi da eta aparkalekuaren kudeaketa integratuko estrategiak sustatu behar dira, ibilgailu pribatuaren mugikortasuna arautzeko tresna gisa.

Jarraian, Azpeitian helburu horiek lortzera bideratutako ibilgailu pribatuari buruzko proposamen batzuk aurkezten dira.

IBILGAILU PRIBATUA 1. Bide-hierarkizazioa eguneratu eta zirkulazio plana ezarri, zirkulazioa berrantolatze

Autoan mugitzeko etorkizuneko nahien kalkulari erantzun gisa kaleak dimentsionatzeak bide berak etengabe zabaltzea ekarri du, eta hausten zaila den zirkulu zoro bat sortzea: ardatz berberak indartu – ardatz horietako zirkulazioa areagotu – ardatza berriz indartu, oinezkoentzako espazioa murriztuz. Proposamen honek bide sarearen hierarkizazio berria ekarri dio Azpeitiari, oinezkoentzako, txirrindularientzako eta ibilgailu motordunentzako eremuak definitzen laguntzeko. Hierarkizazio proposamena funtsezkoa da udalari zein jarduketa egiten dituen eta nola egiten dituen erabakitzen laguntzeko, bidearen mailaren arabera.

Hiriko bide nagusien sarearen eginkizuna da lurraldeko bide sarearekiko loturak eta udalerriko sektore eta auzo nagusiekiko harremanak bermatzea, ahalik eta azkarren zirkulatuz. Bideetan ordena edo hierarkia funtzional bat ezartzeko, zirkulazioak eremu jakin batzuetan duen eragina murriztu behar da, zirkulazio intentsitate handiak hobeto jasaten dituzten bideetan kontzentratuz. Abiadurak ere hiriaren egoeretara egokitzen dira.

Bide sarea hierarkizatzeko, kaleak zirkulazio motaren, irisgarritasunaren eta gizarte funtzioaren arabera sailkatu dira, Azpeitiko kale guztiak ez baitira homogeenak. Oro har, bide zabalak eta jarraitutasun handiagokoak prestatuago daude ibilgailuen desplazamenduak hartzeko; beste batzuk, berriz, beren egituragatik edo bertan kokatzen den jarduera motagatik, gizalegezkoak dira, eta garrantzi handiagoa dute oinezkoak eta bizikletak. Kalearen funtzio-aniztasuna berreskuratzeko eta, hartara, mugikortasun iraunkor eta seguruaren printzipioekin bat datorren espazio publikoa kudeatzeko politikari ekiteko, lekua itzuli behar zaie oinezkoari eta txirrindulariari. Bideen hierarkizazioak helburu hauek ditu eta, beraz, kategoria hauek proposatzen dira:

- **Sarbide sarea:** hiriarteko izaera, erdigunea inguruko udalerriekin konektatzeko balio du.
- **Oinarritzko sarea:** igarobideetarako euskarria konfiguratzeko du (ibilbide luzeko erlaziokoak eta barnekoak).
- **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, bizitegiak, industrialak, komertzialak edo zerbitzuak.
- **Zoladura bakarreko kaleak:** Lehentasuna alderantzizkatzen da oinezko eta txirrindularien mesedetan. Oinezkoen sareko kalitate eta azaleran areagotzearekin batera garatzen dira.



Oinarrizko sarearen diseinuak irizpide hauek bete behar ditu:

- Segurtasun irizpideekin, semaforoekin eta oinezkoentzako pasabideekin diseinatutako gurutzeak.
- Ez da komeni banda zimurtsuak erabiltzea, ezta galtzada altxatzea ere.
- Bide-segurtasuna zaintzea lehentasuna izan behar da.
- Mugikortasuna da eremu publikoa definitzen duen elementuetako bat.

Tokiko sareak Azpeitiko auzo eta sektoreen arteko mugikortasuna egituratzen du. Irtenbide honen helburua istripuen kopurua eta larritasuna murriztea da. Esperientziak erakutsi du 30 km/h-ko muga ezarri gero, ibilgailu motordun eta oinezkoen edo txirrindularien arteko istripu larriak ia desagertu egiten direla.

- Noranzko bakarrak eta albo batean bakarrik aparkatzea sustatzen da.
- 30 km/h-ko abiadura-muga, hainbat garraiobideren elkarbizitzan segurtasuna bermatzeko.
- Seinale horizontal eta bertikalen bidez, bide baketsuen irudia indartuko 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/h-ko muga ezarri, garraio modu ezberdinen arteko bizikidetasunean segurtasuna bermatzen dela (kotxeak, bizikletak, oinezkoak...).

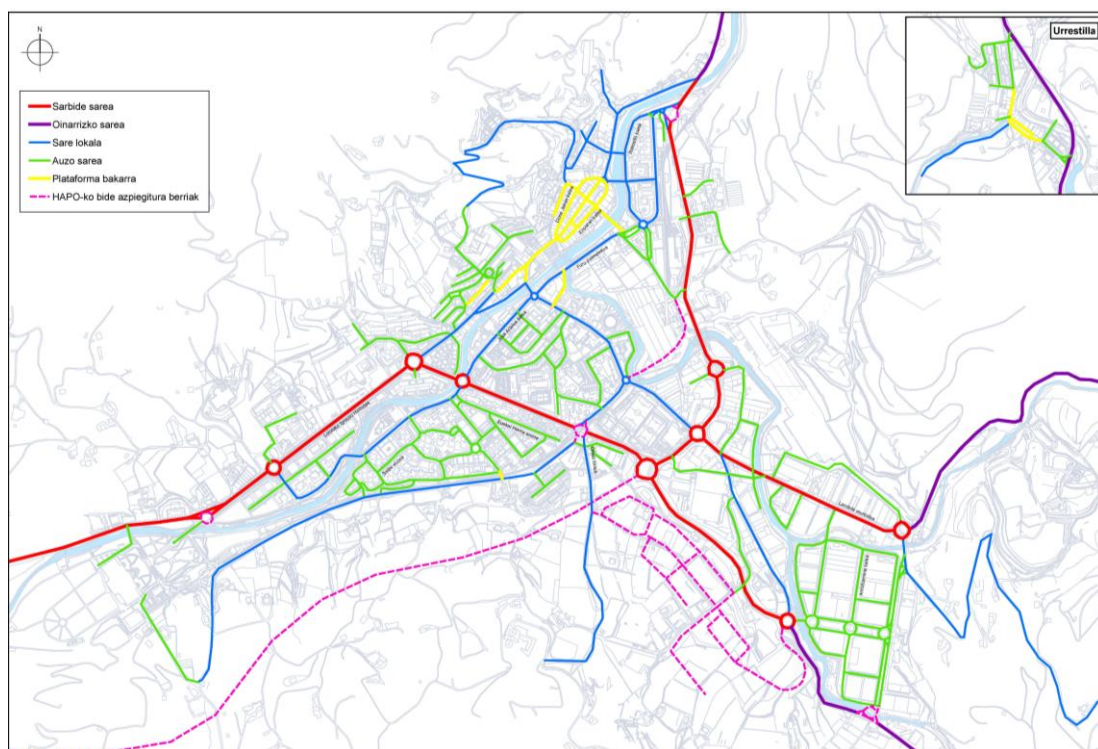
- Norabide bakarreko kaleak eta aparkamendua hegala bakarrean bultzatzen dira. Noranzko bakarrak aplikatuz ibilbide lerrozuzenak eta jarraituak saihesteko.
- Garraio modu ezberdinen elkarbizitzan segurtasuna bermatzeko abiadura muga 30 km/h (kotxeak, bizikletak, oinezkoak...).
- Seinaleztapen horizontal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

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

25. planoan ageri dira xehetasunez bide hierarkizazio berria eta haren zirkulazio noranzkoak. Bideen kudeaketan aldaketak egitea proposatzen da, azpiegitura berriak eraikitzearen ondoriozko zirkulazio eskema berria eta haren espezializazio funtzionala kontuan hartuta.

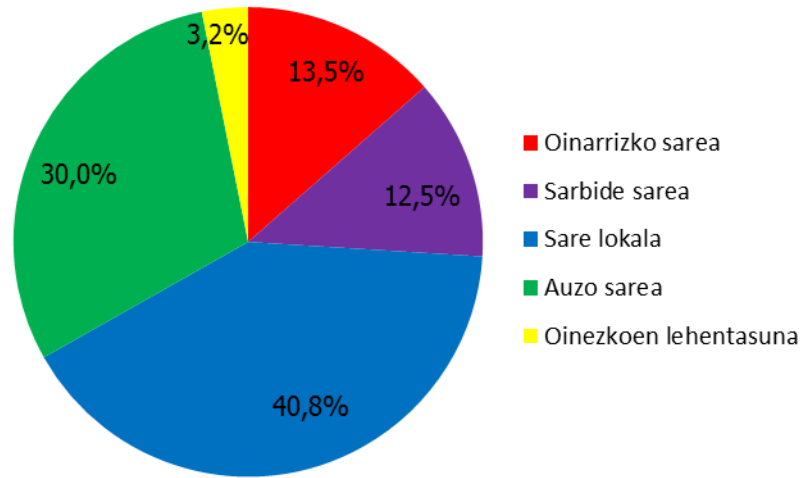
24. Irudia Bide-hierarkizazio berriaren proposamena (25. Planoa)



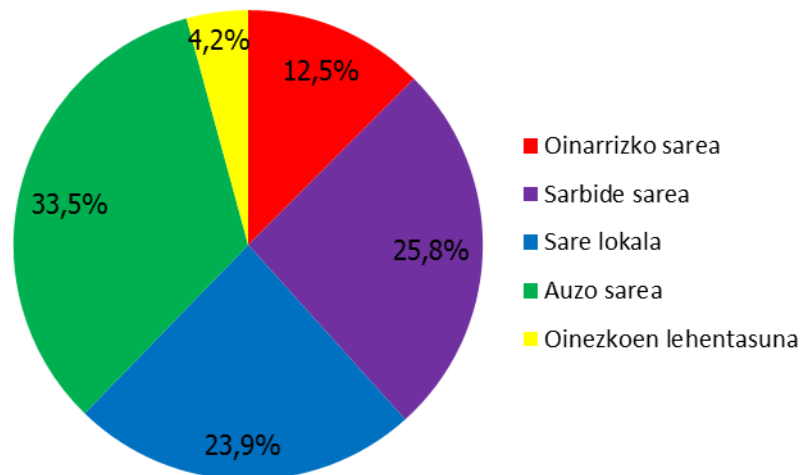
Iturria: *INTRA SL*

25. Irudia Bide sareko kilometroen banaketa bide tipologiaren arabera. Egungo egoera eta HMJPak proposatzen duenaren arteko alderaketa

Egungo bide-hierarkizazioa



HMJP proposatutako bide-hierarkizazioa



14. Taula Udalerriko espazioaren banaketa

	Egungo egoera m ²	HMJP proposamena m ²
Oinezkoentzako lehentasuna	8.869 m ²	14.920 m ²
Oinezkoentzako eremu eskusiboa	10.312 m ²	10.312 m ²

Iturria: INTRA SL

HMJPak jarduketa multzo bat planteatzen du oinarritzko bide sarean, baita sare lokalean eta herritarren sarean ere.

Proposatutako ekintzak:

Egungo bide sareko hierarkizazio aldaketak, besteak beste, kale tarte hauetan (ikus 25. plano):

- Sarbide saretik oinarritzko sarera: Landeta etorbidea eta Oñatz auzoa
- Auzo-saretik tokiko sarera: Perdillegi kalea; Garmendi auzunea;
- Olatzko Amaren plaza, Bustinzuriko errebala, Etxe-alai auzoa, Kale Aundi (Urrestilla), Kale Txiki (Urrestilla) eta Kale Barrena (Urrestilla) plataforma bakarrean bihurtu.
- Santiago kaleko tarte pilotalekutik Enparantza Nagusira, oinezkoentzako lehenetasuna duen tartetik, oinezkoentzat bakarrik den tartera pasa.
- HAPOn proposatutako bide berriak ezartzeko aukera aztertzea, hirigunetik ibilgailuak zirkulaziotik ateratzeko.

IBILGAILU PRIBATUA 2. Zirkulazioaren noranzko bakarreko plana

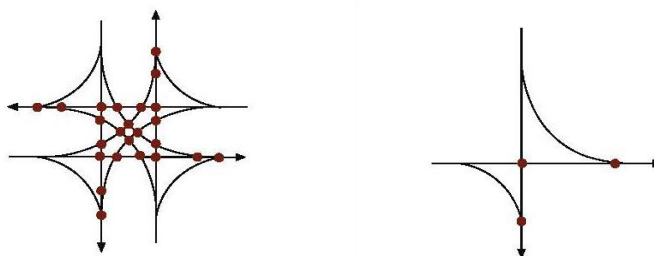
Hiri-ingurunearen kalitatea espazioaren antolamenduak eta haren kalitateak zehazten dute. Herritarren bizi kalitatea hobetzeko, erabakigarria da bizikidetzako gunea, eremu publikoa, antolatzea. Udal entitateen betebeharra da eremu publikoaren mantentzea bermatzea, eta plan honen betebeharra da hura hobetzeko proposamenak egitea. Azpeitiko udalerrriak baldintza onak ditu, ingurumen kalitate handiko espazio publiko atsegina aurkezten du.

Kontuan hartu behar da erreien noranzko bikoitzak, lehentasunezkoak ez diren bideetan (hau da, udalerriko oinarritzko sarean ez daudenetan), desabantaila gehiago dakarrela. Baina espazioa eta haren mugikortasuna hobetzeko jarduerak ez dituzte garraio pribatuaren bidezko desplazamenduak eta mugikortasuna bakarrik hartzen kontuan.

Azpeitiak kale lasaiak sustatu nahi ditu, giro jasangarriarekin, ibilgailuen zirkulazioa ahalbidetzeko, baina baita oinezko eta txirrindulariengan ere. Jarduketa ildo horretan, garrantzitsua da noranzko bakarrak ezartzea, bidea egokituz eta aparkaleku arautua erantsiz.

Ahal den neurrian, saihestu egin behar dira noranzko bikoitzeko kaleak eta beste erreia hartzen duten ezkererako biraketak, bide segurtasun ona lortzeko (gehiegizko abiadura eta bidegurutzetako gatazka puntuak murrizten dira). Halaber, zirkulazioko errei bat baino gehiago dagoenean, behar ez bezala aparkatzeko aukera gehiago daude, eta, beraz, noranzko bakarrekin, errei horiek murriztu egin daitezke.

26. Irudia Mugimenduen kudeaketan kontrola gatazka puntuak murrizteko. Ezkerrean baimendutako mugimendu guztiak, 32 gatazka puntuekin. Eskuinean intersekzio bera noranzko bakarrarekin, non bakarrik 3 gatazka daude.



Iturria: Mugikortasun gomendioak hiri diseinuarentzat

Noranzko bakarrek ezartzeak areagotu egiten du bide segurtasuna, bai ibilgailuentzat, bai oinezkoentzat eta txirrindularientzat. Gainera, lortzen den bide espazio berria galtzadako aparkaleku plazak handitzeko erabili daiteke.

26. planoan zirkulazio noranzkoetan proposatzen diren aldaketak irudikatzen dira.

Proposatutako ekintzak (alternatiba 1):

- Jose Artetxe kalea, noranzko bakarrekoa utzi Foru Ibilbiderantz.
- Foru Ibilbidea y 1766ko Matxinada kalearen arteko zubia, hegoalde-iparraldea noranzko bakarrean utzi.
- 1766ko Matxinada kalea, zirkulazio noranzko bakarra mantendu baino kontrako norabidea ezarri.
- Hilerrira iristeko bidea, sartzeko noranzko bakarra eta hirigunearekin lotzeko jaitsieran noranzko bakarra.
- Julian Elorza etorbidea, Urola Kalearekin lotzeko adarrean. Urola kaletik Julian Elorza etorbidera ezin izango da ezkerrera bira egin, eta Julian Elorzaren zati hau noranzko bakarrera pasatzea proposatzen da.
- Antzibarrena kalean noranzko bakarreko tartea osatu.

IBILGAILU PRIBATUA 3. Hirigunea baketu eta 20 eta 30 km/h erregulazioko ingurumen-eremuak ezarri

Azpeitiko hirigunean, gaur egun, ibilgailuen desplazamendu kopuru nabarmena dago, eta, beraz, ibilgailu fluxu hori murriztu egin daiteke, bai eta hiriguneko erdigunea gehiago baketu ere, hor biltzen baitira udalerriko hirugarren sektoreko jarduera eta udal ekipamendu gehienak.

Bide hierarkizaziotik abiatuta, zirkulazio eskema berria ezarri ondoren, beharrezkoa da ingurumen eremuak sortzea sustatzea eta zirkulazioa baretzeko neurriak aplikatzea.

Ingurumen eremuaren kontzeptua kale multzoz osatutako eremuak dira. Eremu horietan sarbide murriztua eratzen da, zirkulazioaren noranzko bakarrak ezarriz, irteerarik gabeko kaleak sortuz, nahitaezko biraketak eginez eta abar. Horrela, igarotze trafikoa kenduko da eta motorizazioaren ingurumen inpaktua ahalik eta txikiena izango da.

Ingurumen kalitatearen maila onak lortzeko eremu jakin batek xurga ditzakeen ibilgailuen kopurua, mota eta gehieneko abiadurak definitzeko irizpidea da ingurumen gaitasunaren kontzeptua.

Oinarritzko sarearen barruan dauden eremuek tratamendu hau jaso behar dute, ingurumen-gaitasunaren arabera:

- **Erdiguneko oinezkoentzako lehentasunezko eremua:** eremu horretan, bide-erabiltzailerik "ahulenen" alde ezartzen da lehentasuna: oinezkoak eta txirrindulariak. Lehentasunezko inbertsio horrek 20 km/h-ko abiadura ezartzen die ibilgailuei, eta ez du erabiltzaile motordunen eta motorrik gabeko erabiltzaileen arteko bereizketarako elementu fisikorik. Eremu horietan, zirkulazio-guneen eta jarduera sozialeko zelulen arteko trantsizioa elementu fisikoen bidez egiten da.

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

- 6m baino gutxiagoko kaleko sekzioa
 - Jarduera komertzial-sozial altuko kaleak
 - Oinezko ibilbide baten parte diren kaleak
- **30. Zona:** irtenbide honen helburu nagusia istripuen larritasuna murriztea da, aurrekoak baino murriztapen txikiagoa baitu. Esperientziak erakutsi duenez, bizitegi auzoetan 30 km/h-ko abiadura muga ezarrita, oinezkoen, txirrindularien eta autoen arteko istripu hilgarriak ia erabat desagertu dira. Eremu mota honetan, bide erabiltzaileen artean tarte fisikoa dago.
- **20. Zona:** batez ere bizitegiarako diren eremuak dira, eta alderantzizko lehentasuneko eremutik kanpo geratzen dira, baina beren inguruetan kokatzen dituzte. Abiadura 20 km/h-ra murrizten da.

- **Ekintza industrialetako eremua:** normalean industrialdeekin lotuta dago. Abiadura 30 km/h-ra mugatzen da, eta ibilgailu astunek eremuko oinarritzko bideak erabiltzea errazteko neurriak hartzen dira: 3,25-3,5 metroko zabalerako zirkulazio-erreiak eta kamioientzako aparkalekuak. Espaloiak gutxienez 2 metro zabal izatea gomendatzen da.

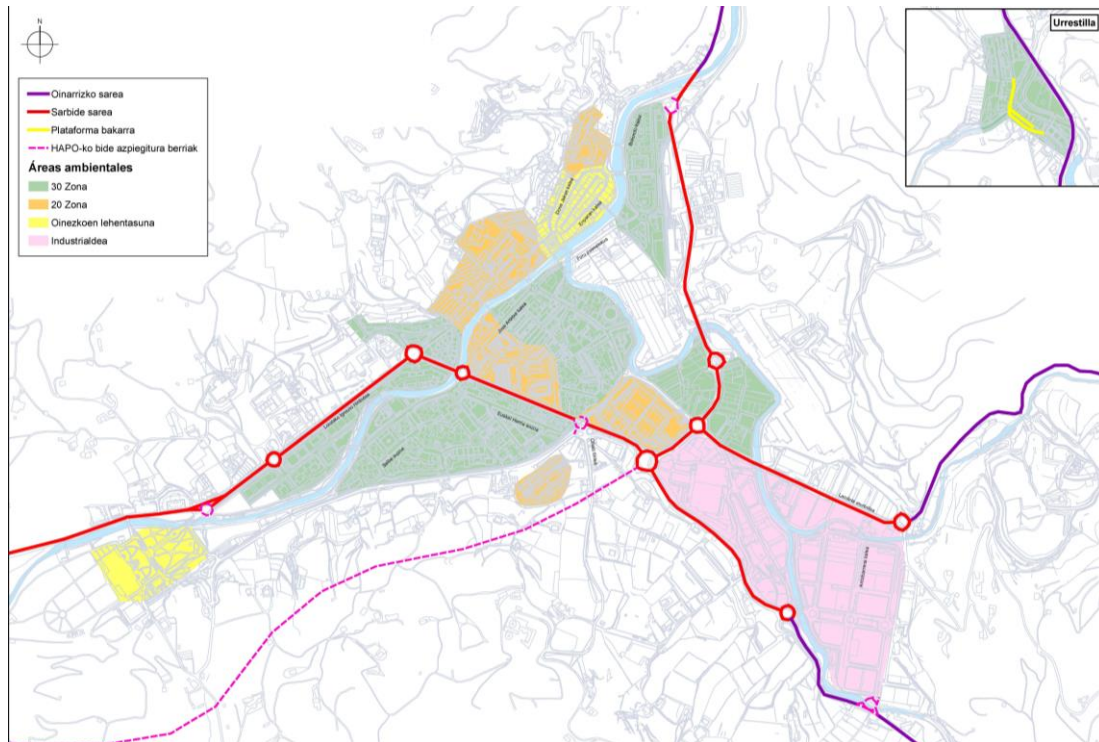
Proposatuko ekintzak:

- Azpeitian proposatutako ingurumen eremuak (ikus 28. planoa) proportzio desberdinean banatzen dira udalerrriaren barruan. Alderantzizko lehentasuneko eremua da azalera txikiena hartzen duena (105.826 m²), eta 30. zonako eremua azalera handiena hartzen duena (563.054 m²).

15. Taula Ingurumen eremuen banaketaren proposamena

INGURUMEN EREMUAK		AZALERA (M ²)	AZALERA (%)
	OINEZKOENTZAKO LEHENTASUNEZKO EREMUA	105.826	%8,8
	ZONA 20 EREMUA	223.030	%18,5
	ZONA 30 EREMUA	563.054	%46,8
	EKINTZA INDUSTRIALETAKO EREMUA	311.571	%25,9

27. Irudia Ingurumen eremu baketuak jasotzen dituen planoa (28. Planoa)



Iturria: *INTRA SL*



Kale horietan abiadura mugatzea ziurtatzeko, bidegurutze batzuk altxatzea eta seinale horizontal eta bertikalak handitzea proposatzen da.

Eremu horietako baketzea gauzatzeko elementu fisikoen artean abiadura murrizteko gailuak daude. Horiek abiadura murriztera behartzen dituzte gidariak, galtzadaren trazadura aldatuz. Elementu horiek ibilgailuen abiadura murrizteko berehalako eraginkortasuna dute.

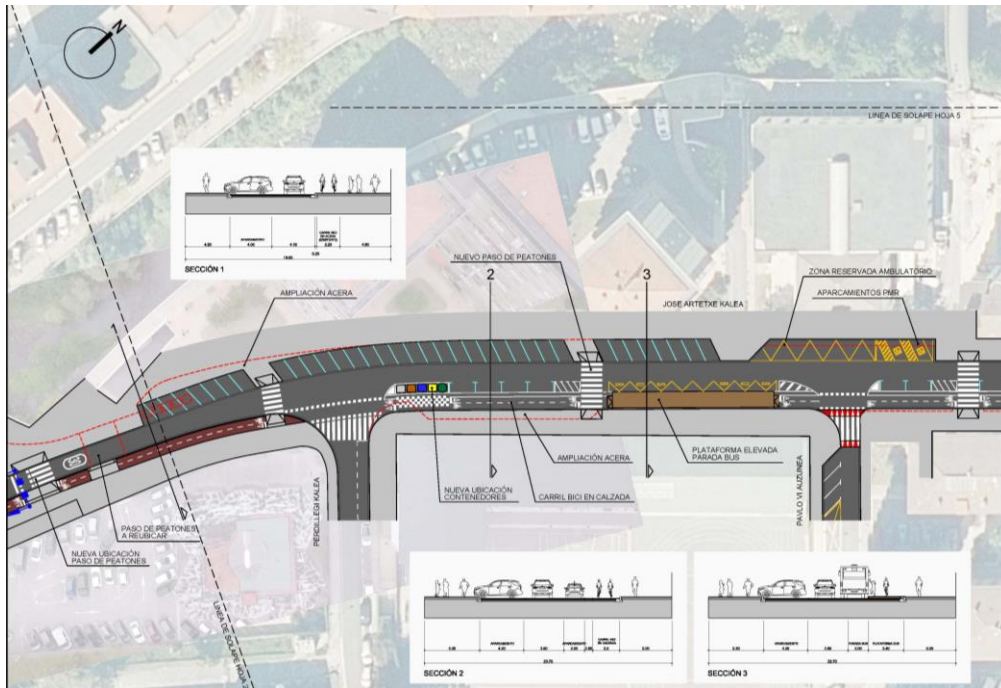
IBILGAILU PRIBATUA 4. Erdiguneko plana

Mugikortasun plan honen ekintza planak proposatzen du erdiguneko eremu baketsua handitzea eta oinezkoentzako ibilbideetarako baldintzak hobetzea, oinezkoak zentroraino joan daitezen. Proposamena Jose Artetxe kalearen inguruan garatzen da, Foru Ibilbidearekin mutur batetik eta Garmendipe kalearekin eta Loiolako Ignazio etorbidearekin biribilguneraino.

Erreforma ia integralaren ardatz nagusia (ibilgailu pribatua, garraio kolektiboa, bizikleta eta oinezkoen desplazamenduetan eragina izango luke) Jose Artetxe kalean dago. Proposamen osoa 27. planoan jaso da. Plano hori orrietan zatituta dago, xehetasun maila handiagorako. Proposatutako alternatibetarako zirkulazio proposamena modelizatu eta simulatu egin da, eta horren emaitzak honen atzetik datorren kapituluaren aurkezten dira.

Kale horretara iristen diren biribilguneak iragazkortzea proposatzen da, bizikletek eta, batez ere, oinezkoek inguru hori zeharkatzeko aukerak izan ditzaten, modu erraz, seguru eta azkarragoan; izan ere, gaur egun, alternatiba bakarra lurpeko pasabide bat zeharkatzea da, eta hori arazoa da udalerriko zenbait kolektiboren mugikortasunerako, hala nola emakumeena, mugitzeko arazoak dituzten pertsonena edo gurpil aulki bat edo ume baten kotxea bultzatuz mugitzen diren pertsonena. Loiolako Ignazio etorbidea eta Arana kalearen arteko biribilgunea eta Jose Artetxe, Loiolako Ignazio eta Garmendipe arteko biribilgunea arautzea eta baketzea proposatzen da, egungo oinezkoen pasabideak desplazatuz eta pasabide berriak ezarriz, oinezkoek ahalik eta ibilbide zuzenena izan dezaten. Jarduketa osatzeko, oinezkoen pasabide horietan semaforoa jartzea proposatzen da, oinezkoak gurutzatzean gidarien jarreraren mende ez daudela ziurtatzeko. Horrela, oinezkoek buruzko kapituluaren azaldu den bezala, desplazamenduetan ingurune hau zeharkatzeko behar den denbora berdintzen da, egungo konfigurazioa argi eta garbi diseinatuta baitago eta erabateko lehentasuna ematen baitie ibilgailu motordunei.

28. Irudia 27. Planoan jasotzen den proposamenaren zatietako bat, Jose Artetxeko eremuan

Iturria: *INTRA SL*

Erdiguneko Planaren proposamenaren beste jarduera ardatza Jose Artetxe kalean dago. Inguru hori guztia baketzea da helburua, egunero ardatz horretatik zirkulatzen duten ibilgailuak ateratzeko (Foru Ibilbideko luzapenarekin batera) kanpoko bideetarantz, trafiko horren zati handi bat igarotze trafikoa edo irabiatze trafikoa baita, batetik bestera zirkulatzen duten ibilgailuak, eta, bestetik, leku beretik pasatzen direnak aparkaleku plaza baten bila. Jose Artetxe zirkulazio norabide bakarreko bide bihurtzea proposatzen da, Foru Ibilbiderantz doazen ibilgailuei bakarrik zirkulatzeko aukera emanaz. Esan bezala, jarduera integrala da, eragina baitu errepide sarean (errei bat kendu), aparkalekuan (aparkatze arautua), garraio publikoan (autobusen ibilbidea aldatu), bizikletan (galtzadan bereizitako bidegorria) eta oinezkoengan (oinetzkoentzako azalera eta ingurunearen kalitatea handitu)

Hauek dira Jose Artetxerako beharrezkoak ikusten diren modifikazio nagusiak:

- Zirkulazio noranzko bakarra, Foru Ibilbiderantz, kale osorako.
- Kalearen hasieran dagoen oinezkoen pasabidea eskola eremuko sarbidearen aurrean kokatu, aparkaleku eremuko sarrerarekin eta irteerarekin bat etor ez dadin.
- Oinezkoen pasabide berri bat ezarri Iraurgi ikastetxearen parean.
- Galtzadan bereizitako bidegorria jartzea kale osoan, bi noranzkoetarako.
- Autobus geralekuan plataforma goratu bat jarri, bidegorria modu arautuan zeharkatu ahal izateko.

- Beste noranzkoa desagertzean, aldatu egiten da Donostiatik Azkoitira eta Tolosatik Azpeitira doazen autobusen ibilbidea (ikus alternatibak xehetasunez garraio publikoari buruzko kapituluan).
- Arrazoi beragatik, anbulatorio aurreko geralekua mugitu behar da. Aukerarik onena 1766ko Matxinada kalera eramatea da (ikus proposamena garraio publikoari buruzko kapituluan).
- Gaur egun, anbulatorio aurreko autobus geralekuak hartzen duen lekua erreserban mantentzen da, mugikortasun murriztua duten pertsonak iritsi ahal izateko (eta, beharrezkoa bada, aparkalekuetan aparkatzeko) eta anbulantziak aparkatu ahal izateko.
- Foru Ibilbiderako noranzkoan birkokatu behar da taxi geralekua.
- Kale honetan dauden edukiontziak Foru Ibilbiderako noranzkoan jarri, zaborrak biltzeko kamioiek beren eskuineko aldean baitute luma.
- Kale honetako aparkaleku guztiak txandakako aparkaleku arautua izango dira (eremu urdina).
- Proposamenaren ondorioz galtzen diren aparkalekuak inbentariatu egin dira eta kontuan hartu dira HMJPren (aparkalekuen kapitulua) proposamenetatik eratorritako aparkaleku balantzea egiterakoan.

Foru Ibilbidean, ingurunea hobetzen lagunduko duten neurri batzuk ere ezarriko lirateke:

- Komentuaren ondoan dagoen ilarako aparkalekuak kendu.
- Alde Zaharrera doan zubitik San Martin Estrata kaleraino galtzadan bereizitako bidegorria ezartzea, bi noranzkoetarako.
- San Martin Estratatik Jose Artetxeraino, galtzadan bizikleta bidea seinaleztatzea proposatzen da. Bizikleten eta ibilgailu motordunen artean partekatutako gunea izango da, sekzioa estutzen delako, eta ondorioz, ez da posible galtzadan bereizitako bidegorriarekin jarraitu.
- Bizikleta ibilbideko tipologia aldaketa hori behar bezala seinaleztatu behar da.
- Ibilbidea galtzadan jarraitu nahi ez duenak San Martin Estratatik desbideratzeko aukera izango du.
- Zamalanetarako eremu berriak ezarri, BM supermerkatuaren aurrean.
- Kale honetako aparkaleku guztiak txandakako aparkaleku arautua izango dira (eremu urdina).

Proposatutako ekintzak:

- 27. Planoan irudikatutako aldaketak aplikatu aztertutako eremuan.



IBILGAILU PRIBATUA 5. Alde zaharreko alderantzizko lehentasuneko eremurako sarbideen erregulazioa

Alderantzizko lehentasuneko eremu horiek arautzea proposatzen da, eremuko sarrera eta irteera kontrolatzeko elementu batzuen bidez, egungo sistema osatuko dutenak. Bizilagunek, larrialdietako ibilgailuek eta zamalanetako ibilgailuek baino besterik ez sartzeko pentsatutako sistema da.

Helburua ibilgailuek hirigunea ez zeharkatzea da. Horretarako, sare bat proposatzen da aukera hori saihesteko, baimendutako ibilgailuentzat izan ezik. Alderantzizko lehentasuneko eremura sartzeko puntu batzuk proposatzen dira, baina zamalanetako ibilgailuek eta ordu jakin batzuetan baimendutako ibilgailuek baino ezin izanen dituzte erabili. Kontrol hori ezarri ahal izateko, hainbat aukera daude; batzuek elementu fisikoekin eta beste batzuek, berriz, teknologia bidez:

- Pilon automatikoen sistema bat, ordu-tarte bakar batean eta baimendutako ibilgailuei bakarrik ireki dakiekeena. Datu-base bat sortzen da baimendutako ibilgailuekin, eta horiek gailuren baten bidez, hala nola, agintea, txartela ezagutzea, txirrina, etab. piloa irekitzen ahalko dute. Piloa zeharkatu ondoren, automatikoki igotzen da. Sistemak larrialdietarako ikusteko moduko telefono zenbaki bat, Udaltzaingoarekin zuzenean komunikatzeko sistema bat (txirrina edo telefonoa) eta seinale adierazgarriak izan beharko ditu. Sistemak zabalik egon behar du erabiltzaile berriak noiznahi sartzeko, bai mugagabeak (bizilagunak), bai aldi baterako (laguntzarako ibilgailuak, aldi baterako gremio lanak, iturgintza, argiketariak...).
- Bideokameretan eta matrikulen ezagutzan oinarritutako kontrol sistema. Ez litzateke inolako pilonarik izango, datu basean onartzen diren matrikulak ezagutzen dituen kamara bat duten zutoinak jartzen dira, eta sisteman baimenduta dauden ibilgailuei pasatzen uzten zaie. Horretarako, semaforo txiki bat jartzen da berdez, gorri dagoena defektuz. Baimenik ez duen ibilgailuren bat sartzen bada, sistemak isunak automatikoki bidaltzeko aukera dago. Sistemak larrialdietarako ikusteko moduko telefono zenbaki bat, Udaltzaingoarekin zuzenean komunikatzeko sistema bat (txirrina edo telefonoa) eta seinale adierazgarriak izan beharko ditu. Sistemak zabalik egon behar du erabiltzaile berriak noiznahi sartzeko, bai mugagabeak (bizilagunak), bai aldi baterako (laguntzarako ibilgailuak, aldi baterako gremio lanak, iturgintza, argiketariak...).

Horrela, alderantzizko lehentasuneko eremuaren azalera handitzea lortzen da eta ibilgailuak hirigunetik urruntzea lortzen da, aparkamendu bila flotatzea eta zoladuraren gainean etengabeko aparkamendua saihestea lortzen da.

HMJPek etorkizunerako ikuspegia sartuz planteatzen duen aukera nagusia bideokamera bidezko kontrol sistema bat instalatzea da, pilonak kenduz. Pilonak kontuan hartzeko moduko oztopo arkitektonikoak dira, eta arazoak sortzen dizkiete ezgaitasunak dituzten

pertsonei, hala nola mugikortasun murriztua dutenei edo itsuei. Gainera, sistema garestia da, eta mantentze lanetan gastu gehigarri handia eskatzen du, erraz buxatzen eta hondatzen direlako.

Bideokamera bidezko kontrol sistemak, adierazi den bezala, sarbide mugatua izateko aukera emango luke, eta, horretarako, egokitzen jotzen diren ibilgailu baimenduei soilik emango litzaieke sarbidea, programatzen diren orduetan. Irizpide horietatik kanpo, sistema gai da isunak automatikoki sortzeko. Gaur egungo sistema beste piona batzuen bidez ezartzen badugu, pasatu behar ez den jendea, pionak altxatuta dauden orduetan, orain arte bezala jarraituko du igarotzen, eta oinezkoentzako eremuak orain arte bezala jarraituko du, hirigune historikoko oinezkoentzako kaleetan zama-lanak egiteko zailtasunak egongo dira eta oinezkoari azalera kenduko zaie; beraz, HMJPak proposatzen duen Erdiguneko Planaren eragina txikia izango zen.

Esku hartze mailakatuak izan behar dutela kontuan hartuta, proposatzen da lehenik eta behin egungo piona sistema eguneratzea, eta pionen kokapena planak proposatzen dituen puntuetara egokitzea, eta, eremuaren funtzionamendua egokia dela bermatzen denean, sistema automatikoren bat ezartzea.

Sarrerak eta irteerak arautzeko hurrengo puntuak proposatzen dira (29. plano):

- Ondo zehaztu sarrera-irteerak eta eremura sartzeko baldintzak (ordutegiak, araudia, etab.). Perez Arregi plazatik eta Foru Ibilbidetik sarrera baimentzea proposatzen da. Ibilgailu horiek Enparan, Eliz, Erdikale eta Santiago kaleetan barna joan ahalko dira beren garaje edo dendetara. Ordenantza bidez mugatu behar da kaleko aparkalekuen iraupena eta araudia aplikatu. Irteera puntua gaur egungoa izatea proposatzen da, Perez Arregi plazan.
- Lehenengo fase batean, Done Jakue kaleko aparkalekua mantentzea proposatzen da (pilotalekuraino), baina egoiliarrentzako aparkaleku arautua izango da, eta hori zaku hondo bat izango da, proposatzen baita pilotalekutik Enparantza Nagusira doan Santiago kalearen zatia oinezkoentzat soilik izatea. Horrela, Alde Zaharra sarrera eta irteera errazeko zirkuitu bihurtzeko aukerak mugatzen dira (gaur egun ordu jakin batzuetan gertatzen den bezala). Aurrerago, beste fase batean aparkaleku horiek kentzea proposatzen da, eta Done Jakue kale osoa oinezkoentzat bakarrik izatea.
- Alde Zaharreko beste muturrean, Olazko Amaren Plazan sartzeko eremu bat jartzea proposatzen da (gaur egun sarrera debekatzen duen seinalea dagoen tokitik atzerago, zubitik hurbilago, Matxinadako aparkaleku berriko sarrera eta irteera igaro ondoren). Sarrera hau Enparantza Nagusira doazen ibilgailu baimenduentzat bakarrik prestatuko da eta irteera Bustinzuriko Errebalatik egingo da.



Proposatutako ekintzak:

- Alderantzizko lehentasuneko eremuan ibilgailu pribatuak sartu eta ibiltzeko araudia prestatzea, egungoa baino garbiagoa eta zorrotzagoa.
- Kontrol semaforikoko kamerak dituzten zutoinak jarri, Perez Arregi plazako sarreran, Foru Ibilbideko zubian eta Olazko Amaren plazan (Matxinadako aparkalekuaren ondoren), puntu hauetatik sarbidea arautzeko.

IBILGAILU PRIBATUA 6. Orientazio eta informazio seinaleztapena hobetu

Ibilgailu pribatuarentzako ibilbideen seinaleztapena funtsezko elementua da barne trafikoa kudeatzeko.

Hiriko bide-seinaleztapena herritarren informazio beharrari erantzuten dion komunikazio-sistema bat da, bide publikoan eta hirigunean harremanak izateko aukera ematen diguna. Sistema horrek mugikortasun jarraibide egokiak ezartzen ditu zirkulazioaren segurtasuna, eraginkortasuna eta erosotasuna areagotzeko.

Seinaleek HMJParen proposamen dokumentu honetan zehaztutako igarotze plangintza egiten lagunduko dute. Aurreko ataletan azaldu den bezala, HMJParen helburuetako bat hirigunean igarotze trafikoa murriztea da. Hala, orientazio seinaleen bidez, udalerriko erdigunetik igarotzen ez den oinarritzko bide saretik bideratuko da zirkulazioa.

Egin beharreko beste lan bat Azpeitiko kale batzuetako abiadurari buruzko seinaleak gaur egungo indarrean sartu den araudiarekin eguneratzea da. Izan ere, tarte batzuetan seinaleek ezartzen dituzten abiadura mugak ez datoz bat indarrean dagoen zirkulazio araudi berriak dioenarekin. Seinaleztapena udalerriko sarrera eta irteera guztietara murriztu da, baina oinarritzko sareko bideetan abiadura seinaleak eguneratu gabe daude.

Mugikortasun iraunkorraren helburuen arabera, mugikortasunaren plangintzak eta oinarritzko sareak jendearen lehentasuna bultzatu behar dute oinez, bizikletaz edo garraio publikoan ibiltzera, ibilgailu partikularrean baino gehiago. Beraz, komeni da ibilgailuak aparkalekuetara bideratzea, eta, hartara, ez da ibili behar autoa aparkatzeko tokiren bat aurkitu baino lehen alferrikako ibilaldiak egiten kotxearekin aparkaleku bila.

Bestalde, Azpeitiko kale batzuetako bide aldaketaren eta hierarkizazio aldaketen inguruko proposamenek araudi seinaleak jartzea eskatzen dute. Hala, betebeharrak, muga edo debeku bereziak gidatzen dituzten pertsonen adieraziko zaie, eta, errespetatu ezean, bide erabiltzaileentzat arrisku egoera sortuko lukete.

29. Irudia Seinaleztapen ereduak. Ezkerrean S-28 seinalea, elkarbizitzako kale bati hasiera ematen diona. Eskuinean S-30 seinalea, 30 zona batean sarrera adierazten duena



Iturria: *Sustapen Ministerioa*

Halaber, oinezkoen pasabideak daudela adierazteko, oinezkoen pasabidea ohartarazteko seinalea jarriko da pasabidearen aurretik. Pasabide goratuak erabiltzen direnean, zirkulazioaren noranzkoan, oinezkoen pasabide goratua baino lehen, P-15a seinale bertikal bat jarriko da, arriskukoa, plaka osagarri batekin nabarmenduta. Plaka horretan, "pasabide goratua" adieraziko da, eta, pasabidearen aurretik, S-13 seinale bertikal bat jarriko da, oinezkoen pasabidearen egoera adierazten duena.

Ekintza hauek osatzeko, Orientazio Seinaleztapenaren Udal Plan (OSUP) bat burutzea 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.

Seinaleztapen Plan honen irizpideak izan behar dira:

- Konfigurazioa eta koloreak bateratzea.
- Informazio-helburuak definitzea (erakarpen-zentroak) eta zentroen arteko seinale-kopurua konpentsatzea.
- Erreferentziazko guneak seinalatzen dira: jarduera administratiboko, kultureko edo ekonomikoko eremuak, hirigunea, bide korapiloak eta zerbitzuak seinaleztatzen dira. Debekaturik dago seinale edo seinaleen euskarrietan edozein publizitate, besteak beste, hotelak, jatetxeak etab.
- Gidariak galtzadatik kanpoko aparkalekuetara bideratzeko estrategia.
- Zirkulazioa ez kontzentratzea ibilgailuen eta oinezkoen dentsitate handiko eremuetara, edo zentroko planak eragindako eremura.
- Ibilgailuak oinarritzko sareko ibilbideetan barna gidatzea.

Proposatutako ekintzak:

- Orientazioko Seinaleztapen Udal Plan bat (OSUP) garatu
- Abiadurari buruzko seinale guztiak egokitu hiri barneko abiadura araudi berria esaten duenaren arabera.

3.4.1. MODELIZAZIOA

Funtsean, hiru antolamendu alternatiba aztertzen dira. E0 egungo bide sarearen erreprodukzioa da. E1 Loiolako Ignazio, Garmendipe eta Jose Artetxe kaleen arteko bi biribilguneek osatzen duten ardatzerako proposatzen den antolamenduaren irudikapena da, eta Jose Artetxeren luzatzea Foru Ibilbidean. Antolamendu honetan, bi biribilgunetan semaforoz hornitutako oinezkoentzako pasabideak ezartzea proposatzen da, Jose Artetxe kalea Foru Ibilbiderako noranzko bakarrera pasatzea eta Jose Artetxe eta Foru Ibilbidean galtzadan bereizitako bidegorria sartzeara. Aukera horretan, Donostiako autobusak, Foru Ibilbidetik Jose Artetxerekin biribilgunera iristen direnean, eskuinera biratzen dute ibaiaren gaineko zubia zeharkatzeko. Autobusaren maniobra hori egin ahal izateko, zubia hegoalde-iparralde noranzkoan bakarrik geldituko litzateke. 1766ko Matxinadak norabidea aldatuko luke, autobusak eta ibilgailuak Arana kalearekin bat egin arte pasa daitezkeen. Kasu horretan, anbulatorioko geroak 1766ko Matxinada kalean kokatuko litzateke, supermerkatuaren ondoko espazioa batean. Proposamena osatzeko, zubia zeharkatzen duten ibilgailuek aukera bakarra dute: 1766ko Matxinadako kalerantz biratzea edo lurpeko aparkalekura sartzeara. Baimendutako ibilgailuak bakarrik sar daitezke Bustinzuriko errebalaren ingurura edo Enparantza Nagusira. Aparkalekutik ateratzen diren ibilgailuak 1766ko Matxinada kalea egingo lukete. Arana kalerantz 1766ko kaletik ateratzen diren ibilgailuek stop bat egin beharko dute altxatzeko.

E2 eremuak Loiolako Ignazio, Garmendipe, Jose Artetxe eta Foru Ibilbiderako E1aren proposamenak hartzen ditu kontuan, baina autobusentzat pentsatutako ibilbide alternatiboa lortzeko. Aukera horretan, Donostiatik datozen hiriarteko autobusak, Jose Artetxe kalearekin biribilgunera iristean, Hartzubia etorbidetik jaitsiko lirateke, Garmendia auzunetik biratu eta Garmendipe etorbidetik igoko lirateke, Jose Artetxe kalearekin biribilgunean sartzeko. Aukera horretan, gaur egun anbulatorioaren aurrean dagoen autobus geltokia lekuz aldatu beharko litzateke, ez baita autobusik pasatzen zirkulazioaren noranzko horretan. Garmendipe etorbidean geltokia jartzea proposatzen da, Jose Artetxerekin biribilgunera iristean.

3.4.1.1. TRAFIKOAREN SIMULAZIOA

Simulaziorako kontuan hartu den prozedurak atal hauek ditu:

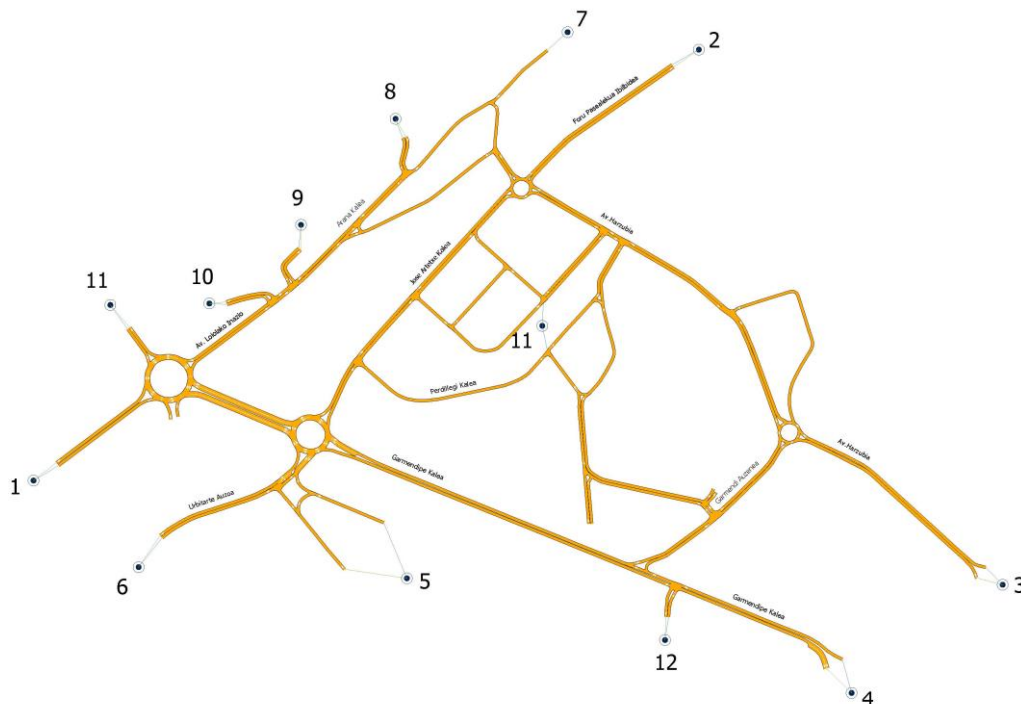
Grafoaren egitea

Ibilgailu multzoa zirkularazteko bide-trazadura definitzen da, kontuan hartuz bide bakoitzeko erre-irratia, gehieneko abiadura, zirkulazioaren noranzkoak, luzera errealak, seinaleztapen bertikala eta horizontala eta semaforoaren erregulazioa.

Metodologiari dagokionez, lehenik eta behin, bide sarearen geometria egiten da, ezaugarri guztiak kontuan hartuta, bai kalearenak, bai gidatze-eragiten dioten inguruko beste elementuenak.

Espazio, bide eta elkargune bakoitzak bere ezaugarriak ditu, bertatik dabiltzan ibilgailuen (astunak eta arinak) gidatze-eragiten dutenak (abiadura, ikuspena, malda...). Arku bakoitzerako (bide zatiak irudikatzeko), parametro batzuk atxikitzen dira, trafikoaren mikrosimulazio ereduaren ahalik eta xehetasun handienarekin erreproduzitu nahi dituztenak aztertzen ari den espazio fisiko errealeko elementu guztiak, eta arreta berezia jartzen zaio bidegurutzeei eta bide-sareak eskaintzen duten ahalmenari.

30. Irudia AIMSUN programan eraikitako matrizea



Iturria: INTRA SL

Bide motaren ezaugarriak

Grafoaren sarea bide mota desberdinetarako sailkatzen da, bakoitzaren ezaugarri teorikoen arabera.

16. Taula Bide mota ezberdinen ezaugarri nagusiak

Izena	Tartea	Gehienezko abiadura	Gaitasuna (erreiko)
GI-631	GI-631	50 km/h	1.600 PCUs
Kaleak	Zeharkako kaleak	30 km/h	900 PCUs
Biribilguneak	Proiektatutako biribilguneak	30 km/h	1.100 PCUs

Ibilgailuen ezaugarriak

Simulazioa ongi kalibratzeko ezaugarrietako bat ibilgailuen ezaugarria da. Azterketa horretan bi ibilgailu mota hartzen dira kontuan: ibilgailu arinak eta ibilgailu astunak.

17. Taula Ibilgailu arinen ezaugarriak (autoak eta taxiak)

Izena	Batez bestekoa	Desbideratzea	Minimoa	Maximoa
Luzera (metroak)	4	0,5	3	5
Zabalera (metroak)	2	0,2	1,8	2,2
Gehienezko abiadura (km/h)	50	15	35	65
Azelerazio maximoa (m/s ²)	2	0,4	1,3	2,5
Dezelerazio normala (m/s ²)	2,5	0,5	2	3
Abiaduraren onartzea	1	0,2	0,8	1,2
Ibilgailuen arteko distantzia minimoa (m)	1,7	0,1	0,7	2
Eman bideko gehienezko denbora (segundoak)	15	15	10	20

18. Taula Ibilgailu astunen ezaugarriak

Izena	Batez bestekoa	Desbideratzea	Minimoa	Maximoa
Luzera (metroak)	9	2	7	12
Zabalera (metroak)	2,3	0,5	1,9	3
Gehienezko abiadura (km/h)	40	10	30	50
Azelerazio maximoa (m/s ²)	1,5	0,5	1	2
Dezelerazio normala (m/s ²)	2,5	0,5	2	3
Abiaduraren onartzea	1	0,2	0,8	1,2
Ibilgailuen arteko distantzia minimoa (m)	1,7	0,5	1	2,5
Eman bideko gehienezko denbora (segundoak)	50	20	30	80

19. Taula Autobusen ezaugarriak

Izena	Batez bestekoa	Desbideratzea	Minimoa	Maximoa
Luzera (metroak)	12,5	0	12,5	15
Zabalera (metroak)	2,5	0	2,5	2,5
Gehienezko abiadura (km/h)	45	5	40	50
Azelerazio maximoa (m/s ²)	1	0,3	0,8	1,8
Dezelerazio normala (m/s ²)	2	1	1,5	4,5
Abiaduraren onartzea	1	0	1	1
Ibilgailuen arteko distantzia minimoa (m)	1,7	0,5	1	2,5
Eman bideko gehienezko denbora (segundoak)	50	20	30	80

Trafiko eskaera

Zirkulazio eredua egindako eta dauden zenbaketen eta norabide zenbaketen datuen bidez egin da. Fluxuak esleitzeko erabilitako metodologia graforako sarrera fluxuak eta elkargune bakoitzeko biraketa proportzioak kalibratzean oinarritzen da.

Simulazioaren ezaugarri orokorrak

Aimsun programarekin egindako trafiko simulazioko prozesu bakoitzean, balio orokor batzuk esleitzen dira. Balio horiek ezaugarri hauek dituzte: ibilgailuak nola mugitzen eta biratzen diren errepidean, mugimendu bati erreakzionatzeko denbora, errei aldaketa nola egiten den, edo ibilbidea nola aukeratzen den.

Ezaugarri horiek guztiak berdinak dira udalerri guztietan.

Erabiltzen diren parametroak erakusten ditu taula honek:

20. Taula Simulazioaren ezaugarri orokorrak

Ibilgailuen jarraipena				
Ibilgailuen kopurua	4		Abiadura diferentzia maximoa	50 km/h
Gehienezko distantzia	100 m.		Abiadura diferentzia maximoa arrapalan	70 km/h
Erreia aldaketa				
Aurreratze portzentajea	% 90		Berreskuratze portzentajea	% 95
Erreakzio denborak				
Simulazio igarotzea	0,8 seg.		Erreakzio denborak	0,8 seg.
Geldiuneko erreakzio denborak	1,8 seg.		Erreakzio denborak semaforo batean	1,8 seg.
Iristeak				
Iriste orokorrak			Esponentziala	
Ibilbidearen aukeraketa				
Zikloa	0:05:00		Tarte kopurua	1
Erakarpenaren pisua	0		Erabiltzaileak definitutako kostuaren pisua	0
Ibilbidea hautatzeko eredua				
Mota	C-Logit		K-hasierako bide minimoak	1
Ibilbide kopuru maximoa	3		Gordetzeko ibilbide kopuru maximoa	10
Eskala	1		Beta	0,15
Gamma	1			

3.4.1.2. ETORKIZUNeko EGOERAREN PROGNOSIA

Lehenik eta behin, proposamen desberdinen egungo egoera eta etorkizuneko egoera konparatzeko, trafikoaren eredu makroaren eta gainerako datuen arabera kalkulaturako adierazle pare bat hartzen dira kontuan:

- **Zerbitzu maila (intentsitatea/gaitasuna):** Zerbitzu mailaren kalkulua, zirkulazioko errete libreen ahalmen teorikotik abiatuta, bidearen konfigurazioaren arabera, eta edukiera galarazten duten elementuak (semaforoak, lehentasunezko erreteak, biribilguneak, oinezkoentzako pasabideak...) egungo eta etorkizuneko egoeran.
- **Zerbitzu maila (atzerapena):** Zerbitzu mailaren kalkulua, mikrosimulazio ereduaren datuen analisian atzemandako atzerapenetatik abiatuta.

Etorkizuneko egoeraren zerbitzu mailak kalkulatzeko, proiektuan deskribatutako bide konfigurazioak eta oinarriko eszenatokiaren hipotesiaren arabera murriztutako zirkulazio intentsitateak aplikatzen dira. Atzerapenak zenbatesteko, mikrosimulazio ereduaren egungo egoeraren makro ereduaren erreferentzia datuekin kalibratu da. Bigarrenik, etorkizuneko agertokiaren mikrosimulazioaren emaitzak aztertzen dira zati bakoitzean, eta deskribapenak egiten dira berezitasunak antzematen diren puntuetan.

