

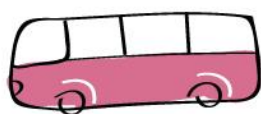


Diagnostikoaren dokumenta-Laburpena



GENEROAREN IKUSPEGIA JASOTZEN DUEN TOLOSAKO MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO PLANA

CIDAZTEKO KONTSULTORIA ETA LAGUNTZA TEKNIKOA



Udaleko koordinazio teknikoa:

Iñigo Muñoz – Ingurumeneko teknikaria

Idazketa-taldea:

Grupo de Estudios y Alternativas 21 S.L.

Christian Kisters

Alfonso Sanz

Pilar Vega

Tokiko taldeko kolaboratzaileak:

Koldo Tellería

Ainhoa Guerras

Ander Irazusta

Daniel de la Hoz

Diseinua:

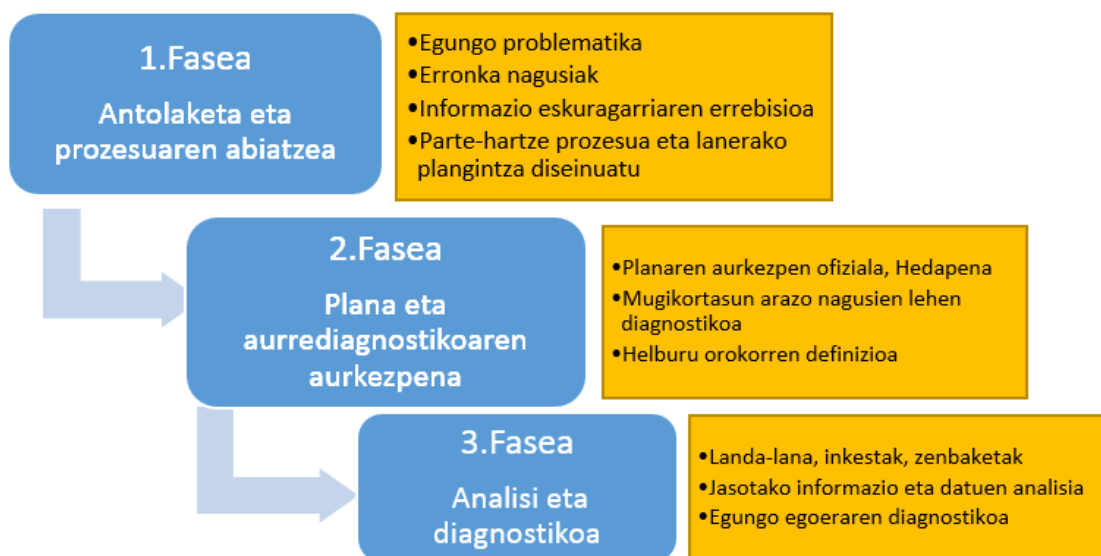
Improvistos Creatividad y Territorio S.L.L.

I. SARRERA.....	2
<i>I.1 Aurrekariak.....</i>	<i>2</i>
<i>I.2 Helburuak eta irismena.....</i>	<i>3</i>
II. LURRALDE ETA HIRIGINTZA AZTERKETA.....	4
III. TESTUINGURU SOZIOEKONOMIKOA	6
<i>III.1 Erabakigarri demografikoak.....</i>	<i>6</i>
<i>III.2 Jarduera ekonomikoa.....</i>	<i>8</i>
IV. TESTUINGURU ESTRATEGIKOA ETA PLANGINTZAREKIN LOTUTAKOA	9
V. HELMUGAK	9
VI. MUGIKORTASUNAREN SEKTOREKO AZTERKETA	10
<i>VI.1 Oinezkoen mugikortasuna.....</i>	<i>10</i>
<i>VI.2 Eremu publikoaren kalitatea</i>	<i>13</i>
<i>VI.3 Bizikleten mugikortasuna.....</i>	<i>15</i>
<i>VI.4 Garraio publikoa eta kolektiboa</i>	<i>20</i>
<i>VI.5 Trafiko motorduna</i>	<i>23</i>
<i>VI.6 Aparkalekua eta zamarak.....</i>	<i>27</i>
VII. MUGIKORTASUNAREN EZAUGARRIAK.....	30
<i>VII.1 Mugikortasunaren pertzepzioa</i>	<i>33</i>
<i>VII.2 Mugikortasuna eta generoa</i>	<i>34</i>
<i>VII.3 Eskolako mugikortasuna</i>	<i>36</i>
<i>VII.4 Bideko segurtasuna</i>	<i>37</i>
<i>VII.5 Tolosan mugikortasunak duen ingurumen-inpaktua.....</i>	<i>37</i>
VIII. DIAGNOSTIKOAREN LABURPENA	39