21. Taula Zerbitzu maila ezberdinen definizioa

Z.M.	Zerbitzu maila – Gaitasuna	Zerbitzu maila – Atzerapena
A	Gatazkarik gabe	Zirkulazioa fluxu askean
B	Fluxu handikoa	Atzerapen txikiak
C	Arina eta trinkoa artean	Atzerapenak izaten dira
D	Oso trinkoa	Atzerapen handiak. Unean uneko atxikpenak gerta daitezke
E	Gaitasun maximoa	Unean uneko atxikpenak ematen dira
F	Aglomerazioa. Gaitasuna gaitzen da	Luzaroko atxikpenak

Iturria: *INTRA SL*

Halaber, proiektuaren oinezkoen iragazkortasunari eta horrek zeharkako mugikortasunean dituen ondorioei buruzko azterlana egiten da.

Azkenik, trafiko-mailan zuzeneko harremanik ez duten baina proiektuaren kudeaketa eta/edo bide-segurtasuna hobetzeko erabilgarriak izan daitezkeen beste alderdi batzuk deskribatzen dira.

Ondoren azaltzen diren datu eta analisiek adierazten dute argi eta garbi aukera bideragarria eta Azpeitian aplikatu behar dena 1. alternatiba dela, 1766ko Matxinada kalean norabide aldaketa eragiten duena.

3.4.1.2.1. NORANZKO BAKARRA JOSE ARTETXE KALEAN, FORU IBILBIDERANTZ, ETA NORABIDE ALDAKETA 1766KO MATXINADA KALEAN (E1)

Trafiko ereduaren emaitzen alderaketaren azterketa

1.alternatibaren proposamenerako, 6 sekzio aukeratu dira, egungo egoera eta etorkizuneko konparatzeko.

22. Taula Sekzioen alderaketa aztertutako eremuan (goizeko puntako ordua), Alternatiba 1

GOIZEKO PUNTAKO ORDUA												
◀◀ Noranzkoa erdigunea ▶▶												
Sekzioa	Egungo Egoera						Etorkizuneko Egoera					
	IP erreiak	Bereizitako bus geltokia	Alboko garbia	PO Intentsitate	Z.M	Atzerapena	IP erreiak	Bereizitako bus geltokia	Alboko garbia	PO Intentsitate	Z.M	Atzerapena
Az1	1	✗	✓	552	C	B	1	✗	✓	560	C	D
Az2	1	✗	✓	653	B	D	1	✗	✓	913	C	C
Az3	1	✗	✓	547	C	B	1	✗	✓	521	C	B
Az4	1	✓	✗	540	B	A	1	✓	✓	540	C	B
Az5	1	✗	✓	470	C	B	1	✗	✓	468	C	B
Az6	1	✗	✓	60			-	-	-	-		



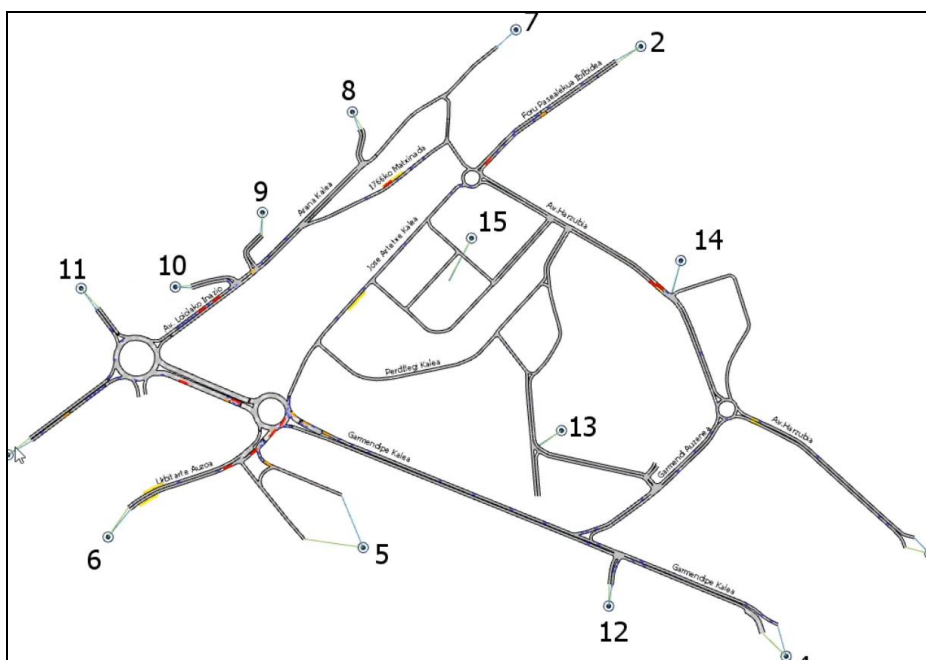
▶▶ Noranzkoa Azkoitia ▶▶												
Egungo Egoera						Etorkizuneko Egoera						



Sekzioa	IP erreiak	Bereizitako bus geltokia	Alboko garbia	PO Intentsitate	Z.M	Atzerapena	IP erreiak	Bereizitako bus geltokia	Alboko garbia	PO Intentsitate	Z.M	Atzerapena
Az1	1	X	✓	611	C	B	1	X	✓	716	D	B
Az2	1	X	✓	619	B	B	1	X	✓	525	B	B
Az3	1	X	✓	657	D	D	1	X	✓	744	D	D
Az4	1	✓	X	449	C	C	-	-	-	-		
Az5	1	X	✓	493	C	B	1	X	✓	440	B	B
Az6	-	-	-	-			1	✓	✓	432	B	B

Iturria: INTRA SL

31. Irudia Alternatiba 1 sisteman funtzionatzen (programak eraikitako bideoaren kaptura)



Iturria: INTRA SL

Azpeitian aztertutako sekzio guztietatik, puntako orduan intentsitatea gehien handitu duen tartea bi biribilguneen artekoa da (Az2) erdigune noranzkoan; Azkoitiko noranzkoan, berriz, murriztu egin da. Azkoitirako zirkulazio horretan, Garmendipeko zatiak (Az3) aurkeztzen du ibilgailu kopururik handiena.

Zerbitzu mailak

Mikrosimulazioan C mailako eta D mailako zerbitzu-maila batzuk hauteman dira tarte batzuetan, baina emaitzak ez dira oso desberdinak eredu makroaren analisiarekin alderatuta. Bidearen edukiera hobetu egiten da Az5en (Foru Ibilbidea), Azkoitiko noranzkoan; gainerako zatietan, berriz, gaitasunari eusten zaio edo zerbitzu-mailak okerrera egiten du, baina kolapsora iritsi gabe. Gaitasuna hori murriztu egiten da, batez ere, zirkulazioaren bolumena handitzen duten bideetan, oinezkoentzako pasabide edo semaforoa bezalako erregulazio elementuren bat sartu denean. Horren adibide dira bi biribilguneen eta Jose Artetxe kalearen arteko tarteak, Foru Ibilbiderantz doana, gaur egungo B mailatik C mailara igarotzen dena, eta Azkoitirantz doan Az1 tarteak (Loiolako Ignazio etorbidea), C mailatik Dra pasatzen dena. Az6, 1766ko Matxinada kaleko sekzioak, norabidea aldatuko lukeena, B zerbitzu maila aurkezten du.

Hala ere, orokorrean, gaitasunen ereduak ez du elkargune kritikorik erakusten.

32. Irudia Alternatiba 1, zerbitzu mailaren (gaitasuna) estimazioa, goizeko puntako ordua



Iturria: INTRA SL

Atzerapenak

1. alternatibako atzerapen mailaren emaitza batzuk igo egin dira, biribilguneen inguruan proposatu den semaforo sistema berriaren ondorioz. Horrek zirkulazio eskema osoaren gainean eragina du.

Loiolako Ignazio etorbideko inguruan (Az1), erdiko norabidean, atzerapen maila handitu egiten da, egungo B mailatik D mailara pasatuz, biribilgunea semaforoz hornituko baita tartearen amaieran, eta oinezkoen pasabideak gehitzeak ibilgailuen jario librea zigortzen du. Jose Artetxe kaleak (Az4), Foru norabidean, atzerapen maila ere handitzen du, baina atzerapen maila hutsala da trafikoaren egoerarentzat, A mailatik B mailara igarotzen baita.

1766ko Matxinada kaleko norabidea aldatzeko aukerak eta ibilgailuak bide horretatik igarotzeak behar bezala funtzionatzen du atzerapen mailan (B maila); izan ere, autobusa bazterbidea gelditzeko proposamenari esker, gainerako zirkulazioak gelditu gabe jarrai dezake.

Atzerapen ereduak ematen dituen emaitzak, nahiz eta gaur egungo bidean zirkulazioa oztopatzen duten, ez dute kolapso-mailarik eragingo, eta kontuan hartu behar da, gainera, diseinu berri horrek erraztasunak emango dizkiela oinezkoen inguru osoan zehar ibiltzeko.

33. Irudia Alternatiba 1, zerbitzu mailaren (atzerapenak) estimazioa, goizeko puntako ordua



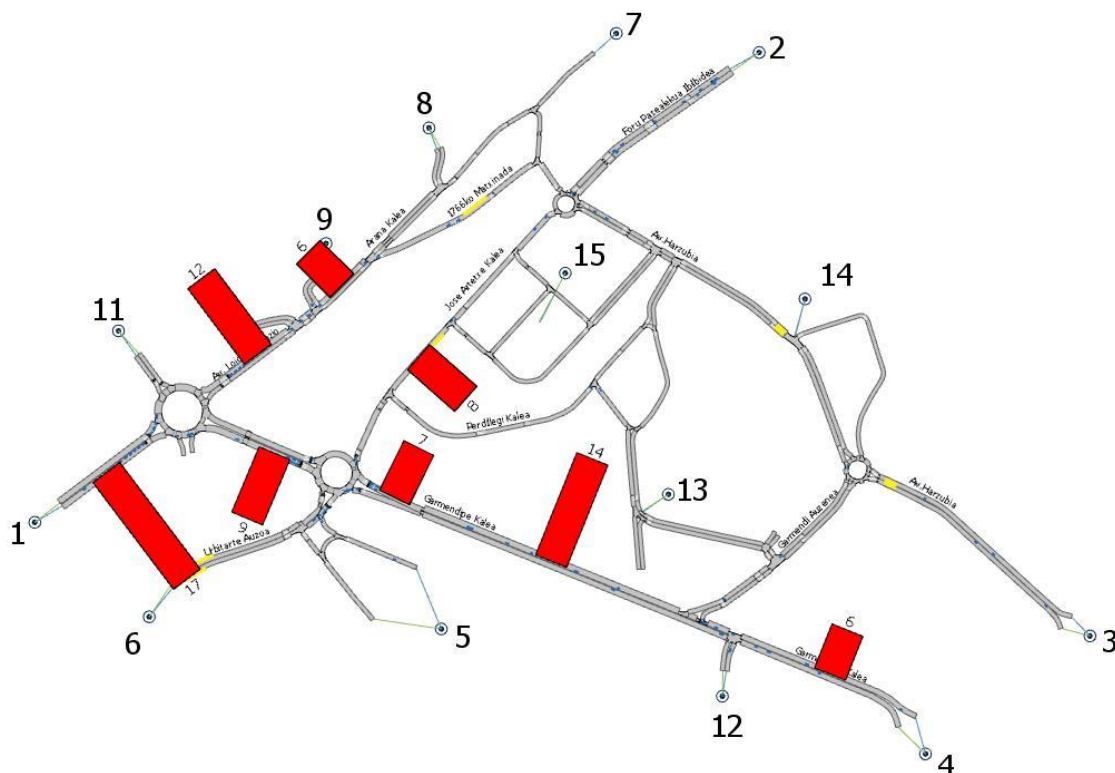
Iturria: INTRA SL

Ilarak

Simulazioan ilarak agertzen dira Loiolako Ignazio etorbidean, sarreran, bi biribilguneen arteko tartean, Garmendipe etorbidean, Azkoitiko noranzkoan, Jose Artetxe kalean eta Arana kaleko ardatzean eta Loiolako Ignazio etorbidean, Azkoitiko noranzkoan. Ilara horiek batez beste 10 ibilgailukoak dira, eta simulazioaren zati handi batean mantentzen dira.

Gehieneko ilarak 17 ibilgailukoak eta 14 ibilgailukoak dira.

34. Irudia Alternatiba 1, mikrosimulazio modeloaren gehieneko ilarak, goizeko puntako ordua



Iturria: INTRA SL



Oinezkoentzako iragazkortasunaren azterketa

Ingurunea aztertuta, ondoriozta daiteke semaforoak eta oinezkoentzako pasabide berriak ezarriz (eta beste batzuk hurbilduz, oinezkoen ibilbideak zuzenak izan daitezen) errepidearen iragazkortasun orokorra hobetzen dela bide-sarearen puntu horretan.

	Egungoak	HMJP-an proiektatuta						Guztira
		Mantentzen dira	Desplazatu dira	Berriak	Mantendu + semaforoa	Desplazatu + semaforoa	Berria + semaforoa	
Guztira	17	13	1	1	1	2	4	22

Iturria: *INTRA SL*

Aztertutako ingurune osoan, bi biribilguneen sarrerek eta irteerak eta bien arteko tartea (Garmendipe etorbidea, Jose Artetxe kalea, Foru Ibilbidea, 1766ko Matxinada kalea eta zubitik sarbidea barne), oinezkoen pasabide kopurua %29 igotzea proposatzen da, egungo 17etatik 22ra. Gainera, horietako batzuetan mantendu edo lekuz aldatzen direnen artean semaforoa jartzen da (ikusi 27. plano).

Lekuz aldatutako oinezkoen pasabideak hobeto egokitzen dira elkarguneetako oinezkoen ibilbide naturalera, eta semaforoek oinezkoen lehentasuna arautzen laguntzen dute.

Proiektuan aipatzen diren oinezkoentzako pasabideak egungo irisgarritasun parametroetara egokituko dira, pasabide beheratuak eta ukimenezko zoladura jarritz itsuentzat.

3.4.1.2.2. NORANZKO BAKARRA JOSE ARTETXE KALEAN, FORU IBILBIDERANTZ, BESTELAKO ALDAKETARIK GABE (E2)

Trafiko ereduaren emaitzen alderaketaren azterketa

2. alternatibaren proposamenerako, 7 sekzio aukeratu dira, egungo egoera eta etorkizuneko konparatzeko.

23. Taula Sekzioen alderaketa aztertutako eremuan (goizeko puntako ordua), Alternatiba 2

GOIZEKO PUNTAKO ORDUA												
◀◀ Noranzkoa erdigunea ▶▶												
Sekzioa	Egungo Egoera						Etorkizuneko Egoera					
	IP erreiak	Bereizitako bus geltokia	Alboko garbia	PO Intentsitate	Z.M	Atzerapena	IP erreiak	Bereizitako bus geltokia	Alboko garbia	PO Intentsitate	Z.M	Atzerapena
Az1	1	✗	✓	552	C	B	1	✗	✓	548	C	D
Az2	1	✗	✓	653	B	D	1	✗	✓	658	B	C
Az3	1	✗	✓	547	C	B	1	✗	✓	502	C	B
Az4	1	✓	✗	540	B	A	1	✓	✓	540	C	B
Az5	1	✗	✓	470	C	B	1	✗	✓	465	C	B
Az6	1	✗	✗	117	A	A	1	✗	✗	117	A	A
Az7	1	✗	✓	127	A	B		✗	✓	85	A	A



►► Noranzkoa Azkoitia ►►												
Sekzioa	Egungo Egoera						Etorkizuneko Egoera					
	IP erreiak	Bereizitako bus geltokia	Alboko garbia	PO Intentsitate	Z.M	Atzerapena	IP erreiak	Bereizitako bus geltokia	Alboko garbia	PO Intentsitate	Z.M	Atzerapena
Az1	1	X	✓	611	C	B	1	X	✓	686	D	B
Az2	1	X	✓	619	B	B	1	X	✓	654	B	B
Az3	1	X	✓	657	D	D	1	✓	✓	1.094	F	D
Az4	1	✓	X	449	C	C	-	-	-	-		
Az5	1	X	✓	493	C	B	1	X	✓	440	B	B
Az6	1	X	X	68	A	A	1	X	X	472	C	D
Az7	1	X	✓	171	A	B	1	X	✓	559	C	E

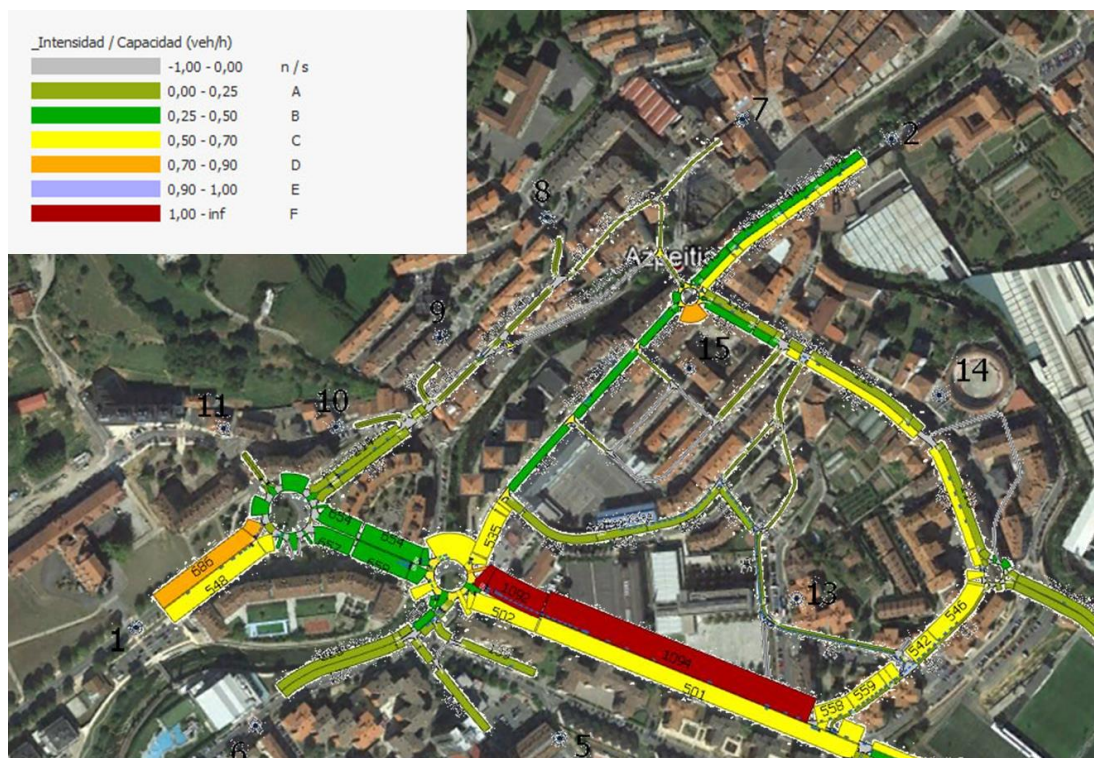
Iturria: *INTRA SL*

2. aukeran Azpeitian aztertutako sekzio guztietatik, puntako orduan intentsitatea gehien handitzen duen tarte Garmendi auzunea Garmendipe etorbidea ardatzean Azkoitirako irteera tarte da.

Zerbitzu mailak

Mikrosimulazioan, F mailako zerbitzu maila bat hautematen da Garmendipeko irteera tartean, eta horrek kolapso egoera adierazten du. Ibilgailuak semaforoan gelditzen dira, eta, gainera, bide hori da Jose Artetxetik Azkoitirako orain doan trafiko guztia hartzen duena, eta bideak ez du aldaketa horiek onartzeko ahalmenik eta kolapsora iristen da. Azkoitirako irteerako Garmendi auzunean ere igoera handia jasako luke, bai ibilgailu kopuruari dagokionez, bai zerbitzu maila handitzeari dagokionez.

35. Irudia Alternatiba 2, zerbitzu mailaren (gaitasuna) estimazioa, goizeko puntako ordua



Iturria: INTRA SL

Atzerapenak

2. alternatibako atzerapen mailaren emaitzek atzerapenak areagotzen dituzte aztertutako atal askotan, batez ere Hartzubia- Garmendi – Garmendipe ardatzean Azkoitirako irteeran, errotonden ingurunerako proposatutako semaforo aldaketa berriaren ondorioz batik bat, zirkulazio eskema guztian eragiten baitu.

Ardatz horretan, nabarmen handitzen da egungo egoerarekiko atzerapen maila, D eta E arteko atzerapen mailarekin; horrek kolapsora iristeko arriskua dakar, baita proposatutako zirkulazio sistemak bere gain hartu ezin dituen atzerapenak ere.

36. Irudia Alternatiba 2, zerbitzu mailaren (atzerapenak) estimazioa, goizeko puntako ordua

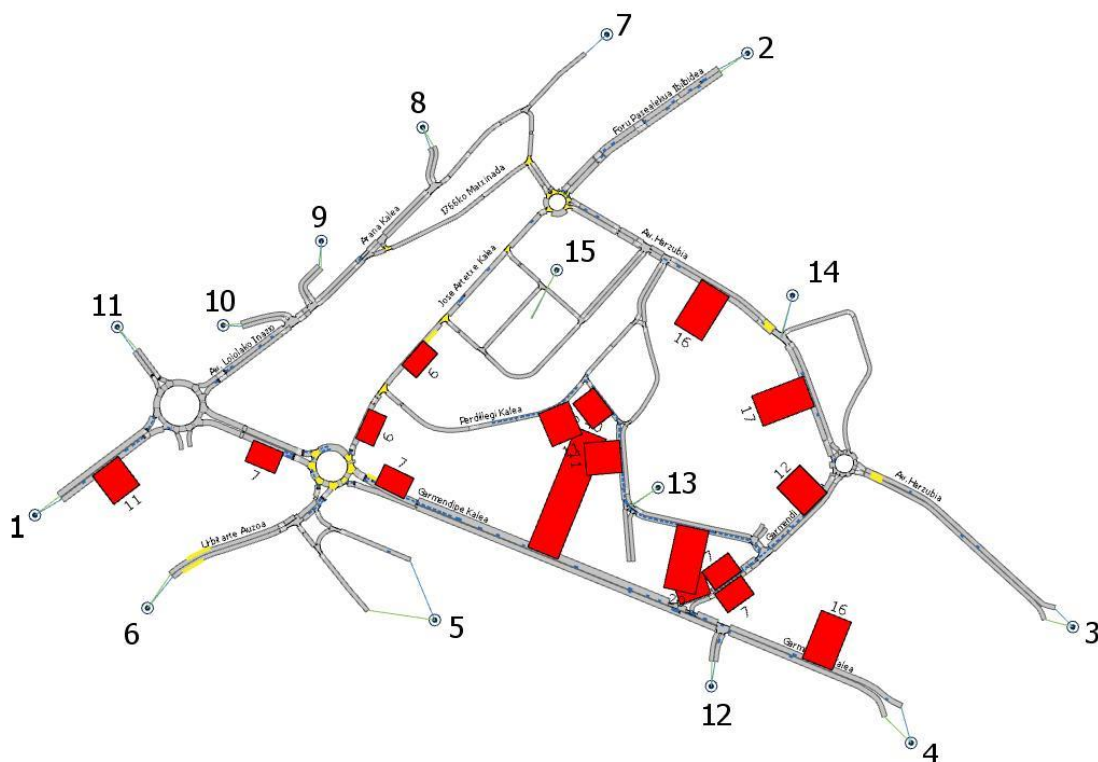


Iturria: INTRA SL

Ilarak

Simulazioan, ilara ia jarraituak agertzen dira Hartzubia etorbideko, Garmendi auzuneko eta, batez ere, Garmendipe etorbideko ardatzean Azkoitirantz joateko. Puntako ordu osoa simulatzen denean, ibilgailuek ardatz osoa hartzen dute geldirik dauden bitartean, eta sistema kolapsatzen dute. Beraz, hasieran esan bezala, proposamen hau ezingo luke onartu Azpeitiko egungo bide sistemak.

37. Irudia Alternatiba 2, mikrosimulazio modeloaren gehieneko ilarak, goizeko puntako ordua



Iturria: INTRA SL



3.5. APARKAMENDUA

Udalek erronka konplexua dute ibilgailu pribatuen aparkalekuaren kudeaketan: ibilgailu pribatuen erabiltzaileen onura eta egoiliarren kostu sozialak bateratzen saiatzea. Gainera, aparkalekua funtsezko elementua da mugikortasunaren planifikazio egokian.

Aparkalekuaren helburua kudeaketa integrala lortzea da. Horrela, udalerriko aparkalekuaren esperientzia hobetu ahal izango da.

Gaur egun, Azpeitiko udalerrian 8.300 aparkaleku daude, eta horietatik %62a galtzadako aparkaleku libreak dira.

Bizilagunek eta beste udalerri batzuetatik datozen langileek eta herrira joaten direnek, erakarpen-zentroek bultzatuta, eskaera handia sortzen dute. Hori dela eta, beharrezkoa da gatazka konpontzeko neurri ausartak hartzea, eta udalerriko bizilagunen aparkalekua eta ongizatea bermatzea, udalerriko aparkalekua erabiltzen duten gainerako taldeak ahaztu gabe.

APARKAMENDUA 1. Galtzadako aparkalekuaren erregulazioa eta antolamendua

Aurreko kapituluetan proposatutako neurriekin bat etorriz, galtzadan aparkatzeko eskaintza arautzea lan handia suposatzen du, baina helburua desplazamenduak modu jasangarriagotan egitea da eta, beraz, Azpeitiko hiriguneko zirkulazioa baketzea.

Alde horretatik, oinezkoentzako eta bizikletentzako bide-espazioa uzteko eta ibilgailu pribatuari kentzeko neurriak proposatu dira, eta, beraz, galtzadan aparkatzeko eskaintzaren zati bat birbanatu beharko da.

Mugikortasun-plan honetako diagnosian ikusienez, erakarrirako biztanleek aparkaleku-eskaera handia sortzen dute, eta ibilgailu pribatuaren barruko joan-etorriengatik, beharrezkoa da neurri ausartak hartzea gatazka konpontzeko, udalerriko bizilagunen ongizatea bermatzeko eta beharrezkotzat jotzen den tokietan aparkatutako ibilgailuen errotazioa areagotzen laguntzeko.

Bizitegi-aparkalekuaren defizitaren arazo nagusia erdian dago, batez ere hirigune historikoaren inguruko sekzioetan; izan ere, gune horretatik mugitzen da zirkulazioa, aparkaleku bila dabilenean, hirigune historikotik ahalik eta hurbilen, eta horrek defizita eragiten du.

Ondoren, Azpeitiko eremu batzuetarako aparkalekua arautzeko sistema berri bat proposatzen da. Arautu beharreko eremuak definitu dira eta ezar daitezkeen plazen tipologia azaldu dira. Gero, Azpeitiko Udalak zehaztuko ditu plaza motak, aparkatzeko gehieneko denbora, tarifak, ordutegiak eta egoiliar bereizgarria izateko baldintzak.

- **Errotazio plazak:** Denei irekitako aparkaleku laburrak. Horien helburua da epe laburreko kudeaketak eta erosketak erraztea, aparkatze eskaera handiko espazioetan plazak libre egotea erraztuz. Aparkatze arautuko eremu berriak instalatzea eta gaur egun dauden eremua handitzea proposatzen da (ikus 30. plana). Proposamenaren arabera, Foru Ibilbideko egungo eremu urdina kale osora zabaltzeko eta Jose Artetxe kalean eta Hartzubia etorbidean (Foru Ibilbideko biribilguneetik San Martin Estratako bidegurutzeraino) ezarriko da.
- **Eremu laranja-plazak, egoiliarrentzat bakarrik:** Baimendutako egoiliarren ibilgailuak bakarrik aparkatu ahal diren tokiak. Berariazko eremuak dira, azpiegitura aldetik defizit handia dutenak eta bizilagunentzat bakarrik aparkatzea justifikatzen dutenak. Santiago kalea, San Martin Estrata, Ildefonso Gurrutxaga eta Paulo VI. auzunean bizilagunentzat erreserbatutako aparkalekua ezartzea proposatzen da.

APARKATZE ARAUTUKO EREMUETAKO EGOILIARRAK

Bereizgarria duen egoiliar batek lehentasunezko tarifak disfrutatu ahal ditu soilik bere zonaldean.

Bereizgarria eskuratzeko, Azpeitian erroldaturik egon beharko da, eremu bakoitzaren mugen barnean, eta baldintza hauetako bat bete:

- Azpeitiko udalerrian, trakzio mekanikoko ibilgailuen gaineko zergan alta emandako ibilgailu baten titular edo gidari nagusia izatea.
- Renting, leasing edo hiru hilabetetik gorako alokairuko ibilgailu bat izatea, kontratua partikular baten izenean duena.
- Lan egiten duen enpresaren jabetzako edo renting, leasing edo hiru hilabetetik gorako alokairuko ibilgailu baten gidari nagusia izatea eta kontratua enpresaren izenean izatea.
- Kasu guztietan, ibilgailuek ez dituzte 9 plaza, 6 metro luze eta 3.500 kilogramo IEP (baimendutako gehieneko pisua) gainditu behar.

Egoiliar txartela edo bereizgarria da pertsona egoiliar gisa aparkatzea ahalbidetu behar duen elementua, aparkatze arautuko eremuan dauden plazetan. Txartel itsasgarriak adierazi behar du zein aldetakoa den pertsona, non aparkatu dezakeen egoiliarraren tarifarekin, eta ibilgailuaren matrikula zenbakia.

Denborarekin, emaitzak baloratu eta eremu horien bilakaeraren jarraipena egin beharko da, gero, hala badagokio, aldaketak, doikuntzak edo handitzeak aplikatzeko.

Merkataritza-gune asko dauden edozein aldetako kaleetan errotazio-eremua zabaltzeko aukera dago.

38. Irudia Aparkamenduaren gainean proposatutako jarduketak eta erregulatutako zonaldeen proposamena (30.planoa)



Iturria: INTRA SL

Oinezkoentzat leku atseginagoa sortzeak bidean aparkatzea murriztuko du. Galtzadako aparkalekua murrizteak aparkalekua berrantolatzea ekarriko du. Horregatik, oso garrantzitsuak dira galtzadatik kanpoko aparkalekuei buruzko informazio seinaleak, herritarrek eta bisitariek disuasio aparkalekuak erabil ditzaten. Udalaren web orrian aparkalekuen berri eman daiteke, baita lokal eta bisitariei esperientzia errazteko duten prezioaren berri ere. Plazen erreserba ere kudeatu daiteke.

Sekzioaren arabera, horrela geratuko litzateke Azpeitiko aparkamendua tipologiaren arabera.

24. Taula Aparkamenduaren inbentarioa, aurkeztutako neurri eta proposamenak inplementatzerakoan

ZONALDEA	GALTZADAN							GALTZADATIK KANPO				GUZTIRA
	Librea	Araututa					GALTZA TOTALA	Parking publikoa		Aparka. pribatu	GALTZA DATIK KANPO TOTALA	
		MMP	Zamal.	TAO	Elektr.	Arautu. totala		Plaza pribatuak	Plaza publikoak			
Sekzioa 01	247	6	10	-	-	16	263	131	110	324	565	828
Sekzioa 02	289	7	6	20	-	33	322	-	-	223	223	545
Sekzioa 03	373	6	5	-	-	11	384	86	43	287	416	800
Sekzioa 04	1.381	19	21	98	2	140	1.521	-	-	393	393	1.914
Sekzioa 05	909	23	4	97	-	124	1.033	-	-	943	943	1.976
Sekzioa 06	590	13	-	-	2	15	605	-	-	271	271	876
Sekzioa 07	287	3	-	-	-	3	290	-	-	0	0	290
Sekzioa 08	145	2	-	-	-	2	147	-	-	30	30	177
Sekzioa 09	529	7	-	-	-	7	536	-	-	281	281	817
GUZTIRA	4.750	86	46	215	4	351	5.101	217	153	2.752	3.122	8.223

Iturria: *INTRA SL*

Diagnosiarekin alderaketa eginez, orokorrean (alternatiba 1 ezarrita) udalerrian 77 aparkaleku galtzen dira. Hauetako gehienak (72 zehazki) 04 sekzioan galtzen dira, eta 18 aparkaleku 05 sekzioan galtzen dira. Kontrako joera 01 sekzioan ematen da, 15 aparkaleku irabazten direlako.

25. Taula Aparkamenduaren alderaketa, gaur egungo egoera eta HMJP proposatutako neurriak ezarrita

ZONALDEA	GALTZADAN							GALTZADATIK KANPO				GUZTIRA
	Libre	Araututa					GALTZA TOTALA	Parking publikoa		Aparka. pribatu	GALTZAD ATIK KANPO TOTALA	
		MMP	Zamal.	TAO	Elektr .	Arautu. totala		Plaza pribatuak	Plaza publikoak			
Gaur egun	5.039	80	42	13	4	139	5.178	217	153	2.752	3.122	8.300
HMJP proposam.	4.750	86	46	215	4	351	5.101	217	153	2.752	3.122	8.223
HNJP Balantzea	-289	6	4	202	0	212	-77	0	0	0	0	-77

Iturria: *INTRA SL*

Proposatutako ekintzak:

- Gaur egun indarrean dagoen araututako eremu urdina handitu: Foru Ibilbide osoa, Jose Artetxe eta Hartubia etorbidea (Foru eta Jose Artetxerekin biribilgunetik San Martin Estrata arte).
- Araututako aparkamendu zonalde berri bat sortu, egoiliarrentzako zonaldea eta barneratu hurrengo kaleak: Done Jakue kalea frontoiraino, San Martin Estrata, Ildefonso Gurrutxaga kalea eta Paulo VI auzunea.
- Foru Ibilbidean, komentu ondoan dagoen aparkamendu ilara kendu galtzadan bereizitako bidegorria sartzeko.
- Jose Artetxen plaza batzuk galtzen dira oinezkoen pasabide berria inplementatzeko.
- 1766ko Matxinada kalean aparkaleku batzuk kendu behar dira autobusa biratu ahal izateko eta autobusarentzako geraleku berria ezartzeko.



APARKAMENDUA 2. Galtzadatik kanpo aparkatzeko estrategiak sustatu

Azpeitiko Udala lanean ari da azken urteotan galtzadatik kanpoko aparkalekua bultzatzeko, alde batetik, Soreasuko lurpeko aparkalekua erabiltzeko laguntzak emanez eta, bestetik, Matxinadako lurpeko aparkalekua irekiz. Komenigarria litzateke disuasio aparkamendu poltsa bat sortzea hirigunearen inguruan, eskaintza osatzeko.

Galtzadan dagoen aparkalekuaren erregulazioarekin batera, lurpeko aparkalekuen kontzesioak kudeatzea proposatzen da.

Helburua galtzadatik kanpo aparkatzea sustatzea da. Helburu hori lortzeko, galtzadako aparkalekua ez da hain erakargarria izan behar. Modu bat prezioa kudeatzeko neurriak erabiltzea da.

Galtzadan aparkamendua galtzadatik kanpo pasatzeak beste erabilera batzuetarako lekua berreskuratzea ekarriko luke (batez ere oinezkoentzat).

Helburu hori lortzeko, neurri osagarri batzuk garatu behar dira:

- Azaleran araututako eremuko tarifek galtzadatik kanpoko aparkalekuetakoak baino handiagoak izan behar dute.
- Bertako bizilagunak galtzadatik kanpo aparkatzeko hobari fiskalak eskaini.
- Tarifa merkeagoak aplika dakizkieke galtzadatik kanpoko aparkatzeko enpresa edo establezimendu jakin batzuetako langileei. Asteko tarifazioa, adibidez.

APARKAMENDUA 3. Aparkalekuaren seinaleztapen dinamikoa sarbide saretik

Udalerriko aparkalekuetako seinaleztapena oinarritzko kudeaketa tresna da, beharrezkoak ez diren desplazamenduak saihesteko, aparkalekua bilatzerakoan.

Informazio seinaleak udalerriko bide eta sarrera nagusietan jarri behar dira, bisitaria orientatzeko eta udalerriak aparkatzeko eskaintzen dituen aukeren berri emateko.

Galtzadatik kanpoko aparkalekuen funtzionamendua panel dinamikoekin osa daiteke, hurbiltzen diren ibilgailuei okupazio egoeraren berri emateko. Sarbide sarean egoteak aukera ematen dio gidariari bidaiaren azken helmuga hobeki aurreikusteko, lurpeko aparkalekuetara bideratzeko eta hiri barneko mugimenduak saihesteko, aparkaleku bila.

Bisitarien ibilgailuak hobeki gidatzen dira oinarritzko sarean, bake proposamenean definitutako puntu kritikoak saihestuz eta hiriguneko barne desplazamenduen distantzia murriztuz.

Hirigunera hurbiltzen direnean, gidariak aparkalekuaren egoeraren berri izan behar dute, azkar aparkatu ahal izateko eta, hartara, irabiatze-trafikoa saihesteko. Lurpeko aparkaleku horietara eta aparkatze arautuko eremu horietara iristeko bide batzuetan (Loiolako Ignazio etorbidea, Garmendipe kalea, Foru Ibilbidea eta Julian Elorza etorbidea) lau seinaleztapen puntu jartzea proposatzen da.

39. Irudia Aparkamenduaren egoera eta norabidezko seinaleztapenaren eredua



Iturria: INTRA SL

Proposatutako ekintzak:

- Aparkamenduaren egoera eta norabide lau informazio kartel ipini udalerriko bide ezberdinetan: Loiolako Ignazio etorbidea, Garmendipe kalea, Foru Ibilbidea y Julian Elorza etorbidea.



APARKAMENDUA 4. Aldirietako aparkalekuen eraikuntza sustatu (autoak, motorrak, ibilgailu astunak, bizikletak)

Galtzadatik kanpoko aparkalekuen eskaintza arautzea funtsezko tresna da desplazamenduak modu jasangarriagoan egiteko, eta eragin zuzena du udalerriko zirkulazioa murriztean. Ibilgailuak ez dira hirigunean ibiliko aparkatzeko tokien bila.

Gaur egun, galtzadatik kanpoko lurpeko aparkalekuen erabilera gomendagarritik beherakoa da, helburua errotazio handia bada, nahiz eta (Soreasu) onura handiak izan bizilagunentzat. Matxinadako aparkaleku ireki berriak ere onurak izango ditu 2022tik aurrera erabiltzeko.

Proba batzuk egin direla eta emaitza ez dela guztiz ona kontuan hartuta, proposatzen da azterketa sakona egitea galtzadatik kanpo aparkatzeak gaur egun duen portaerari buruz, eremu publiko horien erabilera areagotzean eragin positiboa duten abonamendu eta tarifa berriak sustatzeko. Hala ere, pentsatu behar da lur azpiko aparkamendu horietatik gertu galtzadan aparkaleku arautua ezartzeak, seguruenik, erabilera areagotzen lagunduko lukeela.

Hainbat proba egin behar dira Soreasuko eta Matxinadako aparkalekuen erabilera handitzeko eta ajustatzen joan, emaitzarik onenak eskaintzen dituen aukerara egokitzeko.

Soreasuren kasuan probak egiten ari dira aspalditik, lehenengo 5 orduak doakoak baitira eta alde zaharreko bizilagunentzat 12 ordu dira doakoak. Matxinadan ere interesgarria da sustapen lanketa horiek sartzeari, herritarrek egiazta dezaten zentzura kudeaketak egitera joateko aukera ona dela.

Beste neurri bat herriko merkatariekin hitzarmenak egitea izan daiteke, udal aparkalekuen erabileran abantailak eta deskontuak lortzeko, Alde Zaharreko tokiko merkataritzan erosketak eta kudeaketak egitearen truke.

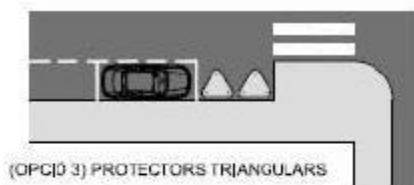
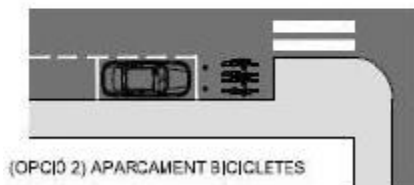
APARKAMENDUA 5. Motorrentzako aparkalekuen eskaintza handitu

Motorra Euskadin gero eta gehiago erabiltzen den ibilgailua da, bereziki hiri inguruneetan.

Moto gidarien artean oso ohikoa da espaloiaren gainean aparkatzea. Praktika horrek hiri-altzarien harmonia haustea, oinezkoentzako espazioa murriztea eta kalearen eta eremuaren estetika orokorra haustea dakar, batez ere merkataritza kaleen kasuan.

Udalerrri batzuetan aplikatzen den neurrietako bat, bereziki eskola inguruneetan, oinezkoen pasabideen ondoko aparkalekuen ordeztu motorrentzako edo bizikletentzako aparkalekuak jartzea da. Hala, garraiobide horretako aparkaleku kopurua handitu egiten da, eta bidegurutzeetako segurtasuna hobetzen da, oinezkoen pasabideetako gidarientzako ikus oztopoak ezabatzen baitira.

40. Irudia Oinezkoen pasabideetarako alternatiba



Iturria: *INTRA SL*

Proposatutako ekintzak:

- Motorrentzako aparkalekuak prestatu oinezkoen pasabideen ondoko eremuetan. Lehenetsuna semafororik ez duten elkarguneei eta eskola inguruetan dauden elkarguneei eman.



APARKAMENDUA 6. Eremu publikoan aparkatzeko diziiplina falta kontrolatu

Denbora labur batez aparkatzeko diziiplina eza (erosketa txikiak edo bestelako kudeaketa pertsonalak egiteko) nahiko ohikoa da Azpeitian, baina zuzendu egin behar da. Errotazioko aparkalekuan nahikoa ekipamendu badago edo udal aparkalekuek egonaldi laburretarako doan erabiltzea sustatzen badute, ez aparkatzeko neurriak askoz zorrotzagoak izan behar dute. Azpeitiko oinezkoentzako/merkataritzarako gunea da diziplinarik eza gehien jasaten duena, baina erraza da galtzadan aparkatutako ibilgailuak aurkitzea merkataritza guneeetan edo espaloien gainean eta, oro har, oinezkoentzako eta txirrindularientzako eremuetan.

Aparkalekurako ez diren erreietan ibilgailuen fluxu egokia eta ordutegi mugatuko aparkalekuetan planifikatutako errotazioa ziurtatzeko, bide diziplinako sistema eraginkorra ezarri behar da. Alde horretatik, beharrezkoa da Udaltzaingoak lankidetzaz estua izatea administrazio, politika eta plangintza ekintzekin.

Koordinazio eraginkorra lortzeko lan egin behar da, Udaltzaingoa eta mugikortasun politikak deskreditatu ez daitezen, arau-hausteen kobrantzan izapide egokiak eta jarraipen egokiarekin ezarritako jarduketa neurriak ziurtatuz.

Proposatutako ekintzak:

HMJPak hainbat alderditatik diziiplina falta murrizteko neurriak ezartzea proposatzen du, eta, beraz, ez bakarrik oinezkoentzako edo zamalanetarako eremuei eragiten dutenean:

- Diziiplina eza erreserbatutako aparkalekuetan (taxia, zamalanak, MMP, pasabide pribatuak, autobusa, ekipamendu publikoak, etab.).
- Ibilgailuen eta oinezkoen zirkulazioari eragiten dion diziiplina eza.
- Merkataritza ibilgailuek araudia ez betetzea oinezkoentzako eremuetan zamalanak egiteari eragiten dion.

APARKAMENDUA 7. Irisgarritasunari buruzko legea betetzen jarraitu, galtzadan mugikortasun murriztuko pertsonentzat egokitutako aparkatzeko eskaintza bermatzeko

Azpeitiak 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.
- 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 espalora pasa daitekeela, erabiltzaileentzako arrisku egoerak saihestuz eta erreserbak sustatuz oinezkoen pasaguneen ondoan dauden aparkalekuetan.
- Oinezkoen pasagunetik erreserba gertu egiten den kasuetan, oztopoetatik eta beste aparkalekueetatik libre utziko da 2 metroko distantzia batekin oinezkoen pasagunetik aparkalekura, plaza hori erabil dezakeen pertsonak oinezko pasagunearen ikuspenaren kontrola izan dezan.
- Erreserbatutako aparkalekuen dimentsioan orokorrean luzeran 6,00 m. eta zabaleran 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 zabalerara ezarritakoa baina gutxiago ezin da izan.
- Lineako aparkalekuetan, 3,60 m-ko zabalerara batek zirkulazioan oztopoak sortzeko arriskua dagoenean, beste aparkalekuen zabalerara 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 material arduraren duen administrazioak emandako dokumentu edo txartelaren bitartez.



3.6. SALGAIEN HIRI-BANAKETA

Salgaien hiri banaketan aplika daitezkeen konponbideak planteamendu berriak behar dituzte, eta, oro har, estrategia berritzailea, eraginkortasun gutxiko banaketak sortutako arazoei erantzuten dakiena. Izan ere, hiri eremuan banaketa kateko guztizkoarekiko banaketa denbora neurrigabea izaten da, eta banaketa horren kostua banaketa katearen kostu orokorraren %30 dela kalkulatzen da.

Salgaien hiri banaketak adostasunezko konponbideak behar ditu, interesdun askori eragiten baitie:

- Zerbitzua ematen dutenak: garraiolariak eta operadore logistikoak.
- Eskatzen dutenak: merkatariak, egoiliarak (Internet bidezko erosketak handitzen ari dira).
- Tokiko agintariak.
- Herritarrak.

Guztira, 42 plaza daude zamalanetarako. HMJPak hainbat neurri proposatu ditu, salgaien hiri-banaketa arintzeko.

SHB 1. Eraginkortasuna eta kudeaketa. Hurbiltasun-eremu eta banaketa puntuen ezarpena aztertu

Saltokiek zamalanen %75a inguru sortzen dute; etxebizitzak, berriz, %15a eta zerbitzuen sektoreak %10a, nabarmen gora doan sektorea.

Zamalanek 10-20 minutu irauten dute, batez beste, legez kanpoko aparkalekuetan, eta 50 minutu, batez beste, legezko aparkalekuetan. Balio hori oso desitxuratuta geratzen da inguruko merkatariek berek aparkatuta luzaroan irauten dutelako; joera hori gabe, legez aparkatutako ibilgailuen %80k 20 minutu inguru erabiltzen ditu, gehienez, eragiketa bakoitzeko.

Hiri askotan, galtzadan aparkatzeko eskaintzaren %10 zamalanak dira, eta ordutegi nahiko luzeak dituzte. Hala ere, ibilgailuen %70 inguru legez kanpo aparkatzen dira, normalean helmugatik ahalik eta hurbilen. Izan ere, zamalanetarako plazen eskaintza (plaza-ordutan) %20an baino ez da erabiltzen.

SHBren kudeaketa hobetzeko neurriak

Ondoren, Azpeitian salgaien hiri banaketa hobetzeko ezar daitezkeen zenbait neurri azaltzen dira. Horietako batzuk dagoeneko martxan daude:

- Araudiaren bidezko erregulazio neurriak
 - Ordu-tarteen eta/edo matrikulen araberako sarrera murrizketak
 - Zamalanak eremuka eta ordu tarteka erregulatzea
 - Sarrera murrizketak, ibilgailu motaren arabera
 - Baimen berezien kudeaketa
 - Udal arauen harmonizazioa
 - Merkataritza gunen berrientzako eskakizunak zorrotzu
- Azpiegituretan inbertitzeko neurriak
 - Hiri-terminala. Banaketa-zentroa
 - Lurpeko entregak
 - Bilketa puntuak gaitzea (kontsignak, establezimenduak, etab.)
 - Kargatze elektrikoko puntuak instalatzea
 - Aparkaleku publiko eta pribatuen erabilera
- Teknologia berriak ezartzeko neurriak
 - Kamera bidezko sarbide-kontrolak
 - Aparkatzeko kontrolak (aparkatzeko diskoa)

- Plazen erreserba dinamikoko sistema
- Sarrera kontrolak pilonarekin edo bestelakoekin, eta trafikoaren berrantolaketa
- Trafikoa kudeatu eta banatzeko neurriak
 - Erabilera anitzeko erreiak edo salgaien errei espezifikoak ezartzea
 - Gaueko deskarga isila
 - Ibilbideen planoak eta aparkalekuen kokalekua
 - Eraginkortasunez gidatzeko programak sustatzea
 - Saltokien eta herritarren arteko sentsibilizazio-ekintzak

Udalerrian, oinezkoentzako guneetatik kanpo, zamalanetarako erreserbatutako plazek ongi funtzionatzen dutela uste da, ondo araututa daudelako, erabilera eraginkorra delako, nahiz eta haietan legez kanpo gehiegi aparkatu dela ikusi.

Horregatik, HMJPa udalerriko oinezkoentzako eremuetan zamalanak arindu eta optimizatzeko neurri batzuetan oinarritzen da; izan ere, eremu horretan gatazkak izaten dira gaur egun zamalanetako ibilgailuen, ibilgailu pribatuen eta oinezkoen artean, eta eremu horretan biltzen dira Azpeitiko saltoki asko.

Aztertutako konponbideetako bat mikroplataforma logistiko bat instalatzea da, sarbide mugatuko hiri eremu batean (ordutegiak, ibilgailuaren neurriak, etab.) produktu bukatuak banatzeko aukera ematen duen laguntza logistikoko plataforma. Karga hausteko prozesu bat du, merkantzia hornitzaile diren ibilgailuak jasotzen ditu, banatu beharreko materiala kontzentratu edo biltegitratzen du, eta kargak beste ibilgailu batzuetan finkatzen ditu, helmugako azken puntuetara eramateko, eta horretarako, eremu horretarako ibilbide eta ordutegi optimizatuak ditu.

Ez da aukera egokiegizat jotzen Azpeitiko aztertutako eremurako; izan ere, eremu txikia denez eta saltoki asko daudenez, zirkulatuko luketen zamalanetako ibilgailuen kopurua egungoaren ia berdina izango litzateke. Horrez gain, merkantziak jasotzeko eta birbanatzeko gune gisa jardungo lukeen azpiegitura gehigarriren bat gehitu behar da. Aukera bat izango litzateke mikroplataforma hori Soreasuko aparkalekuaren barruan kokatzea, baina banaketa mota hori eskala handiagoan baino ez da bideragarria, kasu honetan, eskualde osoko saltokiak hornitzeko plataforma logistikoa.

Eraginkorragotzat jotzen da gaur egungo eredua, hots, saltoki eta establezimendu bakoitzak bere jarraibideei jarraitzea salgaiak jasotzeari dagokionez, sinetsirik egungo metodologia guztiz baliozkoa dela baldin eta sistema optimizatzen bada eta egungo sistemaren akatsak zuzentzen badira.

Zuzenketa nagusietako bat erdiguneko planaren proposamenean azaltzen da dagoeneko. Hain zuzen ere, zamalanak egiten diren oinezkoentzako kaleetako sarbideen erregulazioa

handitzea da, baimendutako ibilgailuen sarrera-kontrol semaforikoaren bidez eta baimendutako orduetan.

Zamalanetako ibilgailuen, oinezkoen eta sarrera duten ibilgailu partikularren arteko bizikidetza sustatzeko, beharrezkoa da udal agenteen lana. Hasieran, informazio jarduerak garatzea proposatzen da, eta informazio jarduera horien bidez portaera aldatzen ez dutenei eta egoera aldatzen ez bada, dagozkien zehapenak ezarriko zaizkie. Eremu horiek behar bezala erabiltzeak aurrerapauso handia dakar eta Azpeitiko mugikortasuna hobetu egiten du, eta elementu garrantzitsutzat jotzen da udalerrian mugikortasun iraunkorra izateko.

Garrantzitsua da azpimarratzea HMJParen barruan jasotako jarduketek oinezkoen eta bizikleten erabilerako hiri espazioa handitzea dakartela, ibilgailu motordunentzako erabilera mugatuz. Alde horretatik, zamalanetako jarduerak jarduketa programa honetan sartu behar dira, haien garapena udalerriko jarduera arruntaren araubidean koordinatzeko.

HMJPak zenbait neurri proposatzen ditu oinezkoentzako eremuetan salgaien hiri banaketa arintzeko. Garrantzitsuenak, alde batetik, horri buruzko ordenantza aldatzea eta, bestetik, sentsibilizazio kanpainak.

Zamalanak egiteko gordetako plazak gehitzea ere proposatzen da, teknikoki bideragarria den lekuetan. Aldi berean, kontsumo eredu eta ohitura berriak hartu beharko dira kontuan (Internet bidezko erosketaren eta etxez etxeko entregaren hazkundea, adibidez) zamalanen plazak erreserbatzeko, orain arte plaza erreserbaturik ez zegoen bizitegi-guneetan, arratsalde eta gauetan.

Kudeaketa logistikoa arrazionalizatzeko merkatariei zuzendutako sentsibilizazio kanpainak

Inguruko zamalanak hobetzeko beharrezkotzat jotzen den alderdietako bat merkatarien, operadoreen eta bizilagunen arteko komunikazio eta sentsibilizazio kanpainak egitea da. Kanpaina horien bidez, lan horiek egiteko espazioa erabili eta erabiltzeko kultura eta kontzientzia sortu nahi dira, bai eta espazio fisikoak eta denborazkoak ere, behar bezala egiteko. Kanpainak denboran mantendu behar dira, zamalanak egiten diren eremu horien erabilera hobetzeko eta udalerriko eremu horretan salgaien banaketan inplikaturako logistika hobetu eta koordinatzeko.

Kanpaina programa batek jarduera horietan parte hartzen duten eragileak hartu behar ditu kontuan, hau da, merkatariak, bizilagunak eta operadore logistikoak. Horrek jarduera horiek modu koordinatuan garatzea ahalbidetuko du.

SHB 2. Salgaien hiri-banaketari buruzko dagoen informazioa hobetu

Gaur egun, zerbitzu honek duen informazio sistemak erabiltzaileen erabilera desegokia eta zerbitzu hori egiten duten ibilgailuen ziurgabetasuna ahalbidetzen ditu.

Seinaleztapen mota berritzaia proposatzen da, erabiltzaileei informazioa errazteko helburuarekin.

Seinale hauetan zehatz-mehatz agertu behar da:

- Nork erabil ditzake espazio horiek
- Nola jakinarazi behar da SHB bat egiten ari dela
- Zenbat denbora erabil daitekeen
- SHBren ordutegia

Seinale berri horiei esker, diziplinarik ezaren jarraipena eta kontrola hobetu ahal izango da, batez ere SHB eremuetan aparkatzeko gehieneko denborari dagokionez.

41. Irudia Bartzelonan kokatutako SHB seinale baten irudia



SHB 3. Teknologia berriak barneratu kudeaketa egiteko

SHBren kudeaketa hobetzeko teknologia berriak erabiltzea funtsezkoa izan daiteke kudeaketa horretan. Gailu mugikorretatik aplikazio batera sar daiteke, eta kargatzeko eta deskargatzeko eremuaren erabileraren berri eman.

Teknologia erabiltzea mugikortasunaren kudeaketa errazteko modu bat da. Gainera, kudeaketa hori informatizatuz, gune horiek hobetzeko lagungarri izan daitekeen informazioa lor dezakegu. Adibidez, ibilgailu bat aparkatuta zenbat denbora dagoen edo eremu horietan eskari handiena zein ordutan dagoen jakitea.

SHB 4. Salgaien hiri banaketa inpaktu txikiko moduetan sustatu

Gaur egun, SHBak sortzen dituen emisioak garraioak EAEn sortzen dituen emisio guztien %20 dira, eta, beraz, gero eta beharrezkoagoa da hirietako salgaiak manipulatzeko lanetan arreta jartzea.

Udalerrri barruan salgaiak banatzeko orduan, sortzen diren ingurumen inpaktuak hobetzen lagundu behar da, hala nola berotegi efektua eragiten duten gasen emisioak eta zarata.

Udalak ibilgailu elektrikoak erabilerara sustatu dezake, karga eta deskarga eremuetan eta hurbileko eremuetan karga azkarreko puntuak jarritz.

Gaur egun, Azpeitiak badu arlo horretako bidean aurrera pausoak emanda, Enparantza Nagusiaren eta Foru Ibilbidearen arteko zamalanetarako gunearen ondoan ibilgailu elektrikoak kargatzeko bi gune baititu.

Nabarmentzekoa da, halaber, dagoeneko martxan dauden eta udalerritik bertatik sortu diren ekimenen garrantzia; esaterako, Enkarguk ekimena abian jartzea. Ekimen horrek bertako dendetan egindako eskaerak banatzen ditu (etxean edo takillen bidez) modu jasangarrian eta inpaktu txikiarekin, trizikloaren bidez banatzen baitituzte.

HMJPek inpaktu txikiko moduetan salgaien banaketa sustatzen duten ekimenekin jarraitu eta lagundu beharra azpimarratzen du.

3.7. MUGIKORTASUN SEGURUA

Aurreko kapituluetan jasotako proposamenek (oinez, bizikletaz eta ibilgailu pribatuan ibiltzea, batez ere) udalerriko bide segurtasuna hobetzeko zenbait jarduera biltzen dituzte. Puntu honetan eragina duten proposamenetako batzuk hauek dira: bide aldaketak, noranzko bakarreko plana, zirkulazio baketsuko eremua eta 30. eremuak handitu eta oinezkoen eta bizikleten ibilbideak hobetu.

SEGURUA 1. Istriputasuna murriztu

Dokumentu honetan planteatutako helburuak lortzeko, hiriko bide segurtasuna hobetzeko hainbat neurri garatu behar dira.

Istripu tasa arazo konplexua da, eta faktore askok esku hartzen dute. Arazoa egituratzeko beharrak lau faktoretara murrizten ditu: pertsona, ibilgailua, bidea eta kasu bakoitzean egiten den mugikortasunaren kudeaketa.

Arazoa konpontzeko, haren konplexutasuna onartuta, eskura dauden baliabide eta neurri guztiak erabili behar dira. Onartu behar da, bide-segurtasunean, jarduketa baten ondorioak zenbakizko terminoetan balioetsi daitezkeela, baina neurri bakar bat ere ez dela baztergarria, nahiz eta txikia izan eragina.

Tokiko esparruan, ideia hori funtsezkoa da, arazoekin eta haien ondorioekin harreman zuzena eta berehalakoa dagoelako. Udal esparruan, are errazagoa da egiaztatzea tamaina ekonomiko txikiko neurriek onura handiak ekartzen dituztela herritarren artean. Hala, irtenbideak planteatzean, eskura dauden neurri guztiak hartu behar dira kontuan, garestienak eta sinpleenak; zehatzenak eta gidariaren pertzepzioarekin edo portaerarekin zerikusia dutenak. Horiek guztiak fenomeno konplexu honen parte dira: trafikoko istriputasuna.

Bide segurtasuneko arazoak konpontzeko, bi maila landu behar dira: lehenik, istripuak kontzentratzen dituzten inguruneetan jardun behar da, jarduera jakin bat behar denean; eta, bigarrenik, neurri zuzentzaile eta prebentibo orokorrak hartu behar dira udalerr osoan, bide segurtasuneko jardunbide egokiak aplikatuz.

Bide segurtasunaren arloko gomendioei jarraituz, lau jarduketa multzotan lan egitea proposatzen da:

1. Hiriko bidearen konfigurazioari buruzko neurri fisikoak.
2. Istripuak kudeatzeko neurriak.
3. Istripuei aurrea hartzeko kontrolak hobetzeko neurriak.
4. Herritarren eta udal teknikarien portaeran eragiteko hezkuntza neurriak.

SEGURUA 2. Bidegurutzeetako segurtasuna hobetu

Kale gurutzeak, desplazamendu modu desberdinek bat egiten duten leku hutsak direnez, gatazka eremu dira, eta desplazamenduen segurtasuna arriskuan dago.

HMJPak bidegurutzeetan esku hartzea proposatzen du, istripuren bat eragin dezaketen arrisku faktoreak minimizatzeko, bereziki bizikleta bideen elkarguneetan eta erregulazio bereziko kaleetan. Arazo gehien dituzten gurutzaketak lehenetsiko dira eta irizpide hauek hartuko dira kontuan:

- **Irakurgarritasuna:** gurutzatzeko seinaleak instalatu edo indartu. Oinezkoen pasabideak jarri bidegurutze guztietan eta kalearen zeharkako profila aldatzea, beharrezkoa denean.
- **Ikuspena:** Ibilgailu aparkalekuek, hiri altzariak edo landarediak ez dute eragotzi behar gidarien, txirrindularien eta oinezkoen ikuspena bidegurutzeetan. Seinaleak ikustea galarazten duen edozein oztopo saihestu behar da.
- **Semaforoak:** semaforoak jarri trafiko intentsitate handiko bidegurutzeetan, ikuspen urriko bidegurutzeetan eta arreta berezia merezi duten zentroetatik hurbil (eskolak, osasun-zentroak, merkataritza-guneak, aisialdi-zentroak, kultura-ekipamenduak, etab.). Semaforo erregulaziorik ez duten bidegurutzeetan, seinale bertikalak jarri behar dira, ibilgailuek pasatzeko duten lehentasuna arautzeko, ikuspen ona izanez gero, pasabidea utzi seinalea jartzeko, eta, ikuspen txarra izanez gero, stop seinalea jarri.
- **Biribilguneak:** oinezkoen pasabideen bidez biribilguneak iragazkorak izan behar dira.

Bidegurutzeetako segurtasunari dagokionez, beste hobekuntza bat da ikastetxeen inguruko oinezkoentzako pasabideetako ikuspena; izan ere, oinezkoen pasabideetatik hurbilen dauden aparkalekuen ordez motorrentzako aparkalekua jartzea proposatzen da, ikuspena handituz eta, beraz, arriskua murriztuz.

SEGURUA 3. Abiadura kontrolatzeko elementuak instalatzeko irizpideak definitu

Oinezkoak tartean diren istripuen larritasuna ibilgailuen abiadurari lotuta dago. 50 km/h-ko talka bat 10 metroko erorketaren baliokidea da, eta 30 km/h-ko abiaduran, berriz, 3,6 metroko erorketaren baliokidea. Gainera, talka saihesteko gaitasuna handiagoa da abiadura baxuetan, ikus eremua zabalagoa baita, eta oinezko bat ikus daiteke albo batetik agertuz, balaztatze distantzia esponentzialki murriztearekin batera.

Abiadura murrizteko bi elementu mota daude: abiadura murrizteko elementu fisikoak eta arriskuaz ohartarazteko elementuak.

Elementu fisikoek berehala abiadura %20 eta %30 murriztera behartzen dute. Hala ere, arau multzo bat bete behar da, bai bideen tipologian, bai igarotzean. Haien deserosotasunak onargarria izan behar du (sor dezaketen zarata garrantzitsua da), eta ez dira arriskutsuak izan behar. Elementu horiek bereziki egokiak dira alderantzizko lehenetsuneko sareko kaleetarako eta 30. zonako eremuetarako. Elementu ohikoenak astoaren bizkarra, oinezkoen pasabide goratua, plataforma eta Berlingo kuxina dira.

26. Taula Zirkulazioa moderatzeko elementuen sailkapena

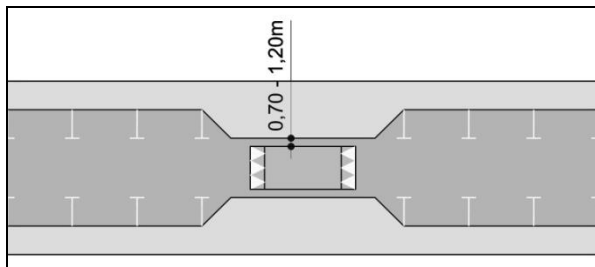
Zirkulazio bolumena murrizteko gailuak	Zeharkako oztopoak	
	Oztopoak bidegurutzetan	
Abiadura murrizteko gailuak	Galtzadaren estutzea	• Uhartetxo zentralak (aterpeak) • Estutze hegalekoa
	Galtzadaren ibilbidearen ardatzaren desplazamendua	• Ibilbideko ardatzaren desplazamendua • Ibilbideko ardatzaren desplazamendua aparkamendu plazeekin konbinaturik • Ibilbideko ardatzaren desplazamendua bidegurutzeen hurbilketetan
	Galtzadaren goratzea	• Oinezkoen pasagune irtenguneekin edo gainjasotakoak • Altxatutako plataformak (kalearen sekzioan edo espaloiaaren luzapenean) • Gainjasotako bidegurutzeak
	Kuxin berlindarrak	

Iturria: Mugikortasun gomendioak hiri altzariarentzat. PTOP

Abiadura murrizteko elementu hauek gomendatzen dira: kuxin berlindarra, oinezkoen zeharkako bandak eta plataforma intersekzioan (ikusi adibideak jarraian).

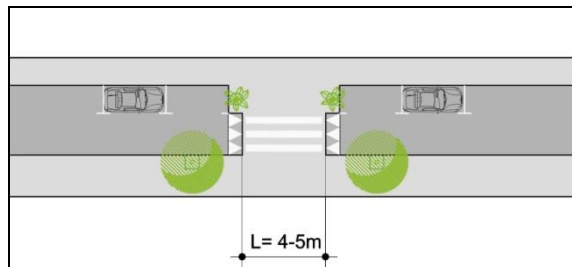
42. Irudia Abiadura murrizteko elementu fisikoen eredia auzo sarea eta 30 zonaldeetarako

Kuxin berlindarra



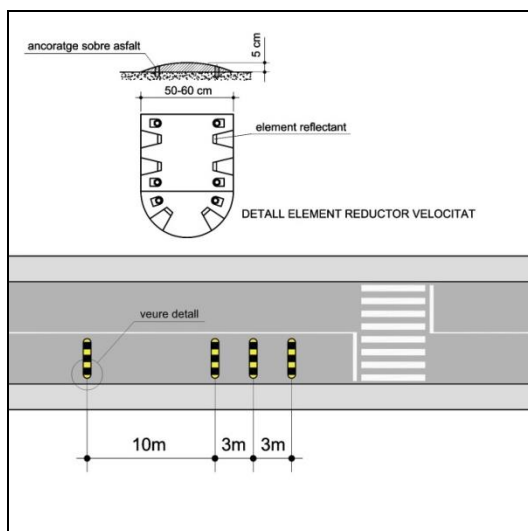
Iturria: *Dossier técnico de seguridad viaria. Servei Català de Trànsit. Generalitat de Catalunya*

Altzatutako oinezkoen pasagunea



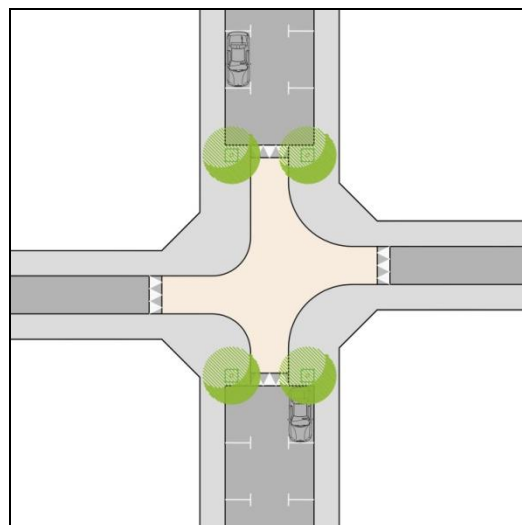
Iturria: *Calmar el tráfico, Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo*

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*

Bestalde, bide sare nagusian eta sare lokalean, non abiadura handiagoa izaten da, arriskuaz ohartarazteko elementuak ezar daitezke. Baliteke elementu horiek eraginkortasun bera ez izatea arriskupean, ohiko erabiltzaileak ohitu egiten baitira. Beraz, arriskua benetakoa den lekuan jarri behar dira beti, ikusteko moduan, eta erabiltzaileak ez du nabaritzen.

Nabarmendu behar da zeharkako bide markek ez dietela kalterik eragiten biztanleei zaratak eragindako eragozpenengatik, soinu bandek ez bezala. Neurri horiek abiadura murrizten duten elementu fisikoen osagarri izan daitezke.

Elementu jakin bat hautatu eta ezarri ala ez erabakitzeko, aldez aurreko azterketa egin behar da. Azterketa horretan, honako hauek hartu behar dira kontuan: abiadura neurketak, erabiltzaileen portaera eta arrisku potentzialen behaketa, zirkulazioaren azterketa, istripuak, leku sentikorren kokapena, etab.

Proposatutako 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

SEGURUA 4. Mugikortasuna koordinatzeko kontrol zentroa sortu

Aparkalekuko seinale dinamikoak jartzea, leku jakin batzuetan desplazamenduak egiteko moduen arteko bizikidetza sustatzea eta galtzadako aparkalekuaren kudeaketa hobetzea dira udalerriko bizi kalitatea hobetzeko garaian eragina duten informazio elementuak.

Mugikortasunaren erabiltzaileei ematen zaien zerbitzua hobetzeko, kudeaketa integratua egin behar da, eta udalerrian gertatzen diren gertaerak ebaluatu eta erantzuna eman ahal izateko kontrol puntu bat bultzatu. Azpeitian mugikortasuna koordinatzeko kontrol zentroa sortzea proposatzen da, aipatutako elementuetarako gaitasuna duena.

SEGURUA 5. Bide segurtasun lokaleko plana garatu

Azpeitiko Mugikortasun Jasangarrirako Plana garatzen duen taldeak ulertzen du, bide segurtasun arloan, proposamen zehatzak egiteko eskumeneko dokumentua BSLP-a dela. Hala ere, HMJP-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.
- Gatatzatsuen 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.

b. Kontrolak

- Bide diziplina handiagoa lortzeko neurriak sendotu, plan jarraitu bat ezarri, 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 kanpaineekin jarraitu.

3.8. EMISIO BAXUAK

Aipatutako neurri gehienek (zirkulazioa baretu, oinezkoen eta txirrindularien ibilbideak hobetu, garraio publikoa sustatu...) ingurumenaren kalitatea hobetzen eta energia kontsumoa murrizten lagunduko duten arren, beharrezkotzat jotzen da honako ekintza espezifiko hauek aplikatzea:

- Ibilgailu eraginkorrak, energia-kontsumo txikikoak eta CO₂-emisio gutxikoak sustatu.
- Garraiorako erregai alternatiboak sustatu.
- Zirkulazio zergaren hobaria ECO etiketa duten ibilgailuentzat.
- Udalaren ibilgailu-flota aldatu emisio gutxiko ibilgailuengatik.
- Ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntu kopurua handitu.
- Ibilgailu elektrikoaren erabiltzaileentzako bonifikazioa.
- Gidatze eraginkorra eta segurua sustatu.
- Kutsadura akustikoaren gaineko hobekuntzak.



EMISIO BAXUAK 1. Ibilgailu eraginkorrak, energia-kontsumo txikikoak eta CO2-emisio gutxikoak sustatu. Udalaren ibilgailu-flotaren berritzea

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

Ildo horretan, Azpeitiko Udalak energiari dagokionez eraginkorragoak diren ibilgailuak erosteko aukera sustatu eta herritarrei ezagutaraztea proposatzen da, honelako ekimenen bidez:

- Ordenantza aldatu, A eta B motako ibilgailuei (ikus Ibilgailu berrien gida, CO2 kontsumoa eta emisioak adierazita), baita bioerregaien, GN, GLP edo ibilgailu hibrido eta elektrikoen erabilera bermatzen dutenei matrikulazio zergan hobaria eskaintzeko.

Udalak erabiltzen duen ibilgailu flota berritzeko, arestian aipatutako irizpideen aurreikuspena sartzea proposatzen da. Helburua energia eta ingurumen eraginkortasunaren alde egitea izango litzateke.

Gomendatzen da ibilgailu elektrikoen kopurua eta erabilera handitzea, eta hori adieraztea propaganda eta hedapenaren bitartez.

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

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

Proposatutako ekintzak:

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

EMISIO BAXUAK 2. Zirkulazio zergaren hobaria ECO etiketa duten ibilgailuentzat

Garraioaren sektorea Euskal Autonomia Erkidegoko energia-kontsumitzaile nagusietako bat da, eta erregai fosilekiko mendekotasun ia eskusiboa du.

EEEk argitaratutako datuen arabera, 2015erako garraio sektoreak Euskadiko energia-kontsumo osoaren %38,2a suposatzen zuen, eta kontsumo horren erantzule nagusia errepideko garraioa zen (guztizkoaren %95,3a); eta energia motaren arabera, berriz, gasolioak eta gasolinak (%92,0) eta kerosenoak (%3,6).

Ildo horretatik, Azpeitiko Udalak energiari dagokionez eraginkorrangoak diren ibilgailuak erosteko aukera sustatu eta herritarrei ezagutaraztea proposatzen da, dagokion ordenantza aldatuz, ECO etiketa duten ibilgailuentzat zirkulazio zergan hobaria izateko.

DGTak ibilgailu parke osoa sailkatu du, izan dezakeen kutsaduraren arabera. Neurri honen helburuak dira ingurumena gehien errespetatzen duten ibilgailuak positiboki bereiztea, kutsadura handiko egoeretan udal politikak ezartzeko tresna eraginkorra izatea, hiriguneetan emisio gutxiko guneak ezartzea eta, aldi berean, energia alternatiboek bultzatutako ibilgailuak sustatzen laguntzea dira.

-Zero emisio:



2015aren amaieratik dago. "Zero emisio" kategorian, auto elektrikoena eta entxufa daitezkeen hibrido berrienena. Oro har, edozein ibilgailu, ziklomotorretik hasi eta DGTko Ibilgailuen Erregistroan bateriako ibilgailu elektriko (BEV), autonomia hedatuko ibilgailu elektriko (REEV), entxufa daitezkeen ibilgailu elektriko hibrido (PHEV) eta gutxienez 40 kilometroko autonomia duen ibilgailu elektriko edo erregai-piladun ibilgailu gisa sailkatuta dauden kamioiak.

-ECO:



Kategoria horretan sartzen dira 40 km-tik beherako autonomia duten hibrido entxufagarriak, ibilgailu hibrido ez entxufagarriak (HEV), gas naturala (GNC eta GNL) edo petrolioaren gas likidotua (GLP) erabiltzen dutenak. Betiere, C etiketako irizpideak bete beharko dituzte.

-C:



Kategoria honetan sartzen dira Euro 4, 5 eta 6 gasolina-autoak eta Euro 6 diesel autoak. Zehazki, 2006ko urtariletik aurrera matrikulatutako autoak eta furgoneta arinak, eta 2014tik aurrera diesela.

Maila profesionalean, 8 plaza baino gehiagoko ibilgailuak eta salgaiak garraiatzeko ibilgailuak, gasolinazkoak nahiz dieselezkoak, 2014tik aurrera matrikulatuak.

-B:



Kategoria honetan sartzen dira Euro 3 gasolina eta Euro 4 eta 5 dieselak. Hau da, 2000ko urtariletik aurrera matrikulatutako autoak eta furgoneta arinak, eta 2006ko urtariletik aurrera dieselekoak. 2005etik aurrera matrikulatutako 8 plaza baino gehiagoko ibilgailuak eta salgaiak garraiatzeko ibilgailuak, hala gasolinakoak nola diesel motakoak.

Etiketarik gabeko ibilgailuak 2000. urtea baino lehenagokoak dira, eta dieselak, 2006 urtea baino lehenagokoak.

EMISIO BAXUAK 3. Ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntu kopurua handitu eta bonifikazioak ibilgailu horientzat

Erregai fosilen mendekoak ez diren energiak erabiltzen dituzten ibilgailuak erabiltzeko eskaera gero eta handiagoa da, batez ere ibilgailu elektrikoak edo hibridoak. Datozen urteetarako aurreikusitako ibilgailu horien erabilera sustatu eta zabaltzeko, espazio publikoan kargatzeko instalazio egokiak behar dira.

Gaur egun, Azpeitiko Udalak hiru kargagailu ditu. Horietako bi, Enparantza Nagusiaren eta Foru Ibilbidearen artean eta Sanjuandegin igerilekuen aurrean daudenak, erabilera publikokoak dira herritarrentzat; Plaza Txikian dagoen puntua, berriz, udal ibilgailuentzat da.

Ibilgailu elektrikoentzako aparkaleku gehiago galtzadako eta galtzadatik kanpoko aparkalekuetan erreserbatzea proposatzen da eta hotelak karga elektrikoak puntuak izatera bultzatzea.

Bestalde, kargatze puntu horiek non dauden kontuan hartu behar da, jakiteko ibilgailuak zenbat denbora emango duen plaza hori betetzen, azkar edo erdi-azkarreko karga jarri behar den erabakitzeko.

Halaber, egoitza aparkalekuetan karga-puntu komunak instalatzeko laguntza kanpainak egitea proposatzen da.

Kalean dauden karga puntuen erabilpena momentuz baxua denez, lehentasuna eman galtzadatik kanpo puntuak plazak bideratzeari.

Ibilgailu motordun eraginkorrangoetarako (adibidez, ibilgailu elektrikoetarako) aldaketa modala sustatzeko, kalean, zentroan, ibilgailu elektrikoetarako aparkatzeari lehentasuna ematea proposatzen da, eta ibilgailu entxufagarrietara ere zabal daiteke. Era berean, ordaindu beharreko eremuetan horrelako ibilgailuak doan aparkatzeko aukera ere aztertu daiteke.

Proposatutako ekintzak:

- Ibilgailu elektrikoentzako bi aparkaleku plaza jartzea proposatzen da, udalerriko erdiguneko aparkaleku publiko batean, Soreasuko aparkalekuan edo Matxinadako aparkalekuan. Ibilgailuetako bateriak aparkatuta dauden bitartean kargatzeko behar den azpiegitura izan beharko lukete plaza horiek.
- Bizitegi aparkalekuetan kara puntuak instalatzeko laguntzak
- Galtzadan karga puntu gehiago jartzearen beharra aztertu.
- Ibilgailu elektrikoetaranzko aldaketa sustatu, bonifikazioen bidez.



EMISIO BAXUAK 4. Gidatze eraginkorra eta segurua sustatu

Garraioaren sektorean energia aurrezteko beste neurri bat gidatze eraginkorra sustatzea da.

Gidatze eraginkorraren tekniken oinarria da gidariak, bere jokabidearekin, eragin handia duela ibilgailuaren erregai kontsumoan.

Gidatzeko teknika multzo baten bidez, erregaiaren %20a aurreztu daiteke batez beste, eta gas poluitzaileen emisioak murriztu daitezke: -%50 CO₂, -%78 karbono monoxidoa, -%50 nitrogeno oxidoa eta kutsadura akustiko gutxiago.

Honekin 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.

Proposatutako ekintzak:

- Gidatze eraginkorra sustatu, informazio kanpainen bidez edo inguruko autoeskoletan ikastaroak, lankidetzak eta prestakuntza sustatuz.

EMISIO BAXUAK 5. Kutsadura akustikoaren gainerako hobekuntzak

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

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

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

Halaber, eremu baketsuak handitzeak inguruko trafikoaren ondoriozko zarata gutxitzea dakar.

Proposatutako ekintzak:

Hauek dira neurri espezifiko ohikoenak:

- Ahalmen akustikoaren mapa eta egoera akustikoaren mapa eguneratu
- Bizilagunei gehien eragin diezaieketen bideetan pantaila akustikoak edo landare-hesiak jarri.
- Zirkulazio bolumen handiena jasaten duten bideak asfalto xurgatzailearekin edo zarataren kontrako asfaltoarekin zolatu.

3.9. MUGIKORTASUNA SORTZEN DUTEN ZENTROETARA SARBIDEA

MUGIKORTASUNA SORTZEN DUTEN ZENTROAK 1. Enpresatan desplazamendu planak (EDP) egitea sustatu

Enpresako Desplazamendu Planetan (EDP) hainbat garraio neurri jasotzen dira, lantokiraino eta lantokitik desplazamenduak arrazionalizatzeko. Helburua da ibilgailu pribatuaren erabilera ez eraginkorra murriztea, bai langileentzat, bai hornitzaile, bisitari edo bezeroentzat, eta enpresaren jarduerarekin lotutako nahitaezko desplazamenduak ahalik eta hobekien planifikatzea. Udalerriko industrialdeen konfigurazioa eta morfologia kontuan hartuta, aukera bideragarria eta eraginkorra izango litzateke lanagatik egiten diren desplazamenduak murrizteko, bai barnekoak bai kanpokoak.

Mugikortasuna sortzen duten zentroetan Mugikortasun Planak egiten direnean zehazten da zein enpresatan egin beharko litzatekeen Enpresako Desplazamendu Plana.

Euskal Autonomia Erkidegoko Klima Aldaketari buruzko Legearen aurreproiektuak ezartzen du beharrezkoa dela 100 pertsona baino gehiago lan egiten duten lantoki guztietan mugikortasun-plan bat izatea, zuzeneko kontratazioa, autonomoak edo azpikontrataturako enpresak barne.

Enpresako Desplazamendu Plan hauetan sustatu beharreko neurriak honako hauen ildokoak izanen dira:

- Lantokirako motorrik gabeko sarbidea sustatzea: behar diren azpiegiturak (bizikletentzako aparkalekuak eta mugikortasun pertsonaleko beste elementu batzuk, dutsak, takillak...), pizgarri ekonomikoak edo informazio-elementuak.
- Garraio kolektiboan sartzeko laguntzea: garraio tituluen hobariarekin, lantokiak ongi konektaturako puntuetan kokatuz.
- Ibilgailu pribatuen egiten diren desplazamenduen eraginkortasuna areagotu: beste garraio bide batzuen alde egiterik ez badago, desplazamenduen eraginkortasuna hobetuko duten elementuak aurreikusi beharko dira, hala nola auto partekatua, ingurumenaren ikuspegitik jasangarriagoak diren ibilgailu elektriko edo eraginkorrak edo aparkalekua arautzea, eraginkortasun ekimenak bultzatzeko.
- Enpresen ibilgailuen ingurumen inpaktua gutxitzea: enpresen ibilgailuak berritzea, emisio gutxiago sortzen dituzten ibilgailuen alde eginez.
- Desplazamenduen beharrak gutxitzea: telelana eta ordutegi malguak sustatzea, bilerak baliabide telematiko bidez egitea erraztea, familia eta lana uztartzearen aldeko apustua egitea.
- Komunikazioa eta sentsibilizazioa sustatu: enpresako barne kanalak erabiltzea ibilgailu pribatuko mugikortasunak hiri inguruneetan duen eraginari buruz informatzeko eta sentsibilizatzeko.

Enpresa Desplazamendu Plan horietan hainbat eragilek parte hartu beharko dute, hala nola garraio konpainiek, enpresek eta fabrikek, langileek eta abarrek. Horien barruan, garraiobide iraunkorragoen erabilera areagotuko luketen hainbat alderdi har daitezke kontuan:

- Mugikortasunari buruzko datuak barneratu enpresen urteko memorietan
- Informazioa langileen eskura jarri
- Enpresa bakoitzean mugikortasun arduradun bat izendatu
- Lan txandak berrantolatu jatorri geografikoaren arabera
- Ordutegiak berrantolatu
- Eskualdeko garraio publikoaren ordutegiak lanaldiaren arabera egokitu
- Garraio publikoari buruzko informazio panelak jarri enpresetan
- Garraio publikoko bonuen sorospena langileen artean
- Enpresaren autoak eremu geografiko jakin bateko langileei utzi
- Auto partekatuaaren ekimena enpresatik kudeatu
- Aparkatzeko plazak erabiltzeagatik kobratu
- Garraiobide iraunkorrak erabiltzen dituzten langileak ekonomikoki konpentsatu
- Bizikletentzako aparkaleku seguruak jarri enpresetan
- Informazio eta kontzientziazio kanpainak egin

Bide-segurtasunari dagokionez, plan horiek enpresa batzuen sarrera-atea izan daitezke, in itinere eta misioan istripu tasari buruzko neurriak hartzeko; izan ere, bide-segurtasunaren alderdi hori oraindik ez da oso ondo konpontzen enpresa askotan.

Dagoeneko egin diren EDP askotan gehien aipatzen diren jarduera proposamenak hauek dira: auto partekatua sustatzea, garraio publikoaren eskaintzari buruzko informazioa hornitzea, eta langileen eta bisitarien bizikletentzako aparkaleku seguruak eskaintzea.

Baina beste ekintza asko burutu daitezke oraindik: irisgarritasuna, kutsatzen ez duten ibilgailuek aparkatzeko lehentasuna, lanean egiten diren bidaien eraginkortasuna areagotzea, etab., baita oso eraginkorrak ere. Sustatu beharreko beste ekintza batzuk hauek dira:

- ISO 14001 ziurtagiria ematean mugikortasun iraunkorreko irizpideak barneratu, eta irizpide horiek betetzen direla bermatzeko tresna gisa, EDPa idatzi.
- EPDa idazteko laguntza teknikoko mekanismoak ezarri
- Jarduera ekonomikoen gaineko zergari (JEZ) buruzko udal ordenantza fiskaletan hobariak sartu EDPa idaztea sustatzeko.
- Gauzatutako jardueren segimendua egiteko mekanismo erraz bat ezarri, eta plana edo neurrien gauzatzea baloratuko duen saria sortu.

EDPak modu itunduan egin behar dira. Iraurgi Berritzen, Urola Erdiko garapen eta berrikuntza agentzia den aldetik, hura garatu eta onesteko ardura izan lezake.

MUGIKORTASUNA SORTZEN DUTEN ZENTROAK 2.**Desplazamenduak erakarri eta sortzen dituzten zentroetara mugikortasun planak egitea sustatu**

Mugikortasuna sortzen duten zentroetarako mugikortasun planak oinarritzko tresna dira, eta mugikortasuna planifikatzeko tresna bat dira, garraiobide guztiak kontuan hartuta.

Jarduera ekonomikoa biltzen den eremuetan mugikortasun planak egiteko eta gauzatzeko oinarritzko tresna mugikortasun mahaia edo kontseilu bat sortzea da. Organo horrek parte hartzeko eta ituntzeko organo iraunkorra izan behar du, eta Mugikortasun Plana egitea eta ezartzea sustatu eta gainbegiratu du. Bestalde, plan horien ondorioz sortzen den mugikortasunaren kudeatzailea arduratuko da poligonoaren edo ekipamenduaren mugikortasuna kudeatu, kontrolatu eta antolatzeaz.

Mugikortasun plan horien bidez, hainbat gairi buruzko proposamenak egiten dira: helmugako aparkalekuaren kudeaketa, lantokietan oinezkoak eta bizikletak sartzeko sareak sortu, enpresek pizgarriak eman eta sustatu, langileen mugikortasun iraunkorrerako jarraibideak sustatu, etab.

Azpeitian jarduera ekonomiko handia dago, eta industrialde eta industrialde asko daude desplazamenduen erakargune gisa. Horrek nahitaezko mugikortasunari desplazamendu asko sortzen ditu.

Landa eremuetako sarbidea

Azpeitiko landa eremuek eta auzo sakabanatuek sarbide eta bide onak dituzte, gehienetan, baina mugikortasun-politiketarik kanpo geratu dira. Beren bizilekuetan oinarritzko zerbitzurik ez dutenez, askotan ibilgailu pribatuan joan behar izaten dute hirigunera oinarritzko kudeaketak egiteko, baina ibilgailu pribatua da hori egiteko modu bakarra (auzo taxiaren aukeraz gain).

Horregatik, garraio publikoaren kapituluan planteatzen den Eskarirako Garraio Publikoaren sisteman (TPD) funtsezko alderdietako bat populazio horri garraiobideren batean estaldura ematea da.



3.10. MODU JASANGARRIAK ERABILTZEKO SUSTAPENA, HEZKUNTZA ETA SENTSIBILIZAZIOA

Mugikortasunaren arloan ingurumen hezkuntza sustatzea oinarrizko ardatza da eremu publikoaren erabiltzaileen bizikidetza, errespetua eta segurtasuna hobetzeko. Halaber, funtsezkoa da alderdi horiei buruzko informazioa herritarrei helaraztea.

Komunikazio eta dibulgazio kanpainen, eskoletako jardueren edo bestelako jardueren iritzi publikoa sentsibilizatzen laguntzen dute, eta udalerrian seguruago, arduratsuago eta jasangarriago mugitzeko eragina izan dezakete.

Horri dagokionez, mugikortasunaren hezkuntza eta hedapena sustatzeko hainbat jarduera aurkeztu dira, garraibideen erabiltzaile guztien artean errespetu handiagoa lortzeko eta ahulenak (oinezkoak, haurrak, adineko jendea eta txirrindulariak) babesteko.

HEZKUNTZA 1. Azpeitiko mugikortasun kontseilua edo mugikortasun mahaia sortu

Erakunde hau udalerrietan erabiltzen da herritarrek udalerrian egiten diren mugikortasunari buruzko ekintzetan laguntzeko. Herritarrek iritzia emateko eta parte hartzeko prozesu zeharkakoagoak egiteko modu bat da, pertsonen zeresan handia dutelako.

Azpeitiak oraindik ez du dokumentu honetan planteatzen diren ekintzak babesten dituen mugikortasun mahairik. Horregatik barneratzen da ekintza hau.

HEZKUNTZA 2. Mugikortasuna ikastetxeetan. Eskolara iristeko jardunbide egokien eskuliburua

IKASTETXEETAN ESKOLA-BIDEAK ETA MUGIKORTASUN IRAUNKORRA SUSTATZEA

Eskola Bidea hirietan parte hartzeko proiektu bat da, ikasleak eskolara joan eta handik itzultzeko aukera atsegina eta segurua izan dezaten, heldu baten laguntzarik gabe. Aukera bat da ikasleen autonomia garatzeko, herritarren erantzunkidetasuna garatzeko eta espazioa berreskuratzeko, elkarrekin bizitzeko eta balioen hezkuntza agertokia partekatzeko.

Ekintza honek zeharkako hezkuntza sortzen du, ikasleen mugikortasuneko hezkuntza eta hiriaren hobekuntza batzen dituen.

Ikasleak eskolara bakarrik joan daitezen, segurtasun, irisgarritasun eta jarraitutasun handiena bermatu behar da oinezkoen sarean:

- Mugikortasun seguruagoa eta jasangarriagoa sustatu behar da: oinez, bizikletaz eta garraio publikoan.
- Bide diziplina hobetu eskola inguruneetan.
- Eskolen inguruko kaleetako mugikortasuna hobetu eta inguru horretako ingurumena hobetzen lagundu.
- Eskolen, familien eta ikasleen parte-hartzea eta konpromisoa sustatu, mugikortasun seguruagoa eta jasangarriagoa lortzeko.

Neurri horien arrakasta bermatzeko gakoa ikastetxeetan parte hartzen duten eragile guztien parte hartzea da. Ekintza honek neurri hauek behar ditu:

- Mugikortasun Segururako Hezkuntza Zerbitzua sortu.
- Ikastetxeen inguruko ibilbideak oinez berrikusi, oinezkoentzako pasabideak egokituta.
- Istripu tasaren azterketa eskola inguruetan
- Sentsibilizazio kanpainak
- Seinaleak berrikusi eta eguneratu

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 pertsonala, 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 daitezten 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. Osasungarria 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 jendearekin 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.

Sarbidea eskola garraioan

- Zure semearen autobusak altzo/sorbaldako segurtasun-uhalak baditu, zure semeak bat beti erabil dezala ziurta dezala autobusean dagoenean. Autobusari segurtasun-uhal 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 abordatu eta hartatik jaitsi behar dute autobuserako edo eskolarako sarbide segurua dagoen lekuetan.

Sarbidea ibilgailu pribatuan

- Bidaia 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 jasotzailerako 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, belaunen 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, bidaia kopurua mugatu eta ez eman baimenik edaten edo jaten joateko, gidariaren distrakzioak saihesteko.
- Espaloien gainean, oinezkoen pasaguneetan edo lerro bikoitzean ez aparkatu zure seme-alabak eskolara eramatean. Hezkuntza zentrotik gertu dauden aparkamenduak erabili.



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.
- Semaforoen argiak eta gelditzea eskatzen duten seinaleak errespetatu (stop eta bidea eman).
- Ikuspena handitzeko kolore distiratsuko jantziak janztea.

Sarbidea oinez

- Bermatu zure semea eskola joateko erabiltzen duen ibilbidea segurua dela.
- Errealista izan zaitez 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 gainbegiraketa gabe.
- Zure semeak adin eskasekoak badira edo eskola berri batera oinez joaten badira, 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.

HEZKUNTZA 3. Mugikortasun jasangarria sustatu

Mugikortasun iraunkorraren aldeko kanpainak egitearen helburua da, besteak beste, iritzi publikoa ibilgailu pribatuaren erabilera desegokiaren ondorio negatiboak saihestuko dituen mugikortasun berri baten beharraz kontzientziaztea eta garraio horren ingurumen inpaktuez eta dauden ordezeko konponbideez sentsibilizatzea.

Herritarren mugikortasun ohiturak aldatzeko eta horiek herritarrek barneratzeko, beharrezkoa da transmititu nahi diren mezuak indartzea. Horregatik, funtsezkoa da urtean zehar kanpaina jarraituak egitea. Mugikortasun jasangarri eta seguruarekin lotutako gaiak edo gai espezifikoak izan daitezke.

Proposatutako ekintzak:

Gai hauei buruzko kanpainak antolatu eta sustatu:

- Garraio publikoa
- Bizikleta eguneroko garraiobide gisa erabili
- Ibiltzeko ohitura eta osasunerako onurak
- Behar bezala aparkatu(oinezkoen pasabideak, espaloiak, bidegorriak, mugitzeko arazoak dituzten pertsonentzako tokiak eta abar errespetatuz).
- Autoa partekatzeko sistemak ezagutarazi
- Desplazamendu bakoitzerako garraiobide egokiena hautatzeko kanpainak, kostu ekonomikoaren, ingurumenekoaren eta sozialaren arabera, ohituren edo erosotasunaren arabera baino gehiago.
- Mugikortasunarekin zerikusia duten udal ordenantzak ezagutaraztea: zarata, zirkulazioa, aparkalekua, bizikleta, etab. eta errespetatzen direla bermatu.

HEZKUNTZA 4. Kotxearen partekatzea sustatu

Ibilgailu pribatua gutxi okupatzeak garraibide horretan egiten diren desplazamenduetan eraginkortasun eza eragiten du. Okupazio txiki horrek energia eta espazio fisiko asko kontsumitzea dakar, eta horrek bide azpiegituren ahalmena handitzea eskatzen du.

Autoen batez besteko okupazioa handitzea da errepide sareko kilometro ibilgailuen murrizketan eragin handiena izan dezakeen neurrietako bat. Bi erabiltzaile talde potentzialek interes berezia dute autoa partekatzeko: langileak eta ikasleak.

2003. urteaz geroztik, zenbait udaletxe www.compartir.org zerbitzuari atxiki dira, biztanlerian bidaiatzeko beste modu batean eragiteko asmoarekin. Autoa partekatzea da kontua, bai bidaia bat egiteko orduan, bai egunero lanera joateko desplazamenduetan.

Atariko orrialde nagusiak hainbat aukera eskaintzen ditu. Udal bakoitzak erabakitzen du zein bloketan antolatu nahi duen ibilgailua partekatzen dutenen bilaketa, nahiz eta ohikoenak lanera joateko, unibertsitatera joateko eta bidaiatzeko izaten diren. "Autoa partekatzeko" zerbitzua martxan den udalerrietako batzuetan ere aparkalekua partekatzeko zerbitzua jarri da martxan, ordu batzuetan hutsik dagoen plaza bat eskainiz.

Beharrezko desplazamenduetarako (lana edo ikasketak) ibilgailu pribatuaren erabilera partekatzeko beste aukera bat da industrialdeetan eta/edo enpresetan barne programak garatzea, kudeaketa zuzenagoa eginez eta erabiltzaileen ordutegi espezifikoekin bat datorrena, sistema irekiagoa eta autogestionatuagoa.

Gainera, zerbitzu horren bidez, ibilgailurik ez duten pertsonak garraio publikoak estaltzen ez dituen lekuetara joan ahal izango dira lan eskaintzetan. Neurri horren bidez, beraz, energi eraginkortasuna handituko litzateke, ibilgailu pribatuko desplazamenduen gizarte eta ingurumen kostuak murriztuko lirateke eta lantokietarako irisgarritasuna handituko litzateke.

Partekatutako autoa ezartzeko mekanismoa, funtsean, erabiltzaileei buruzko informazioa duen datu-base batean oinarritzen da. Datu-base hori Internet edo Intranet bidez kontsulta daiteke.

Bitarteko horiek erabiliz, interesdunen arteko kontaktu azkar eta dinamikoa ahalbidetu daiteke. Sistemak parte hartzaile bakoitzaren eta helmugaren datuak biltzen ditu:

- Izena, sexua, adina, telefonoa, helbide elektronikoa, helbide partikularra, erretzailea, gidaria
- Ibilgailuaren ezaugarriak
- Enpresa eta sarrera edo irteera ordutegia, ordu eta minututan

Kasu horretan, kontaktu sistema eskuz egin daiteke. Interesa duen jendeak bere datu pertsonalak eman diezazkioke Giza Baliabideen koordinatzaileari (edo beste figura arduradun bati), enpresaren aldizkariari (balidin badago) edo jantokian jarri. Partekatzeko prest dauden pertsonak harremanetan jarriko dira aukeratu duten bidearen bidez.

Autoan partekatzeko sistema praktikan jartzeko hiru modu daude:

- Udaletxetik
- Enpresatik
- Poligonoaren edo poligono multzoaren esparrutik

Lehenengo kasuan, Interneteko sistema ireki batean soilik eman behar da izena. Beste bietan, sektore pribatuaren esparruan, garrantzitsua da beste alderdi batzuk kontuan hartzea proiektua gauzatzeko:

- Datu base bat sortu, harremanetarako sistema baten bidez, enpresaren intranetaren bidez edo, poligonoen kasuan, Interneten bidez.
- Sustapen-kanpaina bat egin.
- Autoa partekatzen duten langileentzako pizgarri ekonomikoak. Adibidez, ibilgailua urtean behin doan konpontzea.
- Enpresaren inguruan aparkatzeko erraztasunak (ekonomikoak eta sartzeko erraztasunak).
- Itunak, konpromisoak eta bizikidetza arauak formalizatzeko laguntza.
- Ezusteko kasuetan, bermatutako itzulera errazteko aukera.

Azpeitia "Autoa partekatzeko" ekimenaren parte izan zen urte batzuetan, baina, gutxi erabiltzen zenez, zerbitzua eskaintzeari utzi zitzaion. Horregatik, HMJP honen bidez, udalerrian edo eskualdean autoa partekatzeko egiten diren ekimenak lehenestea gomendatzen da. Ekimen horiek udalaren beraren edo zenbait enpresa edo poligonoaren koordinazioa izan dezakete.

Proposatutako ekintzak:

- Autoa partekatzeko politikak sustatu.
- Sistema lokal bat bultzatu, enpresa eta/edo poligono bakoitzean autoa partekatzeko.



HEZKUNTZA 5. Mugikortasun APP batean parte hartu

Interneten erabilera, informaziorako sarbidea hobetu egin du. Horrela, HMJPeK teknologia horren erabilera eraginkorra bultzatu behar dute, erabiltzaileek duten informaziorako sarbidea hobetzeko.

Mugikortasuneko APP batekin elkartzeak erabiltzaileentzako informazioa eskuratzea hobe dezake. Aplikazio honen publizitatea egin daiteke markesinetan, makiletan eta autobusetan, APParen erabilera sustatzeko.

Aplikazio honek, besteak beste, gai hauei buruzko informazioa izan dezake:

- Nola mugitu udalerrian eta intereseko espazioen artean.
- Nola sartu garraio moduetan.
- Autobus lineen ordutegiak eta maiztasuna.
- MMPrako baliabideen irisgarritasuna.
- Aparkatzeko aukera zonaldeka.

Gaur egun, ibilgailu elektrikoak kudeatu, alokatu eta erabiltzeko APPen adibide batzuk daude, eta gero eta handiagoa da eskaria erabiltzaileen artean.

- **Zity:** Oso aplikazio erabilgarria da auto elektrikoak alokatzeko, eta egun osoan auto bat jartzen da erabiltzailearen eskura. Gainera, mapa baten bidez, bezeroa dagoen lekutik gertuen dauden autoak erakusten ditu, haien irisgarritasuna erraztuz. Ez da giltzarik erabili behar, sistema aplikazio mugikorretik bertatik aktibatzen eta desaktibatzen baita. Honen abantaila handienetako bat da aparkatze arautuko eremuetan doan aparkatzea, autonomia handiagoa emanez. Ibilgailu elektrikoak ditu, %100 elektrikoak, 0 igorpenekoak, bost plaza eta maletategi dituztenak.
- **Acciona:** Gehien erabiltzen den aplikazioetako bat da, kasu honetan motor elektrikoak alokatzeko. Mugikortasun jasangarriaren aldeko apustua egitea du helburu nagusietako bat, %100 berriztagarria den energia elektrikoak bultzatutako motor elektrikoak bakarrik erabiltzen baititu. Motor bakoitzak %0 eta %100 arteko energia portzentajea dauka. Ehuneko hori APP-ean adierazten da alokatzeko botoia sakatu aurretik, gidariak egin behar duen ibilbidearekin bat datorren kalkula dezan. Gainera, scooter elektrikoei zerbitzua ematen dieten garraio ibilgailuek energia garbiarekin funtzionatzen dute planeta eta ingurumena babesteko.
- **Bird:** Patinete elektrikoak alokatzeko erabiltzen den aplikazioa da, eta 250 hiritan baino gehiagotan banatzen dira ibilgailuak, klimaren aldetik neutroa den mugikortasuna lortzeko. Helburu nagusietako bat da herritarrei autoaren erabilera murrizten laguntzea, CO2-aren emisioak modu dibertigarrian eta ingurumena errespetatuz saihesteko. Abantaila nagusietako bat patinak edonon aparkatzea da, mugikortasun elektrikoko zerbitzu hau oso eroso eginez.

- **Lime:** Patineteak eta bizikleta elektrikoak alokatzeko aukera ematen du. Patinete elektrikoak 20 eta 30 kilometro bitarteko autonomia duten garraiobideak dira, eta 25 km/h-ko abiadura har dezakete. Konpainia bera arduratzen da patineteen bateriak hornitzeaz, bizikletak bezala, pedalei eragiten ari den pertsonak berak edo Limek karga ditzake.



HEZKUNTZA 6. Mugikortasun jasangarri eta seguruaren astea egonkortu

Mugikortasun Jasangarri eta Seguruaren Asteak herritarren artean udalerrian nahi den mugikortasun ereduari buruzko hausnarketa indartzeko gune bat izan behar du, mugikortasun ohituretan modu jasangarriagoetara joateko aldaketak egiteko.

Proposatutako ekintzak:

- Mugikortasun seguru eta jasangarriko 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.
 - Multi-erabiltzaileko kotxea eta kotxe partekatuaren sistema ezagutzera eman.
 - Mugikortasunaren inguruan argazki lehiaketa.
 - Iraunkortasuna eta mugikortasunarekin zerikusia duen zinema ziklo bat programatu.

HEZKUNTZA 7. Azpeitiko udalaren web orrian mugikortasun eta garraio atala sortu eta edukiak hobetu

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

Proposatutako ekintzak:

- Webgune berri bat sortu edo gaur egungo Azpeitiko udalaren webgunean atal bat sortu udalerriko mugikortasunaren informazioarekin. Bi atal instalatzea proposatzen da, bat estatikoa mugikortasun gidan azalduko zen informazio berdinarekin eta bigarrengo 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.).
 - Azpeitiko 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.



HEZKUNTZA 8. Azpeitiko mugikortasunaren gida argitaratu

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

Proposatutako ekintzak:

- Azpeitiko mugikortasunari buruzko arlo guztiak jasotzeko gidak editatu eta argitaratzea proposatzen da:
 - Autobus sarean, operadore, lineak eta ordutegiak, tarifak, billete 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.
 - Azpeitiko mugikortasun bulegoari eta egiten dituen lanei buruzko informazioa.
 - Informazio ezberdina Udaltzaingoaren egoitzari buruz, ibilgailu baten baja kudeatzeko, gidabaimena berritzeko, etab.
 - Kotxe elektriko/hibrido bat erosteagatik dauden hobari fiskalei buruzko informazioa eman.
 - Garraio modu ezberdinetan desplazatzeko informazioa eta gomendioak eman.
 - Udalerriko plano batean informazioa aurkeztu.

HEZKUNTZA 9. Mugikortasun jasangarri eta segururako heziketa ekintzak sustatu ikastola eta ikastetxeetan

Azpeitiko hezkuntza komunitateko hainbat esparrutan bide-hezkuntza zabaltzeko proposamenek adin eta desplazamendu modu guztiak hartu behar dituzte kontuan.

Ekintza honen helburu nagusietako bat da bide-hezkuntzako ikastaroak ematea ikastetxeetan eta urtero, gutxi gorabehera, ikastaro horietan parte hartzen dute ikastetxe eta ikasleen kopurua handitzea.

Ikastaroak garraibide guztietara zabaltzeko behar dira, batez ere hirian istripuren bat izateko arrisku handiena duten taldeetara, hala nola, bizikletazale gazteengana. Izan ere, HMJP osoan zehar horrek ikastetxeetara bizikletaz egiten diren desplazamenduetan duen garrantzia nabarmendu da.

Hala, bide-hezkuntza Azpeitiko hezkuntza komunitatean zabaltzeko proposamen multzo hau definitu da:

- 1) Udaltzaingoaren plantillari prestakuntza ikastaroak eskaini eta ahalbidetu, gero horiek ikasleei eman ahal izateko. Arlo horretan denbora asko daramaten udalerrriak eta inguruneak bisitatzea gomendatzen da, esperientziak partekatzeko eta ezagutzak eskuratzeko. Zerbitzu hau kanpotik kontratatzeak aukera dago, baina Udaltzaingoa tokikoa izateak eta lurralde eta udalerriri buruzko duen ezagutzak balio erantsia dakarte.
- 2) Ikastetxeen eta udalerrriaren beraren idiosinkrasiaren eta berezitasunen arabera edukiak diseinatu prestakuntzarako.
- 3) Bide-hezkuntzako ikastaroak eta jarduerak eskatzera bultzatu ikastetxeak, jarduera hauen bidez:
 - a) Eskura dauden ikastaroen berri aldiro eman eta ikastetxe guztiak parte hartzera bultzatu.
 - b) Ikastetxeen eta ikasleen parte-hartzea ebaluatu, eta emaitzak haien artean zabaltzeko.
 - c) Ikastaroen edukiak ikastetxe guztiei eskaini, ikastetxe horietako hezkuntza jardueretan sar ditzaten.
- 4) Programa horien edukiak beste maila eta adin batzuetara zabaltzeko, Bide Hezkuntzako eskaintza zabaltzeko joan dadin, eta online materialak eta/edo inprimakiak egin ikasle guztiei sarbidea errazteko:
 - a) Bide-segurtasunarekin zerikusia duten materialak aukeratu ikastetxeetarako (norberarenak edo beste erakunde eta administrazio batzuenak).
 - b) Beste adin batzuetarako berariazko jarduerak antolatu, ikastaro teoriko-praktikoen osagarri, hala nola hitzaldiak hainbat erakundetako zentroetan (Udaltzaingoa, larrialdiak, biktimen elkarteak...), bisitak erakunde horien instalazioetara...

5) Guraso elkarreentzako edo irakasleentzako informazio hitzaldiak bultzatu eta zabaltzea, ahalik eta guraso gehienengana irits daitezen. Esfortzuak ikasleen bide segurtasunean eta ikastetxeen sarrera eta irteeraren sortzen diren arazoetan jarriko dira.

6) Bizikleta Jardunaldiak sortu, garraiobide horretan mugikortasun segurua eta oinezkoen, txirrindularien eta beste garraiobide batzuen arteko bizikidetza zibikoa sustatzeko.

Gazteak ere talde garrantzitsua dira gidarien artean, batez ere bizikletazaleen artean, eta, planean zehar erakutsi den bezala, bide-segurtasunaren ikuspuntutik ibilgailu kritikoenetako bat dira. Horietako asko goiz hasten dira bizikletan desplazatzen, oraindik institutueta ikasten ari direnean; beraz, eskola adina abiapuntu egokia da gidari horiek bide segurtasunaren arloan prestatzen hasteko.

Gainera, txikienek ere parte hartzen dute ibilgailuetan, zirkulazio dentsitate handieneko orduetan, ikastetxeetara sartzean eta handik irteteen. Horregatik, Azpeitiko Udalarentzat bereziki garrantzitsua da ikastetxeen inguruko lana.

Beraz, ingurune horietan lan egin behar da bide-sarea hobetzeko, ibilgailuen zirkulazioa lasaitzeko, ikastetxeetara oinez sartzeko segurtasuna areagotzeko eta bizikleta modu arduratsu eta seguruan erabiltzeko.

HEZKUNTZA 10. Bizikletan eraginkortasunez eta seguru gidatzeko ikastaroen antolaketa sustatu

Bizikleta da hurrengo urteetan Azpeitian potentzial handiena izango duen garraiobideetako bat. Horregatik, sarea hobetuko duten jarduerak egingo dira (bizikleten zirkulaziorako erreiak eta espazioak handitzea, aparkalekuak, bizikleta publikoen sistema, etab.).

Gainerako garraiobideekin eta eremu publikoko erabiltzaileekin batera bizitzeko, txirrindulari potentzialek beren buruarengan konfiantza eta segurtasuna irabazi behar dute, eta oinarritzko zirkulazio arauak ezagutu behar dituzte, jende gehiagok bizikletaz ibiltzeko aukera izan dezan.

Proposatutako ekintzak:

- HMJP honek proposatzen du bizikletaz ibiltzeko ikastaroak antolatzea bi mailatan. Lehenengo maila bizikletan inoiz ibili ez diren pertsonen emango zaie, bizikletaren osagai mekanikoekin ohitzeko, abiarazteko, orekatzeko, balaztatze eta abarrerako. Zirkulazioari itxitako ingurune batean.
- Maila aurreratuagoko bigarren kurtsoa Azpeitian bizikletaz seguru ibiltzen ikasi nahi duten pertsonentzat izango litzateke, espazio publikoa erabiltzen duten gainerako erabiltzaileekin batera. Garrantzi berezia eman behar zaie txirrindularien eskubide eta betebeharrei eta bizikleten zirkulazioa arautzen duen zirkulazio araudiaren ezagutzari.



HEZKUNTZA 11. Motorrik gabeko moduen eskaintza zabaldu

Motorrik gabeko garraiobideen bidez egiten diren desplazamenduen kopurua handitzeko, beharrezkoa da dauden aukeren berri ematea eta eguneroko jardunaren alderdi positiboak azaltzea.

Proposatutako ekintzak:

- Hainbat kanalen bidez ezagutaraztea (udal aldizkaria, mugikortasunaren webgunea, irratia, etab.) herritarren artean sustapena egiteko motorrik gabeko moduekin zerikusia izan dezakeen informazio guztia. Informazioak ibilbide, kontseilu, jarduera eta abarren proposamenak bilduko lituzke.

HEZKUNTZA 12. Gizalegezko agentearen figura ezarri

Gizalegezko agenteen eginkizun nagusia gizalegezko jarreraren berri ematea, sentsibilizatzea eta zabaltzea da, herritarren arteko bizikidetza eta errespetu oneko ekintzak sustatzeko eta udalerriko ondasun publiko eta pribatuen erabilera egokia zaintzeko. Gizarte eragile baten jarduera eremuetako bat mugikortasuna da. Adibidez, oinezkoentzako eremuetan aparkatzen ez dela bermatzea edo oinezkoentzako lehentasuna duten eremuak errespetatzea.

Beste lan bat herritarren zalantza, kexa eta iradokizunei erantzutea da, baita arauetako gai zehatzei buruzko kanpainak antolatzen eta garatzen parte hartzea ere.

Azkenik, antzemandako errespetu gutxiko ekintzak jakinarazi eta deskribatu behar dituzte, eta horretarako prestatutako dokumentuetan jaso. Gizalegezko agenteek ez dute isunak jartzeko gaitasunik izango.

Proposatutako ekintzak:

- HMJPak gizalegezko agente baten figura sortzea proposatzen du, mugikortasunaren arloko kanpainak planifikatu eta gauzatzeko unean, helarazi nahi den mezua indartzeko.

3.11. ARAUDIEN SORRERA ETA/EDO ALDATZEA

Hiri Mugikortasun Planetan, proposaturiko jarduketetako batzuk ordenantzak, planak eta lehendik dauden udal araudiak egokitzea eskatzen dute. Beraz, komenigarria da orain arte proposatutako jarduketekin batera araudi berriak aldatzeko proposamenak aurkeztea edo berriak sortzea.

Jarraian, udal ordenantzekin eta Azpeitiko mugikortasuna eragiten duten zentroen mugikortasuna hobetzeko aukera ematen duen guztiarekin lotutako jarduera multzoa aurkezten da.

ARAUDIA 1. Azpeitiko zirkulazio ordenantza aldatu

Araudia estatu osorako esparru arautzaile komuna dela kontuan hartuta, oro har, biztanle gehien dituzten udalerriek hiri mugikortasunaren alderdi zehatzagoak arautzen dituen berariazko araudia dute. Azpeitiko kasua da, 2000. urtetik Hiri Izaerako Bide Publikoen Erabilera, Trafikoa, Zirkulazioa eta Segurtasuna arautzen dituen Udal Ordenantza baitu.

Hala ere, beharrezkoa da Udalak ordenantza eguneratzea mugikortasun baldintza berrien arabera, eta ibilgailu mota bakoitza erabiltzeko arauak argiago eta zehatzago bereiztea. Udalerrian ezarrita dauden abiadura mugako seinaleek sinkronizatuta egon behar dute horri buruzko araudiak dioenarekin, eta, gaur egun, puntu batzuetan, premisa hori ez da betetzen hirigunean indarrean sartu den abiadura araudiarekin.

Mugikortasun pertsonalerako modu berriek (MPI) eta hurrengo urteetan udalerrian bizikletaren erabilera gero eta handiagoa izango dela aurreikusten denez, beharrezkoa da ibilgailu horiek eta horien kasuistikak sartzeko ordenantzaren barruan, batez ere oinezkoekin lekua partekatuko duten puntuetan.

Bizikletari dagokionez, Gipuzkoako Foru Aldundiak nahi duten udalen eskura jartzen du bizikletaren mugikortasuna udal ordenantzetan txertatzeko gomendio teknikoaren eskuliburu bat. Eskuliburu horretan, ordenantzen bidez gatazkak konpontzeko irizpideak ematen dira, hala nola:

- Lehentasunen hierarkia espazioen erabileran
- Pasatzeko lehentasunak
- Zikloen zirkulazioa, bide-motaren arabera
- Zikloen zirkulazioa oinezkoentzako eremuetan
- Oinezkoen pilaketagatik bizikleta eta beste ziklo batzuk erabiltzeko murrizketak.
- Segurtasun distantziak ibilgailu motordunek aurreratzean
- Segurtasun osagarriak
- Aparkalekuak
- Bizikletak eta gainerako zikloak erretiratu, gorde eta erregistratu
- Asegurua
- Zehapenak
- Etab.

43. Irudia Bizikleta bidezko mugikortasuna udal ordenantzetan jasotzeko gomendio teknikoak



Iturria: *INTRA SL*

Gaur egun martxan dagoen ordenantza zaharkituta gelditu da edukiren batean, eta beste eduki batzuk faltan botatzen dira:

- TAO ordenantza.
- Zamalanak
- Kale edo ibilgailuen berezitasunak (Alde Zaharra, > 7,5 tonako ibilgailuei sarrera debekatuta)
- MPI ibilgailuak
- Desplazamendu modu ezberdinen arteko elkarbizitza

Proposatutako ekintzak:

- Ordenantza aldatzea, argiago egituratzeko eta, besteak beste, elementu hauek barneratzeko:
 - Zirkulazioko Erregelamendu Orokorrean ezarritako neurri berriak
 - Garraiobide berriak
 - Oinezkoen zirkulazioa
 - Ingurumen eremuetako seinaleak eta zirkulazio baldintzak
 - Abiadura muga berriak eguneratu
- Bizikleta behar bezala erabiltzeari buruzko ordenantzaren zatia zabaltzea, bete dadin sustatzeko.

Bide publikoaren erabiltzaileak ordezkatuak izan daitezzen, Udalak hainbat mekanismo sustatuko ditu, Azpeitiko Mugikortasun Foroko kideek ordenantzaren aldaketan parte har dezaten.



ARAUDIA 2. Alde Zaharrean sarbidea eta moduen arteko elkarbizitza hobetzeko ordenantza zehatza sortu

Alde Zaharreko eremua kudeatzeko araudia Hiri Izaerako Bide Publikoen Erabilera, Trafikoa, Zirkulazioa eta Segurtasuna arautzen dituen Udal Ordenantzaren dago. Ibilgailu motordunak erabiltzen ez dituzten erabiltzaile asko ibiltzen direnez eremu horretan, araudi hori nahiko lausotuta geratzen da testu artean, eta zaila da hura aurkitu eta kontsultatzea. Beraz, proposatzen da egungo araudi horretatik ateratzea eta araudi propioa eta zehatza ematea.

Proposatutako ekintzak:

- Alde Zaharrerako ordenantza zehatz baten idazketa, beste batzuen artean, elementu hauek kontuan izango dituenak:
 - Baimendutako ibilgailuentzat irizpideak: erroldatutako bizilagunak, zamalanak, larrialdiak...
 - Zamalanak egiteko ordutegiaren erregulazioa
 - Bizikleten zirkulazioa
 - Patineteen zirkulazioa

3.12. HIRIGINTZA PERSPEKTIBA

Hiriko hirigintzak eta haren morfologiak baldintzatzen dituzte, neurri handi batean, hirietako pertsonen eredu modalak. Horregatik, hiriak urbanizatzeko modua hobetzeko, Azpeitiko hazkunde sektore berriak eredu izan behar dira. Kontuan hartu behar dira HMJParen helburuak, eta planaren helburuetarako egokienak diren garraiobideen desplazamendua erraztuko dituzten elementuez hornitu behar da espazioa.

Kontuan hartu beharko dira HMJPean sartzen diren araudia eta erreferentziazko gomendioak eta jardunbide egokiak.

HIRIGINTZA 1. Azpeitiko hiriguneko hirigintza jardueretan mugikortasun jasangarriaren, irisgarritasunaren eta bide-segurtasunaren irizpideak aplikatu

Udal hirigintzan aurreikusitako garapen berriek eragina izango dute udalerriko mugikortasunean eta egungo bide sarean. Garapen berri hauek irizpide bateratua izan behar dute bide diseinuaren eta segurtasunaren arloan; beraz, ondoren, etorkizuneko garapenen aurreikuspenetan hirigintza politiken mugikortasuna txertatzeko proposamenak egingo dira, eta baita ere mugikortasun iraunkorretik garapen berri horietara bideratutako gomendioak ere.

HMJPak mugikortasunari buruzko azterlanetan jasotako garapen eta ezarpen berezi berriek bete beharko dituzten alderdiak definitzen ditu (funtsean, sortutako mugikortasuna ebaluatzeko azterlanak):

- i. Erabilera nahastuak hirigintza garapen berrietan.
- ii. Ibilgailu pribaturako bideen espazioaren %50a gehienez.
- iii. Hiri sarearen jarraitutasuna, edo gutxienez ibiltariena hirigunearekiko, edozein desplazamendu modurako.
- iv. Eredu publikotik kanpoko aparkaleku poltsak, eta kaleetan lineako eta bateriako aparkalekuak minimizatu.
- v. Baketutako bideak.
- vi. Kuota modalak, hiriko mugikortasun planarekin bat.

1.- Erabilera nahastuak hirigintza garapen berrietan

Dentsitate txikiko bizitegi-sektore berriak sor ez daitezen, aurreikusitako hazkunde berriak erabilera nagusiarekin bateragarriak diren jarduera edo erabilera anitzekin garatu beharko dira, sare trinko berriak sortzeko eta garraio publikoak ongi zerbitzatutako zonaldeak sortzeko.

Udalerriko hirigintza planeamenduaren berrikuspenak garapen estrategia hauetara egokituko dira.



2.- Ibilgailu pribaturako bideen espazioaren %50a gehienez

Hiri-eremuan, ibilgailu pribatuari eskainitako espazioa handituz joan da, beste garraibide batzuei eskainitakoaren kalterako, eta, ondorioz, espazio funtzional garrantzitsu batekin geratu da.

Garapen berriek bide espazioaren banaketa orekatua (50-50) aurreikusi eta justifikatu beharko dute ibilgailu pribatu motordunentzako espazioaren eta gainerako erabileretarako espazioaren artean.

3.- Hiri sarearen jarraitutasuna, edo gutxienez ibiltariena hirigunearekiko, edozein desplazamendu modurako

Asentamendu berrien antolamendua zehazten da, hiri garapenaren trinkotasun irizpideen arabera, lehentasuna emanaz hiri bilbeak bete eta birgaitzeari, lurzorua okupazio berriaren aurrean.

Garapen berrietan, proiektuan justifikatu edo planifikatu beharko da hirigunearekin ibilbideak daudela mugikortasun modu guztietarako.

4.- Eredu publikotik kanpoko aparkaleku poltsak, eta kaleetan lineako eta bateriako aparkalekuak minimizatu.

Eredu publikotik kanpoko aparmendurako irizpideak:

- Eraikin berri guztiak aparkalekuekin proiektatu behar dira eraikinaren barruan edo orube bereko lursail eraikigarrietan, indarrean dauden arauen arabera. Mugikortasun murriztua duten pertsonentzat erreserbatutako plazen kopurua, neurriak eta ingurunea indarrean dagoen araudi sektorialean momentuan ezarritakoaren arabera izango da.

Eredu publikoko aparmendurako irizpideak:

- Eredu publikoan, lokarrian eta/edo baterian aparkatzeko lekua minimizatu, ibilgailu pribatuarentzako espazio publikoa murrizteko helburuarekin. Desplazamendu berrietan eremu publikoan aparkatzeko beharra justifikatu beharko da.

5.- Baketutako bideak

Garapen berriek bide berriak ezartzeko bide hierarkizazioa aurkeztu beharko dute, baketutako bideak nagusi izango dituenak.

6.- Kuota modalak, hiriko mugikortasun planarekin bat

HIRIGINTZA GARAPEN BERRIETAN KONTUAN HARTU BEHARREKO DISEINU-GOMENDIOAK

Bideen konfigurazioa bide-segurtasuneko irizpideekin egokitzea

Bideak bide segurtasunaren irizpideekin egokitu behar dira, HMJP-ak bide sarearen hierarkizazioan esleitutako funtzioen arabera.

Hiriko bide sarea Hiri Mugikortasun Iraunkorrerako Planaren barruan hierarkizatuta geratzen da (gaur egun gainbegiratze prozesuan), non irizpide batzuk ezartzen dira, bide bakoitzari emandako funtzioa kontuan izanda. Konfigurazio fisikoa (bide sekzioak) bermatu behar du bide hauek bere funtzioa bete dezaketela eta aldi berean erabiltzaileen segurtasuna bermatzen dutela. Bereziki garrantzitsua da erabiltzaile ahulenen segurtasuna bermatzea (oinezkoak, txirrindulariak).

Bide sistemaren funtzionamendu egoki bat izateko hirigintzaren barruan bide sarearen sailkapen egoki bat aurreikusi behar da. Kale bakoitzari funtzio egoki bat esleitzea suposatuko du, gainera, bide erabiltzaile guztien segurtasuna bermatzea.

Sarearen barnean izango duten papera definitzeko, bi funtzioen konbinaziotik abiatuz hierarkizatu behar du: zirkulazioaren funtzioa (ibilgailu motordunen desplazamenduak bermatu) eta irisgarritasuna eta funtzio soziala (erabiltzaile guztien irisgarritasuna bermatuz eta kalea bertako bizitzaren euskarria izan dadin).

Sarearen barruan izango duten papera zehazteko, bi funtzio konbinatuz hierarkizatu behar dira: zirkulazio funtzioa (ibilgailu motordunen desplazamenduak bermatu) eta irisgarritasun sozialaren funtzioa (erabiltzaileen irisgarritasuna bermatuz eta kalea bertako bizitzaren euskarria izan dadin).

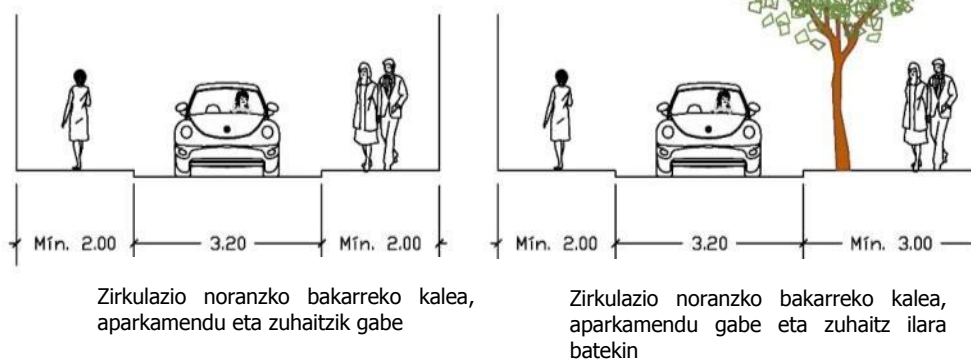
Jarraian grafiko batzuk aurkezten dira non bidean aplikatu daitezkeen sekzioak erakusten dira erabilgarri dagoen sekzio totalaren arabera (7 metroko zabalera baino gutxiago sekzioa duten kaleak jarraian jorratzen dira beste kapitulu batean). **Bide espazioaren esleipen egoki batekin konpontzen dira, askotan, bide istriputasuneko problematikak.**

7 eta 9 metro arteko zabalerako kaleak

Irudiak sekzio hauetarako distribuzio aukera ezberdinak agerian uzten dituzte.

44. Irudia 7 eta 9 metro arteko zabalera duten kaleentzako sekzioak

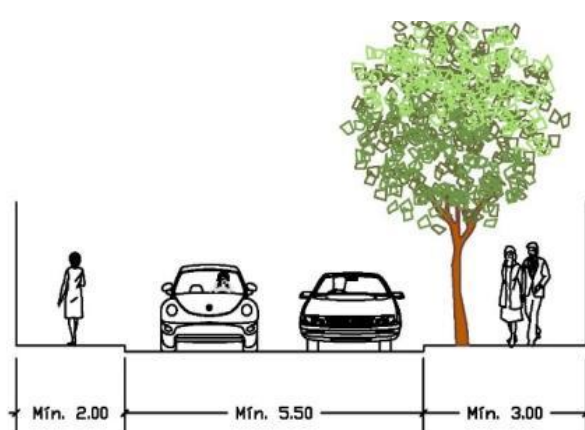
7 ETA 9 m ARTEKO ZABALERAKO KALEAK



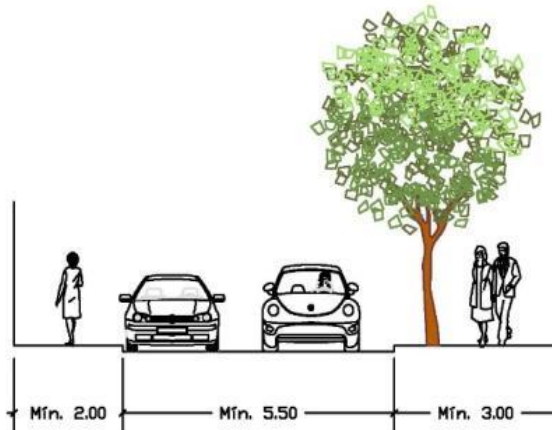
Kale zabalak

45. Irudia 9 eta 12 metro arteko zabalera duten kaleentzako sekzioak

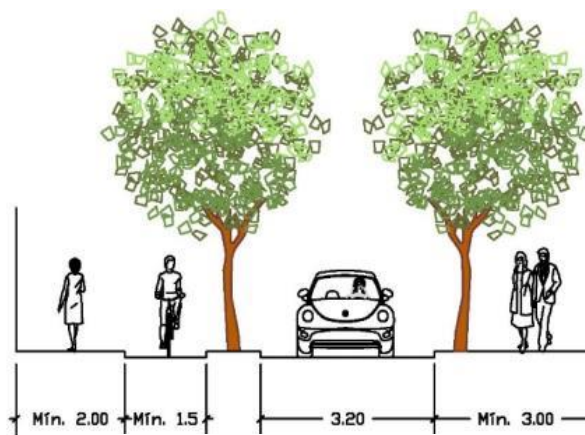
9 ETA 11 m ARTEKO ZABALERAKO KALEAK



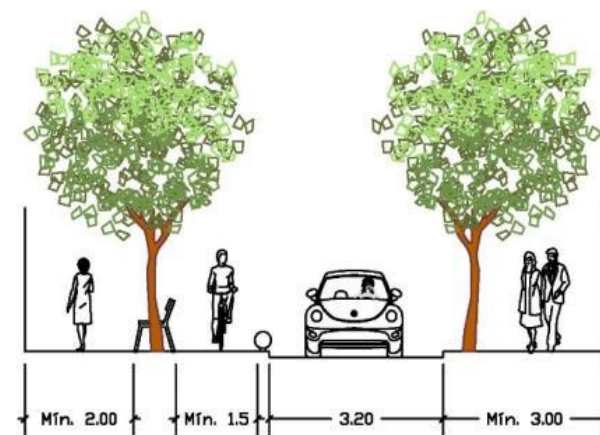
Zirkulazio noranzko bikoitzeko kalea, aparkamendu gabe



Zirkulazio noranzko bakarreko kalea eta aparkamendu ilara bat



Zirkulazio noranzko bakarreko kalea eta bizikleta erreia.
Ez dauka aparkamendu erreia



Zirkulazio noranzko bakarreko kalea eta bizikleta
espaloia. Ez dauka aparkamendu erreia

- Kale estuak oinezkoen kaleetan bihurtu daitezke, non bakarrik autoan sartzeko aukera izango dute garajea duten bizilagunak. Kale komertzialetan utziko da gainera, ordu zehatz batzuetan merkantzia banatzen duten ibilgailuen sarrera.
- Bizikidetasun kaleak, lehentasuna oinezkoei emanez. Lehentasun hau funtzionatzeko ezinbestekoa da motordunen trafikoa minimora gutxitzea. Elkarbanatutako kaleak ezin dute izan, beraz, errepideetarako sarbide bezala funtzionatzen duten kaleak edo errotazioko aparkamendu zonaldeak. Ezin dute balio ezta ere erdigunea alde batetik bestera gurutzatzeko.

Komeni da gogoraraztea orokorrean errazagoa eta ekonomikoagoa izaten dela oinezkoen kaleak ezartzea alderantzikatutako lehentasuneko elkarbanatutako kaleak baino. Lehen motako kaleetan (eta lehen momentu batean) oinezkoen kale bezala bere estatusa bermatzeko nahiko da piloiak sarreran instalatzearekin, baina bigarren motakoak ezartzeko orokorrean gastu handia behar izaten da piloiak, lorategiak, bideo zaintza, etab. instalatzeko, era horretan oinezkoen pasatzea eragozten duten autoen aparkamendu irregularra saihesteko.

27. Taula Hiri inguruneke kaleen tipologia, funtzioaren eta konfigurazio baldintzen arabera

	OINEZKOEN KALEA	BIZIKIDETASUN KALEA	ZONA 30 KALEA	HIRI KALE KONBENTZIONALA
Funtzioa	<u>Lehentasuna</u> OINEZKOAK <u>Sarbidea</u> BIZITEGIA K/D	<u>Lehentasuna</u> OINEZKOAK BIZIKLETAK Eliminatu IRAGAITZAZKO ZIRKULAZIOA	<u>Babes maila altua</u> OINEZKOAK BIZIKLETAK	<u>Lehentasuna</u> IBILGAILUAK
Sekzioa	< 7 metro	> 7 metro	> 7 metro	> 7 metro
EBI	< 500 ibilgailu	< 1.000 ibilgailu	< 3.000 ibilgailu	> 5.000 ibilgailu
Espazioa oinezkoentzat	%100	%70	%70 ≥ 2 m. espaloi baliagarria	%50
Espazioa ibilgailuentzat	%0	%30 ≥ 3,5 m. zabalera garraio publikoa	%30 ≥ 3,5 m. zabalera garraio publikoa	%50
Aparkamendu	Ez	Bai bidearen %40≤	Bai	Bai
K/D	Bai	Bai	Bai	Bai
Zoladura	Plataforma bakarra oinezkoen paso gabe	Plataforma bakarra	Bide konbentzionala	Bide konbentzionala
Seinaleztapena	R.100 R.101	S.28 S.29	S.30 S.31	Bidekoa

Iturria: INTRA SL, hurrengo datuekin: Mugikortasun iraunkorrerako hiri bideen diseinurako gidaliburua (AMB Mobilitat); Kataluñako hiri diseinurako mugikortasun gomendioak (Generalitat Catalunya, Departament de política territorial i obres públiques); Mugikortasun irizpideak hiri zonaldeetan (RACC).

Hurrengo grafikoetan ikusi daitezke 7 m. baino gutxiagoko kale estuetarako sekzio posibleak. Azpimarratu behar da, nahiz eta zoladura bakarra ezartzea soilik ezinbestekoa den 7 m. baino gutxiagoko zabalera duten kaleetan, komenigarria izan daitekeela ere, zabalagoak diren kale batzuetan (oinezkoen ardatz bat osatzeko adibidez).

47. Irudia 7 metro baino gutxiagoko zabalera duten kaleentzako sekzioak

7 m BAINO GUTXIAGOKO ZABALERA TOTAL DUTEN KALEAK



Plataforma bakarreko bide eta bide konbentzionalen arteko gurutzaketa

Plataforma bakarreko bide eta bide konbentzionalen arteko gurutzaketak puntu gatazkatsuak dira, eta horregatik beharrezkoa da puntu hauen konfigurazio eta seinaleztapena homogeneizatzea.

Bizitegi kaleetan pasatzeko lehentasuna oinezkoena denez, gomendatzen da, oinezkoen pasabidea bidegurutzean kokatu ordez, bide konbentzionaleko espaloia jarratasuna mantentzea.

Plataforma bakarreko eta bide konbentzionaleko espaloia arteko intersekzio gunean (maila berdinean altxatuak) bide konbentzionaleko espaloian erabilitako zoladura berdina erabiltzea gomendatzen da. Horrela, lortzen da:

- Anbiguotasunik gabe oinezkoari lehentasuna eman, galtzadari zuzenean lotutako zoladura erabiltzea saihestuz. Bide konbentzionalaren espaloia material berdinak erabiliz, oinezkoaren lehentasuna modu garbi batean azpimarratzen da.
- Trafiko motordunaren abiadurak moderatzea, espaloia batean zirkulatzen ari direlako.
- Irisgarritasun unibertsala erraztu, hiri diseinua sinplifikatuz direkziozko ukimen zoladura gutxiagorekin.
- Gatazka harreman sozialaren bidez konpontzea gonbidatzen du, indartsuena kokatua (ibilgailu motorduna) ahulenaren lurraldean kokatuz (oinezkoak).

Iraunkortasun arazoak direla eta, trafiko intentsitateak bide konbentzionalaren espaloia hondatzeko aukera egotekotan, orduan hirugarren zoladura erabiltzea gomendatzen da (bide konbentzionalaren espaloian erabilitakoaren desberdina eta ibilgailuak zirkulatzeko bideratutako plataforma bakarrean erabilitako zoladuraren ezberdina). Hirugarren zoladura hau, adibidez galtzada-harri edo hormigoizkoa (azalera tratamenduarekin edo gabe), plataforma bakarrarekin intersekzioko zonaldea baina pixka bat lehenago hasia gomendatzen da.

Jarraian plataforma bakarreko eta bide konbentzionaleko bideen arteko gurutzaketen eta plataforma bakarreko kaleetan ibilgailuen zirkulaziorako seinaleztapenaren inguruak gomendio batzuk zehazten dira:

Ulertzen da plataforma bakarreko kaleak bizitegi kale bezala araututako kaleak direla, S-28 zirkulazio seinalearen bidez, edo oinezko kaleak. Edozein kasuan, gomendatzen da beti seinaleztapena barneratzea.



Nahiz eta VIV/561/2010 Ordenak plataforma bakarreko kaleetan lehentasun bakarra oinezkoena dela zehaztu, azterketa honetan gomendatzen da bide hauen seinaleztapena S-28 seinalearen bitartez. Gomendio hau ezartzen da Zirkulazio Araudi Orokorra eta Trafiko, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioa eta Bide Segurtasunaren Legea hierarkikoki aipatutako ordena baino maila gorenekoak direlako, eta testu legal hauetatik ondorioztatzen da seinaleztapen honen beharra bide zehatz batean oinezkoari lehentasuna emateko borondatea baldin badago.

Askotan errepikatzen den arazo bat, askotan gidari askok S-28 seinalearen (bizitegi kalea) mezua ez dutela ezagutzen da. Eta kasu askotan, kaleen seinaleztapenaren administrazio arduradunak ere ez du ez dute ezagutzen eta bide hauek modu desegoki baten seinaleztatzen dituzte, bidearen erabiltzailea nahasten duten mezu kontraesankorrak emanez.

S-28 seinalearekin seinaleztatutako bizitegi kaleak, bereziki baldintzatuta dauden zirkulazio zonaldeak dira eta lehendabizi oinezkoek bideratuta daude eta bertan zirkulazio arau bereziak aplikatzen dira:

- Ibilgailuen gehieneko abiadura 20 km/h-tan finkatutako dago, eta gidariak lehentasuna eman behar diete oinezkoek.
- Ibilgailuak bakarrik aparkatu dezakete seinale edo marka bitartez adierazitako tokietan.
- Oinezkoek zirkulazio zonalde osoa erabili dezakete.
- Kirola eta jokoak bertan baimenduta daude.
- Oinezkoek ez dute ibilgailuen gidariak alferrik eragotzi behar.



Bere aldetik, S-29 seinalea da, bizitegi kaleko bukaera adierazten duena, eta ondorioz, berriz ere zirkulazio arau orokorrak aplikatzen dira berriz ere.

Erdiguneko sarbideak antolatu

Erdiguneko baketzea eraginkorra izan dadin garrantzitsua da kaleen konfigurazio berria zirkulazioaren antolamendu berri batekin batera egitea, ez bakarrik erdigunean, hiri osoan baizik. Antolamendu berriaren helburua erdiguneko kaleetan motordunen zirkulazioa murriztea eta baketutako zonaldeetan iragaitzazko trafikoa erabat ezabatzea izango da.

Ibilgailuen aparkamendu plazak murriztea gomendatzen da arrazoi ezberdinengatik:

- Agitaziozko trafikoa saihesten da, alegia, aparkamendu bila ibiltzen diren ibilgailuen zirkulazioa.
- Oinez egindako desplazamenduak sustatzen dira, ibilgailu motordunen desplazamenduen kalterako. Ezagunak dira kutsadura atmosferikoa eta osasuna eta pertsonen ongizatearen gaineko onurak. Erdigunearen barruan beharrezkoak ez diren desplazamenduak ibilgailu motordunean saihestu behar dira.

Helburu hau lortzeko modurik egokienean eta, aldi berean, erdigunera sarbide on bat mantendu, baketutako zonaldea inguratzen duen eraztun bat ezartzea da. Eraztunetik bukle txikiak ezartzen dira, gidariei baimena emateko erdigunera gestio zehatz bat egiteko joatera eta sarrera puntutik ez oso urruti berriz atera. Aldiz, ez da uzten erdigunea alde batetik bestera gurutzatzen. Buklea konfiguratzeko kale zabalenen konfigurazioa aprobetxatzen da, non posible izan den galtzada eta espaloiarekin ohizko bereizketa mantentzea, baina normalean beharrezkoa izango da baita ere zoladura bakarreko kale estuagoak.

Eraztuna, kontrari, kale zabalagoetatik pasa beharko da. Orokorrean eraztunean baketutako zonalde eta beste erdigunearen arteko muga finkatzen du, baina jarraitasun egokiko trazadura bat lortzeko, batzuetan beharrezkoa da baketutako zonaldetik urruntzea. Tokiko baldintzen arabera, eraztuna zirkulazio noranzko bikoitza edo bakarra izan dezake, eta baketutako nukleoaren tamainaren arabera bukle kopuru handiago edo txikiagoa beharrezkoa izango da, edo bat ez, erdigune txikiaren kasuan.

Baketutako erdigunea eta beste erdigunearen arteko muga azpimarratzeko, eraztuneko barruko alboan espaloia jarraitua ezartzea gomendatzen da.

Oinezkoentzako ibilbideen sorrera

Posiblea da erdiguneko baketzean aurrera pauso garrantzitsuak ematea gehiegizko gastu ekonomikoak egin gabe, baina hala ere zoladura bakarra ezartzerakoan akabera eta hiri altzari mota ezberdinekin urbanizazioa inbertsio gehigarri bat eskatzen du. Komenigarria da prozesu hau progresiboki egitea eta epe motzean lehentasuna ematea erakarpen puntu gehiago dituen kaleei eta oinezkoentzako komunikazio gaitasuna handiena duten kaleei.

Zentzu honetan, erdigunea gurutzatzen duten eta oinezkoen oinarritzko sarea erdigunetik kanpo konektatzen duten oinezkoentzako ardatz nagusien definizioari lehentasuna eman behar zaio. Hobe da ardatz hauek ez motordunen zirkulaziorako izatea eta bakarrik sartzen uztea baimendutako ibilgailuak eta, zehaztutako ordutegi batean, zabalduak egiteko ibilgailuak.

Oinezkoen ibilbideak eta motordunen oinarritzko sareko kaleen arteko gurutzatze puntuak semaforo bidez erregulatuta egon behar dira edo oinezkoen pasabideetan aterpe fisikoekin. semaforoak oinezkoen pasabideetan ezartzeko oinarritzko irizpidea zeharbideetako oinezko pasabideetan egunero 10.000 ibilgailuen batez besteko intentsitatea egotea da, eta irizpide hau hiri sarearen oinarritzko sarean hedagarria izan daiteke zorroztasun gehiago edo gutxiagorekin.

Aparkamendua mugatu erdigunean

Gogorarazi behar da bide publikoan aparkamenduaren existentzia arazo orokor bat dela nukleo historikoetan, motordun zirkulazio kopuru garrantzitsu bat erakartzen duelako eta hau oinezkoek lehentasuna izan beharko luketen kale estuetatik pasa behar da. Aparkaleku hauek gabe ibilgailu gutxiago sartuko litzateke nukleo historikoan aparkatzeko lekurik ez luketelako topatuko.

Testuinguru honetan aparkamendu mota ezberdinak erakartzen duten zirkulazio bolumenean diferentziak azpimarratu behar dira. Gatazkatsuen errotazioa aparkamendua da. Aparkamendu libreetan utzitako kotxeak normalean egunetan zehar mugitzen ez diren bitartean edo egunean behin irten eta behin sartzen diren bitartean, errotazio plazetan normala da egunero 7-8 sarrera eta irteera egotea.

Aparkamendu plazen defizita dagoen lekuetan aparkamendu librea arazo bat suposatu dezake ere. Kasu okerrenetan zona urdinetan bezalako zonaldeetan sortzen den trafiko bolumen antzekoa sortu daiteke, azkenean topatuko ez duten aparkaleku baten bila bueltak ematen dituzten gidariengatik sortuta.

Erdiguneko zirkulazioa murrizteko helburuarekin disuasio aparkamenduen erabilpen sustatu beharko litzateke eraztunetik gertu, erdigunean dauden aparkalekuen kalterako. Udalerrri bakoitzaren baldintzen arabera, aparkaleku hauek doakoak izan daitezke edo ordaindutakoak.

Irisgarritasun irizpideak

Udalerrri baten irisgarritasuna oinezkoen bide segurtasunari bitan kaltetzen dio. Espaloi eta oinezkoen pasabideen falta, estuegiak diren espaloiak edo pasatzea saihesten duten oztupoak, bide segurtasunean zuzenki eragiten duten irisgarritasun eskas baten adibide dira, oinezkoak behartzen dituztelako inongo babesik gabeko lekuetatik pasatzera.

Beste alde batetik, irisgarritasun falta bere desplazamendua oinez egiteko borondatea duten pertsonen kopurua murrizten du eta istripu gehiago eragiten dituzten garraio modu motordunak erabiltzen dituzte, kotxe partikularra bezala. Malda handiko espaloi tarteak edo eskailerekin, seinalerik gabeko oinezko pasabideak... desplazamendua zaildu eta eragozten duten disfuntzioen ereduak dira. Elementu hauek guztizko eragozpena izan daitezke oinezko batzuk modu autonomo batean desplazatu ahal izateko.

Beste disfuntzio garrantzitsu bat ematen da bidegurutzeen antolakuntza dela eta oinezkoan behartzen direnean buelta luze bate materia bere ibilbide naturala jarraitu ordez; biribilguneetan eta bide nagusiekin bidegurutzeetan asko ikusten den akats bat da, oinezkoen pasabideak ibilbide naturaletik oso urruti kokatzen direnean.

Azpeitia, nahiz eta zentzu honetan lanean ari den, oinezkoen pasabideen egokitzapenean oraindik hobekuntzarako marjina badauka. Disfuntzio larrienak gurutzaketan adar batzuetan margotutako pasabideak falta direla eta hiriko oinezko pasabide askotan seinaleztapena falta dela dira.

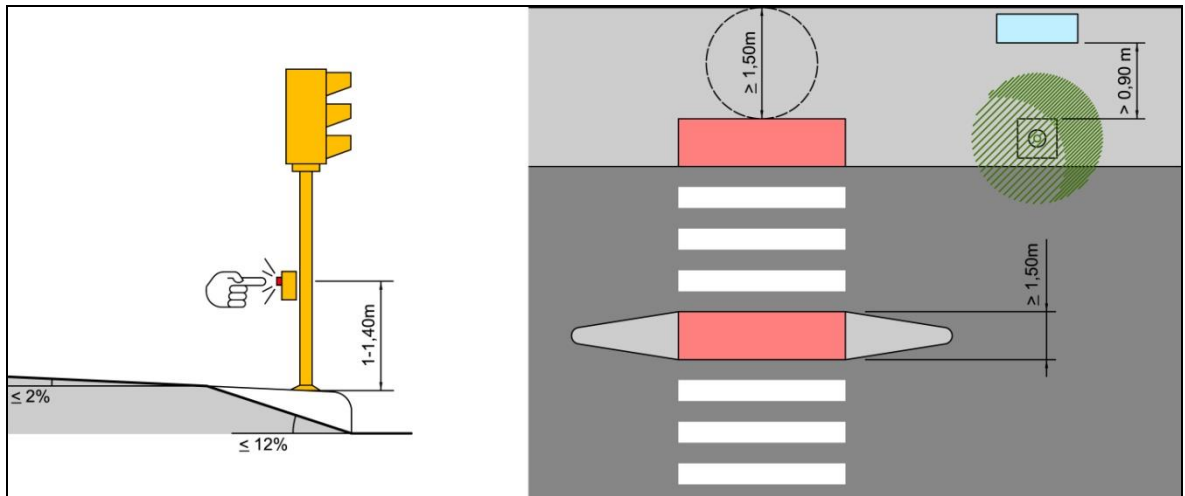
Jarraian gehiago errepikatzen diren irisgarritasun disfuntzioei aurre egiteko ekintza batzuk proposatzen dira:

- **Oinezkoen pasabideen hornidura osatu eta hauen kokapena hobetu,** intersekzioetara hurbilduz.
- **Arauzko seinaleak ezarri** oinezkoen pasabideetan.
- **Belarriak ezarri** alboetan aparkamendua duten oinezkoen pasabideetan, gaizki aparkatutako ibilgailuak bere erabilpena saihestu ez dezaten.
- **Espaloiak ezarri** falta diren lekuetan edo egoera txarrean dauden lekuetan.
- **Espaloiak zabaltu eta hobetu** existitzen direnean edo, oinezkoentzat lehenetasunarekin **zoladura bakarra** ezarri.
- Espaloitik ibiltzeko oztopo diren **seinaleak, zuhaitzak, panelak eta beste motako hiri-altzariak** lekuz aldatu.
- **Eskailerak arrapalekin ordezkatu edo osatu.**

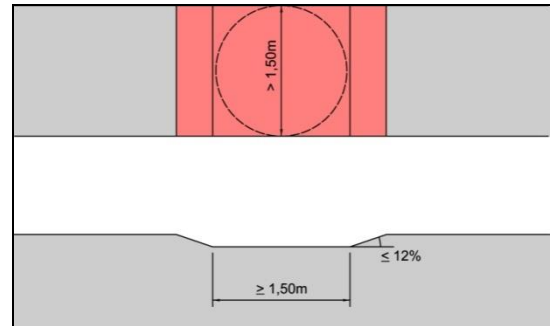
Oinezkoen pasabideetako segurtasunarekin zuzenki erlazionatuta, nahiz eta irisgarritasuna ez eduki, interesgarria izango litzateke babes zonaldeak ezartzea zirkulazio bi erreien zabalera berdineko pasoetan.

Neurri hauen artean gehienak koste ekonomiko altua dute eta normalean hiriak ezin dituzte bere gain hartu epe laburrean. Zentzu honetan, azpimarratu behar da Azpeitian ikusten direla erabat egokitutako ingurune batzuk eta nabaritzen dela irisgarritasun irizpideak integratuta daudela eta urbanizazio eta bide publikoetan egiten diren parte hartze berrietan aplikatzen direla.

48. Irudia Espaloi eta oinezkoen pasabideetako irisgarritasuna



Espaloi eta oinezkoen pasabideetako neurri nagusiak, erabilitako pasoaren arabera irisgarritasun araudia bete dezaten.



Iturria: *INTRA SL*

Irisgarritasun araudia betetzeaz gain, oinezkoentzako sareen oinarritzko dimentsioen planifikazioa oinezkoen erosotasuna eta segurtasuna bermatzearen helburuarekin egin behar da.

Espaloi dimentsionatuak kontuan izan behar du bertatik desplazatzen den oinezkoen kopurua, gertu garatzen diren ekintzak (saltokiak, ekipamenduak garraio publikoaren geltokiak...), plangintza eta paisaiaren gogoetak kontuan izateaz gain.

Galtzadan oinezkoentzat pasabide motaren aukeraketa egiteko kontuan eduki behar da baita ere ibilgailu motordunen zirkulazioaren intentsitatea eta oinezkoen desplazamenduen intentsitatea. Gainera kontuan eduki behar dira ibilgailuen abiadurak, ikuspenaren baldintzak edo sentikorrak diren inguruneen presentzia (ikastetxeak, osasun zentroak, etab.).

Oinezkoen bidegurutzeak

Galtzadako bidegurutzeak oinezkoen istripu puntu nagusiak dira. Beharrezkoa da, beraz, azaldutako oinezkoen jokabidearen ezaugarriak kontuan hartzea.

Bidegurutze motaren aukeraketa nagusiki **kalearen zirkulazio intentsitatearen eta gurutzatzeko prest dagoen oinezkoen kopuruaren** arabera egiten da

Hala ere, beste parametro batzuk kontuan izan behar dira gehiago komeni den bidegurutze mota aukeratzeko orduan:

- Ibilgailuen abiadura
- Ikuspen baldintzak
- Ekipamendu sentikorren gertutasuna: ikastetxeak, zaharren egoitzak, ospitaleak.

Oinezko pasabide konbentzionalei dagokionean, oinezkoen ibilbideen zehar jarraitasun maximoarekin definitu behar dira eta, pertzepzioa areagotzeko, barneratu:

- Bide marka osagarriak (zeharkako bandak, arriskuko piktogramak...)
- Marka margoarekin edo zoladura galtzada-harrian
- Margo islatzailea gauez edukitzen den pertzepzioa hobetzeko eta ez labaingarria irristadak saihesteko, zehazki bi gurpileko ibilgailuena

Oinezkoaren ikuspen baldintza egoki batzuk bermatzea bere segurtasunerako helburu nagusi bat da. Zentzu honetan, bere ikusmen eremuaren zabalera ibilgailuen abiadurari proportzionala da, eta horregatik interesgarria da abiadura murrizteko elementuak instalatzea irisgarritasun eta giza funtzio handia duten kaleetan.

Ikuspenaren hobekuntza bidegurutzeetan

Ikuspen mugatu bat izatea bide segurtasuna kaltetu dezake eta bidegurutzeetan istripu arriskua areagotu. Bidegurutzeetako konfigurazioak segurtasun irizpide minimo batzuk bete beharko ditu.

Bidegurutzetako ikuspen arazoak hiriko istriputasunaren parte garrantzitsu baten kausa dira. Aparkamendu ilara baten konfigurazioa pasoaren arrasean eta, neurri txikiago batean, espaloiaaren azalera eskasa, adarren artean ikuspen zail bat baldintzatzen dute (gidari eta gidari artean, eta gidari eta oinezko edo bizikleta artean).

Ikus oztopoak

Arau orokor bezala, kotxeen aparkamendua edo zabor kontainerren kokapena oinezkoen pasabideetara pegatuta, zirkulazioa ibiltzen den albotik, saihestu behar da. Irizpide berdina aplikatu behar da beste elementu batzuentzat, hala nola, publizitate errotiluak, landaretza dentsoa, etab. Zigilatu behar den elementu bat bere ohiko lekuetatik zabor kontainerren desplazamendua da, egokiak ez diren espazioen okupazioa saihesteko. Okupatzen duten espazioen seinaleztapen horizontala zaintza lan hau errazten du.

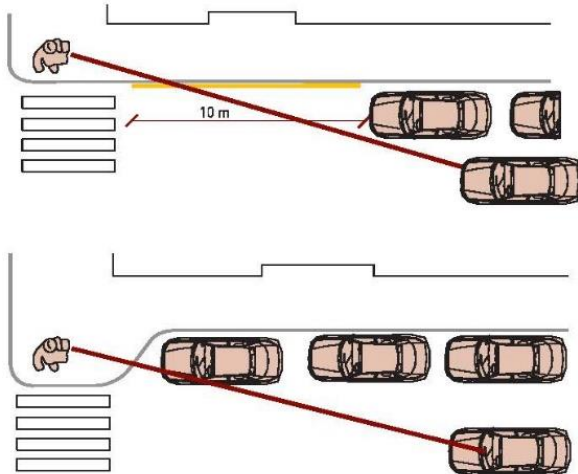
Aparkamendua

Gaizki aparkatutako ibilgailuak askotan erabiltzaileentzako ikuspen arazo larriak erakartzen dituzte, bai oinezko eta bai gidarientzat. Ikuspena eta bide ingurunea azkar begipean izateko aukera okerragotu egiten dute. Hau saihesteko beharrezkoa zaintza areagotzea arauen aurrean errespetu handiago bat lortzeko.

Baina baita ere arrunta izaten da modu egoki batean aparkatutako ibilgailuak ikuspena zailtzea (pasatzen da, orokorrean, bidegurutze eta oinezkoen pasabideetatik gertu). Bide publikoan dauden aparkamendu plazak modu batera banandu behar dira, non ez duten harreman bisual on bat oztopatzen, bidearen erabiltzaileen artean orokorrean eta, batez ere, oinezko eta gidarien artean oinezkoen pasabideetatik gertu.

Gomendatzen da oinezkoen pasabidearen aurreko 10 metroetan aparkamendu plazak ez ezartzea eta, posible bada, espaloiaaren zabalgunerako belarri bat ezartzea bidegurutzeko pasoaren gaineko aparkamendu ilegala saihesteko.

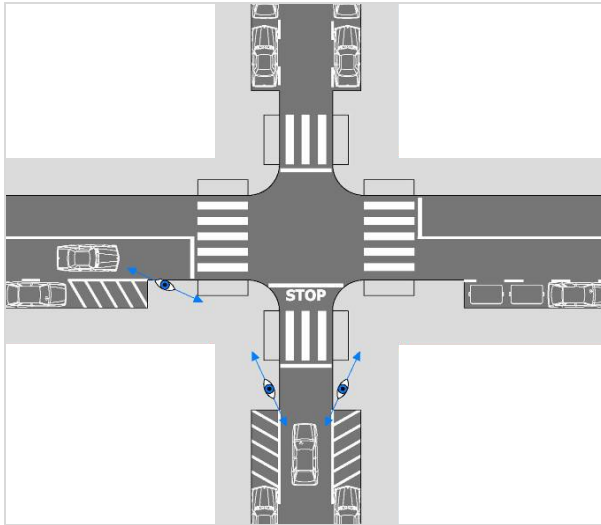
49. Irudia Ikuspena hobetzeko neurrien aplikazioa



Iturria: Kataluñako hiri diseinurako mugikortasun gomendioak. Generalitat de Catalunya.

Belarriak ezartzea eta autoentzako aparkamendua bizikleta edo motorrentzako aparkamenduengatik aldatzea oinezkoen pasabideak baino lehen ikuspena hobetzen duten oinarritzko bi neurri dira. Azken neurri hau oso ekonomikoa da, eta horregatik, kontuan izateko modukoa. Belarri fisikoak, kontran, garestiak dira baia epe laburrean margotutako belarriak ipini daitezke, piloi edo beste elementu fisiko batekin indartuta.

50. Irudia Oinezkoen pasabideetan belarriak aplikatzeko eredua



Neurri honek pasatzeko luzera (galtzadaren partea) eta oinezko eta gidarien arteko ikuspena hobetu dezake. Autoentzako aparkamendua bizikleta edo motorrentzako aparkamenduagatik aldatzea ikuspen ona izaten laguntzen du. Neurri honen aplikazio orokor bat erakar dezake, motorra edo bizikletentzako aparkamenduaren gehiegizko eskaintza bat. Kasu hauetan gomendagarriagoa da oinezkoen pasabidetik gertu dagoen tramua lorategi batekin okupatzea.

Zamalanentzako espazioen kokapena

Ikuspenaren eragozpena oraindik handiagoa da oinezkoen pasabideen aurrean gelditutako ibilgailuaren dimentsioak auto batenak baino handiagoak direnean. Horrela, furgonetak edo merkantzien garraiorako kamioi txikiak pasoen aurrean gelditzeko desegokienak dira, motozikleten aparkamendua gomendatzen den heinean.

Plano bertikaleko ikuspenak oztoporik gabeko espazio libre bat behar du 60 eta 300 zm arteko altueran ikuspena eragotzita geratzen den zonaldeetan.

Bidegurutze edo oinezkoen pasabideetatik gertu dauden bide publikoko terrazak

Hiri eta udalerri askotan geroz eta gehiago ikusten den elementu bat taberna edo jatetxetako terrazarako zonaldeak dira. Espaloiak estuak diren puntuetan, aparkamendura zuzendutako zonaldean altxatutako plataformak instalatzea planteatzen da, establezimenduaren aurrean.

Elementu hauek bidearen edo oinezkoen pasabideen iskinetan kokatuak egoten baldin badira ikuspenarentzat oztopo bat suposatu dezakete. Baita ere trafiko seinaleen ikuspena oztopatu dezakete bere konfigurazioa ez baditu betetzen dimentsio egoki batzuk.

Estruktura hauen ezartze seguru baterako irizpideak ematen dira:

Plataforma

- Terrazak kordoian aparkatzen duten ibilgailuen inpaktua jasaten duen materialarekin eraikitako plataforma eduki beharko du.
- Espaloiairen mailaren arrasean egon behar da, mugikortasun murrizteko pertsonen irisgarritasuna bermatuz.

Hesi perimetrala

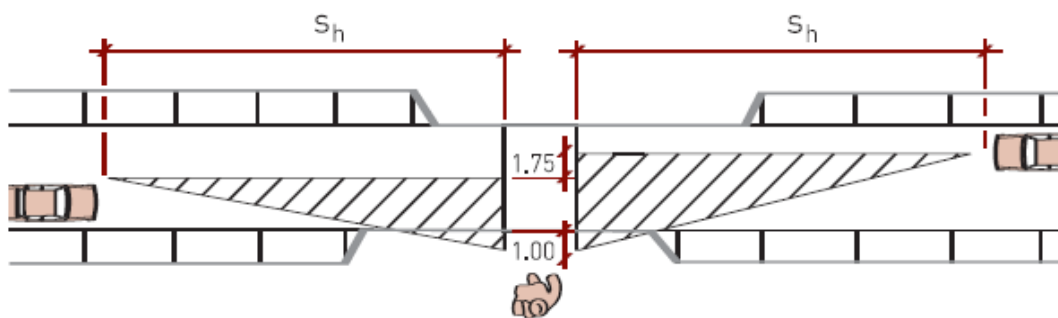
- Terrazako kanpo perimetro guztia elementuekin mugatuko da, erabiltzaileen sarbidea galtzadara edo galtzadatik saihesteko, derrigorrez espaloitik sartzera behartuz.
- Hesiak lehen babes altuera bat edukiko du oinezkoentzat, ustekabeko talka posibleen aurrean material erresistente batez osatuta.

Altuera hau funtzio bikoitza bete beharko du, terrazako erabiltzaileen babesa eta aldi berean terraza oinezkoen pasabidetik gertu baldin badago ikuspena ez eragotzi.

Lokalizazioa

- Terrazak distantzia libre bat utzi behar dute oinezkoen pasabidera artea bidegurutze baten aurretik kokatzen baldin badira, ikuspena bermatzeko. Distantzia kalkulatzeko kontuan izan beharko dira bideko ibilgailuen zirkulazio abiadura maximoak. Distantzia hau murriztuko da belarri baten existentzia kontuan izaten baldin bada.

51. Irudia Oinezkoen ikuspen distantziak kalkulatzeko parametroak



V (km/h)	20	30	40	50	60	70
S _h (m)	10	20	30	40	50	60

Iturria: Kataluñako hiri diseinurako mugikortasun gomendioak. PTOP.

Bermatu behar da terraza eta pasabidearen arteko espazioan ez daudela oztopo bisualak, aparkatutako autoak bezala. Motozikleta edo bizikleten aparkalekuak ezartzea gomendatzen da, edo babes belarrien funtzioa egiten duten aurrefabrikatutako elementuen kokapena. Espazio libre bat utzi beharko da baita ere oinezkoen pasabidetik terrazaraino bidegurutze baten ostean kokatzen badira, bira egiten dagoen ibilgailuaren partetik terrazaren ikuspena bermatzeko.

Edozein kasutan gomendatzen da estruktura hauek erregulatzen dituen udal ordenantzak parametro guzti hauek erregulatzea, bere diseinu, dimentsio eta lokalizazioaz gain. Establezimenduari baimena eman aurretik funtsezkoa kontsideratzen da **Udaltzaingoa**ren partetik **igorritako aldeko txosten bat** eskatzea, bide segurtasun irizpideak kontuan izanik egoera partikular bakoitza aztertzeke.

Alakak

Ikuspen arazoak bereziki larriak dira alakekin diseinatutako bidegurutzeetan. Alakekin iskinetan antolakuntzarik gabeko aparkamendua eman ohi da, eta gehienetan bidegurutzean sartzen diren gidarien ikuspena kaltetzen du. Arau orokor bezala, gomendatzen da alaka txikiak kendu eta kurbako iskinekin ordezkatzeko. Alaka handientzat beste alternatiba dago, aparkamendua antolatzea eta bideratutako espaziotik kanpo aparkamendua saihesten duten piloak edo beste elementu fisikoak ezarri.

Bateria eta erdi bateria

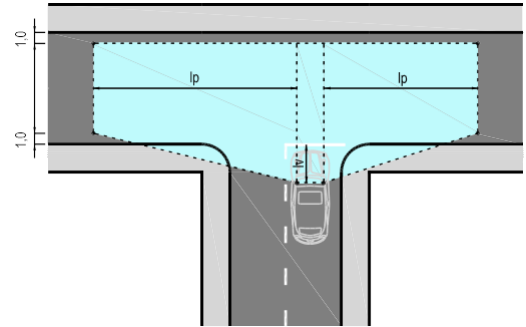
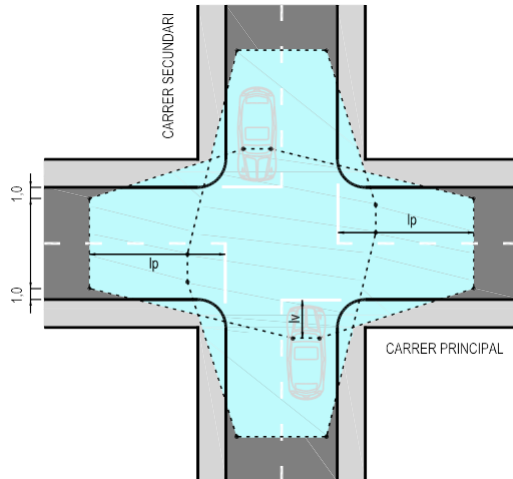
Zirkulazio erreia-aren ondoan batarian edo erdi-batarian dagoen aparkamendua ikuspen arazoak sortzen ditu ere. Bere diseinua pentsatutako da aurpegiz sartu eta atzera-martxan irteteko eta, ondorioz, ia ikuspenik gabe. Aparkalekuak erdi-bateria/alderantzizko batarian dispostzen badira (sartu atzera-martxan eta irten aurrerantz) ikuspen gutxiko arazoak saihesten dira. Neurri honen aplikazioa oso kostu gutxi dauzka eta emaitza adierazgarriak.



Istripuen zati handi bat elkarguneetan gertatzen denez, bistan da ingurune horiei aurre egin behar zaiela. Lehenik eta behin, ziurtatu behar da gidariak ohartzen direla elkargune batera iristen ari direla. Bisualizazio hori ardatzaren erdialdea (biribilgunea edo minirotondaren kasuan) edo sarbideak (galtzada estutzea, argiak indartzea, etab.) nabarmenduz egin daiteke.

Elkargunera iristean, ikuspen ona ziurtatu behar da. Ondoko grafikoek semaforoarekin erregulaziorik ez duten elkarguneetan oztoporik gabe mantendu behar diren eremuak adierazten dituzte.

52. Irudia Ezkerrean ikuspen eremua X formako intersekzioetan; Eskuinean ikuspen eremua T formako intersekzioetan



Abiadura muga (km/h)	50	40	30
Kale printzipaleko ikuspen eremuaren luzera (m)	95	75	55

Gomendioak:

- Bidegurutzearen kokalekua adierazi.
- Argiztapen ona.
- Seinaleak, zuhaitzak eta bestelako elementuak ikuspena oztopatzen ez dutela ziurtatu.
- Behar ez den lekua kendu, kontrolik gabeko aparkamendua saihesteko.
- Ibilbide zuzenetan oinezkoen pasabideak bermatu.

Jarraian, elkargunean dauden egoera batzuk eta horiek antolatzeke aukerak agertzen dira, segurtasun irizpideekin.

Bidegurutzeetako disfuntzioak eta hobekuntzak: adibidez, zirkulazio erre bat eta bi aparkatze linea dituen bidegurutze batean.

Bide segurtasuna eskola inguruan

Ikastetxeekin erlazionatutako mugikortasunaren baldintzekin arreta berezi bat izan behar da.

Jarraian, eskola ingurunetan segurtasuna hobetzeko izaera orokorreko alderdi batzuk azaltzen dira:

- Zabalera estuko kaleetan, espaloi estuak eta ibilgailuentzako galtzada mantentzen denean, espazioaren banaketako emaitza beti da kaltegarria oinezkoentzako. Oinezko/ibilgailu artean gatazkatsu diren puntu hauetan beharrezkoa da Udaltzaingoaren presentzia desadostasun arazoak eta istripuak saihesteko, eta erabiltzaile guztien mugikortasuna erregulatzeko. Irtenbiderik egokiena **eskola aurreko kalearen tarte bat denbora labur batean moztea** izango litzateke, ikasleen sarrera eta irteeran.
- Beharrezkoa da ingurunean behar adina **oinezkoen pasabideak** egotea, bai sarrera/irteeraren aurrean eta baita gertu dauden zonaldeetan non gurasoak beraien seme-alabak itxopen dituzte. Oinezkoen pasabideen kokapena **ikasleen ibilbide naturalarekin** bat etorri behar da, kontrako kasuan ikasle eta itxaroten dauden pertsona asko bideratutako pasabideen kanpotik gurutzatuko dutelako. Garrantzitsua da baita ere **oinezkoen pasabideetatik gertu ikuspen ona** bermatzea. Kanean aparkamendua egotekotan ezinbestekoa da pasabideetan belarriak ezartzea eta pasabidearen aurreko tartean autoentzako aparkalekuak kendu eta motorrentzako edo bizikletentzako aparkalekuak jartzea.
- **Itxaroteko espazioak jende kopuru nahikorako.** Espazio hauek kanpoaldekoak izan daitezke (fatxada lerroen atzerakada), oinezkoen kaleak edo barnealdekoak (patioak edo espazio irekiak eskola barruan). Irtenbide egoki bat eskola aurreko aparkamendua kendu eta galtzada mugatzen duen luzatutako belarri bat hesi baten bitartez ezartzea da.
- **Babeserako hesiak.** Ibilgailuen zirkulazio jasaten duten kaleetan hesi hauek ezarri beharko dira oinezko eta ibilgailuen arteko gatazka saihesteko. Elementu hauek galtzadara zuzenean ateratzea saihesten dute eta ikasleen bolumena kontrolatzen laguntzen dute, hauek arreta gehiago jartzen dutelako beraien zain dagoen heldua lokalizatzen egon daitekeen trafikoan baino.
- **Aparkamendua.** Aparkamendua egotekotan espaloia eta galtzadaren arteko langa bezala funtzionatu dezake, baina txikienean ikuspena oztopatu dezake ere. Eskolaren sarreratik gertu aparkamendu maniobrak saihestu behar dira. Posible izango balitz, eskola zentrotik 50-100 metrora gurasoak aparkatzeko espazio bat erreserbatzea komeniko litzateke.
- **Bizikletentzako aparkamendua.** Gurasoak eta ikasleak konbentzitu behar dira ez dela beharrezkoa autoa erabiltzea eskolara joateko, iraunkorragoak eta beste



pertsonentzat ez hain arriskutsuak diren alternatibak daudelako. Aukeretako bat bizikleta da, baina bakarrik benetako alternatiba bat izango da eskolan aparkatzeko lekua egotekotan. Askotan lapurretak eta bandalismoa ikasleei asmoa kentzen die ikastetxera desplazamendua egiteko bizikleta erabiltzeko.

Kontuan izan behar da hauetako neurri batzuk garestiak direla eta pixkanaka egin behar dira, ikasleen zirkulazio gehiago eta baldintza txarrenak dituzten kaleei lehentasuna emanez.

Modu orokorrean topatzen diren problematika batzuetaz gain, zati handi bat mugikortasunaren alorreko heziketaren menpe dago. Honek agerian uzten du azpiegiturak hobetzeko lanak hiritarrak kontzientziatzeko zereginekin bateratu behar direla. Azpiegituraren gaineko neurriak ezin dute mugikortasun iraunkor eta seguru baterako bideko erabiltzaile guztientzako heziketa burutzen duen papera ordezkatu. Bereziki, ikasleen gurasoak konbentzitu behar dira kontziente izateko ze nolako arazoak sortzen dituzten eskola inguruneetan modu irregular eta eragabe batean aparkatzen dutenean.

Eskola Bideak

Eskola Bidea ekimenak haurrak modu autonomo eta seguruan eskolara oinez joatea sustatu eta erraztea du helburu. Eskola Bidea ezartzeko prozesuari ekin aurretik, kontuan hartu behar da alderdi guztien lankidetzat: eskola (irakasleak, ikasleak eta guraso elkarteak), familiak, udala, dendak eta elkarteak.

Eskola Bidea ezartzeko eremu ezberdinak bereizi behar dira:

- Ibilbidea eskolaraino. Ikasle gehienek etxetik eskolaraino igarotzen duten bidea.
- Eskolako ingurune hurbila. Haur guztiak eta beraiekin etortzen direnak biltzen diren gunea.
- Hezkuntzakoak, neska-mutilen eta haien familien parte hartzea bermatzeko.
- Komunikaziokoak eta dibulgaziokoak, proposamena interes kolektiboko proiektu bihurtzeko.

Bereziki eskolarako ibilbide nagusiak hartuko dira kontuan, espaloi zabalak eta egoera onean daudenak eta bidegurutze seguruak lortzeko ezar daitezkeen hobekuntzak kontuan hartuta.

Seguruenik, beharrezkoa izango da eskolaren gertuko ingurunean ekintza irmoagoak burutzea ibilbidearen beste zatiekin alderatuta.

- abiadura murrizteko bandak,
- oinezkoen pasabide altxatuak,
- belarria edo atrioa espaloian, galtzadaren zabalera murrizteko,
- espaloia handitu,
- txirrindularientzako erreiak eraiki,
- zoladura bakarra (abiadura maximoa: 20 km/h),

- garraio kolektiborako geldialdi egokiak,
- arrisku seinaleak indartu,
- aparkatzeko seinale espezifikoak,
- espaloiairen eta galtzadaren edo bidegorriaren arteko babes baranda

53. Irudia Eredutik ezberdinak eskola inguruetan





Oinezkoentzako berariazko espazioa

Hirigunean, harrapaketak arazo larria izaten dira. Oinezkoen istripu-arriskua murriztearekin batera, komenigarria litzateke oinez ibiltzea ere, bidaia laburretan ibilgailu motordunaren erabilera murrizteko. Aldaketa hori egiteko, segurtasun baldintza onenak sortu behar dira, eta oinezkoak seguru eta eroso sentituko dituen ibilbideak ezarri.

Bide sarean, oinezkoa da gutxien babesten dena, eta, beraz, beste garraiobideekin kontaktuan egoteko arriskua murriztu behar da, bereziki bi moduen artean abiaduran alde handia badago. Elementu bereizleak, espaloia eta galtzada arteko hesi fisikoak, belarriak, babesguneak eta lore askak lagungarriak dira oinezkoentzako eremu babestuak sortzeko. Beste neurri batzuek, hala nola oinezkoentzako pasaguneak argiztatzea eta horietara hurbiltzean banda zimurtsuak jartzea, oinezkoak galtzadan ikusteko garaian erraztasunak ematen dizkiote ibilgailuaren gidariari.

Egoera hori hobetzeko eta oinezkoen pasabideetan harrapaketa kopurua murrizteko, gomendatzen da:

- Oinezkoen pasabideen artean 100 metroko tartea ez gainditzea.
- Pasabideak behar bezala argiztatzea, ikuspen ona bermatzeko.
- Pasabideen seinaleztapen bertikala eta horizontala egokia eta nahikoa izatea.
- Oinezkoentzako ibilbideei jarraipena ematea, hau da, pasabideak behar bezala kokatzea, oinezkoen zuzeneko ibilbidetik desbideratzeak saihesteko.
- Oinezkoek 4 errei baino gehiago zeharkatzeko sekziorik ez izatea, erdigunean gutxienez 2 m-ko zabalerako babesleku bat izan gabe.

Oinezkoek eta txirrindulariek oinarritzko bideak zeharkatu ahal izatea bermatu behar da. Semaforoak oinarritzko bideetan jartzen dira, oinezkoen pasabidearen segurtasun beharrak asetzeko, trafikoa arautzeko baino gehiago.

Espaloiak eta galtzadak

Dena behar bezala dimentsionatu behar da, espaloiak, zirkulazio erreiak, bizikleta erreiak eta aparkatzeko eremuak.

Espaloi estuegiekin ez da atsegina oinez ibiltzea eta ondorioz erabiltzaileak galtzadara jaisten dira, horrek dakarren arriskuarekin. Zirkulatzeko eta aparkatzeko erreien gehiegizko neurriak eragin kaltegarria izan dezake bide segurtasunean, gehiegizko zabalerek abiadura gainditzen eta behar ez bezala aparkatzen laguntzen baitute.

Gomendioak:

- Espaloiak eraikitzea gutxienez 2,0 metroko zabalerarekin eta oztoporik gabe, oinezkoari mugikortasun segurua eskaintzeko.

- Fatxaden artean 7 m baino gutxiagoko kaleetan zoladura bakarra jartzea eta 20 km/h-ko gehienezko abiadura finkatzea, oinezkoek lehentasuna dutela. Bizikidetzako kaleak dira.
- Hiriguneko erreien zabalera (50 km/h-ko abiadura mugekin) 3,20m. baino gehiagokoa ez izatea aparkamendurik gabeko errei bakar baterako, 3,0m. 2 erreirako edo 2,75m. (gutxieneko balioa) 3 errei edo gehiagoko bideetan.
- Ilaran dagoen aparkamenduari hurrengo neurriak eman: 1,8 (balio minimoa) eta 2m. artean kotxeentzako eta 2,2 eta 2,5m. artean ibilgailu komertzialentzako.
- Zabalera hauek aplikatu zirkulatzen duen trafikoko espazioaren banaketari eta aparkalekuari eta bestea (fatxadaraino) oinezkoen erabilpenari bideratu, espaloiak 2 m.ko zabalera duten bitartean. Inoiz ez da hasi behar banaketa fatxadatik egiten espaloiko espazio finkoa markatuz eta gainerako espazioa ibilgailuei esleituz, horrek erreiak neurritz gain hartzera bultzatzea baitezake.
- Galtzadan hildako espazioak edo gehiegizko zabalerak eta ibilgailuen aparkalekuko edo ibilbideko irregulartasunak saihestu. Aparkatze irregularraren eta ibilgailuen espazioak gaizki erabiltzearen ondoriozko desordenak arriskua sortzen du.
- Espaloia zintarriarekin mugatu non bukatzen den zirkulaziorako galtzada edo aparkatzeko lerroa eta non hasten den oinezkoentzako espazioa. Beraz, zintarriak ibilgailu baten ibilbideari jarraitu behar dio, bai zuzenean, bai bihurgunean. Ez du nahitaez fatxadarekiko paraleloa izan behar.

Bizikletentzako seguruak diren ibilbideen konfigurazioa

Bizikleten istriputasuna gorakada izango du hurrengo urteetan, parte batean izan duen erabilpen mailaren hazkundearekin azaltzen dena. Hazkundera bizikletaren erabilpenean lehergaia izan da, bere erabilpena asko handitu da denbora oso laburrean, eta hiriak ez du jakin erabat egokitzen egoera berri honetara.

Hiriko txirrindulari kolektiboaren segurtasuna hobetzea, zauritutako txirrindulariekin istripuak saihestuz, hurrengo urteetarako lehentasunetako bat da.

Txirrindularien jokabidearen ezaugarri nagusi asko oinezkoen jokabidearen oso antzekoak dira:

- Txirrindulariak bete distantziarik laburrena bilatzen du eta esfortzua eta itzarote denbora murriztea.
- Txirrindulariak ibilbide jarraituak eta erosoak behar ditu. Etenaldiak edo bizikletentzako azpiegitura espezifikoaren falta (bizikleta erreiak edo bizikleta espaloian) ez dute bere mugikortasunean eta segurtasunean muga bat irudikatu behar.



- Txirrindulariak bere azken helmugatik gertu aparkamendu segurua behar du. Bizikletan lekuen ateetaraingo desplazatzeko aukera indargune garrantzitsu bat da, eta hori mantendu behar da.

Modu orokor batean, bizikletentzako espazioen diseinurako bide segurtasun oinarritzko irizpide batzuk ematen dira, bide erabiltze ezberdinen arteko bide segurtasun gatazka posibleak saihesteko.

Gomendatzen da:

- Oinarritzko sarearen bide guztietan motordunen zirkulaziotik fisikoki banandutako bizikleta erreiak ezartzea, zirkulazio handia dagoen lekuetan eta komunikazio gaitasun berdina duen eta lasaiagoa den bide alternatiborik ez dagoenean.
- Beste bide motetan bakarrik instalatuko dira bizikleta erreiak bereziki erakargarriak o bizikleten desplazamenduetarako oso garrantzitsuak badira (bide berdeak dira honen adibide). Beste kaleetan zirkulazio motorduna baketzeko neurriak aplikatzen dira, txirrindulari eta ibilgailu motordunen arteko elkarbizitza seguru bat laguntzeko.
- Bizikleta erreia noranzko bikoitzekoa izan daiteke (kaleetako albo batean kokatuta) edo noranzko bakarrekoa (bizikleta erreia batekin albo bakoitzean). Aukera berdina mantendu behar da kale osoan eta noranzko bikotzeko erreien albo aldaketak saihestu.
- Noranzko bikoitzeko erreien zabalera minimoa 2,75 m-koa izan behar da eta noranzko bakarrekoea 1,75 m-ko. Bakarrik puntualki eta tarte laburretan onartuko dira zabalera txikiagoak.
- Bizikleta erreiak beti eduki behar dute jarraitasuna bidegurutzeetan eta modu garbi batean adierazi behar da nondik gurutzatu dezaketen txirrindulariek.
- Oinarritzko bide batean albo bat eta besteren artean diferentzia handia badago dauden intersekzio kopuruan, hobe da noranzko bikoitzeko bizikleta erreia intersekzio gutxiago dituen alboan kokatzea.
- Zoladuran, seinaleztapenean, etb. aplikazio uniforme bat lortu behar da.
- Erreiko trazaduraren diseinua kontuan izan behar du txirrindulariak ezin dituela biraketa oso itxiak egin oinezkoen moduen eta ez dituela eramaten ispiluak autoak bezala (garrantzitsua da gogoraztea galtzada gurutzatzeko bidegurutzeak diseinatzeko orduan).
- Hiri zonaldeetan ez da gomendagarria oinezko eta txirrindularien arteko elkarbanatutako bidexkak ezartzea, desplazamenduaren orduan bata eta bestearen artean abiadura diferentzia nabaria dagoelako. Hiriarteko zonaldeetan eta orokorrean, oinezkoen bolumen eskasa duten zonaldeetan aukera egokia izan daiteke.

Bizikletentzako berariazko espazioa

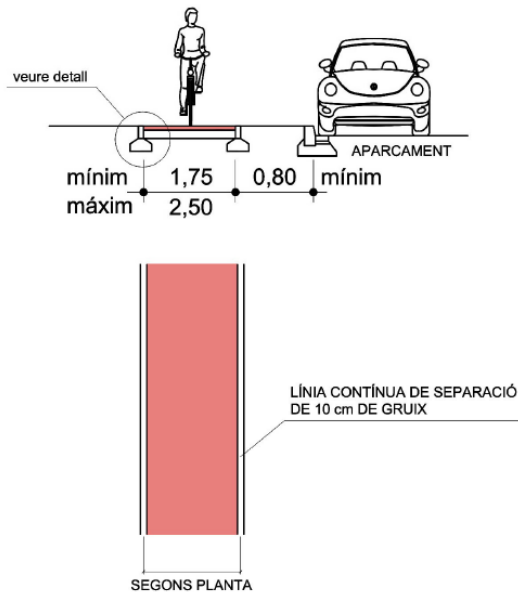
Garraibide honen erabilera sustatzeko, ezinbestekoa da bizikletentzako ibilbideen sare arrazionala izatea, babestutako eta seinaleztatutako guneekin, eta aparkalekuak kokatzeko punturik onenak zehaztuz.

Bizikleten betekizun geometrikoak eta bizikleta ibilbidea egin nahi den bideen ezaugarriak kontuan hartuta, sekziorik egokienak zein izango diren ezarri daiteke. Eredu sekzioa aukeratzeko, bidearen sekzio osoaren dimentsioez gain eta espazio hori trafikoen artean (motorizatua, oinezkoena eta txirrindulariena) banatzeko aukeraz gain, kontuan hartu behar da motordun zirkulazioaren intentsitatea eta abiadura.

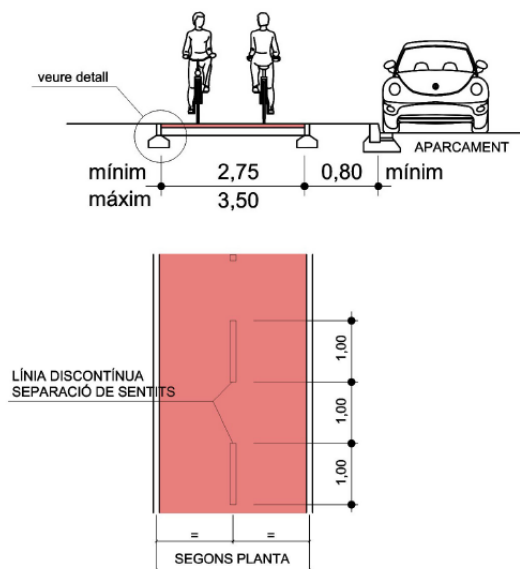
- **Berezitutako bizikleta erreia:** galtzadaren zati bat mugatzen da bizikleten zirkulaziorako. Errei mota hau proposatzen da trafiko intentsitate handiagoa duten bideetan, hura ezartzeko sekzio nahikoa dutenean.

54. Irudia Bizikleta erreientzako gutxieneko dimentsioak

Carril bici segregat unidireccional

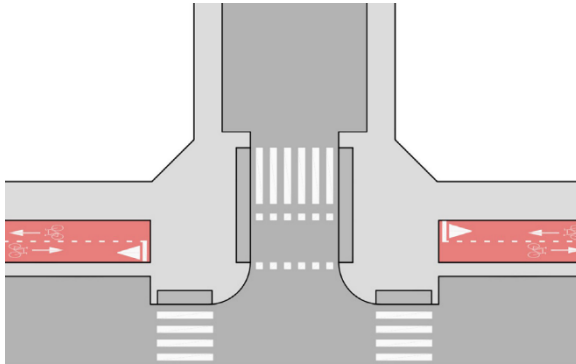


Carril bici segregat bidireccional



Iturria: *Praktika onen eranskina. Kataluñako Bide Segurtasun Tokiko Planak*

55. Irudia Bizikleta bide direkzionalak eta espaloien arteko intersekzioen seinaleztapena



Iturria: *Praktika onen eranskina. Kataluñako Bide Segurtasun Tokiko Planak*

- **Oinezkoentzako eta txirrindularientzako ardatz partekatua:** espaloiak gutxienez 5 metroko zabalera duenean soilik da gomendagarria erabilera misto hori. Oinezkoen eta txirrindularien segurtasuna areagotzeko, garbi mugatu behar da erreia pintura edo zoladura bereiziarekin. Azpeitiko udalerrarentzat ez da gomendatzen desplazatzen diren oinezkoen kopurua altua delako.
- **Bizikleta erreia galtzadan partekatua:** bizikleten zirkulazioa, oro har, zirkulazioan integratzen da, intentsitatearen eta abiaduraren konbinazio egokia duten bideetan. Ibilbide batean bizikletak eta ibilgailu motordunak nahastu behar diren tarte bat sartzen denean, bizikletaren zirkulazioaren aldeko neurriak trafikoa murrizteko neurriekin koordinatu behar dira, hau da, ibilgailuen kopurua eta abiadura murriztu behar dira, txirrindulariekin bateragarritasuna errazten duten mailetaraino.

Bide sarearen hierarkizazioa

Ordena edo hierarkia funtzional bat ezartzea helburu honekin lotzen da: trafikoak eremu jakin batzuetan duen eragina murriztea, zirkulazio intentsitate handiak hobeto jasaten dituzten bideetan kontzentratuz.

Bide sarearen hierarkizazioak sektoreetara iristea errazten du eta, aldi berean, ibilgailuen trafikotik eremu jakin batzuk babesten ditu.

Kaleak oinarritzko bideetan (luzeraren %20-25) eta lokaletan sailkatzen dira. Oinarritzkoetan, oro har, 50 km/h-ko abiadura onartzen da; lokaletan, araudi berriarekin, ezin da 30 km/h-ko muga gainditu.

Oinarritzko sarea:

- Hiria ingurunearekin lotzen duten bideek, sarbideak hiriko erakarpen guneekin eta puntu horiek elkarrekin lotzen dituzten bideek osatzen dute.
- Ibilgailu pribatuan egiten diren desplazamendu gehienak xurgatu egin behar ditu.
- Bide horietan lehentasuna ibilgailu motordunarena da.
- Ez da komeni elementu goratuak jartzea kalearen sekzioan.

- Oinezkoen igarotze segurua ziurtatu behar da, adibidez, semaforoz araututako pasabideen bidez.
- 50 km/h-ko abiadura muga dago.

Sare lokala:

- Auzoen barnealdera lotzen eta banatzen du zirkulazioa.
- Ingurumen eremuak ixten ditu.
- 30 km/h-ko abiadura muga dago.

Auzo sarea:

- Barne zirkulazioaren funtzioa du ingurumen eremuetan, eta garajeetara eta eraikinetara ibilgailu motordunez sartzeko aukera ematen du.
- Elkarbizitzeko bideek osatzen dute, eta horiek bizilagunen trafikoa jasan behar dute, baina ez igarotze trafikoa.
- Espaloiak behar bezain zabalak edo plataforma bakarrekoak izan behar dira.
- Bide horietako zirkulazio motorduna behar bezala gidatu behar da.
- Abiadura murrizteko era guztietako neurriak jar daitezke.
- Bizikleta galtzadatik eta segurtasunez ibil daiteke.
- Abiadura-muga 20-30 km/h da.

Ingurumen eremuak

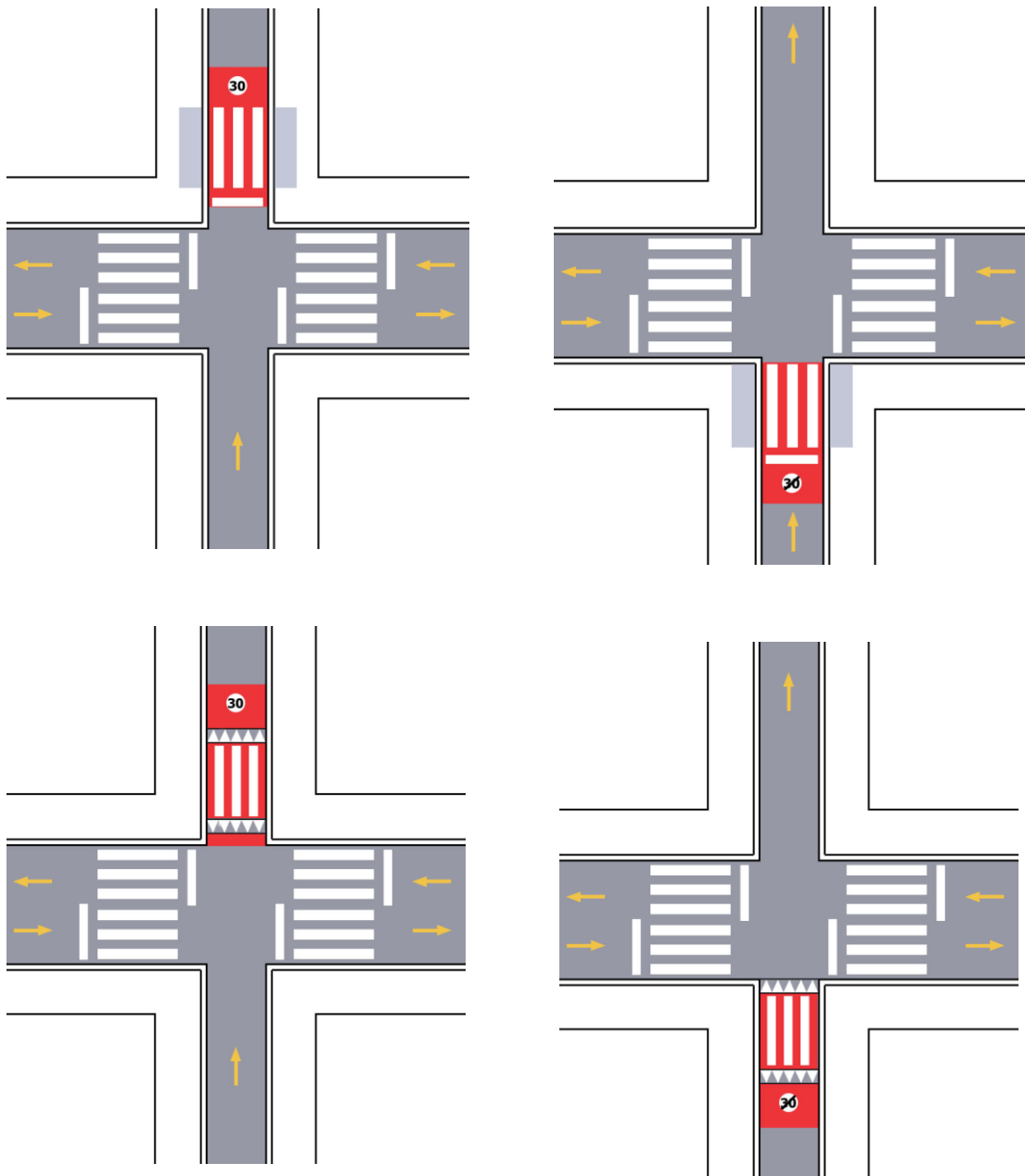
Ingurumen eremuaren kontzeptuaren oinarria irisgarritasun murriztua duten kale multzoek osatutako eremuak definitzea da, zirkulazioko noranzko bakarrak ezarri, irteerarik gabeko kaleak sortuz, nahitaezko biraketak eginez eta abar. Hala, zirkulazioa mozten da, eta murrizten da motorizazioaren ingurumen inpaktua. Ingurumen eremuak bizitegi eremuetan nahiz merkataritza edo industria eremuetan ezar daitezke.

Bizitegitarako lehentasunezko ingurumen eremua: Eremu hauetan, lehentasuna alderantzikatu egiten da bideko erabiltzaile "ahulenaren" alde, oinezkoen eta txirrindularien alde. Lehentasunezko inbertsio horrek "pasatzeko" abiadura ezartzen die ibilgailuei, hau da, 20 km/h-ko abiadura. Funtsean, ez dago erabiltzaile motorizatuak eta motorrik gabekoak bereizteko elementu fisikorik. Eremu horietan zirkulazio guneen eta jarduera sozialeko zelulen arteko trantsizio gune diren elementu fisikoen bidez egiten da sarrera.

30. zona ingurumen eremua: Irtenbide honen helburu nagusia istripuen larritasuna murriztea da, aurrekoak baino murriztapen txikiagoa baitu. Esperientziak erakutsi duenez, bizitegi auzoetan 30 km/h-ko abiadura muga ezarrita, ia erabat desagertzen dira oinezkoen, txirrindularien eta autoen arteko istripu larriak. Eremu mota horretan, erabiltzaileen artean bereizketa fisiko nabaria dago. Eremu mota hau etxebizitza eta merkataritza gunetarako proposatzen da.

Ingurumen eremu batera sartzeko ateen adibideak:

56. Irudia Ingurumen eremu batera sartzeko ateen adibideak



Hiriko seinaleztapena mantentzeko plana

Hirigunean gertatzen diren trafiko istripu batzuen arrazoa seinaleak ez betetzea da, dela elkarguneetako lehentasunari dagokiona, dela maniobra debekatuei buruzkoa. Baina arau hauste guztiak ez ditu eragiten gidariak gizalegerik gabe jokatzek.

Gomendioak:

- Seinaleak, bide markak eta erregulazio sistemak mantentzeko plana burutu. Semaforoko bonbilla urtua, eroritako seinalea edo gutxi ikusten den bide marka bat ez dira oso eraginkorrak segurtasunari dagokionez.
- Seinaleen ikuspena zaindu, bereziki elkarguneetako lehentasun seinaleena (STOP, Utzi pasatzen) eta maniobra debekatuena (debekatutako noranzkoa, debekatutako giroa, nahitaezko norabidea, etab.).
- Semaforoa duten bidegurutzeetan seinale bertikalak (STOP, edo Utzi pasatzen) jarri, argi uzteko lehentasuna semaforoa ez dabilenean hornidura elektrikoarengatik edo bestelako matxuragatik.
- Egunean, astean edo urtean zehar aldatzen diren eta seinaleei eragiten dieten egoerak kontuan hartu:
 - Ibilgailu altuak zamalanetarako aparkalekuan, seinaleak estaltzen dituztenak.
 - Denboraldiko hostoa duten eta hazten diren zuhaitzetatik hurbil dauden seinale ezkutatuak.
 - Aldi baterako intzidentziak, hala nola eremu publikoko obrak, fatxadak berritzeko aldarioak, etab.
 - Ikusteko zailtasunak daudenean, bai istripuak pilatzeko puntua denean, bai lehentasunezko bidea itxuraz garrantzirik txikiena duen bidegurutzea denean, bi bandetan seinaleak (STOP seinaleak edo utzi pasatzen) indartu beharko dira.
- Egokia denean, semaforoaren makulua erabili seinalerik garrantzitsuena kokatzeko.
- STOP seinalea behar bezala erabiltzea:
 - STOP bat erabateko geldialdia behar den tokietan bakarrik instalatzea, eta erabateko geldialdia beharrezkoa ez denean pasatzen utzi seinalea erabili.
 - STOP errespetaraztea, adibidez, polizia kontrolen bidez.
 - STOP bat ez instalatu arrisku handiagoko adierazle gisa edo lehentasuna errespetatzen dela ziurtatzeko metodo gisa. Bi seinaleen esanahia desitxuratzea eta nahastea besterik ez da lortzen.

- Ezarritako seinale guztien kontserbazio egoera aldizka berrikusi, bereziki arriskuaz eta lehentasunaz ohartarazteko seinaleena eta semaforoaren funtzionamendu egokia.

Hiriko bide seinaleztapena egokitu behar da indarrean dagoen araudiaren arabera eta progresiboki hobetu ingurune gatazkatsuetan. Hirietako bide segurtasunean bi alderdi azpimarratzen dira, oinezkoen pasabideen seinaleztapen horizontala eta bertikala, eta seinaleztapen bertikalaren kokapena bere eraginkortasuna bermatzeko.

Bide seinaleztapenaren helburua bide publikoa osatzen duten erabilpen eta erabiltzaile multzoaren segurtasuna, eraginkortasuna eta erosotasuna areagotzea da. Helburu hau lortzeko, seinaleztapen egoki baten oinarritzko printzipioak bere **ikuspena**, informazioaren **irakurgarritasuna**, **ulergarritasuna** eta beste elementuekin duen koherentzia dira.

Hiri zonaldeetan bereziki garrantzitsua da dagoen seinaleztapena homogeneizatzeko lan egitea, bereziki seinaleen kokapenean eta ikuspenean enfasia jarritz, eta baita ere oinezkoentzat, bizikletentzat eta ibilgailu astunentzat seinaleztapen espezifikoak edukitzea.

Ez dago araudi juridiko bat hiriko seinaleztapenerako, baina elementu batzuetan errepideen seinaleztapenaren oinarritzko araudiak erantzuna eman dezake (errepideetako instrukzio araua 8.1-IC, seinaleztapen bertikalarentzat eta, 8.2-IC errepide markentzako).

Ingurune batean espaloiak seinale bertikalaren instalazioa zailtzekotan, ingurunearen arabera bere kokapena egokitu beharko du.

Beharrezkoa da hirian seinaleztapen bertikalaren kokapen eta diseinuarentzat irizpide batzuk ezartzea, bateratuz eta progresiboki kokapena eta seinaleen errepikapena progresiboki arrazionalizatuz. Administrazioaren ardura da seinale hauek kontserbazio egoera egoki batean eta garbiak mantentzea.

Seinaleztapen irizpideak oinezkoen pasabideetan

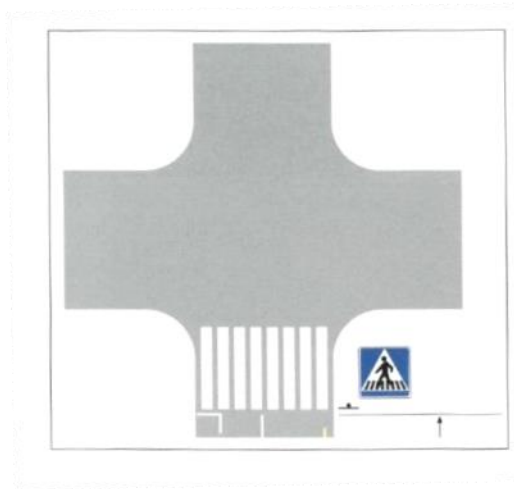
Seinaleztapen araudiak ondorengo seinaleztapen ildoak ezartzen dituzte.

8.1-IC Araua "Seinaleztapen bertikala"

Seinaleztapen bertikala erregulatzen duen Espainiako instrukzioa, 9.8 kapitulua eskaintzen dio oinezko eta bizikleten pasabideen erregulazioari. Pasabideetako elementuen kokapenari buruz, instrukzioa testualki dio:

"S-13 seinalea zeharkako bide marka baino aurrerago 0,5 eta 1 m artean kokatuko da (8.2-IC Araua "Errepide Markak"), 30 m baino urrunagotik ikusi ahal izateko. Galtzada noranzko bakarrekoa izango balitz, bi marjinatan kokatuko da beste kasuetan gomendagarria izanez" (9.8.2 atala).

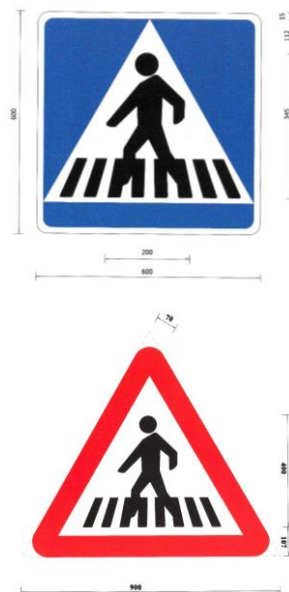
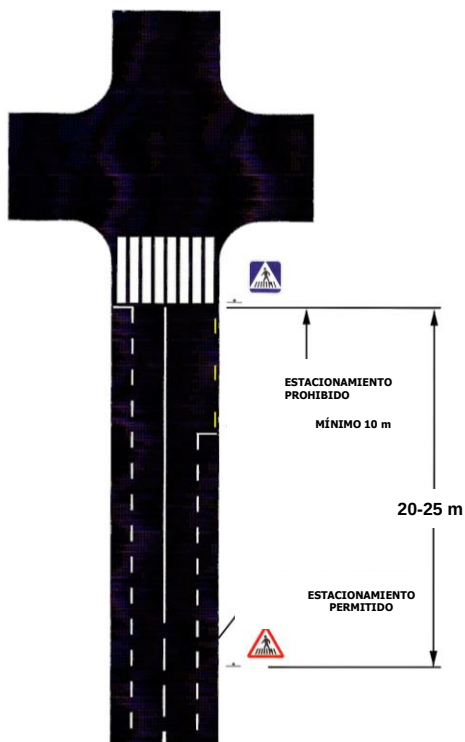
57. Irudia Elkargunea oinezko pasabidea eta seinaleztapen bertikalarekin



Iturria: 8.1-IC Araua(1987)

Pasabidetik baino 20 metro aurrera ezarritako P-20 seinalearekin konbinatzea gomendatzen da.

58. Irudia Oinezko pasabide baten seinaleztapen bertikala



8.2-IC Araua "Errepide markak"

8.2-IC Araua, 3.4.2.2 atalean, errepide markak zabalera handiko lerro batzuk bezala definitzen ditu, galtzadako ardatzarekin paraleloki disposatuak eta galtzadan zeharkako multzo bat osatuz, eta oinezkoen pasabide bat adierazten dute ibilgailu edo animalien gidariek pasatzen utzi behar dietenean.

Instrukzioa beste erregulazio eta gomendio batzuk barneratzen ditu dimentsioaren inguruan. Pasatzeko zabalera aldakorra izan daiteke oinezkoen intentsitatearen arabera. Nahiz eta aldakorra izan, Instrukzioak muga eta gomendio batzuk finkatzen ditu:

Ez du 4 m baino gutxiagoko zabalera izan beharko, bakarrik kasu zehatz batzuetan, adibidez, gehieneko abiadura 40 km/h duten bideetan eta zabalera gutxiarekin, non 2,5 m-ko gutxieneko absoluturaino murriztu ahalko den.

Saiatuko da pasatzeko zerrenda guztien zabalera ez izatea 0,5 m baino txikiagoa (galtzadako marjinetatik gertuago dagoen zerrenda, edo zintarria, hauetatik 0 eta 50 zentimetro arteko distantzia batera kokatuko da).

Seinaleztapen bertikalaren kokapen eta ikuspen irizpideak

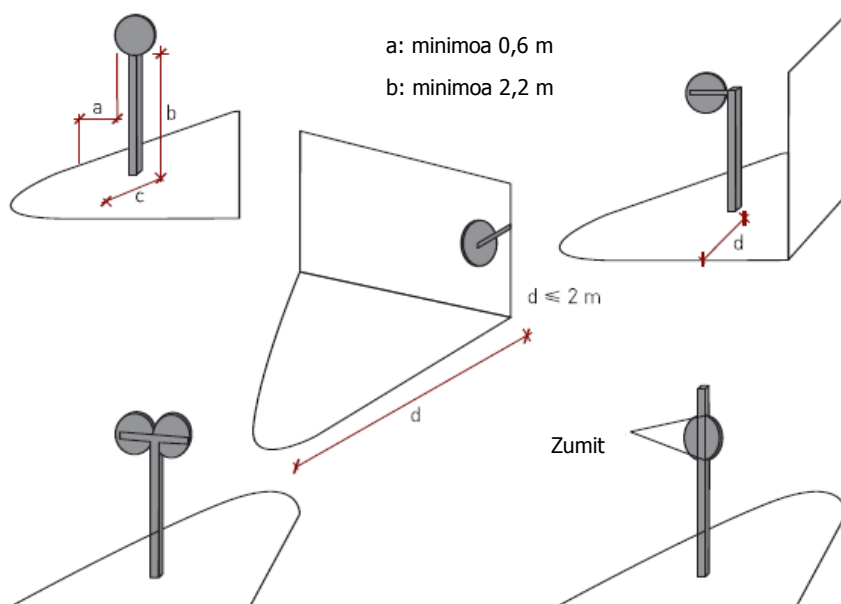
Arau orokor bezala, seinalea galtzadako eskuineko alboan kokatuko da, bideari zut, altuera zehatz batean eta 60 cm-ko distantzia minimo batera seinalearen muturretik galtzadako kanpoaldeko partera arte. Bidearen zabalera edo beste egoera bat hala eskatzen baldin badu seinaleak ere jarri ahalko dira ezkerreko alboan.

Espaloia estuegia izango balitz, seinalea fatxadaren alboan kokatu daiteke (euskarriarekin edo euskarri gabe).

Seinaleen kokapena erabakitzeke garaian kontuan izan beharreko beste betekizun batzuk dira:

- Oinezkoen eta bizikleten zirkulaziorako prestatuta dagoen espaziotik kanpo geratu behar dira, bai altueran eta baita zabaleran.
- Ez dira estaliak geratu behar ibilgailu edo hiri-altzariengatik.
- Seinaleen plano horizontala arinki galtzadaren kanpoalderantz biratuta orientatu behar da, semaforoaren erreflexua azaleraren gainean eragozpenik ez sortzeko.
- Aprobetxatu behar dira, ahal den neurrian, dauden euskarriak.
- Ez dute eragotzi behar beste seinale edo mezurik.
- Orientazio seinaleztapenerako, "orientazio seinaleztapen zelula" bezala ezagutzen den ibilbide bat definitu behar da. Honen oinarria seinaleak leku estrategikoetan kokatzean datza, korapilo batera gerturatzekoan edo gainditu eta gero adibidez. Orientazio zelulak, aurre-seinaleztapena, azken helbidea eta baieztapenean banatzen dira.

59. Irudia Seinaleztapen bertikalaren kokapenerako irizpideak



Iturria: Kataluñako hiri diseinurako mugikortasun gomendioak. PTOP.

Hiri seinaleztapenaren planifikazioak seinaleen eta hauen kontserbazio egoeraren inbentario zehatz bat eskatzen du, eta hau Udaleko geografi informazio sisteman seinaletak kokatuz burutu daiteke. Lan hau seinaleztapen plan zehatz baterako da, eta Azpeitian egin daiteke hiri mugikortasunaren kudeaketaren alorrean.

Beharrezkoa da seinaleztapenaren hobekuntzan eta mantentzean lan egitea. Arrisku gehien duten puntuak osatzen joan behar dira seinaleztapenarekin eta bide markekin; lehentasunaren seinaleztapena ezarri eta kaltetzen joan diren lekuetan elementuak leheneratu, batez ere euskarrien kasuan, gehienak tolestuak edo inklinatuak daudelako.

Hiria funtzionatu dezan irizpide globalak ematen dira. Gomendagarria izango litzateke GIS baten bitartez bide ezberdinetan instalatuta dauden seinaletak inbentariatzea. Beste elementuen artean, seinaleztapen bertikalaren kokapenerako neurri teknikoak ematen dira, kokapen desegokia izateagatik irisgarritasun arazoak saihestuz.

Era berean, hiriko kaleen bide hierarkizazio bat ezartzeko garaian, hiriko orientazio seinaleztapen plan berri bat aztertzea beharrezkoa izango da.

Abiaduraren murrizketa hiri inguruneetan

Gehiegizko abiadura kezka handiak sortzen dituen faktore bat da, istripuen kausalitatean daukan inpaktuarengatik eta sortu dezaken lesibitate graduarengatik.

Jarraian abiadura murriztatzaile bezala funtzionatu dezaketen elementu ezberdinen deskribapen bat aurkezten da, inplementatzeko irizpideak eta bata edo bestea erabiltzearen abantailak eta desabantailak.

Ezagunak diren ibilbideetan, eguneroko ibilbideetan, gidariak bere kontzentrazio gradua jaitsi dezake eta abiadura desegokian zirkulatu. Arrisku hauek gutxitzeko beharrezkoa da ibilbidean bere arreta igarriko duen elementuak topatzea, edo jokabidea aldatzera behartuko duten elementuak topatzea eta gidatze baldintzak aldatu behar izatea.

Diagnosian zehaztu den bezala, Azpeitian antzematen da oreka falta bat bide espazio batzuen distribuzioan, eta kasu batzuetan bertan elkarbizitzen diren erabiltzaileen abiadura ezberdinak direla eta konfliktoak sortu daitezke.

Gomendagarria da bideko konfigurazioa egokiena den aztertzea jasotzen dituen erabileren arabera abiadura gatazkak saihesteko, eta zeintzuk diren neurri zuzentzaile egokienak zehazteko.

Elementu motak

1.- Zirkulazio bolumenak murrizteko

- **Zeharkako oztopoak:** errepidearen diseinuaren jarraipena hausten duten elementu konstruktiboak (langa mugikorra, piloi erretraktila).
- **Oztopoak bidegurutzetan:** mugimendu bateko gehiagotan zirkulazioa total edo partzialki eten nahi duten elementuak.

2.- Abiadura murrizteko

- **Galtzadaren goraguneak.**
- **Galtzadaren estutzea, erdiko irlatxoekin (erdibitzaileak edo aterpeak) edo alboko estutzea.** Neurri honek ez ditu luzeran 30 metroak gainditu beharko.
- **Galtzada-chicane ardatzaren desplazamendua.** Abiadura hobetzeko neurri egoki bat eta gainera ahalbidetzen du aparkamendu plazak integratzea antolamenduaren parte bezala (oinezkoen pasabideetaraino distantzia minimoen arauak mantenduz). Egin daiteke ibilbide ardatzaren desplazamenduekin, ibilbide ardatzen desplazamendua aparkamendu plazekin konbinatuz, edo ibilbide ardatzen desplazamenduekin bakarrik bidegurutze batetik gertu denean.

Goraguneak galtzadan

Egoera askotan abiadura murrizteko neurrien artean eraginkorrena da eta, moderazioaz gain, kasu batzuetan oinezkoen irisgarritasuna hobetzen du. Diseinua, arrapalaren angelua, luzera, etab., kaleko gehiegizko abiadurara egokitu behar dira.

Modalitateen artean bat, **irtenguneko oinezkoen pasabideak**, oso egokia da zona 30 kaleentzako, zona 30 edo bizitegi kaleen sarbideetan eta bide perimetraletan, eta biribilguneetako irteeratan, gehiegizko azelerazioa saihesteko.

Beste konfigurazio batzuk dira plataforma altxatuak (**kale sekzioetan edo espaloiairen luzapenean**) edo **goraltxatutako bidegurutzeak**.

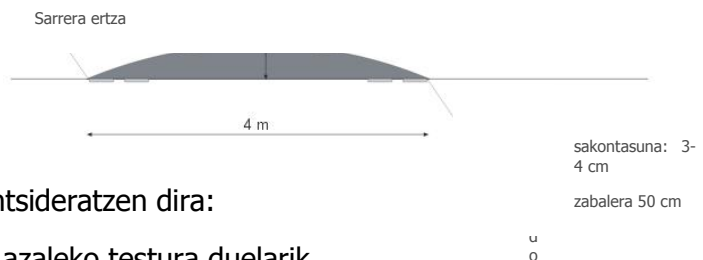
Iradokizuna: garraio publikoaren ibilbideetan trafiko bolumena 100 ibilgailu astun/egunean baino gehiago denean eta larrialdi zentroetako sarbideetan (ospitalea, suhiltzaileak, polizia) saihestu behar dira; baita ere %4 baino gehiagoko maldak dituzten bideetan, hirigunera sartzeko seinalea pasa eta gero 200 metro bitartean, 200 metroko erradioa baino gutxiagoko kurba eta zubietan eta zubi baten 25 metro baino aurreago edo atzeago.

Astoaren bizkarreko abiadura murriztailea

Astoaren bizkarra abiadura murrizteko elementu bat da, bizkar forman zeharkako profil bat aurkezten duena, maldekin bi aldeetan.

Bizkarren sekzioa itxura biribildua dauka eta hurrengo dimentsioak eduki behar ditu:

- Altuera $6 \text{ m} \pm 1 \text{ m}$.
- Luzera: $4 \text{ m} \pm 0,20 \text{ m}$.



Eraikuntzarako material egokiak kontsideratzen dira:

- Hormigoia, 0,6 eta 0,9 arteko azaleko testura duelarik.
- Asfaltozko osagaiak dituzten elementuak, bermatuz gutxienez %65eko azaleko marruskadura koefiziente bat aurkezten duela.

Margoaren kalitatea errepideen araudia eskatzen duen marruskadura koefizientea garantizatu behar du.

Kuxin berlindarra

Galtzadan goragune bat da baino ez da sekzio osoaren zabaleran zehar hedatze. Kuxinak oztopo bat suposatzen du gurpilak eta ibilgailuaren ardatzaren arteko distantziaren arabera. Horrela, garraio publikoko ibilgailuen edo kamioien zirkulazioa ahalbidetzen da hauek goragunearen efektuak sentitu gabe. Honela bidaiariaren gaineko eta kamioen kargaren gaineko efektua saihesten da, karga kaxaren zarata saihesteaz gain. Bizikletak eta motorrak oztopoa saihestu dezakete baino autoak ez.

Bide batzuetan kuxin berlindarrak ez dira gomendagarriak, hala nola, zirkulazio erreia bat baino gehiago duten galtzadetan, larrialdi zerbitzu baten zentroen bideetan (osasuna, suhiltzaileak edo polizia), hiriguneetako sarbideetan lehenengo 200 metroetan, 200 metro erradio baino gutxiago duten kurben barnealdean eta hauen atzetik edo aurretik 40 metroetara, 6 metro baina malda handiago duten bideetan, zubietan, eta 25 metro hauen aurretik edo atzetik.

Galtzadaren estutzea

Aipatu den bezala, galtzadaren gehiegizko zabalera erlazio zuzena dauka gidarien zirkulazio abiadurarekin. Bidet arte bat estutzeko konfigurazio ezberdinak existitzen dira, erdiko irlatxoekin edo aldeko estutzeak. Hala ere, kostu askoz gutxiagorekin, efektu berdina lortu daiteke erreia zabalera margoarekin seinalatzatuz, definituz, adibidez, aparkamendu zonaldeak. Beste neurri batzuk izan daitezke margotutako erdibitzaileak, bi noranzkoko bideetan, egokitutako zabalera duen erdibitzailearekin erreia sekzio egoki bat mantentzeko.

Aplikazio erraza duten neurrien adibideak gehiegizko zabalera eta galtzadaren zabalera estutzeko

4 metroko zabalera baino gehiago duten zirkulazio erreia ikusten dira, gehiegizkoak hiriguneetan, nahiz eta margo bitartez definitutako espazioak geroz eta gehiago dira. Mugaketa falta eragiten du, aparkatutako ibilgailuen faltan, gidariak antzematen duen galtzadaren zabalera oraindik handiagoa da. Gehiegizko galtzada ikusmenaren zabalgunea oztoporik gabeko sentsazio zabaltzen da, bide lerrozuzen askotan gehiegizko abiaduran bultzatzen duelako. Gidariak abiaduraren pertzepzioa galtzen du.

Espaloi estuetako bizitegi zonaldeetan, egoera honi lotuta, oinezkoak segurtasun ezaren sentsazio garrantzitsu bat izan dezakete. Baita ere babesik gabe sentitzen dira bidegurutzeetan, eta hau areagotzen da oinezkoen pasabideetan ikuspena oztopatzen duten elementuak topatzen badira (edukiontzia, aparkatutako ibilgailuak).

Bideen zabalera faktore ezberdinengatik zehaztuta egon behar da, hala nola, abiadura, ingurunearen ezaugarriak eta trafiko astunaren bolumena. Baina hiri zonaldeetan, orokorrean, 3 metro baino zabalera gehiago erreia zabalera ez dira gomendatzen (3,2 bi noranzkoko bideetan).

7 eta 8 urte arteko kaleetan, 3 metroko gehiegizko zabalera erdiko erreia seinalatzatuz behar da, eta 2,25 metroko aparkaleku 2 kordoiekin.

Galtzadako ardatzen desplazamendua

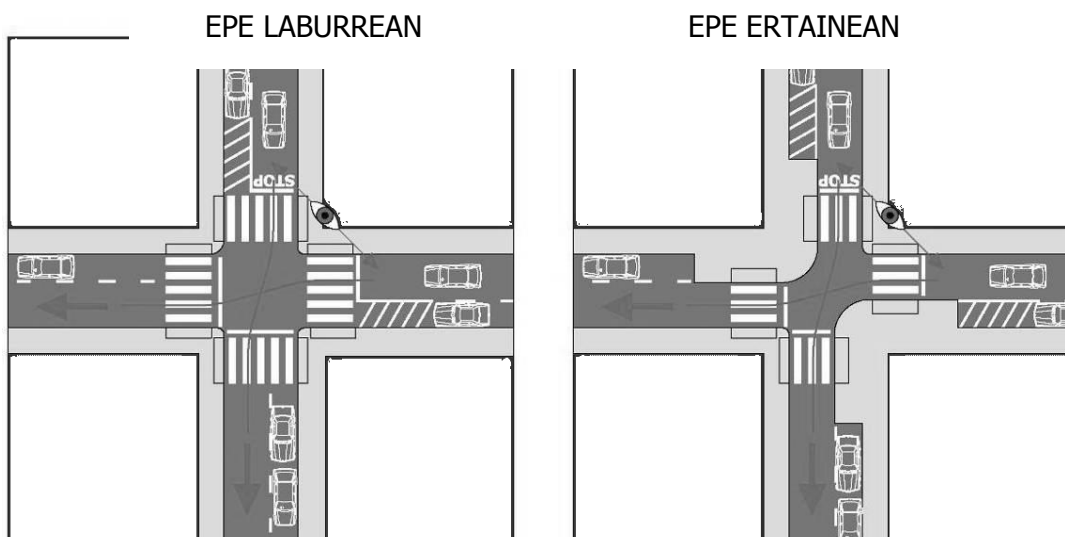
Ez hain oldarkorra eta eraginkortasun mailan antzekoak diren ibilgailuen abiadura murrizteko beste neurri bat, **erreduktore horizontala da, albokako aparkamendua txandatzuz eta galtzadako ardatza apurtuz** finkatzen dena.

Neurri oso ekonomikoa da eta ondo funtzionatu dezake, baina bere inplementazioa ezin da hedagarria egin.

Aplikazio modua bidearen zabalerarengatik baldintzatuta dago:

- **5 eta 6 m-ko galtzada zabalera** duten kaleetan zirkulazio errei batekin eta aparkamendu errei batekin, neurri hau txertatutako irudian ikusten den bezala aplikatuko zen neurria. Diseinuaren eraginkortasuna handitzeko eta aparkatutako ibilgailuak ikuspena kendu ez dezaten beharrezkoa izango da (epe ertainean) iskinetan belarriak jartzea aparkamendu erreiak mugatuz. Epe laburrean, koste ekonomikoa murrizteko edo inbertsioa progresiboki egiteko, neurria belarririk gabe aplikatu daiteke.

60. Irudia Aparkamendua alde batetik bestera txandakatuz abiadura murriztu daiteke. Behin behineko konponbidea eta behin betiko konponbidea

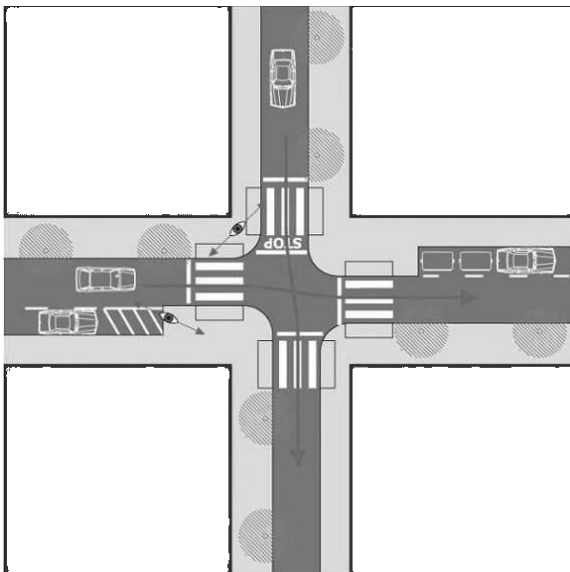


- Bide publikoan aparkamendua ezartzeko estuegiak diren kale batzuetan, ezinezkoa izan daiteke aparkamendua sakabanatze zigzag moduan ibilbide bat lortzeko (gidariak abiadura murriztea behartuko ziena). Antzeko efektu bat lortzeko kasu gehienetan espaloi asimetrikoak ezarri daitezke, espaloiarene alderik zabalena txandakatuz.



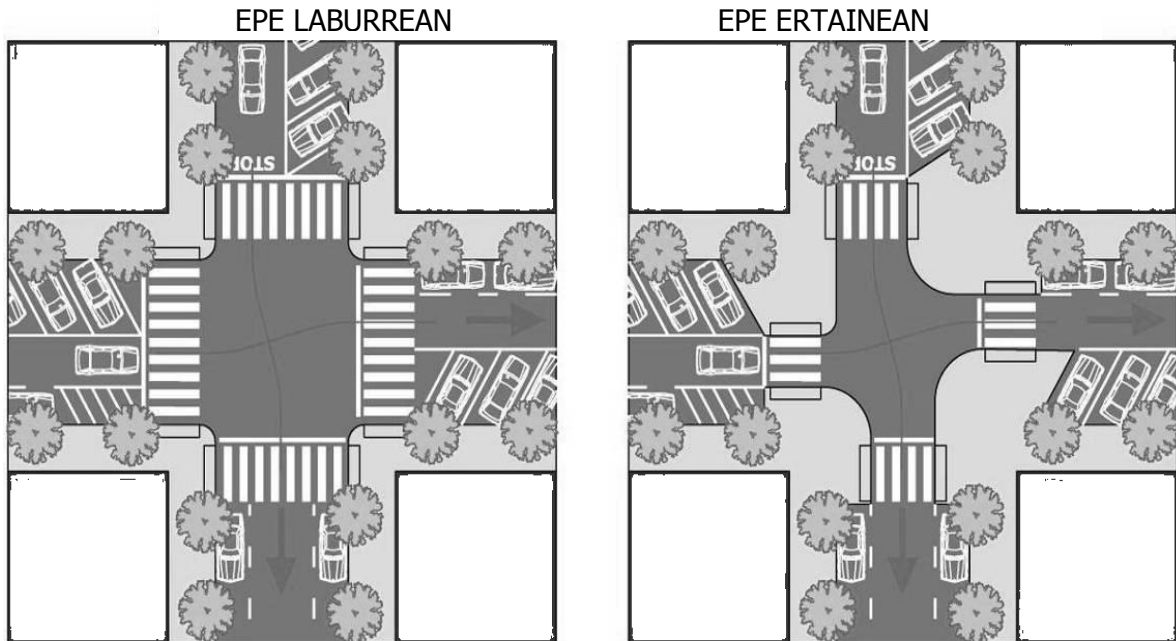
- Kale batek **8 m-ko zabalera** baldin badauka eta 3 m-ko galtzada, 2 m-ko espaloi bat ezarri beharko zen eta beste bat 3 m-koa. Azken honetan, soberako espazioa aprobetxatu daiteke espazioaren erakargarritasuna hobetzeko bankuak instalatuz eta beste hiri altzariak ezarriz edo zuhaitz ilera bat landatuz.

61. Irudia 8 eta 10m. arteko kaleetan abiadura erreduktore horizontalen aplikazioa



- **10 m baino gehiagoko galtzada zabalera duten kaleetan** zigzag efektu berdina lortu daiteke kordoiko aparkamenduaren eta alderantzikako erdi-baterian aparkamenduaren konbinaketa ezberdinen arten txandakatuz (ikusi hurrengo irudia).

62. Irudia Abiadura erreduktoreen aplikazioa horizontalean galtzada zabaleko kaleetan



Murritzaile motaren aukeraketa

Murritzaile mota aukeratzeko baloratu behar da:

- Abiaduren erregistroa
- Portaera eta arrisku potentzialen behaketa
- Zirkulazioaren analisia (intentsitateak, astunen portzentajea)
- Istripuen analisia
- Erakarpen zentroen presentzia (eskolak, kirol zentroak, osasun zentroak, suhiltzaileak, polizia...).
- Oinezko eta txirrindularien ibilbideen azterketa

Bigarren mailako sarean aplikatuko dira, baino hala ere salbuespenezko kasu batzuetan oinarritzko sarearen bideetan zeharkako sekzioa murrizteko neurriak hartu daitezke. Gainera kontuan eduki behar da:

- Hartutako neurriak larrialditako eta udal zerbitzuen ibilgailuen zirkulaziorako aukera utzi behar dute.
- Elementuak ikusteko errazak izan behar dira eta modu egokian seinaleztatuta egon.

- Azelerazioak eta bat-bateko abiadura aldaketak saihesteko beharrezkoa da elementuen erabilera sarria eta homogeneoa. Elementuen arteko distantzia egokia bezala, 30 metro baino gutxiago eta 150 metro baino gehiago ez izatea gomendatzen da.
- Elementu batzuen konbinaketa eraginkortasuna areagotzen du (adibidez bat etortzea oinezkoen pasabideak abiadura murrizteko plataforma altxatuekin).

Lotura estua dago abiaduraren, istripu tasaren eta larritasunaren artean.

Kotxearen abiadura:

- 50 km/h → 10 oinezkoetatik 7 hiltzen dira
- 30 km/h → 10 oinezkoetatik 1 hiltzen da

Leku horietako gehiegizko abiadura seinaleztapenaren bidez murriztu daiteke, eta, beharrezkoa eta egokia dela iritziz gero, egoera hori indartu daiteke abiadura murrizteko elementu fisiko bat edo gehiago jarritz.

Hurrengo eskeman ikus daiteke zer neurritan aplikatu behar diren neurriak, nahi den abiaduraren eta bidearen sailkapenaren arabera.

Beste elementu batzuekin konbinatuz gero hala nola plataforma altuekin, ibilbidearen haustura horizontalarekin edo galtzadaren estutzearekin, abiadura batez beste 10 km/h murrizten da.

Abiadura murrizteko neurrien arteko distantzia:

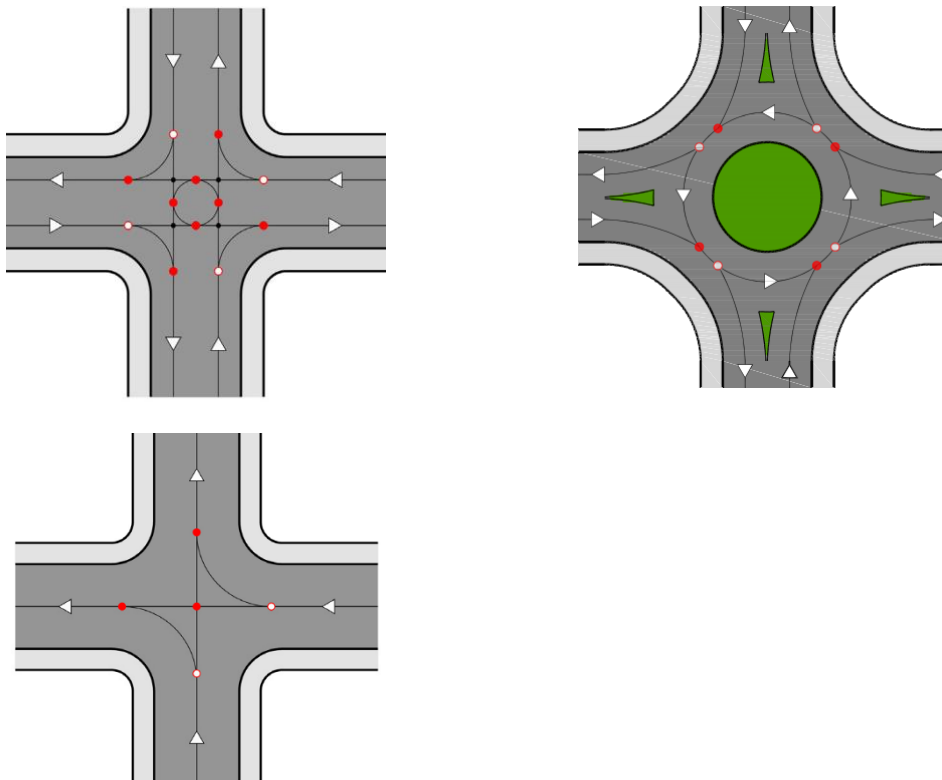
Helburuko abiadura	Abiadura murrizteko elementuen artean gomendatuko distantzia	Eraginkortasun distantzia maximoa abiadura murrizteko elementuen artean
50 km/h	150 m	250 m
40 km/h	100 m	150 m
30 km/h	75 m	75 m
10-20 km/h	20 m	50 m

Segurtasun irizpideak hiri biribilguneetan

Biribilgunea elementu eraginkorra da elkarguneetan abiadura murrizteko. Biribilgunerako sarbideetan abiadura 30 km/h inguru murrizten da, baina eragin hori pixkanaka murrizten da 100-250m biribilgunearen ondoren.

Zirkulazioaren noranzko bakarrek eta ezkerretara biratzeko debekuak ere abantaila asko dituzte bide segurtasuna hobetzeko. Zirkulazioaren bi noranzkoak dituen bidegurutzearekin alderatuz gero, gutxitu egiten dira gatazka puntuak.

63. Irudia Gatazka puntu intersekzio ezberdinetan



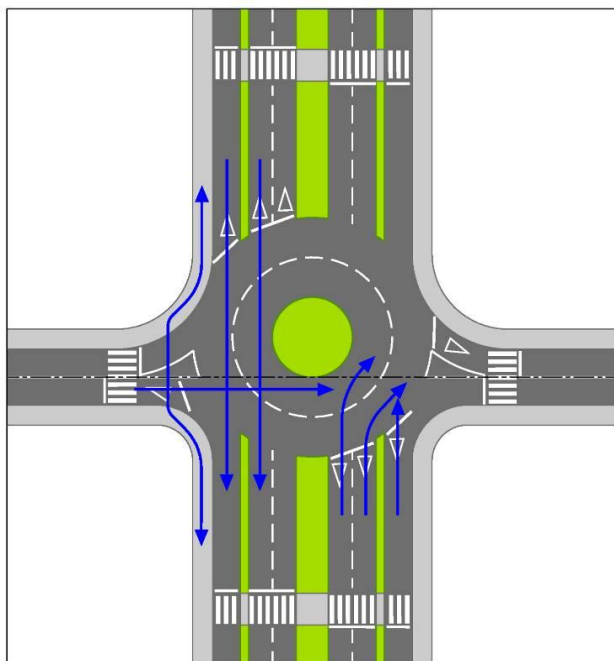
Diseinu gomendio orokorrak

Bere diseinua egokia baldin bada, biribilguneen erabilpena abantaila batzuk aurkezten ditu semaforo bidez erregulatutako bidegurutzeen aurrean:

- **Bidegurutze zailetan**, non mugimendu ezberdin asko dauden, **zirkulazioa antolatzen dute** gidariak bakarrik alde bateko mugimenduak kontrolatu dezaten. Beraz, bidegurutzeko interpretazioa eta segurtasuna asko errazten da.
- Fisikoki gidariei behartzen diete **abiadura gutxitzera**.
- Gidarien itzarote **denbora minimizatzen** dute.
- Adar ezberdinen arteko fluxu aldakorrei egokitzeko **oso malguak dira**.

Hala, hiri biribilguneak eragozpen batzuk aurkezten dituzte ere:

- Hiri eremuan kanpoaldeko diametro minimoa 28 m biribilgunea
- Sarbide eta irteera erradio minimoak 10 m eta 12 m, hurrenez hurren
- Aldeko galtzada integratuak biribilgunetik kanpo sarrera eta irteerarekin
- Seinaleztutako oinezkoen pasabideak aterpearekin
- Semaforo bidez erregulatutako oinezkoen pasabideak, ez da beharrezkoa aterpea

Biribilguneko diseinu desegokia

- Aldeko galtzada zuzenean sartu biribilgunea
- Dimentsio eskaseko irlatxo zentrala
- Sarrera eta irteerako erradioen gabezia (eta ondorioz ez da abiadura mugatzen)
- Oinezko pasabideak semaforoekin erregulatu gabe, aterpeak faltan irlatxoan
- Atzera gehiegi egindako oinezko pasabideak (4 m maximoa)

Biribilguneen funtzioa abiadura murriztatzaile bezala

Biribilguneen funtzioetako bat hirietan trafikoa baretzea da. Konfigurazioa egokia baldin bada abiadurak murrizten dira sarreran, zirkulazio eraztunean eta irteeran. Era berea, bertara iristen diren bide guztietan lehentasunaren galera eragozten dute, zirkulazio erregimenean aldaketa bat finkatuz.

Biribilgunearen diseinu desegoki batek egoera hau aldatu dezake. Birakari batzuen kasua da non posible da lerro zuzenean zeharkatzea, abiadura murriztu gabe eta pasatzeko lehentasunak errespetatu gabe.

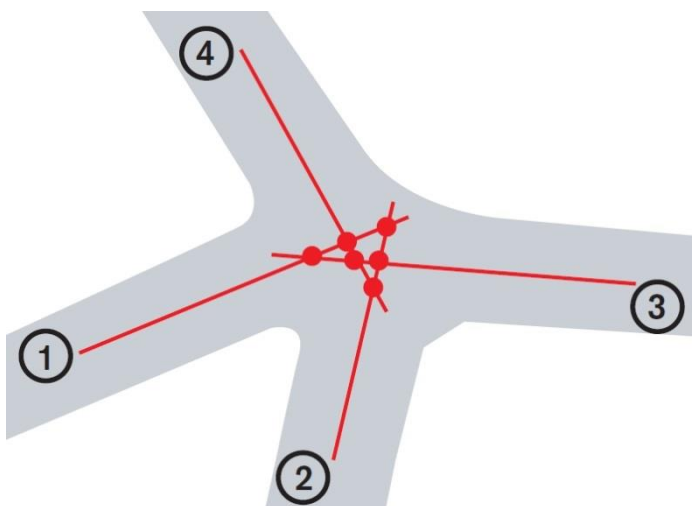
Horregatik, biribilgunearen barrutik abiadura aldatu gabe zirkulatzea ahalbidetzen duten konfigurazioak saihestu behar dira.

Ahal den neurrian, gomendatzen da irlatxoa forma zirkularra izatea. Salbuespenezko kasuetan forma elipsoidala onartu daiteke, eszentrokitasun baxua duen bitartean (0,75 eta 1 artekoa), altuagoa izatekotan eraztun galtzadaren tarte lerrozuzenagoetan azerelazioak eragingo zituen.

Irlatxoaren dimentsioa eragin handia dauka biribilguneke zirkulazioarengan, eta ondorioz, bere segurtasun baldintzetan. Gehiegi dimentsionatzen bada irlatxoa, ibilgailuen ibilbidea baldintzatzen duen kurbaduraren erradioa areagotzen da, eta honek abiaduren areagotze bat ekartzen du (eta ondorioz istripu arriskua areagotzen da). Horregatik, hiri bideetan gehienez 20 eta 30 metro arteko erradioak gomendatzen dira, eta hiri arteko errepideetan 50 metrokoak gehienez.

Ahal izanez gero, irlatxoaren zentroa bertaratzen diren bideen ardatzekin lerrokatuta egon beharko da.

65. Irudia Ardatz bateratzaileen lerrokatzea biribilgunean



Iturria: *Bide segurtasunaren txosten teknikoa. Biribilguneetako bide segurtasunaren hobekuntza. Servei Català de Trànsit.*

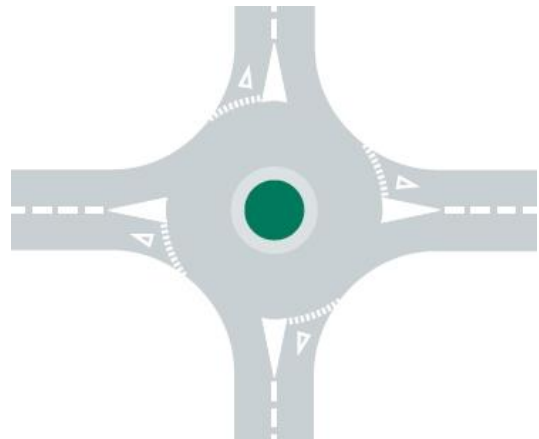
Hiri zonaldeetan biratze kurbaduraren erradioak irlatxo zentralaren inguruan murriztea gomendatzen da ibilgailuen abiadurak murrizteko helburuarekin. Gainera, irlatxo zentralaren erradioa murrizteak suposatzen du hainbeste espazio behar ez izatea biribilgunea ezartzeko eta kostu ekonomikoak murriztea.

Biribilguneen tipologiak

Jarraian biribilguneak sailkatzeko irizpide bat deskribatzen da, kanpoko diametroaren arabera eta hobeto egokitzen den ingurunearen arabera.

Mini-biribilguneak

Mini-biribilguneak dira irlatxo zentralaren kanpoaldeko diametroa 14 eta 24 metro artekoa denean. Ibilgailuen biraketa egin ahal izateko (gehienbat dimentsio handienak dutenena), irlatxo zentrala gaingitu ahal izateko modura eraiki behar da (erabat edo igo daiteken eraztun koroarekin).



Sarbideetan zirkulazio noranzkoak banantzeko irlatxoak existitzen baldin badira, hauek ere gaingitu behar ahalko dira.

Estruktura hauek pasatzeko abiadura eskasak eskatzen dituzte: sarbideko adarretan kurbatura erradio txikiekin, gehiegizko abiadurak bidetik irteteko arriskua areagotzen du.

Gehienbat zirkulazioa moderazioko zonaldeetan erabiltzen eta ibilgailu astunen jarioa nabargarria ez denean.

Biribilgune tinkoa

Biribilgune handi eta txikien arteko mailan dago eta hiri zonaldeetan gehien erabiltzen den intersekzio mota da.

Zirkulazio eraztunaren barruan erreie bate do bi izan litzateke, eta hauek zehazten duten diametro, 24 metrotik 35 metrotara joaten delarik. Irlatxo zentrala oztopo zeharkaezin bat izan ohi du. Ibilgailu arin eta astunen mugimendu guztiak posible dira.



Zirkulazioa biribilguneetan

Biribilguneen diseinu egokiaz gain, azken urteetan antzematen da behar bat gidariak berrezteko biribilguneetako zirkulazio arauen alorrean. Askotan ez da ezagutzen bertara sartu eta bertatik irteteko modu egokia, bere segurtasuna arriskuan jarritz, baina baita ere beste gidariena. Urte honetan zehar hiri eta herri askotan ikusi izan da, eta hauetako batzuetan triptikoak editatu dira biztanleriaren heziketarako.

Biribilgunean zirkulazioa gidatzen duen funtsezko elementua, aurretik dagoen seinaleztapenarekin akordioan, gidariak bere bidea aukeratzea eta ibilbide egokia hartzeko posizioan kokatzea da, bai sarbiderako eta baita barneko zirkulaziorako.

Seinaleztapen biribilgunean zirkulazio arauen betetzea sendotzeko

Trafiko bolumen altuak beharrezkoa egiten dute biribilguneentzako tratamendu berriak topatzea. Istripuen analisietan ikusten diren problematikak biribilguneetan zirkulazio arauen arau-haustearekin zerikusia dute, askotan diseinua desegokia delako, komentatu den bezala, ez dutelako laguntzen beharrezkoa den abiadura murrizketa burutzen. Arazo honi aurre egiteko beharrezkoa da informazio eta heziketa lan bat, eta lan hau Udala, Udaltzaingoa eta inplikaturik egon daitezkeen beste eragile batzuen inplikazioa beharko du, autoeskolak bezala.

Ekintza hezitzaileak neurri fisikoekin konbinatu ahal izateko biribilguneen konfigurazio proposamenak existitzen dira, gidariak biribilgunearen barruan baimendutako mugimenduekin gidatzen dituenak. Proposamen hauek Estatu Batuetako gobernuko Federal *Highway Administration* (FHWA) "Office of Safety"-tik datoz.¹

FHWA-k biribilguneak aztertzen ditu ikuspuntu desberdinetatik, hala nola, erabiltzaileak, kokapena, eraginkortasunaren analisia, kostua eta diseinua. Azken puntu honen gainean diseinu horizontala, oinezkoentzako diseinua, bizikletentzako diseinua, distantziak eta ikuspena, diseinu bertikala, seinaleztapena, argiztapena eta beste parametro batzuk zehazten dira.

Biribilgunetan, bai seinaleztapen horizontala eta baita seinale bertikalak funtsezkoak dira, bidearen erabiltzaileak gidatuko dituen erraz ulertzen den sistema bat sortzeko.

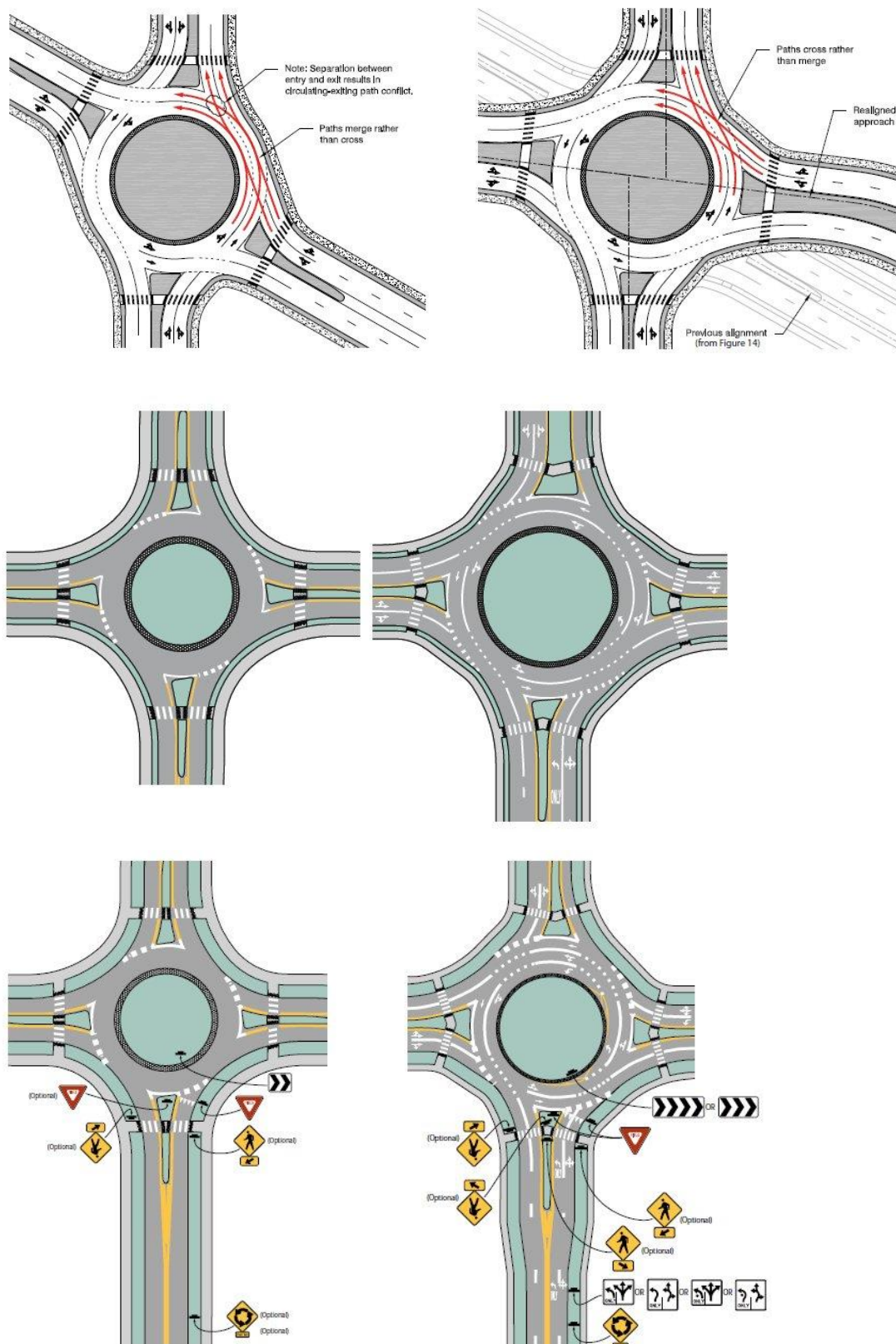
Errepideko marka eta seinaleztapen bertikala biribilguneko diseinuaren parte dira, batez ere erre bat baino gehiago dutenean. Seinaleztapen horizontala, ondoren inplementatu baino, biribilgunea eraiki baino lehen planifikatu beharko zen.

Seinaleztapen horizontala eta bertikala mugimendu zuzenak eta biraketak erraztu behar dituzte, gidariak erre egokia aukeratu dezaten biribilgunera hurbiltzen direnean, gero barruan o nahi duten noranzkoan atera baino lehen erre aldaketa egin ez dezaten.

Azpeitian segurtasuna hobetzeko oinarritzko irizpide hauek inplementatu daitezke.

66. Irudia Biribilgune batean gatazkan sartzen diren ibilbideak

¹ <http://safety.fhwa.dot.gov/intersection/roundabouts/fhwas10006/>



Iturria: FHWA

Semaforoak

Hiriguneko elkarguneetan semaforoak jartzea garrantzitsua da ibilgailuen trafikoa kudeatzeko, baina are garrantzitsuagoa da bide segurtasunaren ikuspegitik, oinezkoek kaleei traba egin ahal izateko trafiko bolumen jakin bat edo abiadura handia duten bideetan.

Gomendioak:

- Oinarrizko sarearen elkarguneak semaforoekin erregulatu, gutxienez oinezkoak edo txirrindulariak sare nagusiarekin bat egiten duten bidegurutzeetan.
- Oinezkoek pasabide arautua zeharkatzeko beharrezko denbora izan dezaten erregulazio bat ziurtatu, 0,8 m/s baino handiagoa ez den erreferentziako abiadurarekin.
- Ziklo laburrak egin oinezkoen eta ibilgailuen itxaronaldia murrizteko. Itxaronaldi luzeekin pozik ez egoteagatik, oinezkoek gorri pasatzeko arriskua izan dezakete.
- Zikloak beharren arabera egokitzea. Ibilgailuen edukiera handitzeko ziklo luzeak ez dira beharrezkoak gauzez edo haraneko orduetan.
- Ibilgailuentzako errepikapen semaforoak jartzea, erroreak sor ditzakeen bonbilla urtu bategatik gidariak gorri pasa ez dadin.
- Uhin berdea edo sinkronismoa ezarri 50 km/h-tan gehienez.
- Uhin berdearen zabalera ahalik eta gehien murriztu, azken zatian uhinean sartzen dena abiadura asko handitu ez dezan, uhin berdearen goiburua aurkitu arte eta bere abiadura ezarritako programaziora egokitu arte (50 km/h gehienez).

Aparkamenduaren antolamendua

Aparkaleku baten sarrera edo irteera une arriskutsua da, zirkulatzen ari diren ibilgailuen eta aparkatze fasean dagoen ibilgailuaren abiadura desberdina delako. Ibilgailua gelditutakoan, deserosotasuna edo oinezkoentzako arriskua ere eragin dezake.

Gomendioak:

- Aparkatzeko tokia oso mugatuta dagoela ziurtatu, eta bidegurutzeetan eta oinezkoentzako pasabideetan ikuspenak kalte egitea saihestu.
- Zirkulazio handiko bideetan baterian edo erdi baterian aparkatzea saihestu. Aparkaleku asko eskatzen duten trafiko murriztuko bideetan bakarrik gomendatzen da.
 - Ibilgailuen arteko luzera aldeak zabalera aldeak baino askoz nabarmenagoak izateak espazio hilak eskalatzea dakar, eta ikuspen gabezia eragiten du.
 - Sartzeko eta irteteko maniobrak arrisku handiagoa dute.
 - Ibilgailuak karrozeriaren zati bat espaloiairean gainean uzten dute, gurpilak zintarriarekin topo egin arte hurbiltzen baitira. Horren ondorioz, espaloian

libre dagoen espazioa murriztu egiten da, eta oinezkoentzako eremuaren mugaketan lerro irregularra ezartzen da, ibilgailuen neurrien arteko aldeak direla eta.

- Erdi baterian aparkatzen denean, alderantzizko bateria jarri (atzera martxan dagoen plazarako sarbidea). Ikuspen irizpideen arabera (196. orrialdeko marrazkietan ikus daitekeen bezala), aparkatzeko eta zirkulazioan sartzeko baldintzak hobeak dira modalitate honekin.
- Plazen gehiegizko neurria saihestu, bigarren ilaran aparkatzea bultza baitezake.

Hiri altzarien kokapena

Kontuz ibili behar da hiri altzarien kokapenarekin, oinezkoen pasabidea oztopa dezakeelako, oinezkoen eta gidarien ikuspena murriztu dezakeelako eta, are gehiago, arreta galarazteko egoerak sortu ditzakeelako publizitate panel argitsu edo ikusgarrien kasuan.

Gomendioak:

- 2,0 m-tik beherako espaloietan elementurik ez jarri.
- Elementuak galtzadaren lerroan jarri.
- Oinezkoen zirkulaziorako oztopoa ez direla ziurtatu.
- Ikusmen oztopoak saihestu puntu kritikoetan.
- Zaborrontziak, paperontziak, etab. espaloitik irisgarriak direla ziurtatu.

HIRIGINTZA 2. Genero-irizpideak mugikortasunean eta hiri-plangintzako garapenetan txertatu

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

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

Mugikortasunarekin eta hirigintza plangintzarekin zerikusia duten esku hartzeak egiteko, beharrezkoa da aldi berean genero ikuspegia eta emakumeek arlo horietan dituzten behar espezifikoak barneratzeko ekintzak garatzea, adibidez:

- Hiri inguruneak emakumeen eta gizonen bizi kalitatean duen eragina aztertu eta ondorioak planak idazten dituzten pertsona guztiei helarazi.

- Lurraldearen plangintzarako irizpideak zehaztu generoaren ikuspegitik, emakumeek parte hartzeko metodologietatik abiatuz eguneroko bizitza antolatzeko beharrak kontuan hartuta.
- Hirigintzako plangintza eta mugikortasuna ebaluatzeko tresnak garatu, genero irizpideen arabera, genero bulegoak sortuz.
- Herritarrek eta gizarte eragileek hiri plangintzako eta diseinuko prozesuetan parekotasunean parte hartzeko mekanismo berriak sortu, eta emakumeek esku hartu behar dutela kontuan hartu, batez ere eguneroko bizitzaren kudeaketan.
- Bizi kalitatearen gutxieneko hirigintza estandarrak kontuan hartu, genero ikuspegira egokitzeko:
 - Orekan dauden eta hiri segurtasuna bermatzen duten jarduera ekonomikoak eta zerbitzuak biltzen dituzten ingurumen eremuak edo etxebizitza komunitateak sortu.
 - Eraikuntza dentsitate desberdinak, etxebizitza tipologia desberdinak eta biztanleri kategoria desberdinak integratu.
 - Funtzioak nahastu edo merkataritza erabilerak eta ekipamendu komunitarioak bizitegi sektoreetara eta hiri lurzoru finkatuko eremuetara hurbildu.
 - Hiriguneetako zerbitzu eta ekipamenduak inguruko auzoetara deszentralizatu; izan ere, hiri polinuklearrak orekatuagoak dira, auzo bakoitzak zentroaren baldintzak ditu, eta hirigunearen eta aldirien arteko banaketa hausten da.
 - Hirigunea olio orbanetan eratzea saihestu, hau da, oinez doazen pertsonen eta haien segurtasunaren aldeko hiri espazio publikoaren diseinua kontrolatzeko mekanismoak ezarri.
 - Auzoetan jolas eta kirol zentroak sor daitezen sustatu, gizarte, belaunaldi eta sexu aniztasuna sustatzeko.
 - Hiri perimetroetan garraio pribatuaren mendeko merkataritza gunen handien sorrera mugatu eta, ahal bada, ez planifikatu.
 - Mugikortasun jasangarria lortu: oztoporik gabeko bideak sortu, segurtasuna bermatzeko diseinatuak, edo segurtasuna bermatzen duten irizpideak betetzea eta ezintasunen bat duten pertsonen erabiltzen dituzten kotxetxoak, erosketa orgak, gorpil aulkiak, makuluak eta beste elementu batzuk pasatzen lagundu.
 - Garraio publikoaren geralekuetarako espazioak utzi ekipamendu komunitarioen kokalekuetara iristeko.



- Mugikortasun alternatiba jasangarrienak (adibidez, mikrobus elektrikoak, bizikletak) ezartzeko azpiegiturak aurreikusi.
 - Lurzoru urbanizagarriaren mugatan disuasio aparkalekuak sortzea aurreikusi, garraio publikoaren sarearekin lotuta.
- Udal planen legedian, hiri altzariak, artelanak, iturriak, argiak, telefono kabinak, postontziak eta bestelakoak diseinatu eta jartzeko arauak barneratu, genero irizpideen arabera.
- Sexuaren aldagaia informazio estatistiko osoan eta hazkundearen, populazioaren eta abarren adierazleetan sartu.
- Lehentasunen zehaztapenak ezartzeko orduan, genero irizpideek landutako lehentasunak kontuan hartu.
- Genero ezberdinen beharrak kontuan hartu.
- Segurtasun sentrazioa eragiten duten faktoreak bermatu.

4. ESKU-HARTZE PUBLIKORAKO ESTRATEGIAK GENERO IKUSPEGITIK

Emakumeen mugikortasuna mugikortasun jasangarri eta osasungarriaren irizpideetatik gertuago dago. Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrekiko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo emakumea mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak hurrengo urteetan eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka soziokultural asko gainditzeko lagundu dezake.

Ondoren, 7 ardatz proposatzen dira, hiri politiken eta mugikortasunaren esparrutik abiatuta, mugikortasuna feminizatzen eta, beraz, energia trantsizioa sustatzen, klima aldaketa arintzen eta herritarren osasuna hobetzen lagundu dezaketenak. Hala ere, kontuan hartu behar da genero mugikortasunean dagoen desberdintasunari aurre egiteak mugikortasunaren edo eremu publikoaren lan esparrua gainditzeko duela.

HURBILTASUNA

Hurbileko hiriak ekitate soziala sustatzen du, distantziak murrizten ditu eta modu autonomoan garatzeko zailtasunak murrizten ditu, zenbait jardura egiteko aukera ematen baitu, gizarte, ekonomia edo lurralde egitura edozein dela ere. Eraldaketa hori bidezkoagoa da giza aniztasunari, bizi zikloi eta herritarren baldintza sozioekonomikoei erantzuteko.

Hirigintza iraunkorraren eta feministaren irizpideen arabera hirigintza plangintzaren eta exekuzioaren bidez, hiri hazkunderen eraketan eta hiri erreforma eta birmoldaketan eragiten duten egitura ikuspegiez gain, hirigintza taktikoko jarduketan bidez jarduteko estrategiak ere izan behar ditu hiriak. Neurri hauek, neurri erraz eta merkeen bidez hiriaren eraikuntzan esperimentatzeko eta berritzeko aukera emateaz gain, herritarra kontzientziatzeko aukera ematen dute, aldaketa horiek ez baitituzte beti mundu guztiak onartzen. Sarritan, ibilgailu pribatuari eskaintzen zaion espazioaren zati bat kendu behar izaten da (bai zirkulazioan, bai lur gainean aparkatzeko), eta, hala, aldi baterako jarduketek aukera ematen dute epe laburreko aldaketak egiteko, neurri iraunkorrak eta egiturazko neurriak ezarri baino lehen.

GIZONA – IBILGAILU PRIBATUA BINOMIOA HAUTSI

Gure gizartean, garraiobide indibidualak kolektiboak baino hobeto baloratzeko joera dago.

Horrek agerian uzten du ibilgailu pribatuari lotutako gizarte balio jakin batzuek iraun egiten dutela herritar guztien artean zeharka, esaterako, mugitzeko askatasuna, pribatutasun fisikoa edo ibilgailu pribatua lurraldeen lehiakortasun ekonomikoaren elementu gisa onartzea. Banakako pertzepzio horiek aldatzeko, gizarte balio nagusi batzuk aldatu behar dira, edo oraindik indarrean dauden estereotipo jakin batzuk hautsi. Horrek guztiak azaltzen du, sexua kontuan hartu gabe eta larrialdi klimatikoko testuinguru batean, oraindik gure gizarteak garraio pribatua garraio publikoa baino hobeto baloratzea.

Sexuari dagokionez, gizonak ere kultura faktoreei erantzunez baliabide pribatuen alde egiteko joera dute. Garraiobideen asebetetzeari buruzko erantzunek adierazten dute abiadura handiagoa edo mugimendu abiadura lasaia (motoa eta autoa) probatzeko aukera ematen duten bitartekoei puntuazio hobea ematen dietela gizonak.

Hurbileko hiri-ereduen konfigurazioa eta diseinua ez dira aski. Ohiturak aldatzeko, beraz, ibilgailu pribatuaren eskariaren kudeaketarekin zerikusia duten beste neurri batzuk diseinatu eta ezarri behar dira. Izan ere, biztanleriaren zati bat garraio publikoaren "gatibu" gisa hartzen den bezala (garraio publikoaren erabiltzailea da, autorik ez duelako, gidabaimenik ez duelako edo beste erremediorik ez duelako), herritar batzuek ibilgailu pribatuaren "gatibu" ere kontsideratu daitezke. Hau da, garraio zerbitzuen eskaintzak ez du baldintzatuko garraio modalitatearen hautapena; beraz, hiri bidesariak ezartzea, tarifatzea eta helmugan bertan aparkatzea murriztea, biztanleria sektore horren artean ohiturak aldatzea erraztuko luketen jarduerak izan daitezke. Ildo horretatik, motorrentzako aparkalekuen erregulazioa handitzea eta erabiltzaileek eremu publikoa erabiltzeko araudia aplikatzea izan daiteke proposamen horren helburua. Garraiobide horretan, erabiltzaile gehienek profila gizon bat da, eta presentzia handiagoa du eremu trinkoetan eta garraio publikorako irisgarritasun maila handiagoa dutenetan, biztanleria dentsitatea handitu ahala goranzko joerari jarraituz. Erabilera bizkorra izatea, bai azkartasunari dagokionez, bai aparkatzeko aukerari dagokionez, mantentze kostu txikia izatea edo erregai gutxi kontsumitzea dira hura erabiltzeko abantaila nagusiak, batez ere ingurune trinko, konplexu eta klimatologikoki egoki batean.

Gizonen mugikortasun ereduen "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero biztanleriaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzen dituzten eremuetan. Hau da, nahiz eta, termino erlatiboetan, mugikortasun aktiboaren eta garraio publikoaren erabilera kuota handia izan, ibilgailu pribatuen bidaia gehiago pilatzen ditu, bere hiri ezaugarriengatik har ditzakeenak baino. Erronka, beraz, garraio publikora eta mugikortasun aktibora askoz gehiago bideratutako mugikortasun ereduak lortzea da, sortzen diren gizarte eta ingurumen eraginak murriztu nahi baditugu.

DENTSITATE BAXUA – IBILGAILU PRIBATUA BINOMIOA HAUTSI

Antzeko ingurune askotan ikusi denez, biztanleria dentsitatea edo garraio publikorako irisgarritasuna eta bizi diren auzo edo udalerriko biztanle kopurua jaisten diren heinean, emakumeek beren mugikortasun ereduak "maskulintzera" jotzen dute, eta mugikortasun iraunkor eta osasungarriaren paradigma berriekin bat ez datozen desplazamendu ereduak iraunarazten laguntzen dute.

Bizilekuaren hiri ezaugarrien eta ezaugarri sozioekonomikoen eraginari buruzko azterketek erakusten dute hiri formak eta, bereziki, biztanleria dentsitateak eragin handiagoa dutela eguneroko mugikortasunean auzoen ezaugarri sozioekonomikoek baino. Beraz, funtsezkoa da mugikortasun eredu osasungarriagoak sustatzeko politikak bultzatzen saiatzea, gaur egun herritar guztiek eguneroko mugikortasuna gehien erabiltzen duten eremuetan. Hala, zirkulazio istripuekin lotutako bide arriskua ezabatzeaz gain, sedentarismoari lotutako inpaktua prebenitu eta murriztu daiteke (heriotza tasaren laugarren arrisku faktorea munduari dagokionez), eta mugikortasun aktiboa erabili daiteke jarduera fisikoa zabaltzeko. Alde horretatik, baliabide gehiago inbertitu eta eskaini behar dira eremu horietan, eta, horretarako, garraio kolektiboko sistemak ezarri behar dira, batetik, mugikortasuna sortzen duten zentro nagusietarako konexio zerbitzuak, bestetik, garraio publikoko sistema malguagoak, eta, azkenik, udalerrien arteko bizikletan desplazatu ahal izateko erantzuteko sistemak. Beraz, funtsezkoa da lurralde osoan mugikortasun iraunkorreko politiketan inbertitzea.

Besteak beste, jarraibide aldaketak, mugikortasunaren ingurumen inpaktua arintzen laguntzeaz eta energia trantsizioari laguntzeaz gain, ibilgailu pribaturik gabe bizi diren emakumeak eta beste kolektibo batzuk gizarteratzen lagunduko luke, garraio publikoan irisgarritasuna hobetzeko aukera emango bailuke. Mugikortasuneko genero ekitateak ez du zertan izan emakumeak ibilgailu pribatu batean sartzen direlako, baizik eta gizonek nahiz emakumeek garraio publikora eta mugikortasun aktibora askoz gehiago bideratutako mugikortasun ereduak lortzen dituzten inguruneak sortzen dituztelako.

ERRENTA ALTUA – IBILGAILU PRIBATUA BINOMIOA HAUTSI

Ibilgailu pribatua, kontsumo ondasun ospetsua da oraindik ere, eta gehiago erabiltzen da biztanleriaren geruza aberatsenen artean. Sexuaren ikuspuntutik, dimentsio hori ere ematen da, nahiz eta errenta desberdineko gizonen arteko distantzia emakumeen artean baino gutxiago nabarmentzen den.

Ezinbestekoa da aberastasun handiagoaren eta erreferentziazko hiri esparru zabalagoen eta motordun ibilgailu pribatuen erabilera handiagoaren arteko harremana haustea. Mugikortasun jasangarriko ereduen alde egin behar da, non egoera ekonomikoa ez den moduzko hautapena baldintzatzen duen elementu bat, eta garraibiderik eraginkorrena erabiltzeko apustua egin behar da moduzko katearen zati bakoitzean. Erronka nagusia da herritar guztiek eguneroko jardueren zati handi bat hurbileko mugikortasun ereduen bidez (modu aktiboekin) egin ahal izatea eta, aldi berean, garraio publikoko sarean irisgarritasun maila onez gozatzeko aukera izatea. Funtza politiko gisa, eta norabide horretan egiturari dagokionez, funtsezkoa da hirigintza iraunkor eta osasungarriaren printzipioak gauzatzea.

Halaber, herritar guztien ohiturak aldatzeko, herritarrak hobeto kontzientziatu eta sentsibilizatu behar dira. Eskolako curriculum programaren barruan haur eta gazteei zuzendutako mugikortasun jasangarriko prestakuntza bide bat egin daiteke Europako beste herrialde batzuetan egiten den bezala.

DIZIPLINARTEKO IKUSPEGIAK

Mugikortasuna zeharkako diziplina bat da, eta hainbat kontzeptu edo teknika biltzen ditu. Kontzeptu edo teknika horiek, prestakuntza ibilbidetan sar daitezke. Hala ere, tradizionalki, ingeniari-tza zibileko edo obra publikoko ingeniari-tza teknikoko graduatuek hartu dute parte gehien garraioaren eta mugikortasunaren sektorean. Hirigintza-aren eta eremu publikoaren arloan, arkitektura izan da sektore horretan gehien sartu den diziplina. Batez ere gizonezkoak nagusi diren eremuak dira, eta hiri espazioaren eta mugikortasunaren ikuspegi androzentrikoa menderatu dute. Aldi berean, erabakiak hartzearen eta politikaren, garraioaren, mugikortasunaren eta hirigintza-aren esparrutik, gehienak gizonen esku geratu dira, eta ikuspegi androzentriko hori iraunarazten lagundu dute.

Hala ere, gaur egun gero eta ohikoagoa da administrazio-ko eta, batez ere, enpresa espezializatu-eko giza taldeak diziplina anitzeko taldeek osatzea, besteak beste, geografian, ingurumen zientzietan, ekonomian, biologian, soziologian edo medikuntzan graduatutako pertsonak dituztenak. Lankidetzan egindako lan horri esker, diziplinari-eko (eta, are, diziplinaz gaindiko) ezagutza eta proposamenak sor daitezke. Ikasleen ikuspegitik paritarioagoak diren diziplinak izateaz gain, ikuspegi holistikoagoak bermatzen dituzte. Hori dela eta, sektorean emakumeen parte hartzea handitzeaz gain, funtsezkoa da taldeetan talde ezberdinetako pertsonak sartzea, hirigunea eta mugikortasuna birinterpretatu ahal izateko. Aldaketa horrek, besteak beste, HMJPak berrikustea ahalbidetu beharko luke, hurbilketa soziologiko hobeak eskainiz, hala nola genero ikuspegia eta aniztasuna.

HURBILKETA KUANTITATIBO ETA KUALITATIBO BERRIAK

Adierazleetatik abiatuta estatistikak eta monitorizazio elementu garrantzitsuak dira, abiapuntuko egoera edo diagnosia agerian uzteko eta mugikortasuna planifikatu eta kudeatzeko tresnen aurrerapena ezagutzeko eta, aldi berean, ezarritako neurrien eraginkortasuna behatzeko. Askotan, monitorizazio horretan ikuspegi soziologikoak eskaintzea falta izan da, eta genero dimentsioa ez da nahikoa izan eta oraindik ere ez da nahikoa izaten.

Hala ere, Eusko Jaurlaritzak tradizio handia du mugikortasunari buruzko inkestak egiten, eta Derrigorrezko Mugikortasun Inkesta garatzen du. Elkarrizketatuaren informazioa jasotzen du, hala nola ikasketa maila, sexua edo ibilgailua etxean izatea. Informazio horri esker, hurbilpen ona egin daiteke emakumeen mugikortasunaren ereduak eta aurreiritziak ezagutzeko. Hala ere, beharrezkoa da datu horien ustiapena, azterketa eta ikusgarritasuna areagotzea.

Bestalde, gehiago sakondu behar da mugikortasuneko desberdintasunaren kuantifikazioan, datuak sexuaren arabera banatuz, fenomenoari buruzko parametro eta adierazle hobeak erabiliz eta aldizka ebaluaketak eginez. Besteak beste, mugikortasunaren planifikazioan genero adierazleak sistematizatzea eta harmonizatzea, informazio hori eskuratzeko erraztasunak jartzea eta eskura dauden datuak gehiago zabaltzean ahalegin handiagoa egitea proposatzen da.

Osagarri gisa, ikerketa teknika kualitatiboak ikerketa azterketetan integratu behar dira, baita planak eta programak zabaltzeko ere. Azterketa kualitatiboei esker, ñabardurak hartu eta proiektuak gure errealitatearen konplexutasunera hobeto egokitzen dira.

GOBERNANTZA

Gure inguruan, mugikortasunari buruzko plangintza sektorialak eta orokorrak egiteko hainbat tresna daude, lurralde eskala desberdinetan. Izan ere, tresna horiek mugikortasun jasangarri eta osasungarriaren printzipioetatik abiatuta planteatu dira, eta, beraz, guztiek mugikortasunean genero berdintasuna nabarmen hobetu dezaketen proposamenak jasotzen dituzte.

Askotan, tresna horien inplementazioa ziklo politiko eta ekonomikoarekin lotuta dago argi eta garbi, eta, horren ondorioz, neurri eratorriak egiteko erritmoa eta horien gauzatze maila motelegiak izan dira aurreikusitako epeetan ezarritako helburuetara iristeko. Beraz, beharrezkoa da gobernantza sistema berriak aurkitzea, garraio publikorako azpiegituretan inbertsioak egiteko eta tokiz gaindiko eta udaletako administrazioek onartutako mugikortasun planetatik eratorritako jarduerak ezartzeko. Administrazioen arteko edo maila anitzeko lankidetzaz gain, funtsezkoa da administrazioen arteko lankidetzaz horizontala, lurraldeaz, ingurumenaz, mugikortasunaz, garraioaz edo eremu publikoaz haratago, lankidetzaz beste arlo batzuekin ere eman dadin, hala nola gizarte eskubideak, hezkuntza edo osasun sailekin.

5. JARRAIPEN ADIERAZLEAK

Hurrengo adierazle koadroan agertzen diren balioekin, proposatutako iraunkortasun, segurtasun, eraginkortasun eta ekitate irizpideetara eta sektore helburuetara mugikortasun sistema nola egokitzen den ebaluatu dezakegu.

40 adierazle baino gehiago dira, adierazle hauei esker, Mugikortasunaren Behatokiaren funtzioa egin daiteke, HMJParen jarraipen eta kontrolerako tresna gisa.

Betetze maila ebaluatzeko eta neurri zuzentzaileak ezarri ahal izateko, 2026. urteko eszenatokiko balioak irudikatu dira, HMJParen indarraldian.

Adierazlea	Egungo balioa (2021)	Helburuko balioa (2026)
1. Mugikortasun orokorra		
1.1. Moduen banaketa orokorra		
1.1.1. Oinez	%37,4	%38,9
1.1.2. Bizikletan	%2,6	%5,2
1.1.3. Garraio publikoan	%8,9	%12,5
1.1.4. Ibilgailu pribatu motordunean	%51,1	%43,4
1.2. Moduen banaketa barne desplazamenduetan		
1.2.1. Oinez	%57,7	%58,9
1.2.2. Bizikletan	%5,8	%8,7
1.2.3. Garraio publikoan	%1,5	%5,1
1.2.4. Ibilgailu pribatu motordunean	%35	%27,3
1.3. Moduen banaketa konexioko desplazamenduetan (eragindakoak + erakarritakoak)		
1.3.1. Oinez	%20,6	%21,2
1.3.2. Bizikletan	-	%4,1
1.3.3. Garraio publikoan	%14,9	%18,4
1.3.4. Ibilgailu pribatu motordunean	%64,5	%56,3
1.5. Auto-euspena		
1.5.1. Udalerriko auto-euspena	%46	%38
2. Oinezkoak		
2.1 Oinezkoentzako lehentasuna (oinezkoentzako bide sare eskusiboa edo elkarbizitza/bide sare totala)	%3,2	%4,2
2.2 Oinezkoentzat defizita (espalo zabalera < 1,8 m.)	%1,7	%1
2.3 Oinezkoen pasabide irisgarriak / pasabide guztiak	%51,4	%60
3. Bizikletak		
3.1. Galtzadan bereizitako bizikleta bideak (% bidegorri sare osoarekiko)	%0	%15
3.2. Bizikleta sarea (bidegorri km edo 30 eremua / 1.000 biztanle)	225,2	270

Adierazlea	Egungo balioa (2021)	Helburuko balioa (2026)
3.3. Bizikletentzako aparkalekuak / 1.000 biztanle	1,58	5
4. Garraio publikoa		
4.1. Autobusen egokitzapena MMP	%100	%100
4.2. Tarifakazio bateratua	%100	%100
4.3. Garraio publikoaren estaldura	%80,6	%81,4
4.4. Geralekuak markesinarekin / geraleku guztiak	%55	%75
5. Ibilgailu pribatu motorduna		
5.1. Turismoak 1.000 biztanleko	554	550
5.2. Motorrak 1.000 biztanleko	58	55
5.3. Oinarrizko sarea (sare osoarekiko)	%13,5	%12,5
5.4. 30 eremuak (hirigunean)	%26	%46,8
6. Aparkamendua		
6.1. Galtzadan araututako aparkamendua (galtzadan araututakoa/totala)	%1,7	%4,3
6.2. Aparkamendu librea (librea/totala)	%60,7	%57,8
6.3. Lurpeko aparkamendua (lurpekoa/totala)	%4,5	%4,5
7. Salgaien banaketa		
7.1. Zamlanentzako zonak (plazak)	42	46
8. Bide segurtasuna		
8.1. Istripuak hirigunean (ist./1.000 biz.) 2019	4,06	3
8.2. Hirigunean harrapatutako oinezkoak (oin./10.000 ibil.) 2019	0,7	0,4
8.3. Istripuak zaurituekin erregistratutako istripu guztiekiko (%) 2020	%14,3	%8
8.4. Istripuetako hildakoak + zauritu larriak 2020	4	0
9. Garraiotik datorren kutsadura akustikoa murriztu		
9.1. Esposizioan dauden eremuak >65 dB		Eremuak areagotu
10. Mugikortasunaren aldaketa modala sustatu (urtekoa)		
10.1. Mugikortasun total ibilgailu pribatuan (M ibi-km/urte)	3.718.997	3.217.781
11. Garraio sistemaren eraginkortasuna areagotu		
11.1. Hiri autobusaren okupazio maila (perts./ibi.)	0	20
12. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu		
12.1. Energia kontsumoa (tep/urtea)	521	466
12.2. CO ₂ emisioak (tep/urtea)	1.638	1.465
13. Garraioak eragindako kutsadura atmosferikoa murriztu		
13.1. PM ₁₀ emisioak (tonak/urte)	360	194
13.2. NO ₂ emisioak (tonak/urte)	1.180	546



Adierazlea	Egungo balioa (2021)	Helburuko balioa (2026)
13.3. NOx emisioak (tonak/urte)	8.416	3.473
14. Teknologia berriak mugikortasunaren kudeaketan sartu		
14.1. Informazioa denbora errealean duten operadoreak (%)	%100	%100
14.2. Autobusa geltokira denbora errealean iristeko aurreikuspenari buruzko informazioa duten plafoien kopurua	0	%100

6. JARDUERA FITXAK

Kapitulu honetan, arestian azaldutako jarduketa bakoitzaren fitxak biltzen dira. Fitxa hauetan laburbiltzen dira jarduketa proposamenak. Horien zenbakikuntza jarduketan zenbakiei dagokie.

OINEZ 1 Oinezkoen sarearen azalera eta kalitatea handitu		
1. Jarduketa esparrua		
Oinezkoen mugikortasuna		
2. Helburuak		
Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraibideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuen egindako ibi./km.). Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemen irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemen kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Bizilagun eta zerbitzuen lehentasun zonaldeak zabaldu (4.594 m2) Olatzko Amaren Plazan, Bustinzuriko errebalan, Etxe-Alai auzoan, Kale Aundian, Kale Txikian eta Kale Barrenan.		
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)
Erdigunea eta Urrestilla.		Zoladura bakarreko 4.594 m2 eraiki x 328 €/m2: 1.506.832 € (hiri altzariak barne)
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
Planoak: 20; 21; 25; 27 eta 29		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-3 urte	Altua	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia		Oinezko desplazamenduen kuota. Barne desplazamenduetako banaketa modala. Oinezkoen lehentasunezko bide-sarea edo partekatutakoa/bide sare osoa.
12. Genero ikuspegia		
Eremu publikoa askotan alde batera utzi da, eta hiritarrentzat, batez ere emakumeentzat, segurtasun ezaren pertzepzioa sortu du. Espazio publiko ez oso atsegina, argiztapen eskasarekin, jarduerarik gabe, erabili nahi duten pertsonen arteko segurtasun falta sustatzen du, mugitzeko edo beste edozein jarduerarentzako. Hirietako segurtasuna eta, batez ere, segurtasun sententzia ez daude kalean dabilen poliziaren kopuruaren mende bakarrik. Segurtasuna eta segurtasun sententzia kontzeptuak estu lotuta daude bizitzeko kontzeptuarekin; hau da, bizitzeak, bere dimentsioetako bat bezala, espazio batean seguru eta lasai sentitzea dakar. Udalerrian badira zenbait puntu segurtasun falta sententzia sorrarazten dutenak (lurpeko pasabideak, argiztapen falta industrialdeetan, etab.) eta, beraz, emakumeek saihestu egiten dituztenak; eta hau da benetako beldurra espazio jakin batean. Baina askotan, eta hori da sarri gertatzen dena, beldurra lausoa da. Emakumeek espazio jakin batzuk saihesten dituzte edo, besterik gabe, udalerriko puntu batzuetan dabilzan eguneko edo gaueko mugimenduak edo uneak mugatzen dituzte. Segurtasun ezaren sentimendua aztertzea zaila da, nekez kuantifika baitaiteke, elementu emozional, subjektibo eta aldakorretan oinarritzen baita. Emakumeek duten segurtasun-ezaren sentimendua eta gizonena oso desberdinak dira, eta emakumeek espazio publikoa beren egiteko duten moduan eragiten du. Beraz, funtsezkoa da emakumeen segurtasun ezaren sentimendua espazioa antolatze eta hirigintza plangintzako politiken ikuskerarekin lotzea. Emakumeek egunero negoziatu behar dute eremu publikoaren jabetza: segurtasun ezaren sentimendua lotuta dago emakumeentzako kontrol sozialaren funtzioarekin. Hiri seguruago batek gizonen eta emakumeen arteko harremanak hobetuko ditu, eta erosotasun, harrera, jasangarritasun eta, azken batean, bizigarritasun balioak gehituko ditu.		



OINEZ 2

Oinezko oinarritzko sareko ibilbideak hobetu, udalerriko erakargune nagusien artean

1. Jarduketa esparrua

Oinezkoen mugikortasuna

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Oinezkoentzako ardatzen irisgarritasun baldintzak hobetu.
Oinezkoen sarea garatzeko azterlana egin.

4. Jarduketa eremua

Udalerri osoa

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

Planoak: 20 eta 21

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziario iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, ONCE, EEE.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Oinezko desplazamenduen kuota. Barne desplazamenduen banaketa modala.
Oinezkoen lehentasunezko bide-sarea edo partekatutakoa/bide sare osoa.
Oinezkoentzako defizita (% espaloia < 1,8 m)
Egokitutako oinezkoen pasabideak/pasabide guztiak

12. Genero ikuspegia

Eremu publikoa askotan alde batera utzi da, eta hiritarrentzat, batez ere emakumeentzat, segurtasun ezaren pertzepzioa sortu du. Espazio publiko ez oso atsegina, argiztapen eskasarekin, jarduerarik gabe, erabili nahi duten pertsonen arteko segurtasun falta sustatzen du, mugitzeko edo beste edozein jarduerarentzako. Hirietako segurtasuna eta, batez ere, segurtasun sententzia ez daude kalean dabilen poliziaren kopuruaren mende bakarrik.

Segurtasuna eta segurtasun sententzia kontzeptuak estu lotuta daude bizitzeko kontzeptuarekin; hau da, bizitzeak, bere dimentsioetako bat bezala, espazio batean seguru eta lasai sentitzea dakar.

Udalerrian badira zenbait puntu segurtasun falta sententzia sorrarazten dutenak (lurpeko pasabideak, argiztapen falta industrialdeetan, etab.) eta, beraz, emakumeek saihestu egiten dituztenak; eta hau da benetako beldurra espazio jakin batean. Baina askotan, eta hori da sarrien gertatzen dena, beldurra lausoa da. Emakumeek espazio jakin batzuk saihesten dituzte edo, besterik gabe, udalerriko puntu batzuetan dabilzan eguneko edo gaueko mugimenduak edo uneak mugatzen dituzte.

Segurtasun ezaren sentimendua aztertzea zaila da, nekez kuantifika baitaiteke, elementu emozional, subjektibo eta aldakorretan oinarritzen baita. Emakumeek duten segurtasun-ezaren sentimendua eta gizonena oso desberdinak dira, eta emakumeek espazio publikoa beren egiteko duten moduan eragiten du.

Beraz, funtsezkoa da emakumeen segurtasun ezaren sentimendua espazioa antolatzeko eta hirigintza plangintzako politiken ikuskerarekin lotzea.

Emakumeek egunero negoziatu behar dute eremu publikoaren jabetza: segurtasun ezaren sentimendua lotuta dago emakumeentzako kontrol sozialaren funtzioarekin. Hiri seguruago batek gizonen eta emakumeen arteko harremanak hobetuko ditu, eta erosotasun, harrera, jasangarritasun eta, azken batean, bizigarritasun balioak gehituko ditu.

OINEZ 3 Udalerriko zeharbideak oinezkoentzat iragazkorri

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna oinez

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatua egindako ibi./km.). Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Oinezkoentzako pasabideen maiztasun gomendagarria 100-150 metrotik behin oinezkoentzako pasabide bat izatea da, eta horrek oinezko luzetarako eta zeharkako joan-etorriak bermatzen ditu.

Erdigunera iristen diren bideetan, oro har, oinezkoen pasabideen maiztasuna onargarritzat jotzen da, elkargune gehienetan bidea gurutzatzeko aukera baitago. Beharrezkoa litzateke pasabide horien guztien irisgarritasun unibertsala hobetzea eta bermatzea, Irisgarritasun Planak zehazten duen bezala.

Hala ere, Loiolako Ignazio etorbideak eta Garmendipe kaleak osatzen duten ardatzean, Jose Artetxe kalerako sarbideetik pasatuz, oinezkoen eta bizikleten iragazkortasun arazoa dago. Desplazamendu modu hauek ez dute hautabiderik gainazalean biribilguneak zeharkatzeko; gaur egungo aukera bakarra lurpeko pasabideetan zehar gurutzatzea da.

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

27. Planoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziario iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, ONCE, EEE.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Oinezkoen desplazamendu kuota. Banaketa modala
Bizikletaren desplazamendu kuota. Banaketa modala

12. Genero ikuspegia

Eremu publikoa askotan alde batera utzi da, eta hiritarrentzat, batez ere emakumeentzat, segurtasun ezaren pertzepzioa sortu du. Espazio publiko ez oso atsegina, argiztapen eskasarekin, jarduerarik gabe, erabili nahi duten pertsonen arteko segurtasun falta sustatzen du, mugitzeko edo beste edozein jarduerarentzako. Hirietako segurtasuna eta, batez ere, segurtasun sentsazioa ez daude kalean dabilen poliziaren kopuruaren mende bakarrik.

Segurtasuna eta segurtasun sentsazioa kontzeptuak estu lotuta daude bizitzeko kontzeptuarekin; hau da, bizitzeak, bere dimentsioetako bat bezala, espazio batean seguru eta lasai sentitzea dakar.

Udalerrian badira zenbait puntu segurtasun falta sentsazioa sorrazten dutenak (lurpeko pasabideak, argiztapen falta industrialdeetan, etab.) eta, beraz, emakumeek saihestu egiten dituztenak; eta hau da benetako beldurra espazio jakin batean. Baina askotan, eta hori da sarrien gertatzen dena, beldurra lausoa da. Emakumeek espazio jakin batzuk saihesten dituzte edo, besterik gabe, udalerriko puntu batzuetan dabilten eguneko edo gaueko mugimenduak edo uneak mugatzen dituzte.

Segurtasun ezaren sentimendua aztertzea zaila da, nekez kuantifika baitaiteke, elementu emozional, subjektibo eta aldakorretan oinarritzen baita. Emakumeek duten segurtasun-ezaren sentimendua eta gizonena oso desberdinak dira, eta emakumeek espazio publikoa beren egiteko duten moduan eragiten du.

Beraz, funtsezkoa da emakumeen segurtasun ezaren sentimendua espazioa antolatze eta hirigintza plangintzako politiken ikuskerarekin lotzea.

Emakumeek egunero negoziatu behar dute eremu publikoaren jabetza: segurtasun ezaren sentimendua lotuta dago emakumeentzako kontrol sozialaren funtzioarekin. Hiri seguruago batek gizonen eta emakumeen arteko harremanak hobetuko ditu, eta erosotasun, harrera, jasangarritasun eta, azken batean, bizigarritasun balioak gehituko ditu.

OINEZ 4 | Espaloien zabalera zuzendu eta egoera hobetu

1. Jarduketa esparrua

Oinezkoen mugikortasuna

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Oinezkoentzako sarea osatzen duten ardatz guztietako espaloiak zabaltzea, gaur egun behar adinako zabalerarik ez dutenak, oinezkoen mugikortasuna hobetzeko eta oinezkoen desplazamenduak errazteko

4. Jarduketa eremua

Erdigunea eta Urrestilla

8. Kostua (€)

Espaloien 1,7 km. handitu, eraiki edo berreraiki behar dira: $3.498 \text{ m}^2 \times 185 \text{ €/m}^2 = \mathbf{647.130 \text{ €}}$

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

Planoak: 20; 21; 25; 27 eta 28

6. Fasea

0-3 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, ONCE, EEE.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Oinezkoentzako defizita (% espaloia < 1,8 m)

12. Genero ikuspegia

-

OINEZ 5 Oinezkoentzako berariazko seinaleak

1. Jarduketa esparrua

Oinezkoen mugikortasuna

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Gaur egun indarrean dagoen oinezkoentzako seinaleztapen sistema indartzea proposatzen da. Honen helburua da ardatzei garrantzia ematea eta edozein pertsona orientatzea eta une oro jakin dezan zein den biderik zuzenena erakarpen zentro batera iristeko, edo herritarrak udalerriko interesgune nagusien artean oinez dagoen denbora ezagutzeko. Orientaziorako makila eta ibilbideei buruzko informazioa duten 4 totem jartzea proposatzen da.

4. Jarduketa eremua

Udalerrri osoa

8. Kostua (€)

4 informazio totem jarri x 600€ = **2.400€**

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

20. Planoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, ONCE, EEE.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Oinezko desplazamenduen kuota. Barne desplazamenduen banaketa modala.

12. Genero ikuspegia

-



OINEZ 6

Irisgarritasuna eta oinezkoentzako pasaguneen kopurua handitu

1. Jarduketa esparrua

Oinezkoen mugikortasuna

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Irisgarritasun Planak zehaztu du zein diren berritu beharreko oinezkoentzako pasabideak eta oinezkoentzako pasabide berriak. Proposamen horri HMJPK Loiolako Ignazio, Jose Artetxe kalea eta Garmendipe arteko biribilgunean oinezkoentzako pasabide semaforodunak ezartzeko egiten duen proposamena gehitu beharko litzaioke.

4. Jarduketa eremua

Udalerri osoa

8. Kostua (€)

Irisgarritasun Planean zehaztuta

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

Planoak: 20 eta 27

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, ONCE, EEE.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Oinezkoen pasabide egokituak eta irisgarriak/pasabide guztiak

12. Genero ikuspegia

Eremu publikoa askotan alde batera utzi da, eta hiritarrentzat, batez ere emakumeentzat, segurtasun ezaren pertzepzioa sortu du. Espazio publiko ez oso atsegina, argiztapen eskasarekin, jarduerarik gabe, erabili nahi duten pertsonen arteko segurtasun falta sustatzen du, mugitzeko edo beste edozein jarduerarentzako. Hirietako segurtasuna eta, batez ere, segurtasun sentsazioa ez daude kalean dabilen poliziaren kopuruaren mende bakarrik.

Segurtasuna eta segurtasun sentsazioa kontzeptuak estu lotuta daude bizitzeko kontzeptuarekin; hau da, bizitzeak, bere dimentsioetako bat bezala, espazio batean seguru eta lasai sentitzea dakar.

Udalerrian badira zenbait puntu segurtasun falta sentsazioa sorrarazten dutenak (lurpeko pasabideak, argiztapen falta industrialdeetan, etab.) eta, beraz, emakumeek saihestu egiten dituztenak; eta hau da benetako beldurra espazio jakin batean. Baina askotan, eta hori da sarrien gertatzen dena, beldurra lausoa da. Emakumeek espazio jakin batzuk saihesten dituzte edo, besterik gabe, udalerriko puntu batzuetan dabilen eguneko edo gaueko mugimenduak edo uneak mugatzen dituzte.

Segurtasun ezaren sentimendua aztertzea zaila da, nekez kuantifika baitaiteke, elementu emozional, subjektibo eta aldakorretan oinarritzen baita. Emakumeek duten segurtasun-ezaren sentimendua eta gizonena oso desberdinak dira, eta emakumeek espazio publikoa beren egiteko duten moduan eragiten du.

Beraz, funtsezkoa da emakumeen segurtasun ezaren sentimendua espazioa antolatzeke eta hirigintza plangintzako politiken ikuskerarekin lotzea.

Emakumeek egunero negoziatu behar dute eremu publikoaren jabetza: segurtasun ezaren sentimendua lotuta dago emakumeentzako kontrol sozialaren funtzioarekin. Hiri seguruago batek gizonen eta emakumeen arteko harremanak hobetuko ditu, eta erosotasun, harrera, jasangarritasun eta, azken batean, bizigarritasun balioak gehituko ditu.

OINEZ 7 Hiri-altzariak egokitzeko eta lekuz aldatzeko irizpideak ezarri irisgarritasun arauen arabera		
1. Jarduketa esparrua		
Oinezkoen mugikortasuna		
2. Helburuak		
Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatua egindako ibi./km.). Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Hiri-altzarien kokapena diseinatu irisgarritasun irizpideen arabera, ez bakarrik mugikortasun mugatuta duten pertsonena baizik eta biztanleri osoarena.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerri osoa	Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
Planoak: 20 eta 27		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Altua	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, ONCE, EEE.		Oinezkoen pasabide egokituak eta irisgarriak/pasabide guztiak
12. Genero ikuspegia		
Eremu publikoa askotan alde batera utzi da, eta hiritarrentzat, batez ere emakumeentzat, segurtasun ezaren pertzepzioa sortu du. Espazio publiko ez oso atsegina, argiztapen eskasarekin, jarduerarik gabe, erabili nahi duten pertsonen arteko segurtasun falta sustatzen du, mugitzeko edo beste edozein jarduerarentzako. Hirietako segurtasuna eta, batez ere, segurtasun sententzia ez daude kalean dabilen poliziaren kopuruaren mende bakarrik. Segurtasuna eta segurtasun sententzia kontzeptuak estu lotuta daude bizitzeko kontzeptuekin; hau da, bizitzek, bere dimentsioetako bat bezala, espazio batean seguru eta lasai sentitzea dakar. Udalerrian badira zenbait puntu segurtasun falta sententzia sorrazten dutenak (lurpeko pasabideak, argiztapen falta industrialdeetan, etab.) eta, beraz, emakumeek saihestu egiten dituztenak; eta hau da benetako beldurra espazio jakin batean. Baina askotan, eta hori da sarri gertatzen dena, beldurra lausoa da. Emakumeek espazio jakin batzuk saihesten dituzte edo, besterik gabe, udalerriko puntu batzuetan dabilzan eguneko edo gaueko mugimenduak edo uneak mugatzen dituzte. Segurtasun ezaren sentimendua aztertzea zaila da, nekez kuantifika baitaiteke, elementu emozional, subjektibo eta aldakorretan oinarritzen baita. Emakumeek duten segurtasun-ezaren sentimendua eta gizonena oso desberdinak dira, eta emakumeek espazio publikoa beren egiteko duten moduan eragiten du. Beraz, funtsezkoa da emakumeen segurtasun ezaren sentimendua espazioa antolatze eta hirigintza plangintzako politiken ikuskerarekin lotzea. Emakumeek egunero negoziatu behar dute eremu publikoaren jabetza: segurtasun ezaren sentimendua lotuta dago emakumeentzako kontrol sozialaren funtzioarekin. Hiri seguruago batek gizonen eta emakumeen arteko harremanak hobetuko ditu, eta erosotasun, harrera, jasangarritasun eta, azken batean, bizigarritasun balioak gehituko ditu.		

OINEZ 8 Soinu-semaforoek kopurua handitu

1. Jarduketa esparrua

Oinezkoen mugikortasuna

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Soinua duten semaforoek bidegurutzeen kopurua %20ean areagotu udalerrian, alde zaharretik gertu daudenei eta oinezkoen desplazamendu gehien jasaten duten zonaldeei lehentasuna emanez.

Soinu semaforo berriak instalatu 27. Planoan irudikatzen den proposamenerako

4. Jarduketa eremua

Udalerri osoa

8. Kostua (€)

4 semaforo egokitu x 342€/semaforo: **1.368 €**

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

21. Planoa

9 semaforo berri instalatu x 18.600€/semaforo:
167.400 €

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziario iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, ONCE, EEE.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Oinezkoen pasabide egokituak eta irisgarriak/pasabide guztiak

12. Genero ikuspegia

-

OINEZ 9 Eskola-ibilbideak egokitu		
1. Jarduketa esparrua		
Oinezkoen mugikortasuna		
2. Helburuak		
Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Heziketa zentro ezberdinetan eskola ibilbidearen proiektuak ezarri.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerrri osoa	Eskola ibilbide proiektua udalerrriko lehen hezkuntza, bigarren hezkuntza eta institutuentzat= 16.000 €	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
Planoak: 20 eta 21		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Altua	Azpeitiko Udala eta udalerrriko ikastetxeak
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Foru Aldundia, Ikastetxeak		Banaketa modala oinez eta bizikletan
12. Genero ikuspegia		
-		

OINEZ 10 Udalaren eta ezgaitasuna duten pertsonen entitate eta elkarteen arteko hitzarmenak ezarri, irisgarritasuna sustatzen duten jarduerak koordinatzeko		
1. Jarduketa esparrua Oinezkoen mugikortasuna		
2. Helburuak Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.		
3. Jarduketaren 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. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)
Udalerrri osoa		Definitu gabeko kostua
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Altua	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, ONCE		
12. Genero ikuspegia		
-		

BIZIKLETA 1 Bizikleta bidezko konexio-sarea eta bizikleta-eremuak garatu		
1. Jarduketa esparrua		
Mugikortasuna bizikletan		
2. Helburuak		
Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Udalak proiektatutako bizikleta bide 1.749 metro bideratu. Foru Ibilbidea eta Jose Artetxe bizikleta ardatza bilakatuko dituen bidegorria inplementatu. Galtzadan bereizitako bidegorria proposatzen da.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerri osoa	Galtzadan bereizitako 1.112 metro bidegorri bideratu x 50€/m: 55.600 €	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa	Partekatuko galtzadan 638 metro bidegorri bideratu x 35€/m: 22.230 €	
22. Planoa	Udalak proiektatutako bidegorria bideratu, exekuzio proiektuari lotutako kostuak.	
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-3 urte	Altua	Azpeitiko Udala
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia		Galtzadan bereizitako bizikleta bidea (% bizikleta bidea osoarekiko). Bizikletan ibiltzeko sarea (bizikleta bide km edo 30 zona/bide sare osoa)
12. Genero ikuspegia		
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun-sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gaingitzen lagundu dezake. Mugikortasuneko genero-ekitateak ez du zertan izan emakumeak ibilgailu pribatu batean sartzen direlako, baizik eta gizonek nahiz emakumeek garraio publikora eta mugikortasun aktibora askoz gehiago bideratutako mugikortasun-ereduak lortzen dituzten inguruneak sortzen dituztelako		

BIZIKLETA 2

Bizikleta galtzadan sartu eremu baketsuetan, kale partekatuetan eta 30 eremuetan

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna bizikletan

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Abiadura araudi berriarekin, erdiguneko kale gehienetan 30 kilometro orduko abiadura dago indarrean, eta honi esker bizikletekin elkarbizi dezake ibilgailua galtzadan. Gainera, alde zaharra oinezkoentzat izanda eta plataforma bakarra ezartzeko neurriek eremu seguruagoak sortuko dituzte bizikleten eta oinezkoen artean espazioa partekatzeko. Aglomerazioak daudenean eguneko une jakinetan, pertsona ahulenen desplazamenduen kalitatea eta segurtasuna bermatzeko, MPItik edo bizikletatik jaisteko seinaleak erabil daitezke.

4. Jarduketa eremua

Udalerri osoa

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

Planoak: 22 eta 28

6. Fasea

0-3 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Galtzadan bereizitako bizikleta bidea (% bizikleta bidea osoarekiko).
Bizikletan ibiltzeko sarea (bizikleta bide km edo 30 zona/bide sare osoa)

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharreko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun-sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake. Mugikortasuneko genero-ekitateak ez du zertan izan emakumeak ibilgailu pribatu batean sartzen direlako, baizik eta gizonek nahiz emakumeek garraio publikora eta mugikortasun aktibora askoz gehiago bideratutako mugikortasun-ereduak lortzen dituzten inguruneak sortzen dituztelako.

BIZIKLETA 3 Espaloian bidegorrien sarea pixkanaka kendu

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna bizikletan

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Galtzadan banandutako bidegorriak eraikiz gero, bidegorriak kendu ahal izango dira espaloitik. Ekintza hori galtzadan bereizitako bidegorriak eraikitzearekin batera egin behar da.

4. Jarduketa eremua

Udalerri osoa

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Galtzadan bereizitako bizikleta bidea (% bizikleta bidea osoarekiko).
Bizikletan ibiltzeko sarea (bizikleta bide km edo 30 zona/bide sare osoa)

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrekiko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun-sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gaitzitzen lagundu dezake. Mugikortasuneko genero-ekitateak ez du zertan izan emakumeak ibilgailu pribatu batean sartzen direlako, baizik eta gizonek nahiz emakumeek garraio publikora eta mugikortasun aktibora askoz gehiago bideratutako mugikortasun-ereduak lortzen dituzten inguruneak sortzen dituztelako.



BIZIKLETA 4

Eremu publikoan eta kanpoan aparkatzeko eskaintza handitu

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna bizikletan

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Azaleran 4 aparkamendu berri instalatu, bakoitzean 12 bizikleta aparkatu ahal izateko. Soreasuko parkingean 20 bizikleta aparkatzeko plazak bideratu. Anbulatorio ondoan bizikletak estalian aparkatzeko bicibox bat instalatu, eta beste bat Landeta industrialdean.

4. Jarduketa eremua

Udalerri osoa

8. Kostua (€)

4 aparkaleku x 509€/aparkaleku= **2.036 €**

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

20 aparkaleku lurpeko parkingean= **750 €**

22. Planoa

25 unitateentzat 2 bicibox = **30.000 €**

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Bizikletentzako aparkalekuak / 1.000 biztanle.

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrekiko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun-sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake. Mugikortasuneko genero-ekitateak ez du zertan izan emakumeak ibilgailu pribatu batean sartzen direlako, baizik eta gizonen nahiz emakumeek garraio publikora eta mugikortasun aktibora askoz gehiago bideratutako mugikortasun-ereduak lortzen dituzten inguruneak sortzen dituztelako.



BIZIKLETA 5

Azpeitia, Azkoitia eta Zestoa udalerrien artean bizikleten alokatzea sustatu

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna bizikletan

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Hiriarteko mugikortasun jasangarria hobetzeko, bizikleten alokairua sustatzea Azpeitia, Azkoitia eta Zestoako udalerrien artean.

4. Jarduketa eremua

Eskualdea

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Iraurgi Berritzen

10. Finantziario iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

% mugikortasuna bizikletan.
Konexioko desplazamenduen banaketa modala.

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharreko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun-sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake. Mugikortasuneko genero-ekitateak ez du zertan izan emakumeak ibilgailu pribatu batean sartzen direlako, baizik eta gizonek nahiz emakumeek garraio publikora eta mugikortasun aktibora askoz gehiago bideratutako mugikortasun-ereduak lortzen dituzten inguruneak sortzen dituztelako.

BIZIKLETA 6 Bizikleta sustatu eta zabaltzeko plana

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna bizikletan

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Bizikletaren sustatze eta heziketa kanpaina egin. Udaletxe barruan arduradun bat izendatu.

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

% mugikortasuna bizikletan.
Banaketa modala.

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaldu beharreko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun-sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake. Mugikortasuneko genero-ekitateak ez du zertan izan emakumeak ibilgailu pribatu batean sartzen direlako, baizik eta gizonek nahiz emakumeek garraio publikora eta mugikortasun aktibora askoz gehiago bideratutako mugikortasun-ereduak lortzen dituzten inguruneak sortzen dituztelako.

BIZIKLETA 7 Bizikleten udal erregistroa ezarri

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna bizikletan

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Bizikleta bere jabearekin lotzen duen borondatezko erregistroa, udalaren datu base batean. Telematikoki edo udalean bertan egin daiteke erregistroa. Ekintza horrekin batera, bizikletaren markatze bat egin behar da, lehen aipatutako datu baseari lotzeko.

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala eta Udaltzaingoa

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

-

12. Genero ikuspegia

-



BIZIKLETA 8

Bizikleten banakako garraio zerbitzuaren bideragarritasunaren azterlana

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna bizikletan

2. Helburuak

Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

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

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

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

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

% mugikortasuna bizikletan.
Banaketa modala.

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaldu beharreko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun-sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake. Mugikortasuneko genero-ekitateak ez du zertan izan emakumeak ibilgailu pribatu batean sartzen direlako, baizik eta gizonek nahiz emakumeek garraio publikora eta mugikortasun aktibora askoz gehiago bideratutako mugikortasun-ereduak lortzen dituzten inguruneak sortzen dituztelako.

GARRAIO PUBLIKOA 1			Hiriarteko autobus lineen ibilbideak birdiseinatu		
1. Jarduketa esparrua					
Mugikortasuna garraio publikoan					
2. Helburuak					
Ibilgailu pribatuaren garraiobidea motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Garraio publikoaren erabilpena sustatu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Jose Artetxe kalean noranzko bat kentzea autobusen ibilbidea birplanteatzea eskatzen da. 2 alternatiba aurkezten dira, eta hauetatik 1766ko Matxinada kaletik pasatzen dena gomendatzen da. Azpeitiak euskal hiriburuekin eta udako hilabeteetan Zarautzekin dituen loturen maiztasuna handitu.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			Definitu gabeko kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
Planoak: 24 eta 27					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-3 urte		Altua		Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza			Desplazamendu kuota garraio publikoan. Konexioko desplazamenduen banaketa modala.		
12. Genero ikuspegia					
Mugikortasunarekin lotutako segurtasun-ezaren sentimendu garrantzitsua ere badago. Garraio publikoko lineen inguruan, bai autobusen barruan, bai geralekuetan edo inguruko espazioetan, emakumeek segurtasun eza sentitzen dute. Beraz, funtsezkoa da emakumeen segurtasun ezaren sentimendua espazioa antolatzeko eta hirigintza plangintzako politiken ikuskerarekin lotzea. Garraio publikoa iristen ez den kokapenetan osasun-zentroak, bigarren hezkuntzako eskolak edo kirol-zentroak badaude, emakumei kalte berezia egiten zaie, emakumeak baitira oinez eta garraio publikoaz gehien ibiltzen direnak eta haurrak zaintzen dituztenak.					

GARRAIO PUBLIKOA 2		Azpeitian hiri-autobusen ezartzea aztertu	
1. Jarduketa esparrua			
Mugikortasuna garraio publikoan			
2. Helburuak			
Ibilgailu pribatuaren garraiobidea motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Garraio publikoaren erabilpena sustatu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.			
3. Jarduketaren deskribapena			
Erdigunetik kanpo dauden auzoak erdigunearekin konektatzeko eta industrialdeetan zerbitzua emateko hiri autobus proposamen bat aurkezten da. 18 geralekuz osatutako ibilbidea proposatzen da.			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)	
Udalerrria		Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
Planoak: 23 eta 27			
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna	
0-3 urte	Altua	Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza		Desplazamendu kuota garraio publikoan. Barne desplazamenduen banaketa modala. Hiri autobusaren okupazio (perts./ibi.)	
12. Genero ikuspegia			
Mugikortasunarekin lotutako segurtasun-ezaren sentimendu garrantzitsua ere badago. Garraio publikoko lineen inguruan, bai autobusen barruan, bai geralekuetan edo inguruko espazioetan, emakumeek segurtasun eza sentitzen dute. Beraz, funtsezkoa da emakumeen segurtasun ezaren sentimendua espazioa antolatze eta hirigintza plangintzako politiken ikuskerarekin lotzea. Garraio publikoa iristen ez den kokapenetan osasun-zentroak, bigarren hezkuntzako eskolak edo kirol-zentroak badaude, emakumei kalte berezia egiten zaie, emakumeak baitira oinez eta garraio publikoaz gehien ibiltzen direnak eta haurrak zaintzen dituztenak.			

GARRAIO PUBLIKOA 3			Autobus geralekuetako irisgarritasuna eta kalitatea hobetu		
1. Jarduketa esparrua					
Mugikortasuna garraio publikoan					
2. Helburuak					
Ibilgailu pribatuaren garraiobidea motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Garraio publikoaren erabilpena sustatu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Bai kokalekua aldatuko ez duten geralekuetan, bai geraleku berrietan, honako hauek barneratu behar dira: elkarguneetatik hurbil jarri, estaldura erradioa handitzeko; lerrokadura zuzenak; irisgarritasun segurua, eroso eta azkarra bermatu ibilgailuan; ibilbide irisgarriak. Zirkulazio erreian gelditzeak abantaila batzuk dakartza: ibilgailuak autobusen atzean gelditzen dira, zirkulaziora itzultzeko zailtasunak saihestuz. Autobusak ez du ez sarrera maniobrarik ez irteera maniobrarik egin behar. Pertsonen irisgarritasuna hobetuz ibilgailuan, mugikortasun iraunkorreko neurria, garraio pribatuaren aurrean garraio publikoa bultzatzen baitu. Geralekuetako ekipazioak: tarifei, ordutegiei eta lineen ibilbideei buruzko informazioa. Informazio hori bateratu egin behar da, erabiltzaileek errazago ulertzen dutelako. Espaloiaren zabalerak edo bidea ematen badu, markesina jarriko da, eguraldi txarra egiten duenean erabiltzaileak babesteko eta erosotasuna hobetzeko. Asentuak, argiak, paperontzia eta sarearen planoa ipini. Espaloiaren zabalerak markesina jartzea eragozten badu, makila eta, ahal bada, bankua ipini. Geralekuak baztergailu batean badago, pultsadore bat jarri daiteke, gidariei geralekuaren zain pertsona bat dagoela jakinarazteko.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerrria			Irisgarritasun Planean definitutako kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-3 urte		Altua		Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza			Autobusen egokitzapena MMP Geralekuak markesinarekin/Geraleku totalak		
12. Genero ikuspegia					
Genero ikuspegitik begiratuta, neurri garrantzitsu bat bitarteko geralekuen zerbitzua ezartzea izango litzateke, bakarrik bidaiatzen duten emakumeen segurtasuna bermatzeko, autobusetik jaisten direnean egin beharreko distantziak murriztuz. Neurri hori Ordenantzan sartu behar da, geralekuei buruzko araudi orokorraren salbuespen gisa, zehaztu beharreko ordutegi baten barruan (normalean gauez). Funtzionamendua erraza da: • Bitarteko geldialdi bat egin nahi duen bidaiariak aurretiaz jakinaraziko dio gidariari non jaitsi nahi duen. • Behar horren arabera, gidariak, ibilbidea ezagutzen duena, erabiltzailearentzat eta gainerako zirkulazioarentzat arriskurik ez duen puntu bat aukeratzeko du. • Adostutako lekuan autobusaren aurreko atetik jaitsiko da beti. • Egunero edo astero, autobuseko gidariak egindako geldialdien berri emango du, udal teknikariek zerbitzua aztertu eta jarraipena egin ahal izateko.					



GARRAIO PUBLIKOA 4			Ibilgailu jasangarriagoen erabilera sustatu		
1. Jarduketa esparrua					
Mugikortasuna garraio publikoan					
2. Helburuak					
Ibilgailu pribatuaren garraiobidea motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Garraio publikoaren erabilpena sustatu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Mugikortasun jasangarriaren alde lan egiteko, garraio publiko elektrikoko ibilgailuen erabilera sustatu behar da, trakzio sistema jasangarriagoak eta ingurumenerako eta pertsonen osasunerako hain kaltegarriak ez direnak. Neurri horiek etorkizunean aplikatu ahal izango dira, Azpeitiko hiri barneko autobus zerbitzua martxan jartzerakoan.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerrria			Definitu gabeko kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Ertaina		Azpeitiko Udala	
10. Finantziazio iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza			CO ₂ emisioak(tonak/urte)		
12. Genero ikuspegia					
-					

GARRAIO PUBLIKOA 5			Intermodalitatearen koordinazioa
1. Jarduketa esparrua			
Mugikortasuna garraio publikoan			
2. Helburuak			
Ibilgailu pribatuaren garraiobidea motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Garraio publikoaren erabilpena sustatu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.			
3. Jarduketaren deskribapena			
Garraio publikoa bizikletaz ibiltzearen bidez egokitzea sustatzea			
Distantzia ertain eta luzeko ibilbideak dira ingurumenean eragin handiena dutenak. Garraiobide publikoak, hiriartekoak bereziki, bizikletak garraiatzeko egokiak izatea neurri garrantzitsua da erabiltzaileen artean desplazamendu multimodalak sustatzeko.			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)	
Udalerria		Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna	
0-5 urte	Baxua	Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritzak		Desplazamendu kuota garraio publikoan. Konexioko desplazamenduen banaketa modala.	
12. Genero ikuspegia			
Emakumeak dira gehienetan desplazamendu kateatuak egiten dituztenak, eta garraio publikoak ez du beti behar bezala erantzuten lan-bizitza, bizitza pertsonala eta familiarra bateratu behar duten erabiltzaileei, gehienetan emakumeak direnak. Emakume horiek garraioaren plangintza zehatza eskatzen dute: desplazamendu bizkorrak maiztasun, puntualtasun eta linea eta garraiobide ezberdinen arteko koordinazio intermodala egokiarekin.			

GARRAIO PUBLIKOA 6			Garraio publikoaren erabiltzailearentzako informazioa hobetu
1. Jarduketa esparrua			
Mugikortasuna garraio publikoan			
2. Helburuak			
Ibilgailu pribatuaren garraiobidea motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Garraio publikoaren erabilpena sustatu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.			
3. Jarduketaren deskribapena			
Azpeitiko geralekuetan gaur egun ez dago erabiltzaileentzako informazio nahikorik. Irtenbide bat izan liteke garraio publikoaren zerbitzua mugikortasuneko APP batean sartzea. Google Maps-en informazioa atxikitzea ahalik eta pertsona gehienengana iristeko modu bat da, plataforma bat erabiltzen baitute mundu guztiko erabiltzaileek. Informazioa Google Maps-en gehitu daiteke Google Transit-etik. Garraio publikoko enpresak arduratzen dira informazioa gehitzeaz. Informazio hori gehitu ahal izateko, alde z aurreko baldintza batzuk bete behar dituzte. Ikus esteka hau: https://support.google.com/transitpartners/answer/1111481?hl=es Beste adibide bat Moovit-en mugikortasun aplikazioa da, hemen web-orria, non azaltzen da nola funtzionatzen duen: https://www.company.moovit.com/es APP hau mundu osoan dago. Hori dela eta, turistek aplikazioa izan dezakete eta nahi duten udalerrian erabili. Ekintza hori eginez gero, erabiltzaileak zerbitzuarekin duen gogobetetasuna hobetuko litzateke, eta aldi berean garraio publikoko zerbitzua erabiliko luketen pertsonen kopurua handituko litzateke.			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)	
Udalerria		Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
6. Fasea		7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-3 urte		Altua	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza		Desplazamendu kuota garraio publikoan. Banaketa modala.	
12. Genero ikuspegia			
Garraio publikoa okupatutako lekuak espazio anonimoak dira, orain ez-lekuak esaten zaienak, mundu guztiarena eta inorenak diren espazioak. Puntu hauetan ezin da ezer egin, eta inpotentzia sentipenak eragiten dituzten arrisku edo segurtasun faltaren sententzia dagoenean. Horregatik garrantzitsua da informazio eguneratu bat edukitzea ematen ari den zerbitzuaren inguruan, gehiegizko itxaronaldiak ez izateko. Itxaronguneak edo lineen arteko sarbide edo konexio-ibilbideak bereziki nabarmenak dira segurtasun faltan.			

GARRAIO PUBLIKOA 7			Hobekuntzak Taxi zerbitzuan		
1. Jarduketa esparrua					
Mugikortasuna garraio publikoan					
2. Helburuak					
Ibilgailu pribatuaren garraiobidea motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Garraio publikoaren erabilpena sustatu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Udalerriko taxi zerbitzua hobetu, egungo ordenantza berrikusi eta eguneratuz. HMJPeK teknologia horren erabilera eraginkorra bultzatu behar du, erabiltzaileek duten informaziorako sarbidea hobetzeko. Gaur egun, Taxiclick bezalako APP-ak martxan daude jarraipen maila handiarekin. Mota horretako mugikorreko APP batekin elkartzeak erabiltzaileentzako informazioa eskuratzea hobetu dezake eta taxilariei kudeaketa erraztu. Aplikazio honen erabilera sustatzeko, publizitate egin daiteke taxi geralekuetan. Urteko kanpainak burutu, auzo-taxiaren ekimena sendotu eta indartzeko.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			Definitu gabeko kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Ertaina		Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak				11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza					
12. Genero ikuspegia					
Neurri inklusibo bat da taxiak (ordenantzak arautu beharrekoa) gidariaren betebeharra izatea erabiltzailea bere etxebizitzako atarira sartu arte itxaroteko, hala eskatzen badu, arriskuak gutxitzeko.					



IBILGAILU PRIBATUA 1 Bide-hierarkizazioa eguneratu eta zirkulazio plana ezarri, zirkulazioa berrantolatzeke

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna ibilgailu pribatuan

2. Helburuak

Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.

3. Jarduketaren deskribapena

Azpeitiko bide sarearen hierarkizazio berria definitu.

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

24. Planoa

6. Fasea

0-3 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Sustapen Ministerioa, Foru Aldundia eta Udala

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Oinarrizko sarea (sare osoarekiko)
30 Zona (erdigunean)

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake.

Gizonen mugikortasun ereduen "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzeko dituzten eremuetan.

IBILGAILU PRIBATUA 2		Zirkulazioaren noranzko bakarreko plana	
1. Jarduketa esparrua			
Mugikortasuna ibilgailu pribatuan			
2. Helburuak			
Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.			
3. Jarduketaren deskribapena			
Oinarrizko saretik kanpo bi noranzkoak dituzten kaleak saihestu. Baita kontrako erreia hartzen duten ezkerreko biraketak ere. Zirkulazioaren noranzko bakarrak ezartzeak ibilgailuen, oinezkoen eta bizikleten segurtasuna handitzen du.			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)	
Udalerria		Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
Planoak: 26 eta 27			
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna	
0-3 urte	Altua	Azpeitiko Udala	
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Sustapen Ministerioa, Foru Aldundia eta Udala		30 Zona (erdigunean)	
12. Genero ikuspegia			
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzen lagundu dezake. Gizonen mugikortasun ereduen "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzen dituzten eremuetan.			



IBILGAILU PRIBATUA 3 | Hirigunea baketu eta 20 eta 30 km/h erregulazioko ingurumen-eremuak ezarri

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna ibilgailu pribatuan

2. Helburuak

Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.

3. Jarduketaren deskribapena

Ekintza honen bidez, oinez edo bizikletaz ibiltzeko modu aktiboen eta gainerako garraibideen arteko bizikidetzatza hobetuko da.

Oinezkoen lehentasuna: Hauetatik etxebizitzetara eta zabalazetara baino ez da sartzen. Ordutegiaren arabera mugatu daiteke.

Kale partekatutako edo bizikidetzako kaleak: lehentasuna oinezko eta bizikletarena da. Helburua igarotze trafikoa mugatzea eta abiadura 20 km/h-ra murriztea da.

30. zonak: kale hauen helburua da oinezkoek lehentasuna duten eta elkarbizitzako kaleetara desplazamendua eragozte, eta, gainera, motorizazioaren ingurumen inpaktua gutxitzea.

4. Jarduketa eremua

Udalak

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

Planoak: 25; 26; 27; 28 eta 29

6. Fasea

0-3 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziario iturri posibleak

Sustapen Ministerioa, Foru Aldundia eta Udala

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

30 Zona (erdigunean)

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake.

Gizonen mugikortasun ereduaren "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzeko dituzten eremuetan.

IBILGAILU PRIBATUA 4			Erdiguneko plana		
1. Jarduketa esparrua					
Mugikortasuna ibilgailu pribatuan					
2. Helburuak					
Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Jose Artetxe kalea noranzko bakarreko kalea uzteko proposamena (Foru Ibilbiderantz). Honi esker galtzadan bereizitako bidegorria jarri ahalko da, eta erdigunetik trafiko bolumen garrantzitsua atera. Jose Artetxera Garmendipetik sartzeko biribilgunean eta Loiolako Ignazio etorbidea eta Arana kale arteko biribilgunean semaforo bidez araututako oinezko pasabideak ipintzea proposatzen da. Modu honetan oinezkoek errepidea gurutzatu ahalko dute modu seguru eta azkar batean lurpeko pasabideak derrigorrez erabili behar gabe.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Erdigunea			Definitu gabeko kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
27. Planoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Altua		Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Sustapen Ministerioa, Foru Aldundia eta Udala					
12. Genero ikuspegia					
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldatzeko katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake. Gizonen mugikortasun ereduaren "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzeko dituzten eremuetan.					

IBILGAILU PRIBATUA 5 | Alde zaharreko alderantzizko lehentasuneko eremurako sarbideen erregulazioa

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasuna ibilgailu pribatuan

2. Helburuak

Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.

3. Jarduketaren deskribapena

Alde Zaharreko oinezkoen eremura sarbidea ondo arautu motordun ibilgailuentzat eta kontrolatu. Irteera eta sarrera puntuak ondo definitu eta ordenantza espezifiko bat inplementatu zonalde honetan. Sarbidea baimentzeko kamara bidezko kontrol semaforikoa proposatzen da. Udalaren esku baimendutako ibilgailuak kudeatzen duen sistema bat egongo da eta defektuz gorritz egongo den semaforo bat, baimendutako ibilgailu bat gerturatzekoan, matrikula irakurri eta berde jarriko da. Ez da piloiak jartzea gomendatzen, garestia dira, mantentze kostua altua da eta maiz apurtzen dira eta mugikortasun mugatuko pertsonentzat oztopoa dira.

4. Jarduketa eremua

Alde Zaharra

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

29. Planoa

6. Fasea

0-3 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziario iturri posibleak

Udala

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Oinezko desplazamenduen kuota. Barne desplazamenduetako banaketa modala. Oinezkoen lehentasuneko bide-sarea edo partekatutakoa/bide sare osoa.

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake.

Gizonen mugikortasun ereduaren "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzeko dituzten eremuetan.

IBILGAILU PRIBATUA 6			Orientazio eta informazio seinaleztapena hobetu		
1. Jarduketa esparrua					
Mugikortasuna ibilgailu pribatuan					
2. Helburuak					
Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Orientazio Seinaleztapenaren Udal Plan (OSUP) bat burutzea 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. Seinaleztapen Plan honen irizpideak izan behar dira: • Konfigurazioa eta koloreak bateratzea. • Informazio-helburuak definitzea (erakarpen-zentroak) eta zentroen arteko seinale-kopurua konpentsatzea. • Erreferentziazko guneak seinalatzen dira: jarduera administratiboko, kulturalako edo ekonomikoko eremuak, hirigunea, bide korapiloak eta zerbitzuak seinaleztatzen dira. Debekaturik dago seinale edo seinaleen euskarrietan edozein publizitate, besteak beste, hotelak, jatetxeak etab. • Gidariak galtzadatik kanpoko aparkalekuetara bideratzeko estrategia. • Zirkulazioa ez kontzentratzea ibilgailuen eta oinezkoen dentsitate handiko eremuetara, edo zentroko planak eragindako eremura. • Ibilgailuak oinarritzko sareko ibilbideetan barna gidatzea.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			Definitu gabeko kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Ertaina		Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko - Jaurilaritza			-		
12. Genero ikuspegia					
-					



APARKAMENDUA 1		Galtzadako aparkalekuaren erregulazioa eta antolamendua
1. Jarduketa esparrua		
Aparkamendua		
2. Helburuak		
Aparkatzeko eskaintza/eskaera kudeatu, irabiatze zirkulazioa murrizteko.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Galtzadan araututako aparkamenduaren eskaintza modifikatu, proposatuz: • Errotazioko zona urdina handitu: Foru Ibilbide osoa; Jose Artetxe osoa eta Hartzubia etorbidea, Foru eta Jose Artetxerekin biribilgunean hasi eta San Martin Estrata arte. • Egoiliarrentzat araututako zona ipini: San Martin Estrata; Done Jakue kalea; Ildefonso Gurrutxaga kalea eta Paulo VI auzunea • Jose Artetxen aparkaleku batzuk galtzen dira proposatutako jarduketarekin. • 1766ko Matxinada kalean sartzen baldin bada autobus geltokia aparkaleku batzuk galtzen dira.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udallerria	Errotazio zonalderako parkimetroaren instalakuntza 12 x 4.900€/unitatea = 58.800 €	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa	Zaintza eta kontrolerako arduraduna = 20.000 €	
30. Planoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Altua	Azpeitiko Udala
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.		Galtzadan araututako aparkamendua (galtzadan araututa/totala)
12. Genero ikuspegia		
Aparkamendu politikak ezartzean, garrantzitsua da kontuan hartzea, plazen irisgarritasun irizpideak ez ezik, baita aparkalekutik helmugara egin beharreko oinezko desplazamenduetarako udal kolektibo bakoitzaren erosotasun eta segurtasun baldintzak ere. Inguruko argiztapenak edo lurpeko pasabideak zeharkatzeak, adibidez, oztopo bat eragin dezakete kolektibo batzuentzako aparkalekua aukeratzeko orduan, segurtasun faltaren sentrazioa dela eta. Gauza bera gerta daiteke lurpeko aparkalekuetan argirik ez badago; beraz, beharrezkoa da eremu horietan argi ona izatea.		

APARKAMENDUA 2			Galtzadatik kanpo aparkatzeko estrategiak sustatu		
1. Jarduketa esparrua					
Aparkamendua					
2. Helburuak					
Aparkatzeko eskaintza/eskaera kudeatu, irabiatze zirkulazioa murrizteko.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Galtzadan aparkamendua galtzadatik kanpo pasatzeak beste erabilera batzuetarako lekua berreskuratzea ekarriko luke (batez ere oinezkoentzat). Helburu hori lortzeko, neurri osagarri batzuk garatu behar dira: • Azaleran araututako eremuko tarifek galtzadatik kanpoko aparkalekuetakoak baino handiagoak izan behar dute. • Bertako bizilagunak galtzadatik kanpo aparkatzeko hobari fiskalak eskaini. • Tarifa merkeagoak aplika dakizkieke galtzadatik kanpoko aparkatzeko enpresa edo establezimendu jakin batzuetako langileei. Asteko tarifazioa, adibidez.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria					
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
30. Planoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Altua		Azpeitiko Udala	
10. Finantziazio iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.			Galtzadan araututako aparkamendua (galtzadan araututa/totala) Lurpeko aparkamendua (lurpekoa/totala)		
12. Genero ikuspegia					
Aparkamendu politikak ezartzean, garrantzitsua da kontuan hartzea, plazen irisgarritasun irizpideak ez ezik, baita aparkalekutik helmugara egin beharreko oinezko desplazamenduetarako udal kolektibo bakoitzaren erosotasun eta segurtasun baldintzak ere. Inguruko argiztapenak edo lurpeko pasabideak zeharkatzeak, adibidez, oztopo bat eragin dezakete kolektibo batzuentzako aparkalekua aukeratzeko orduan, segurtasun faltaren sentrazioa dela eta. Gauza bera gerta daiteke lurpeko aparkalekuetan argirik ez badago; beraz, beharrezkoa da eremu horietan argi ona izatea.					



APARKAMENDUA 3			Aparkalekuaren seinaleztapen dinamikoa sarbide saretik		
1. Jarduketa esparrua					
Aparkamendua					
2. Helburuak					
Aparkatzeko eskaintza/eskaera kudeatu, irabiatze zirkulazioa murrizteko.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Galtzadatik kanpoko aparkalekuen funtzionamendua panel dinamikoekin osatu daiteke, hurbiltzen diren ibilgailuei okupazio egoeraren berri emateko. Sarbideen sarean egoteak aukera ematen dio gidariari bidaiaren azken helmuga hobeto aurreikusteko, lurpeko aparkalekuetara bideratzeko eta hirigunearen barneko mugimenduak saihesteko, aparkaleku bila. Bisitarien ibilgailuak hobeki gidatzen dira oinarritzko sarean, bakegintza proposamenean definitutako puntu kritikoak saihestuz eta hiriguneko barne desplazamenduen distantzia murriztuz.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			35.000€ aparkamenduaren seinaleztapen dinamikoa * 4 seinale = 140.000€		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Ertaina		Azpeitiko Udala	
10. Finantziazio iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko - Jaurilaritza.					
12. Genero ikuspegia					
-					

APARKAMENDUA 4			Aldirietako aparkalekuen eraikuntza sustatu (autoak, motorrak, ibilgailu astunak, bizikletak)		
1. Jarduketa esparrua					
Aparkamendua					
2. Helburuak					
Aparkatzeko eskaintza/eskaera kudeatu, irabiatze zirkulazioa murrizteko.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Hainbat proba egin behar dira Soreasuko eta Matxinadako aparkalekuen erabilera handitzeko eta ajustatzen joan, emaitzarik onenak eskaintzen dituen aukerara egokitzeko. Soreasuren kasuan probak egiten ari dira aspalditik, lehenengo 5 orduak doakoak baitira eta alde zaharreko bizilagunentzat 12 ordu. Matxinadan ere interesgarria da sustapen-irudi horiek sartzea, herritarrek egiazta dezaten zentzura kudeaketak egitera joateko aukera ona dela. Beste neurri bat herriko merkatariekin hitzarmenak egitea izan daiteke, udal aparkalekuen erabileran abantailak eta deskontuak lortzeko, Alde Zaharreko tokiko merkataritzan erosketak eta kudeaketak egitearen truke.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			Definitu gabeko kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
30. Planoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Altua		Azpeitiko Udala	
10. Finantziazio iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritzak.			Galtzadan araututako aparkamendua (galtzadan araututa/totala) Aparkamendu librea (librea/totala)		
12. Genero ikuspegia					
Aparkamendu politikak ezartzean, garrantzitsua da kontuan hartzea, plazen irisgarritasun irizpideak ez ezik, baita aparkalekutik helmugara egin beharreko oinezko desplazamenduetarako udal kolektibo bakoitzaren erosotasun eta segurtasun baldintzak ere. Inguruko argiztapenak edo lurpeko pasabideak zeharkatzeak, adibidez, oztopo bat eragin dezakete kolektibo batzuentzako aparkalekua aukeratzeko orduan, segurtasun faltaren sentrazioa dela eta. Gauza bera gerta daiteke lurpeko aparkalekuetan argirik ez badago; beraz, beharrezkoa da eremu horietan argi ona izatea.					



APARKAMENDUA 5 Motorrentzako aparkalekuen eskaintza handitu

1. Jarduketa esparrua

Aparkamendua

2. Helburuak

Aparkatzeko eskaintza/eskaera kudeatu, irabiatze zirkulazioa murrizteko.

3. Jarduketaren deskribapena

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

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziario iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

-

12. Genero ikuspegia

-

APARKAMENDUA 6		Eremu publikoan aparkatzeko diziplina falta kontrolatu	
1. Jarduketa esparrua			
Aparkamendua			
2. Helburuak			
Aparkatzeko eskaintza/eskaera kudeatu, irabiatze zirkulazioa murrizteko.			
3. Jarduketaren deskribapena			
Aparkalekurako ez diren erreietan ibilgailuak behar bezala zirkulatuko direla ziurtatzeko eta ordutegi mugatuko aparkalekuetan planifikatutako errotazioa ziurtatzeko, bide diziplinako sistema eraginkorra ezarri behar da. Alde horretatik, beharrezkoa da Udaltzaingoak lankidetza estua izatea administrazio, politika eta plangintza ekintzekin. Koordinazio eraginkorra lortzeko lan egin behar da, Udaltzaingoak eta mugikortasun politikek gaitzets ez dezaten, arau hausteen kobrantza behar bezala tramitatuko dela eta jarraipen egokiarekin ezarritako jarduketa neurriak hartuko direla ziurtatuz.			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)	
Udalerria		60.000€	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
30. Planoa			
6. Fasea		7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte		Ertaina	Azpeitiko Udala
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.		Aparkaleku kopurua galtzadatik kanpo	
12. Genero ikuspegia			
Aparkatzeko orduan diziplina falta horrek eragin handiagoa izan ohi du emakumeengan, haiek mugitzen baitira gehien erosketa karroak, mendekotasuna duten pertsonen gupil aulkiak edo haurren gurdiak bultzatuz.			



APARKAMENDUA 7			Irigarritasunari buruzko legea betetzen jarraitu, galtzadan mugikortasun murriztuko pertsonentzat egokitutako aparkatzeko eskaintza bermatzeko		
1. Jarduketa esparrua					
Aparkamendua					
2. Helburuak					
Aparkatzeko eskaintza/eskaera kudeatu, irabiatze zirkulazioa murrizteko.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Euskadiko irigarritasun kodearen betetze maila mantendu					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			Definitu gabeko kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-3 urte		Ertaina		Azpeitiko Udala	
10. Finantziazio iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.			MMP-rentzat egokitutako autobus geralekuak MMP aparkaleku kopurua Irigarriak diren oinezko pasabideak / pasabide totalak		
12. Genero ikuspegia					
Aparkamendu politikak ezartzean, garrantzitsua da kontuan hartzea, plazen irigarritasun irizpideak ez ezik, baita aparkalekutik helmugara egin beharreko oinezko desplazamenduetarako udal kolektibo bakoitzaren erosotasun eta segurtasun baldintzak ere. Inguruko argiztapenak edo lurpeko pasabideak zeharkatzeak, adibidez, oztopo bat eragin dezakete kolektibo batzuentzako aparkalekua aukeratzeko orduan, segurtasun faltaren sententzia dela eta. Gauza bera gerta daiteke lurpeko aparkalekuetan argirik ez badago; beraz, beharrezkoa da eremu horietan argi ona izatea.					

SHB 1 Eraginkortasuna eta kudeaketa. Hurbiltasun-eremu eta banaketa puntuen ezarpena aztertu		
1. Jarduketa esparrua		
Salgaien hiri banaketa		
2. Helburuak		
Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilitako ibi./km ibilgailu pribatuan). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Zamalanentzako gordetako plazak gehitu, teknikoki bideragarria den lekuetan. Aldi berean, kontsumo eredu eta ohitura berriak hartu beharko dira kontuan (Internet bidezko erosketaren eta etxez etxeko entregaren hazkundea, adibidez) zamalanen plazak erreserbatzeko, arratsalde eta gauetz, orain arte plaza erreserbatu ez dagoen bizitegi eremuetan.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerria	10.500 €	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Altua	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritzak.		Zamalanentzako zonak (plazak)
12. Genero ikuspegia		
-		

SHB 2 Salgaien hiri-banaketari buruzko dagoen informazioa hobetu		
1. Jarduketa esparrua		
Salgaien hiri banaketa		
2. Helburuak		
Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilitako ibi./km ibilgailu pribatuan). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Erabiltzaileei informazioa emateko eta informaziorako sarbidea hobetzeko seinaleak berritzea. Seinale hauetan zehatz-mehatz agertu behar da: •Nork erabil ditzake espazio horiek? •SHB bat egiten ari dela jakinarazi behar da. •Zenbat denbora erabil daitekeen •SHBren ordutegia		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerria	15.000 €	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-3 urte	Altua	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurilaritza.		-
12. Genero ikuspegia		
-		

SHB 3 Teknologia berriak barneratu kudeaketa egiteko		
1. Jarduketa esparrua		
Salgaien hiri banaketa		
2. Helburuak		
Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilitako ibi./km ibilgailu pribatuan). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.		
3. Jarduketaren deskribapena		
SHBren kudeaketa hobetzeko teknologia berriak sartzea funtsezkoa izan daiteke kudeaketa horretan. Gailu mugikorretatik aplikazio batera sar daiteke, eta kargatzeko eta deskargatzeko eremuaren erabileraren berri eman. Teknologia erabiltzea mugikortasunaren kudeaketa errazteko modu bat da. Gainera, kudeaketa hori informatizatuz, gune horiek hobetzeko lagungarri izan daitekeen informazioa lor dezakegu. Adibidez, ibilgailu bat aparkatuta zenbat denbora dagoen edo eremu horietan eskari handiena zein ordutan dagoen jakitea.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerrria	Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Ertaina	Azpeitiko Udala
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurilaritza.		-
12. Genero ikuspegia		
-		

SHB 4 Salgaien hiri banaketa inpaktu txikiko moduetan sustatu

1. Jarduketa esparrua

Salgaien hiri banaketa

2. Helburuak

Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilitako ibi./km ibilgailu pribatuan). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berrien erabilpena barneratu mugikortasunaren kudeaketan.

3. Jarduketaren deskribapena

Udalerri barruan merkantziak banatzeko orduan, sortzen dituzten ingurumen-inpaktuak hobetzen laguntzen du, hala nola berotegi efektua eragiten duten gasen emisioak eta zarata. Udalak ibilgailu elektrikoen erabilera sustatu dezake zamalanetarako guneetan eta gertuko eremuetan eta banaketa zentroetan karga azkarreko puntuak jarritz. Nabarmentzekoa da, dagoeneko martxan dauden eta udalerritik bertatik sortu diren ekimenen garrantzia; esaterako, Enkarguk ekimena. HMJPeK inpaktu txikiko moduetan salgaien banaketa sustatzen duten ekimenekin jarraitu eta lagundu beharra azpimarratzen du, udalerrian dagoeneko martxan dagoen Enkarguk bezalako proiektuak sustatuz eta bultzatuz.

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

CO₂ emisioak (tonak/urte).

12. Genero ikuspegia

-

SEGURUA 1 Istriputasuna murriztu		
1. Jarduketa esparrua		
Mugikortasun segurua		
2. Helburuak		
Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Dokumentu honetan planteatutako helburuak lortzeko, hiriko bide-segurtasuna hobetzeko hainbat neurri garatu behar dira. Bide-segurtasuneko arazoak konpontzeko, bi maila landu behar dira: lehenik, istripuak kontzentratzen dituzten inguruneetan jardun behar da, jarduera jakin bat behar denean; eta, bigarrenik, neurri zuzentzaile eta prebentibo orokorrak hartu behar dira udalerr osoan, bide segurtasuneko jardunbide egokiak aplikatuz. Lau jarduera multzo landuko dira: 1. Hiriko bide sarearen konfigurazioari buruzko neurri fisikoak 2. Istriputasuna kudeatzeko neurriak. 3. Istriputasunari aurre egiteko neurri zuzentzaileak 4. Herritarren eta udal teknikarien portaeran eragiteko hezkuntza neurriak.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerrria	Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Ertaina	Azpeitiko Udala
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.		Hildakoak trafiko istripuetan Istripuak zaurituekin (istr./1.000 biz.) Zaurituak oinezkoak / Zauritu totalak
12. Genero ikuspegia		
-		



SEGURUA 2 Bidegurutzeetako segurtasuna hobetu

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasun segurua

2. Helburuak

Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Bidegurutzeetan hurrengo irizpideak aplikatuz garatuko dira diseinuak:

- **Irakurgarritasuna:** gurutzatzeko seinaleak instalatu edo indartu. Oinezkoen pasabideak jarri bidegurutze guztietan eta kalearen zeharkako profila aldatzea, beharrezkoa denean.
- **Ikuspena:** Ibilgailu aparkalekuek, hiri altzariek edo landarediak ez dute eragotzi behar gidarien, txirrindularien eta oinezkoen ikuspena bidegurutzeetan. Seinaleak ikustea galarazten duen edozein oztopo saihestu behar da.
- **Semaforoak:** semaforoak jarri trafiko intentsitate handiko bidegurutzeetan, ikuspen urriko bidegurutzeetan eta arreta berezia merezi duten zentroetatik hurbil (eskolak, osasun-zentroak, merkataritza-guneak, aisialdi-zentroak, kultura-ekipamenduak, etab.). Semaforo erregulaziorik ez duten bidegurutzeetan, seinale bertikalak jarri behar dira, ibilgailuek pasatzeko duten lehentasuna arautzeko, ikuspen ona izanez gero, pasabidea utzi seinalea jartzeko, eta, ikuspen txarra izanez gero, stop seinalea jarri.
- **Biribilguneak:** oinezkoen pasabideen bidez biribilguneak iragazkorrak izan behar dira.

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Istripuak zaurituekin (istr./1.000 biz.)

12. Genero ikuspegia

-



SEGURUA 3 Abiadura kontrolatzeko elementuak instalatzeko irizpideak definitu		
1. Jarduketa esparrua		
Mugikortasun segurua		
2. Helburuak		
Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Ingurumen eremuen proposamenean aipatu den bezala, handitu egingo dira 30. zonako sarrera eta irteera seinale bertikalak, baita abiadura murrizteko elementuak ere. Handitu egingo dira plataforma goratuak.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerria	Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Ertaina	Azpeitiko Udala
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko - Jaurilaritza.		
12. Genero ikuspegia		
-		



SEGURUA 4 Mugikortasuna koordinatzeko kontrol-zentroa sortu

1. Jarduketa esparrua

Mugikortasun segurua

2. Helburuak

Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Aparkalekuko seinale dinamikoak jartzea, udal garraio berria kudeatzea eta galtzadako aparkalekuaren kudeaketa hobetzea informazioa hobetzeko elementuak dira, udalerriko bidearen kalitatea hobetzeko.

Mugikortasunaren erabiltzaileei ematen zaien zerbitzua hobetzeko, kudeaketa integratua egin behar da, eta udalerrian gertatzen diren gertaerak ebaluatu eta erantzuna eman ahal izateko kontrol puntu bat bultzatu. Azpeitian mugikortasuna koordinatzeko kontrol zentro bat sortzea proposatzen da, aipatutako elementuetarako gaitasuna duena.

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

150.000€

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko -
Jaurilaritza.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

12. Genero ikuspegia

-

SEGURUA 5 Bide segurtasun lokaleko plana garatu		
1. Jarduketa esparrua		
Mugikortasun segurua		
2. Helburuak		
Oinezkoentzako sarearen azalera eta kalitatea handitu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.		
3. Jarduketaren deskribapena		
BSLP-ren idazlana eta proposaturiko neurrien aplikazioa.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerrria	BSPL-ren idaztea: 12.000 €	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Baxua	Azpeitiko Udala
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen		-
12. Genero ikuspegia		
-		



EMISIO BAXUAK 1		Ibilgailu eraginkorrak, energia-kontsumo txikikoak eta CO₂-emisio gutxikoak sustatu. Udalaren ibilgailu-flotaren berritzea.	
1. Jarduketa esparrua			
Emisio baxuak			
2. Helburuak			
Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berriak barneratu mugikortasunaren kudeaketan.			
3. Jarduketaren deskribapena			
A eta B motako ibilgailuen zirkulazio zergan saria hausnartzen duen ordenantza aldaketa. Kontsumo energetiko baxua eta CO ₂ -ren isurpen murrizketaren irizpideak jarraituz udal flotaren berritzailea.			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)	
Udalerria		Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna	
0-5 urte	Altua	Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.		Erregai alternatiboen kontsumoa (tep/any)	
12. Genero ikuspegia			
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake. Gizonen mugikortasun ereduaren "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratarik buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzeko dituzten eremuetan.			



EMISIO BAXUAK 2		Zirkulazio zergaren hobaria ECO etiketa duten ibilgailuentzat
1. Jarduketa esparrua		
Emisio baxuak		
2. Helburuak		
Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berriak barneratu mugikortasunaren kudeaketan		
3. Jarduketaren deskribapena		
Ildo horretatik, Azpeitiko Udalak energiari dagokionez eraginkorrak diren ibilgailuak erosteko aukera sustatu eta herritarrei ezagutaraztea proposatzen da: dagokion ordenantzaren aldaketa, ECO etiketa duten ibilgailuentzat zirkulazio zergaren hobaria jasotzeko. Trafiko Zuzendaritza Nagusiak "ECO ibilgailua" etiketa sortu du, automobilgintzako ibilgailuen eskaera eredu garbiagoetara, emisio oso txikikoetara, bideratzeko politikak diseinatu eta aplikatzeko, eta arreta berezia jarri dio ibilgailu elektrikoari.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerria	Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Ertaina	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.		-
12. Genero ikuspegia		
-		

EMISIO BAXUAK 3		Ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntu kopurua handitu eta bonifikazioak ibilgailu horientzat
1. Jarduketa esparrua		
Emisio baxuak		
2. Helburuak		
Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berriak barneratu mugikortasunaren kudeaketan.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Ibilgailu elektrikoek galtzadatik kanpoko aparkalekuetan kargatzeko aparkalekuen erreserba aztertu eta hoteletan karga elektrikoko puntuak ezartzea sustatu. Bestalde, kargatze puntu hauek non dauden kontuan hartuta, kontuan hartu behar da ibilgailuak zenbat denbora emango duen aparkaleku horretan, karga edo erdi azkarra instalatu behar den erabakitzeko. Egoitza aparkalekuetan karga puntu komunak instalatzeko laguntza kanpainak egitea ere proposatzen da. Kalean dauden karga puntuen erabilpena momentuz baxua denez, lehentasuna eman galtzadatik kanpo puntuak plazak bideratzeari. Aldaketa modala sustatzeko, kalean, erdigunean, ibilgailu elektrikoetarako aparkatzeari lehentasuna ematea proposatzen da, eta ibilgailu entxufagarrietara ere zabal daiteke. Era berean, ordaindu beharreko eremuetan horrelako ibilgailuak doan aparkatzeko aukera ezartzea ere badago.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerria	Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Ertaina	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.		Erregai alternatiboen kontsumoa (tep/any)
12. Genero ikuspegia		
-		

EMISIO BAXUAK 4		Gidatze eraginkorra eta segurua sustatu	
1. Jarduketa esparrua			
Emisio baxuak			
2. Helburuak			
Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berriak barneratu mugikortasunaren kudeaketan.			
3. Jarduketaren deskribapena			
Gidatzeko teknika multzo baten bidez, erregaiaren %20a aurreztu daiteke batez beste, eta gas poluitzaileen emisioak murriztu daitezke: -%50 CO₂, -%78 karbono monoxidoa, -%50 nitrogeno oxidoa eta kutsadura akustiko gutxiago. Honekin 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.			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)	
Udalerrria		9.500€	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna	
0-5 urte	Altua	Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.		Istripuak zaurituekin (ist./1.000 biz.) CO ₂ emisioak (tonak/urte)	
12. Genero ikuspegia			
-			



EMISIO BAXUAK 5		Kutsadura akustikoaren gaineko hobekuntzak
1. Jarduketa esparrua		
Emisio baxuak		
2. Helburuak		
Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berriak barneratu mugikortasunaren kudeaketan.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Desplazamenduak beste garraiobide batzuetara aldatuz gero, automobilaren erabilera murrizten bada, desplazamenduak baketu egiten badira eta joan-etorria arinagoa bada, zarata maila murriztuko da. Hala ere, berriazko neurriak hartu beharko dira aipatutako mapen emaitzek onartutako mailak betetzen ez dituzten eremuak aurkitzen badituzte. Halaber, eremu baketsuak handitzeak inguruko trafikoaren ondoriozko zarata gutxitzea dakar.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerria	Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Ertaina	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.		Esposizioan dauden zonak >65 dB
12. Genero ikuspegia		
-		

SARBIDEA 1 Enpresetan desplazamendu planak (edp) egitea sustatu		
1. Jarduketa esparrua		
Desplazamenduak erakartzen dituzten zentroetara sarbidea		
2. Helburuak		
Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Oinezkoen sareko kalitatea eta azalera areagotu. Garraio publikoaren erabilera sustatu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Enpresako Desplazamendu Planek (PDE) enpresetako langileen artean mugikortasun jasangarria eta segurua sustatzeko jarduera multzoa definitzen dute. Plan horiek 500 langile edo ohiko bisitariak baino gehiago dituzten enpresetan idaztea proposatzen da, enpresa publikoetan zein pribatuetan.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerriko industria gunek	Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Altua	Iraurgi Berritzen
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza, Udala.		Banaketa modala
12. Genero ikuspegia		
Bulego gunek edo enpresa multzoak, garraio publikorik gabeko eremuetan edo zaintzarik gabeko edo argi gutxiko aparkalekuetan daudenak, bereziki kaltegarriak dira emakumeentzat. Lanpostuen banaketa mugikortasunarekin eta bizilekuaren eta lanaren arteko distantziekin lotuta dago.		



SARBIDEA 2			Desplazamenduak erakarri eta sortzen dituzten zentroetara mugikortasun planak egitea sustatu		
1. Jarduketa esparrua					
Desplazamenduak erakartzen dituzten zentroetara sarbidea					
2. Helburuak					
Ibilgailu pribatuaren kuota modala motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Oinezkoen sareko kalitatea eta azalera areagotu. Garraio publikoaren erabilera sustatu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Industrialde bakoitzera iristeko dauden garraio aukera guztiak ezagutzeko aukera emango lukeen azterlan bat burutu.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			Definitu gabeko kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Ertaina		Iraurgi Berritzen	
10. Finantziazio iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza, Udala.			Banaketa modala		
12. Genero ikuspegia					
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrekiko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gaingitzen lagundu dezake. Gizonen mugikortasun ereduen "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gaingitzen dituzten eremuetan.					

HEZKUNTZA 1			Azpeitiko mugikortasun kontseilua edo mugikortasun mahaia sortu		
1. Jarduketa esparrua					
Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa					
2. Helburuak					
Mugikortasun sistemara irisgarritasuna bermatu					
3. Jarduketaren deskribapena					
Erakunde hau udalerrietan erabiltzen da herritarrek udalerrian egiten diren mugikortasunari buruzko ekintzetan laguntzeko. Herritarrek iritzia emateko eta parte hartzeko prozesu zeharkakoagoak egiteko modu bat da, pertsonak zeresan handia dutelako. Azpeitiak oraindik ez du dokumentu honetan planteatzen diren ekintzak babesten dituen mugikortasun mahairik. Horregatik barneratzen da ekintza hau.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			Definitu gabeko kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-3 urte		Altua		Azpeitiko Udala	
10. Finantziazio iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko - Jaurilaritza.					
12. Genero ikuspegia					
Mahaia edo kontseiluan emakumeen parte hartzea bermatzeaz gain, funtsezkoa da taldeetan talde ezberdinetako pertsonak sartzeari, hirigunea eta mugikortasuna birinterpretatu ahal izateko. Aldaketa horrek, besteak beste, HMJPak berrikustea ahalbidetu beharko luke, hurbilketa soziologiko hobeak eskainiz, hala nola genero ikuspegia eta aniztasuna.					

HEZKUNTZA 2			Mugikortasuna ikastetxeetan. Eskolara iristeko jardunbide egokien eskuliburua		
1. Jarduketa esparrua					
Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa					
2. Helburuak					
Ibilgailu pribatuaren garraiobidea motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Desplazamenduen distantzia minimizatu. Oinezkoen sareko kalitatea eta azalera handitu. Garraio publikoaren erabilpena sustatu. Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Aparkatzeko eskaintza/eskaera kudeatu, irabiatze zirkulazioa murrizteko. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Eskola Bidea hirietan parte hartzeko proiektu bat da, ikasleak eskolara joan eta handik itzultzeko aukera atsegina eta segurua izan dezaten, heldu baten laguntzarik gabe. Aukera bat da ikasleen autonomia garatzeko, herritarren erantzunkidetasuna garatzeko eta espazioa berreskuratzeko, elkarrekin bizitzeko eta balioen hezkuntza agertokia partekatzeko. Ekintza honek zeharkako hezkuntza sortzen du, ikasleen mugikortasuneko hezkuntza eta hiriaren hobekuntza batzen dituen.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			67.000€		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Altua		Azpeitiko Udala	
10. Finantziazio iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.			Banaketa modala oinez eta bizikletan		
12. Genero ikuspegia					
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharreko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzen lagundu dezake. Gizonen mugikortasun ereduen "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzen dituzten eremuetan.					

HEZKUNTZA 3			Mugikortasun jasangarria sustatu		
1. Jarduketa esparrua					
Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa					
2. Helburuak					
Ibilgailu pribatuaren garraiobidea motorrik gabeko garraiobideetara eta garraio publikora bideratu. Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.).					
3. Jarduketaren deskribapena					
Herritarren mugikortasun ohiturak aldatzeko eta horiek herritarrek barneratzeko, beharrezkoa da transmititu nahi diren mezuak indartzea. Horregatik, funtsezkoa da urtean zehar kanpaina jarraituak egitea. Mugikortasun jasangarri eta seguruarekin lotutako gaiak edo gai espezifikoak izan daitezke. Gai hauei buruzko kanpainak antolatu eta sustatu:					
• Garraio publikoa • Bizikleta eguneroko garraiobide gisa erabiltzea • Ibiltzeko ohitura eta osasunerako onurak • Behar bezala aparkatu (oinezkoen pasabideak, espaloiak, bidegorriak, mugitzeko arazoak dituzten pertsonentzako tokiak eta abar errespetatuz). • Autoa partekatzeak sistemak ezagutarazi • Desplazamendu bakoitzerako garraiobide egokiena hautatzeko kanpainak, kostu ekonomikoaren, ingurumenekoaren eta sozialaren arabera, ohituren edo erosotasunaren arabera baino gehiago. • Mugikortasunarekin zerikusia duten udal ordenantzak ezagutaraztea: zarata, zirkulazioa, aparkalekua, bizikleta, etab. eta errespetatzen direla bermatu.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			25.000€		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Ertaina		Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.			Banaketa modala oinez eta bizikletan		
12. Genero ikuspegia					
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaldu beharreko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gaingitzen lagundu dezake.					
Gizonen mugikortasun ereduaren "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gaingitzen dituzten eremuetan.					

HEZKUNTZA 4 | Kotxea partekatzea sustatu

1. Jarduketa esparrua

Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa

2. Helburuak

Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

www.compartir.org bezalako zerbitzuetan parte hartu kotxea partekatzeko.

Beharrezko desplazamenduetarako (lana edo ikasketak) ibilgailu pribatuaren erabilera partekatzeko beste aukera bat da industrialdeetan eta/edo enpresetan barne programak garatzea, kudeaketa zuzenagoa eginez eta erabiltzaileen ordutegi espezifikoekin bat datorrena, sistema irekiagoa eta autogestionatuagoa.

Gainera, zerbitzu horren bidez, ibilgailurik ez duten pertsonak garraio publikoak estaltzen ez dituen lekuetara joan ahal izango dira lan eskaintzetan. Neurri horren bidez, beraz, energi eraginkortasuna handituko litzateke, ibilgailu pribatuko desplazamenduen gizarte eta ingurumen kostuak murriztuko lirateke eta lantokietarako irisgarritasuna handituko litzateke.

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

9.500€

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko - Jaurilaritza.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake.

Gizonen mugikortasun ereduaren "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzeko dituzten eremuetan.

HEZKUNTZA 5			Mugikortasun APP batean parte hartu		
1. Jarduketa esparrua					
Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa					
2. Helburuak					
Teknologia berriak barneratu mugikortasunaren kudeaketan					
3. Jarduketaren deskribapena					
Mugikortasuneko APP batekin elkartzeak erabiltzaileentzako informazioa eskuratzea hobe dezake. Aplikazio honen publizitatea egin daiteke markesinetan, makiletan eta autobusetan, APParen erabilera sustatzeko.					
Aplikazio honek, besteak beste, gai hauei buruzko informazioa izan dezake:					
• Nola mugitu udalerrian eta intereseko espazioen artean. • Nola sartu garraio moduetan. • Autobus lineen ordutegiak eta maiztasuna. • MMPrako baliabideen irisgarritasuna. • Aparkatzeko aukera zonaldeka.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			Definitu gabeko kostua		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-3 urte		Ertaina		Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.			Autobusa geltokira denbora errealean iristeko aurreikuspenari buruzko informazioa duten plafoi kopurua		
12. Genero ikuspegia					
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake.					
Gizonen mugikortasun ereduen "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzeko dituzten eremuetan.					

HEZKUNTZA 6			Mugikortasun jasangarri eta seguruaren astea egonkortu		
1. Jarduketa esparrua					
Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa					
2. Helburuak					
Motordunen mugikortasuna murriztu (ibilgailu pribatuan egindako ibi./km.). Mugikortasun sistemaren irisgarritasuna bermatu. Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu. Teknologia berriak barneratu mugikortasuna kudeatzeko.					
3. Jarduketaren deskribapena					
Mugikortasun jasangarri eta seguruaren inguruko sentsibilizazioari eta sustapenari buruzko jarduerak egitea aste baten zehar. Hona hemen jarduera horietako batzuk:					
• 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. • Multi-erabiltzaileko kotxea eta kotxe partekatuaren sistema ezagutzera eman. • Mugikortasunaren inguruan argazki lehiaketa. • Iraunkortasuna eta mugikortasunarekin zerikusia duen zinema ziklo bat programatu.					
4. Jarduketa eremua			8. Kostua (€)		
Udalerria			25.000€		
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa					
6. Fasea		7. Lehentasuna		9. Arduraduna	
0-5 urte		Altua		Azpeitiko Udala	
10. Finantziazio iturri posibleak			11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea		
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.			Banaketa modala		
12. Genero ikuspegia					
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldatzeko katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake.					
Gizonen mugikortasun ereduaren "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzeko dituzten eremuetan.					

HEZKUNTZA 7 Azpeitiko udalaren web orrian mugikortasun eta garraio atala sortu eta edukiak hobetu		
1. Jarduketa esparrua		
Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa		
2. Helburuak		
Teknologia berriak barneratu mugikortasunaren kudeaketan		
3. Jarduketaren deskribapena		
Webgune berri bat sortu edo gaur egungo Azpeitiko udalaren webgunean atal bat sortu udalerriko mugikortasunaren informazioarekin. Bi atal instalatzea proposatzen da, bat estatikoa mugikortasun gidan azalduko zen informazio berdinarekin 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.). • Azpeitiko 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		
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)
Udalerria		15.000€
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Altua	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko - Jaurilaritza.		
12. Genero ikuspegia		
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzen lagundu dezake. Gizonen mugikortasun ereduaren "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzen dituzten eremuetan.		

HEZKUNTZA 8 Azpeitiko mugikortasunaren gida argitaratu

1. Jarduketa esparrua

Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa

2. Helburuak

Azpeitiko biztanleriari ezagutzera eman aukera guztiak mugikortasunaren alorrean.

3. Jarduketaren deskribapena

Azpeitiko mugikortasunaren arlo guztiak jasoko dituen gidaren edizioa eta argitaratzea. Informazio guztiaren aurkezpena udalerriko plano batean.

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

Mugikortasun gidaren argitaratzea: **10.000 €**

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziario iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzen lagundu dezake.

Gizonen mugikortasun ereduaren "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzen dituzten eremuetan.

HEZKUNTZA 9		Mugikortasun jasangarri eta segururako heziketa ekintzak sustatu ikastola eta ikastetxeetan	
1. Jarduketa esparrua			
Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa			
2. Helburuak			
Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.			
3. Jarduketaren deskribapena			
Azpeitiko hezkuntza komunitateko hainbat esparrutan bide-hezkuntza zabaltzeko proposamenek adin eta desplazamendu modu guztiak hartu behar dituzte kontuan.			
Ekintza honen helburu nagusietako bat da bide-hezkuntzako ikastaroak ematea ikastetxeetan eta urtero, gutxi gorabehera, ikastaro horietan parte hartzen dute ikastetxe eta ikasleen kopurua handitzea.			
Ikastaroak garraiobide guztietara zabaltzeko behar dira, batez ere hirian istripuren bat izateko arrisku handiena duten taldeetara, hala nola, bizikletazale gazteengana.			
Beraz, ingurune horietan lan egin behar da bide-sarea hobetzeko, ibilgailuen zirkulazioa lasaitzeko, ikastetxeetara oinez sartzeko segurtasuna areagotzeko eta bizikleta modu arduratsu eta seguruan erabiltzeko.			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua(€)	
Udalerriko ikastola eta ikastetxeak		Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
6. Fasea		7. Lehentasuna	
0-5 urte		Altua	
		9. Arduraduna	
		Azpeitiko Udala; Udaltzaingoa	
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko - Jaurilaritza.			
12. Genero ikuspegia			
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake.			
Gizonen mugikortasun ereduaren "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzeko dituzten eremuetan.			



HEZKUNTZA 10

Bizikletan eraginkortasunez eta seguru gidatzeko ikastaroen antolaketa sustatu

1. Jarduketa esparrua

Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa

2. Helburuak

Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.

3. Jarduketaren deskribapena

Gainerako garraiobideekin eta eremu publikoko erabiltzaileekin batera bizitzeko, txirrindulari potentzialek beren buruarengan konfiantza eta segurtasuna irabazi behar dute, eta oinarritzko zirkulazio arauak ezagutu behar dituzte, jende gehiagok bizikletaz ibiltzeko aukera izan dezan.

HMJP honek proposatzen du bizikletaz ibiltzeko ikastaroak antolatzea bi mailatan. Lehenengo maila bizikletan inoiz ibili ez diren pertsonen emango zaie, bizikletaren osagai mekanikoekin ohitzeko, abiarazteko, orekatzeko, balaztatze eta abarrerako. Zirkulazioari itxitako ingurune batean.

Maila aurreratuagoko bigarren kurtsoa Azpeitian bizikletaz seguru ibiltzen ikasi nahi duten pertsonentzat izango litzateke, espazio publikoa erabiltzen duten gainerako erabiltzaileekin batera. Garrantzia berezia eman behar zaie txirrindularien eskubide eta betebeharrei eta bizikleten zirkulazioa arautzen duen zirkulazio araudiaren ezagutzari.

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

10.000€

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Ertaina

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziario iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko - Jaurilaritza.

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

12. Genero ikuspegia

Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaltzeko beharrezko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzeko lagundu dezake.

Gizonen mugikortasun ereduen "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratari buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzeko dituzten eremuetan.

HEZKUNTZA 11 Motorrik gabeko moduen eskaintza zabaldu		
1. Jarduketa esparrua		
Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa		
2. Helburuak		
Garraio sistemaren kanpo eragileak murriztu: BEG Emisioak, kutsatzaile atmosferikoak eta istripu tasa murriztu.		
3. Jarduketaren deskribapena		
Motorrik gabeko garraiobideen bidez egiten diren desplazamenduen kopurua handitzeko, beharrezkoa da dauden aukeren berri ematea eta eguneroko jardunaren alderdi positiboak azaltzea. Hainbat kanalen bidez ezagutaraztea (udal aldizkaria, mugikortasunaren webgunea, irratia, etab.) herritarren artean sustapena egiteko motorrik gabeko moduekin zerikusia izan dezakeen informazio guztia. Informazioak ibilbide, kontseilu, jarduera eta abarren proposamenak bilduko lituzke.		
4. Jarduketa eremua	8. Kostua (€)	
Udalerria	10.000€	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa		
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna
0-5 urte	Altua	Azpeitiko Udala
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurilaritza.		% desplazamenduak oinez edo bizikletan udalerrin barruan + udalerrien artean
12. Genero ikuspegia		
Motordun ibilgailu pribatuekiko mendekotasun txikiagoa, hurbiltasun-izaera eta garraio publikoaren erabilera intentsiboagoa direla eta, emakumeen portaerak gizarte osora zabaldu beharreko erreferentzia edo eredu bat dira. Mugikortasuna feminizatzea edo mugikortasunaren aldaketaren katalizatzaile egitea estrategia bat izan daiteke, eta Azpeitiko mugikortasun sistemak datozen urte eta hamarkadetan aurre egin behar dien erronka sozio-ingurumeneko asko gainditzen lagundu dezake. Gizonen mugikortasun ereduen "feminizazioa" funtsezkoa da airearen kalitateari eta zaratarik buruzko balioek urtero populazioaren osasuna bermatzeko gomendatutako mugak gainditzen dituzten eremuetan.		



HEZKUNTZA 12 | Gizalegezko agentearen figura ezarri

1. Jarduketa esparrua

Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa

2. Helburuak

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

3. Jarduketaren deskribapena

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

4. Jarduketa eremua

Udalerria

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-5 urte

7. Lehentasuna

Baxua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziazio iturri posibleak

Udala, Iraurgi Berritzen

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

12. Genero ikuspegia

-



ARAUDIA 1		Azpeitiko zirkulazio ordenantza aldatu	
1. Jarduketa esparrua			
Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa			
2. Helburuak			
-			
3. Jarduketaren deskribapena			
Egungo ordenantza aldatu besteak beste elementu hauek sartzeko: • Zirkulazioko Erregelamendu Orokorrean ezarritako eskakizun berriak. • Bizikleta arautu. Araudia errealitatera eta beste baliabide batzuetara egokitu. • Oinezkoak eta hauen zirkulazioa. • Ingurumen eremuetako seinaleak eta zirkulazio baldintzak.			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)	
Udalerria		Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna	
0-3 urte	Altua	Azpeitiko Udala	
10. Finantziazio iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala			



ARAUDIA 2

Alde Zaharrear sarbidea eta moduen arteko elkarbizitza hobetzeko ordenantza zehatza sortu

1. Jarduketa esparrua

Modu jasangarriak erabiltzeko sustapena, hezkuntza eta sentsibilizazioa

2. Helburuak

Alde Zaharrear desplazamendu modu bakoitzak ze eskubide eta ze betebeharrak dituen agerian utzi.

3. Jarduketaren deskribapena

Ordenantza propio bat sortu eremurako, beste batzuen artean, elementu hauek barneratzeko:

- Oinezkoen zirkulazioa
- Oinezkoen zonaldeetan bizikleta eta patineteentzako baldintzak eta seinaleztapena
- Ibilgailuen abiadura
- Eremuan sartu eta irteteko baldintzak (ordutegia, ibilgailu motak, etab.) eta sistemaren funtzionamendua
- Bizikleten zirkulazioa
- Zamaanak

4. Jarduketa eremua

Alde Zaharra

8. Kostua (€)

Definitu gabeko kostua

5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa

6. Fasea

0-3 urte

7. Lehentasuna

Altua

9. Arduraduna

Azpeitiko Udala

10. Finantziario iturri posibleak

Udala

11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea

HIRIGINTZA 1		Azpeitiko hiriguneko hirigintza jardueretan mugikortasun jasangarriaren, irisgarritasunaren eta bide-segurtasunaren irizpideak aplikatu	
1. Jarduketa esparrua			
Hirigintza perspektiba			
2. Helburuak			
-			
3. Jarduketaren deskribapena			
Hiriko hirigintzak eta haren morfologiak baldintzatzen dituzte, neurri handi batean, hirietako pertsonen eredu modalak. Horregatik, hiriak urbanizatzeko modua hobetzeko, Azpeitiko hazkunde sektore berriak konpondu behar dira. Kontuan hartu behar dira HMJParen helburuak, eta plan honen helburuetarako egokienak diren garraiobideak errazteko elementuak jarri behar dira. Neurri horrek mugikortasunaren aldeko jardunbide egokiak biltzen ditu, batez ere, oinez, bizikletaz edo MPI bidez mugitzeko.			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)	
Udalerria		Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
6. Fasea		7. Lehentasuna	
0-5 urte		Altua	
9. Arduraduna			
Azpeitiko Udala			
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.			

HIRIGINTZA 2		Genero-irizpideak mugikortasunean eta hiri-plangintzako garapenetan txertatu	
1. Jarduketa esparrua			
Hirigintza perspektiba			
2. Helburuak			
Mugikortasunarekin zerikusia duen ekintza edo proposamen bat aztertu edo garatu behar denerako irizpideak definituta eduki genero ikuspegia barneratzeko			
3. Jarduketaren deskribapena			
Eraikitako edo berritutako ingurune askok eragin negatiboa dute generoan eta irisgarritasunean eta hauek zuzendu behar dira. Gainera Mugikortasunarekin eta hirigintza plangintzarekin zerikusia duten esku hartzeak egiteko, beharrezkoa da aldi berean genero ikuspegia eta emakumeek arlo horietan dituzten behar espezifikoak barneratzeko ekintzak garatzea			
4. Jarduketa eremua		8. Kostua (€)	
Udalerria		Definitu gabeko kostua	
5. Erreferentziako dokumentazio grafikoa			
6. Fasea	7. Lehentasuna	9. Arduraduna	
0-3 urte	Altua	Azpeitiko Udala	
10. Finantziario iturri posibleak		11. Proposamenaren ebaluaketa adierazlea	
Udala, Iraurgi Berritzen, Foru Aldundia, Eusko Jaurlaritza.			

7. JARDUEREN LEHENESTEA DENBORAN

Neurri bakoitzerako, mugikortasun ereduan aldaketak eragiteko gaitasuna ebaluatu da, eta HMJPeaurreikusitako helburu orokor eta espezifiko bakoitza betetzen laguntzen duen baloratu, baita jardueren arteko balizko erlazioak ere, sinkronizatu egin behar baitira.

Ingurumen lehentasunei dagokienez, eragindutako helburuak eta horien hobekuntza maila zehaztu dira, eskala honen arabera:

Altua	Ertaina	Baxua
-------	---------	-------

28. Taula Aldaketa modala eta HMJP lehentasuna eta Ingurumen lehentasuna

Zbka.	Neurriak	Aldaketa modalak	HMJP Helburuak	Ingurumen helburuak	HMJP Lehentasuna	Ingurumen Lehentasuna
MUGIKORTASUNA OINEZ						
OINEZ 1	Oinezkoen sarearen azalera eta kalitatea handitu	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 4, 6 eta 8	1, 2, 7 eta 8	Altua	Altua
OINEZ 2	Oinezko oinarriko sareko ibilbideak hobetu, udalerriko erakargune nagusien artean	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 4, 6 eta 8	1, 2, 7 eta 8	Altua	Ertaina
OINEZ 3	Udalerriko zeharbideak oinezkoentzat iragazkorri	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 4, 6 eta 8	1, 2, 7 eta 8	Altua	Altua
OINEZ 4	Espaloien zabalerazuzendu eta egoera hobetu	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 4, 6 eta 8	1, 2, 7 eta 8	Altua	Ertaina
OINEZ 5	Oinezkoentzako berariazko seinaleak	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 4, 6 eta 8	1, 2, 7 eta 8	Ertaina	Baxua
OINEZ 6	Irisgarritasuna eta oinezkoentzako pasaguneen kopurua handitu	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 4, 6 eta 8	1, 2, 7 eta 8	Altua	Ertaina
OINEZ 7	Hiri-altzariak egokitzeko eta lekuz aldatzeko irizpideak ezarri irisgarritasun arauen arabera	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 4, 6 eta 8	1, 2, 7 eta 8	Altua	Ertaina
OINEZ 8	Soinu-semaforoen kopurua handitu	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 4, 6 eta 8	1, 2, 7 eta 8	Altua	Altua
OINEZ 9	Eskola-ibilbideak egokitu	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 4, 6 eta 8	1, 2, 7 eta 8	Altua	Altua
OINEZ 10	Udalaren eta ezgaitasuna duten pertsonen entitate eta elkartearen arteko hitzarmenak ezarri, irisgarritasuna sustatzen duten jarduerak koordinatzeko	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 4, 6 eta 8	1, 2, 7 eta 8	Altua	Baxua
MUGIKORTASUNA BIZIKLETAN						
BIZIKLETA 1	Bizikleta bidezko konexio-sarea eta bizikleta-eremuak garatu	Barne fluxuak ibi.-tik bizikletara eta konexio fluxuak Azkoitia eta Zestoarekin	1, 2, 6 eta 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 eta 8	Altua	Altua
BIZIKLETA 2	Bizikleta galtzadan sartu eremu baketsuetan, kale partekatuetan eta 30 eremuetan	Barne fluxuak ibi.-tik bizikletara eta konexio fluxuak Azkoitia eta Zestoarekin	1, 2, 6 eta 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 eta 8	Altua	Altua
BIZIKLETA 3	Espaloien bidegorrien sarea pixkanaka kendu		1, 2, 6 eta 8	9	Ertaina	Baxua
BIZIKLETA 4	Eremu publikoan eta kanpoan aparkatzeko eskaintza handitu	Barne fluxuak ibi.-tik bizikletara	1, 2, 6 eta 8	1	Ertaina	Baxua
BIZIKLETA 5	Azpeitia, Azkoitia eta Zestoa udalerrien artean bizikleten alokatzea sustatu	Barne fluxuak ibi.-tik bizikletara eta konexio fluxuak Azkoitia eta Zestoarekin	1, 2, 6 eta 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 eta 8	Baxua	Ertaina

Zbka.	Neurriak	Aldaketa modalak	HMJP Helburuak	Ingurumen helburuak	HMJP Lehentasuna	Ingurumen Lehentasuna
BIZIKLETA 6	Bizikleta sustatu eta zabaltzeko plana	Barne fluxuak ibi.-tik bizikletara	1, 2, 6 eta 8	1	Ertaina	Baxua
BIZIKLETA 7	Bizikleten udal erregistroa ezarri		1, 2, 6 eta 8	1	Baxua	Baxua
BIZIKLETA 8	Bizikleten banakako garraio zerbitzuaren bideragarritasunaren azterlana		1, 2, 6 eta 8	1	Baxua	Baxua
	MUGIKORTASUNA GARRAIO PUBLIKOAN					
GARRAIO PUBLIK. 1	Hiriarteko autobus lineen ibilbideak birdiseinatu	Barne fluxuak ibi.-tik G. Publikora	1, 2, 5, 6, 8 eta 9	4, 5, 6 eta 7	Altua	Altua
GARRAIO PUBLIK. 2	Azpeitian hiri-autobusen ezartzea aztertu	Barne fluxuak ibi.-tik G. Publikora	1, 2, 5, 6, 8 eta 9	4, 5, 6 eta 7	Altua	Altua
GARRAIO PUBLIK. 3	Autobus geralekuetako irisgarritasuna eta kalitatea hobetu	Barne fluxuak ibi.-tik G. Publikora	1, 2, 5, 6, 8 eta 9	3, 4, 5, 6 eta 7	Altua	Ertaina
GARRAIO PUBLIK. 4	Ibilgailu jasangarriagoen erabilera sustatu	Barne fluxuak ibi.-tik G. Publikora	1, 2, 5, 6, 8 eta 9	3, 4, 5, 6 eta 7	Ertaina	Ertaina
GARRAIO PUBLIK. 5	Intermodalitatearen koordinazioa	Barne fluxuak ibi.-tik G. Publikora	1, 2, 5, 6, 8 eta 9	3, 4, 5, 6 eta 7	Ertaina	Ertaina
GARRAIO PUBLIK. 6	Garraio publikoaren erabiltzailearentzako informazioa hobetu	Barne fluxuak ibi.-tik G. Publikora	1, 2, 5, 6, 8 eta 9	1 eta 2	Altua	Baxua
GARRAIO PUBLIK. 7	Hobekuntzak Taxi zerbitzuan		1, 2, 5, 6, 8 eta 9		Baxua	Baxua
	MUGIKORTASUNA IBILGAILU PRIBATU MOTORDUNEAN					
IBILG. PRIBATUA 1	Bide-hierarkizazioa eguneratu eta zirkulazioa plana ezarri, zirkulazioa berrantolatzeko	Barne eta konexioko fluxuak	2, 3, 8 eta 9	2, 5, 6 eta 7	Altua	Altua
IBILG. PRIBATUA 2	Zirkulazioaren noranzko bakarreko plana	Barne eta konexioko fluxuak	2, 3 eta 8	5, 6, 7 eta 9	Altua	Ertaina
IBILG. PRIBATUA 3	Hirigunea baketu eta 20 eta 30 km/h erregulazio ingurumen-eremuak ezarri	Barne fluxuak	2, 3 eta 8	1, 2, 5, 6, 7 eta 9	Altua	Altua
IBILG. PRIBATUA 4	Erdiguneko Plana	Barne eta konexioko fluxuak	2, 3, 8 eta 9	2, 5, 6 eta 7	Altua	Altua
IBILG. PRIBATUA 5	Alde zaharreko alderantzizko lehentasuneko eremurako sarbideen erregulazioa	Barne fluxuak	2, 3 eta 8	1, 2, 5, 6, 7 eta 9	Altua	Altua
IBILG. PRIBATUA 6	Orientazio eta informazio seinaleztapena hobetu	Barne fluxuak	2, 3 eta 8	2	Ertaina	Baxua
	APARKAMENDUA					
APARKAMENDUA 1	Galtzadako aparkalekuaren erregulazioa eta antolamendua	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	2, 6, 7, 8 eta 9	1, 2, 5, 6 eta 7	Altua	Altua
APARKAMENDUA 2	Galtzadatik kanpo aparkatzeko estrategiak sustatu	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	7	1, 2, 5, 6 eta 7	Altua	Ertaina
APARKAMENDUA 3	Aparkalekuaren seinaleztapen dinamikoa sarbide saretik	Konexioko fluxuak	7	2	Ertaina	Baxua
APARKAMENDUA 4	Aldirietako aparkalekuen eraikuntza sustatu (autoak, motorrak, ibilgailu astunak, bizikletak)	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora eta G. Publikora	7	1, 2, 5, 6 eta 7	Altua	Ertaina
APARKAMENDUA 5	Motorrentzako aparkalekuen eskaintza handitu		7	7 eta 9	Ertaina	Ertaina
APARKAMENDUA 6	Eremu publikoan aparkatzeko diziiplina falta kontrolatu		7	7 eta 9	Ertaina	Baxua
APARKAMENDUA 7	Irisgarritasunari buruzko legea betetzen jarraitu, galtzadan mugikortasun murriztuko pertsonentzat egokitutako aparkatzeko eskaintza bermatzeko		7	7 eta 9	Ertaina	Baxua
	SALGAIEEN HIRI BANAKETA					
SHB 1	Eraginkortasuna eta kudeaketa. Hurbiltasun-eremu eta banaketa puntuen ezaipena aztertu	Konexioko fluxuak	2, 3 eta 8	2, 5, 6 eta 7	Altua	Ertaina
SHB 2	Salgaien hiri-banaketari buruzko dagoen informazioa hobetu		2, 3 eta 8	-	Altua	Baxua
SHB 3	Teknologia berriak barneratu kudeaketa egiteko		2, 3 eta 8	-	Ertaina	Baxua
SHB 4	Salgaien hiri banaketa inpaktu txikiko moduetan sustatu	Konexioko fluxuak	2, 3 eta 8	3, 4, 5 eta 6	Ertaina	Ertaina
	MUGIKORTASUN SEGURUA					
SEGURUA 1	Istriputasuna murriztu		4, 6 eta 8	9	Ertaina	Baxua

Zbka.	Neurriak	Aldaketa modalak	HMJP Helburuak	Ingurumen helburuak	HMJP Lehenetasuna	Ingurumen Lehenetasuna
SEGURUA 2	Bidegurutzeetako segurtasuna hobetu	Barne eta konexioko fluxuak	4, 6 eta 8	9	Altua	Baxua
SEGURUA 3	Abiadura kontrolatzeko elementuak instalatzeko irizpideak definitu	Barne eta konexioko fluxuak	4, 6 eta 8	9	Ertaina	Baxua
SEGURUA 4	Mugikortasuna koordinatzeko kontrol-zentroa sortu		9	9	Ertaina	Baxua
SEGURUA 5	Bide segurtasun lokaleko plana garatu		9	9	Baxua	Baxua
	EMISIO BAXUAK					
EMISIO BAXUAK 1	Ibilgailu eraginkorrak, energia-kontsumo txikiak eta CO2-emisio gutxiak sustatu. Udalaren ibilgailu-flotaren berritzea.		8	4, 5 eta 6	Altua	Altua
EMISIO BAXUAK 2	Zirkulazio zergaren hobaria ECO etiketa duten ibilgailuentzat		8 eta 9	4, 5 eta 6	Ertaina	Altua
EMISIO BAXUAK 3	Ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntu kopurua handitu eta bonifikazioak ibilgailu horientzat		8 eta 9	4, 5 eta 6	Ertaina	Altua
EMISIO BAXUAK 4	Gidatze eraginkorra eta segurua sustatu		8	3, 4, 5 eta 6	Altua	Ertaina
EMISIO BAXUAK 5	Kutsadura akustikoaren gaineko hobekuntzak		8	6	Ertaina	Ertaina
	MUGIKORTASUNA SORTZEN DUTEN ZENTROETARA SARBIDEA					
SARBIDEA 1	Enpresetan desplazamendu planak (EDP) egitea sustatu	Barne eta konexio fluxuak ibi.-tik oinezkora eta bizikletara	1, 2, 3, 4, 5, 6 eta 8	1, 2, 3, 4, 5, 6 eta 7	Altua	Altua
SARBIDEA 2	Desplazamenduak erakarri eta sortzen dituzten zentroetara mugikortasun planak egitea sustatu	Barne eta konexio fluxuak ibi.-tik oinezkora eta bizikletara	1, 2, 3, 4, 5, 6 eta 8	1, 2, 3, 4, 5, 6 eta 7	Ertaina	Altua
	MODU JASANGARRIAK ERABILTZEKO SUSTAPENA, HEZKUNTZA ETA SENTSIBILIZAZIOA					
HEZKUNTZA 1	Azpeitiko mugikortasun kontseilua edo mugikortasun mahaia sortu		6	-	Altua	Baxua
HEZKUNTZA 2	Mugikortasuna ikastetxeetan. Eskolara iristeko jardunbide egokien eskuliburua	Barne fluxuak ibi.-tik oinezkora	1, 2, 3, 4, 5, 6 eta 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 eta 9	Altua	Ertaina
HEZKUNTZA 3	Mugikortasun jasangarria sustatu	Barne eta konexio fluxuak ibi.-tik oinezkora eta G. Publikora	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 eta 9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 eta 8	Ertaina	Ertaina
HEZKUNTZA 4	Kotxea partekatzea sustatu	Barne eta konexio fluxuak ibi.-tik oinezkora eta G. Publikora	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 eta 9	2, 3, 4, 5, 6 eta 7	Ertaina	Ertaina
HEZKUNTZA 5	Mugikortasun APP batean parte hartu		9	1	Ertaina	Ertaina
HEZKUNTZA 6	Mugikortasun jasangarri eta seguruaren astea egonkortu	Barne eta konexio fluxuak ibi.-tik oinezkora eta G. Publikora	2, 6, 8 eta 9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 eta 8	Altua	Baxua
HEZKUNTZA 7	Azpeitiko udalaren web orrian mugikortasun eta garraio atala sortu eta edukiak hobetu		9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 eta 8	Altua	Baxua
HEZKUNTZA 8	Azpeitiko mugikortasunaren gida argitaratu		9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 eta 8	Baxua	Baxua
HEZKUNTZA 9	Mugikortasun jasangarri eta seguruako heziketa ekintzak sustatu ikastola eta ikastetxeetan		8	4, 5, 6, 7, 8 eta 9	Altua	Ertaina
HEZKUNTZA 10	Bizikletan eraginkortasunez eta seguru gidatzeko ikastaroen antolaketa sustatu		8	4, 5, 6, 7, 8 eta 9	Ertaina	Ertaina
HEZKUNTZA 11	Motorrik gabeko moduen eskaintza zabaltu	Barne eta konexio fluxuak ibi.-tik oinezkora eta G. Publikora	8	1, 2 i 8	Altua	Baxua
HEZKUNTZA 12	Gizalegezko agentearen figura ezarri		1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 eta 9	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 eta 8	Baxua	Baxua
	ARAUDIEN SORRERA ETA/EDO ALDATZEA					

Zbka.	Neurriak	Aldaketa modalak	HMJP Helburuak	Ingurumen helburuak	HMJP Lehenetasuna	Ingurumen Lehenetasuna
ARAUDIA 1	Azpeitiko zirkulazio ordenantza aldatu		-	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 eta 9	Altua	Baxua
ARAUDIA 2	Alde Zaharrean sarbidea eta moduen arteko elkarbizitza hobetzeko ordenantza zehatza sortu			1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 eta 9	Altua	Baxua
	HIRIGINTZA PERSPEKTIBA					
HIRIGINTZA 1	Azpeitiko hiriguneko hirigintza jardueretan mugikortasun jasangarriaren, irisgarritasunaren eta bide-segurtasunaren irizpideak aplikatu		-	-	Altua	Baxua
HIRIGINTZA 2	Genero-irizpideak mugikortasunean eta hiri-plangintzako garapenetan txertatu		-	-	Altua	Baxua

Aurreko taulei dagokienez, mugikortasunaren eta ingurumenaren ikuspegitik lehenetasun handiena duten ekintzak nabarmentzen dira. Ikusi daitekeenez:

- Barne desplazamendu asko oinez egiten dira, baina oraindik ere badira egin beharreko ekintzak desplazamendu horiek erosoak izan daitezen, eta horrek herritarren bizi kalitatea hobetzea ekarriko du.
- Bizikletak hazteko ahalmen handia du Azpeitian. Oso garrantzitsua izango da sarea hobetzeko ekintzak egitea, bai udalerrian bertan, bai inguruko herriein eta industrialdeekin konexioan. Horrela, konexio desplazamendu horietan ibilgailu pribatuaren mendekotasuna murriztu daiteke.
- Garraio publikoaren zerbitzua hobetzeak, Azpeitiko hirigunearekin lotura estuenak egiten dituen hiri autobusa sortuta, erabiltzailearentzat modu lehiakorragoa eta erosoagoa eskainiko da barne desplazamenduetarako.
- Aparkalekuaren erregulazioa garrantzitsua izango da motordun ibilgailuen zirkulazioa murriztu eta hobetzeko eta autoa gutxiago erabiltzeko.

Neurri batzuen ondorioak bermatzeko, modu koordinatu eta sinkronizatuan aplikatu behar dira beste neurri batzuekin (push&pull neurriak).

Udalerriko mugikortasunean eragina duten neurriak koordinatu behar dira:

- **Hobekuntzak oinezkoen mugikortasunaren:** Hiri ingurunea zehaztu oinezkoek lehenetasuna duten eremu baketsuetan, kale partekatuetan eta 30. eremuetan, aparkalekuaren kudeaketa orokorrarekin koordinatu, ibilgailuak orientatzeko eta kaleak hierarkizatzeko seinaleztapen dinamikoarekin.

Barne mugikortasunean, oinezko eta bizikletazko mugikortasuna bultzatzeko neurriak, hala nola eremu baketsuak eta oinezkoentzako eremuak, ibilgailu pribatuko espazioak hierarkizatzeko eta aparkalekua kudeatzeko neurriekin batera burutu beharko dira. Oinezkoentzako eta txirrindularientzako eremu berriak eskaintzean, kontuan hartu behar da erdigunean ibilgailu pribatua ez erabiltzea sustatu behar dela, eta hirigunetik kanpoko aparkaleku periferikoak jarri behar direla.

Konexioko mugikortasunean, garraio publikoa sustatzeko neurriak desplazamenduekin eta gune erakargarrietan eta jarduera zentroetan aparkalekua kudeatzeko neurriekin batera garatu beharko dira. Garraio publikoaren intermodalitatea hobetzeak desplazamenduak erakar ditzake garraiobide horietan.

- **Hobekuntzak bizikletaren mugikortasunean:** galtzadan bizikleta erre bereziaren sarea sortu, 30. eremuak sortzearekin koordinatuta, bizikletentzako aparkaleku kopurua handituta, eta kokaleku estrategikoetan aparkaleku seguruak jarri, intermodalitatea hobetzeko
- **Hobekuntzak garraio publikoaren mugikortasunean:** Hirigunea industrialdeekin eta auzo urrunenekin lotuko duen hiri autobus linea sortu. Hiriarteko autobus lineak arrazionalizatu eta geralekuetako irisgarritasuna eta informazioa hobetuz.
- **Hobekuntzak ez motordunen mugikortasunean:** neurriak zabaltzearekin eta erabiltzaileak sentsibilizatzearekin koordinatuta. Oro har, Azpeitiko HMJParen helburuak lortzeko, funtsezko tresnak izango dira mugikortasun jasangarria sustatzeko neurri guztiak, hiritar heziketako neurriak eta kanpainak, eskola bideak eta ahulenen mugikortasunari laguntzeko arau neurriak hartuta.
- **Ibilgailu pribatuen aparkamenduaren arautzea:** aparkalekuaren kudeaketa integralarekin, galtzadatik kanpoko aparkalekuaren igoerarekin eta lurpeko aparkalekuen kudeaketarekin lotutako neurriak.
- **Abiaduraren murrizketa:** kaleetan abiadura murrizteak garraiobide jasangarriagoetan egiten diren desplazamenduak hobetuko ditu, eta, gainera, kalte handiagoko istripuak gertatzeko aukera murriztuko du.
- **Elektrifikazioa:** emisio baxuetara bideratutako neurrien bidez, ingurumenean eragin txikiagoa duten inguruneetara bideratutako dinamika sortuko da.

8. DENBORA ESPARRUA ETA GUTXI BEHERAKO AURREKONTUA

Neurrien ingurumen lehentasunarekin bat etorritz, neurriak gauzatzeko denbora esparrua ezarri da, lanak hasteko benetako datari doitu, eta hurrengo urteetan zenbait ekintzarekin jarraitzea aurreikusi da, nahiz eta planaren indarralditik kanpo izan.

Neurri horien kostua sartu da aurrekontuan, eta ingurumen lehentasuna duten eremuetan inbertsioari lehentasuna eman zaiola nabarmendu da.

HMJPa ezartzeko gutxi gorabeherako aurrekontua 2.967.000 eurokoa da. Aipatu behar da jarduera batzuk ezin direla ekonomikoki kuantifikatu, dokumentu estrategikoa delako hau eta inoiz ez exekutiboa. Ekonomikoki kuantifikatu dira egin ahal izan diren eta "Definitu gabeko kostua" gisa adierazi ez diren jarduketak. Halaber, jarduera batzuk erlazionatzen ari den plan batean edo gaur egun gauzatzen ari diren zerbitzuekin lotuta daudela antzematen da. Beste kasu batzuetan, kostuak Udalaren aurrekontuetako urteroko partidetan sartzen dira, muqikortasunari dagokionez (seinaleak hobetzea, etab.).

Nolanahi ere, gehitu behar da zenbatespen ekonomikoa gutxi gorabeherakoa dela eta proposamenak gauzatzea Udalak une bakoitzean duen egoera ekonomikoaren eta aurrekontu eskura garritasunaren mende dagoela.

29. Taula HMJP-ren implementazio egutegia eta gutxi gora beherako aurrekontua

[illegible]

Zbka.	Neurriak	Inplementazio egutegia					Aurrekontua faseka					Aurrekontu totala
BIZIKLETA 4	Eremu publikoan eta kanpoan aparkatzeko eskaintza handitu						6.558	6.558	6.558	6.558	6.558	32.790€
BIZIKLETA 5	Azpeitia, Azkoitia eta Zestoa udalerrien artean bizikleten alokatzea sustatu											Definitu gabe
BIZIKLETA 6	Bizikleta sustatu eta zabaltzeko plana											Definitu gabeko
BIZIKLETA 7	Bizikleten udal erregistroa ezarri											Definitu gabe
BIZIKLETA 8	Bizikleten banakako garraio zerbitzuaren bideragarritasunaren azterlana						800	800	800	800	800	4.000€
	MUGIKORTASUNA GARRAIO PUBLIKOAN	2022	2023	2024	2025	2026						-
GARRAIO PUBLIKOA 1	Hiriarteko autobus lineen ibilbideak berriseinatu											Definitu gabe
GARRAIO PUBLIKOA 2	Azpeitian hiri-autobusen ezartzea aztertu											Definitu gabe
GARRAIO PUBLIKOA 3	Autobus geralekuetako irisgarritasuna eta kalitatea hobetu											Irisgarritasun Plana
GARRAIO PUBLIKOA 4	Ibilgailu jasangarriagoen erabilera sustatu											Definitu gabe
GARRAIO PUBLIKOA 5	Intermodalitatearen koordinazioa											Definitu gabe
GARRAIO PUBLIKOA 6	Garraio publikoaren erabiltzailearentzako informazioa hobetu											Definitu gabe
GARRAIO PUBLIKOA 7	Hobekuntzak Taxi zerbitzuan											Definitu gabe
	MUGIKORTASUNA IBILGAILU PRIBATU MOTORDUNEAN	2022	2023	2024	2025	2026						-
IBILGAILU PRIBATUA 1	Bide-hierarkizazioa eguneratu eta zirkulazio plana ezarri, zirkulazioa berrantolatze											Definitu gabe
IBILGAILU PRIBATUA 2	Zirkulazioaren noranzko bakarreko plana											Definitu gabe
IBILGAILU PRIBATUA 3	Hirigunea baketu eta 20 eta 30 km/h erregulazio ingurumen-eremuak ezarri											Definitu gabe
IBILGAILU PRIBATUA 4	Erdiguneko Plana											Definitu gabe
IBILGAILU PRIBATUA 5	Alde zaharreko alderantzizko lehentasuneko eremurako sarbideen erregulazioa											Definitu gabe
IBILGAILU PRIBATUA 6	Orientazio eta informazio seinaleztapena hobetu											Definitu gabe
	APARKAMENDUA	2022	2023	2024	2025	2026						152.800€
APARKAMENDUA 1	Galtzadako aparkalekuaren erregulazioa eta antolamendua						15.760	15.760	15.760	15.760	15.760	78.800€
APARKAMENDUA 2	Galtzadatik kanpo aparkatzeko estrategiak sustatu											Definitu gabe
APARKAMENDUA 3	Aparkalekuaren seinaleztapen dinamikoa sarbide saretik						2.800	2.800	2.800	2.800	2.800	14.000€
APARKAMENDUA 4	Aldirietako aparkalekuen eraikuntza sustatu (autoak, motorrak, ibilgailu astunak, bizikletak)											Definitu gabe
APARKAMENDUA 5	Motorrentzako aparkalekuen eskaintza handitu											Definitu gabe
APARKAMENDUA 6	Eremu publikoan aparkatzeko diziplina falta kontrolatu						12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	60.000€

Azpeitiko Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plana

Zbka.	Neurriak	Inplementazio egutegia					Aurrekontua faseka					Aurrekontu totala
APARKAMENDUA 7	Irisgarritasunari buruzko legea betetzen jarraitu, galtzadan mugikortasun murriztuko pertsonentzat egokitutako aparkatzeko eskaintza bermatzeko											Definitu gabe
	SALGAIEN HIRI BANAKETA	2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026	25.500€
SHB 1	Eraginkortasuna eta kudeaketa. Hurbiltasun-eremu eta banaketa puntuen ezarpena aztertu						2.100	2.100	2.100	2.100	2.100	10.500€
SHB 2	Salgaien hiri-banaketari buruzko dagoen informazioa hobetu						5.000	5.000	5.000			15.000€
SHB 3	Teknologia berriak barneratu kudeaketa egiteko											Definitu gabe
SHB 4	Salgaien hiri banaketa inpaktu txikiko moduetan sustatu											Definitu gabe
	MUGIKORTASUN SEGURUA	2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026	162.000€
SEGURUA 1	Istriputasuna murriztu											Definitu gabe
SEGURUA 2	Bidegurutzeetako segurtasuna hobetu											Definitu gabe
SEGURUA 3	Abiadura kontrolatzeko elementuak instalatzeko irizpideak definitu											Definitu gabe
SEGURUA 4	Mugikortasuna koordinatzeko kontrol-zentroa sortu						30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	150.000€
SEGURUA 5	Bide segurtasun lokaleko plana garatu						2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	12.000€
	EMISIO BAXUAK	2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026	-
EMISIO BAXUAK 1	Ibilgailu eraginkorrak, energia-kontsumo txikikoak eta CO2-emisio gutxikoak sustatu. Udalaren ibilgailu-flotaren berritzea.											Definitu gabe
EMISIO BAXUAK 2	Zirkulazio zergaren hoberia ECO etiketa duten ibilgailuentzat											Definitu gabe
EMISIO BAXUAK 3	Ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntu kopurua handitu eta bonifikazioak ibilgailu horientzat											Definitu gabe
EMISIO BAXUAK 4	Gidatze eraginkorra eta segurua sustatu											Definitu gabe
EMISIO BAXUAK 5	Kutsadura akustikoaren gaineko hobekuntzak											Definitu gabe
	MUGIKORTASUNA SORTZEN DUTEN ZENTROETARA SARBIDEA	2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026	-
SARBIDEA 1	Enpresetan desplazamendu planak (EDP) egitea sustatu											Definitu gabe
SARBIDEA 2	Desplazamenduak erakarri eta sortzen dituzten zentroetara mugikortasun planak egitea sustatu											Definitu gabe
	MODU JASANGARRIAK ERABILTZEKO SUSTAPENA, HEZKUNTZA ETA SENTSIBILIZAZIOA	2022	2023	2024	2025	2026	2022	2023	2024	2025	2026	171.500€
HEZKUNTZA 1	Azpeitiko mugikortasun kontseilua edo mugikortasun mahaia sortu											Definitu gabe
HEZKUNTZA 2	Mugikortasuna ikastetxeetan. Eskolara iristeko jardunbide egokien eskuliburua						13.400	13.400	13.400	13.400	13.400	67.000€
HEZKUNTZA 3	Mugikortasun jasangarria sustatu						5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	25.000€
HEZKUNTZA 4	Kotxea partekatzea sustatu						1.900	1.900	1.900	1.900	1.900	9.500€
HEZKUNTZA 5	Mugikortasun APP batean parte hartu											Definitu gabe
HEZKUNTZA 6	Mugikortasun jasangarri eta seguruaren astea egonkortu						5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	25.000€
HEZKUNTZA 7	Azpeitiko udalaren web orrian mugikortasun eta garraio atala sortu eta edukiak hobetu						3.000	3.000	3.000	3.000	3.000	15.000€

Zbka.	Neurriak	Inplementazio egutegia						Aurrekontua faseka					Aurrekontu totala
HEZKUNTZA 8	Azpeitiko mugikortasunaren gida argitaratu							2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	10.000€
HEZKUNTZA 9	Mugikortasun jasangarri eta segururako heziketa ekintzak sustatu ikastola eta ikastetxeetan												Definitu gabe
HEZKUNTZA 10	Bizikletan eraginkortasunez eta seguru gidatzeko ikastaroen antolaketa sustatu							2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	10.000€
HEZKUNTZA 11	Motorrik gabeko moduen eskaintza zabaltu							2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	10.000€
HEZKUNTZA 12	Gizalegezko agentearen figura ezarri												Definitu gabe
	ARAUDIEN SORRERA ETA/EDO ALDATZEA	2 0 2 2 2	2 0 2 2 3	2 0 2 2 4	2 0 2 2 5	2 0 2 2 6		2022	2023	2024	2025	2026	-
ARAUDIA 1	Azpeitiko zirkulazio ordenantza aldatu												Definitu gabe
ARAUDIA 2	Alde Zaharrean sarbidea eta moduen arteko elkarbizitza hobetzeko ordenantza zehatza sortu												Definitu gabe
	HIRIGINTZA PERSPEKTIBA	2 0 2 2 2	2 0 2 2 3	2 0 2 2 4	2 0 2 2 5	2 0 2 2 6		2022	2023	2024	2025	2026	-
HIRIGINTZA 1	Azpeitiko hiriguneko hirigintza jardueretan mugikortasun jasangarriaren, irisgarritasunaren eta bide-segurtasunaren irizpideak aplikatu												Definitu gabe
HIRIGINTZA 2	Genero-irizpideak mugikortasunean eta hiri-plangintzako garapenetan txertatu												Definitu gabe