I. SARRERA

Dokumentu hau Tolosako Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planaren (HMJP) diagnostikoaren laburpena da, genero-ikuspegia txertatuta. Hainbat faserekin bat etorritik egin da; lehenengoan egungo mugikortasunaren arazoa zehaztu da, baita HMJP honek aurre egin beharreko erronka nagusiak zein diren ere. Bigarren fasean, Mugikortasun Mahaiaren ekimena aurkeztu da, eta hirugarren fasean, abiapuntuko egoeraren azterketa egin da mugikortasun-jarraibideekin eta egungo egoera zehazten duten baldintzatzaileekin lotuta. Datu horietatik abiatuta, Plan honek erantzun beharreko arazoak eta aukerak identifikatu dira.

1. IRUDIA: DOKUMENTU DIAGNOSTIKOA AURRERA ERAMATEKO EGINDAKO FASEAK



Tolosan dagoen lurralde- eta mugikortasun-errealitaterako hurbilketa biltzen da, arazoaren osoko ikuspegia eta ikuspegi objektiboa eskainiz, eta ondorengo faseetan aztertu beharko liratekeen gaiak identifikatuz. Era berean, HMJPren proposamen fasearen gidariak izango diren helburuak ezartzeko balioko du.

Planaren oinarritzko arloa egoiliarrekin parte-hartze prozesua egitea da. Batetik, mugikortasunaren pertzepzioari buruzko inkestak egin dira, bai paperean, bai on line, baita elkarriketak ere eragile garrantzitsuekin, erakundeekin eta mugikortasunarekin zerikusia duten elkarteekin. Dinamika aberasgarrienetako bat Mugikortasun Mahaiaren testuinguruan egindako tailerrak izan dira. Horiek herritarrak informatzeko balio izan dute, baina baita diagnostikoa aberastu duen informazio kualitatibo garrantzitsua jasotzeko ere.

I.1 Aurrekariak

Tolosako Udalak denbora pixka bat darama mugikortasunari jasangarritasun-irizpideak txertatu nahian. 2005ean, Agenda 21en prestakuntza-prozesuaren baitan Hiri Mugikortasun Planaren lehen diagnostikoa idazteaz arduratu zen. Ondoren, 2009an, Espainiako Gobernuaren laguntzekin, EEEn bidez, HMJP egitea bultzatu zuen.

Denbora jakin bat igaro ondoren, udalbatzak beharrezkoa ikusi du aurreko plana berrikustea eta tolosarrek egun dituzten erronkei erantzungo dien beste bat egitea.

I.2 Helburuak eta irismena

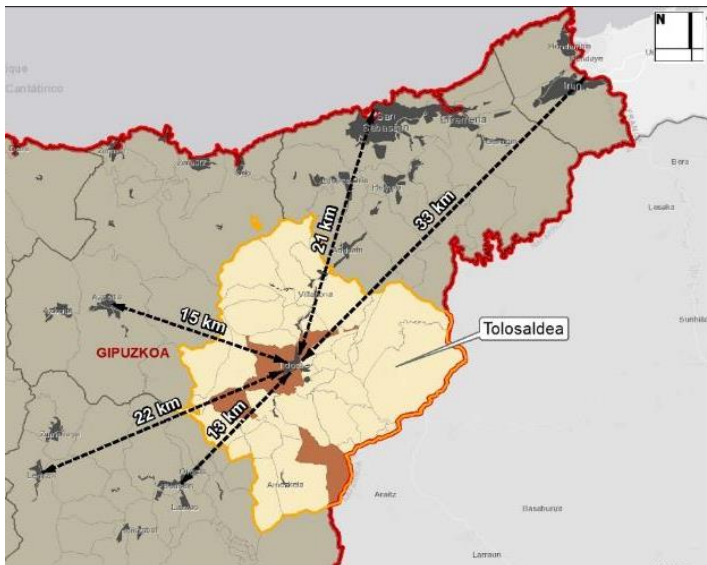
HMJPK helburu hauek lortu nahi ditu:

- Hirigintzako lurralde-politikak mugikortasunarekin txertatzea
- Mugikortasun berdintzaileagoa, inklusiboagoa eta seguruagoa lortzea, talde ahulenen behar zehatzak kontuan dituen.
- Herritarrek garraiatzeko modu desberdinekiko duten irisgarritasun erreala lortzea, betiere, gizon eta emakumeen arteko desberdintasunak murrizteko balio izan dezaten.
- Mugikortasun motordunaren beharra murriztea, garraio publiko kolektiboan eta motordunak ez diren bitartekoetan lekualdaketak erraztuz.
- Bideko segurtasuna hobetzen laguntzea.
- Aparkalekuak kudeatzea haien tipologia ugarietan (egoiliarrak, errotazioa, zamalana, TAO eta abar)
- Dagoen bidegorri-sarea hobetzea, erabiltzera animatzen duen eraztun erakargarria sortuz.
- Egungo 30 Guneen egoera eta haiek zabaltzeko aukerak berrikustea.

II. LURRALDE ETA HIRIGINTZA AZTERKETA

Lurralde mailako baldintzatzaileak motorizatu gabeko moduak sustatzearen aldekoak dira; determinatzaile batzuk lekualdaketa jasangarriagoen aldekoak dira: adibidez, oinez ibiltzea, pedalei eragitea edo garraio publikoa erabiltzea. Tolosa, ia 19.000 biztanlerekin, Tolosaldea eskualdearen hiriburua da. Tolosaldea da Gipuzkoako eskualdeen artetik biztanle gutxien dituen, 49.000 biztanlerekin (EUSTAT 2018) eta 332 km²-rekin, eta 28 udalerrri biltzen ditu.

1. PLANO: UDALERRIAREN KOKAPENA

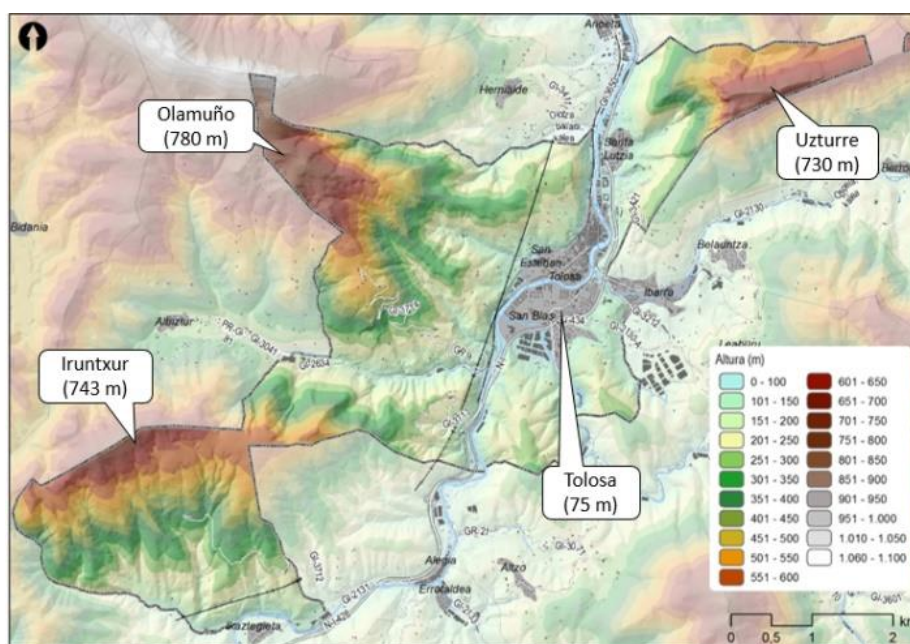


Oria ibarra da eskualdeko ardatz nagusia eta erdigunean daude kokatuta Tolosa eta beste hirigune nagusiak: Aduna, Villabona, Zizurkil, Irura, Anoeta, Ibarra, Alegia eta Ikaztegieta. Ardatza komunikazio-bide garrantzitsuek zeharkatzen dute: A-1 autobia eta Madril-Irun tren-lineak. Oso urbanizatutako eta jardura ekonomiko handiko eremua da. Horrela, ia hiri-jarraipena osatzen dute Tolosa eta Andoain artean, Donostialdea eskualdean.

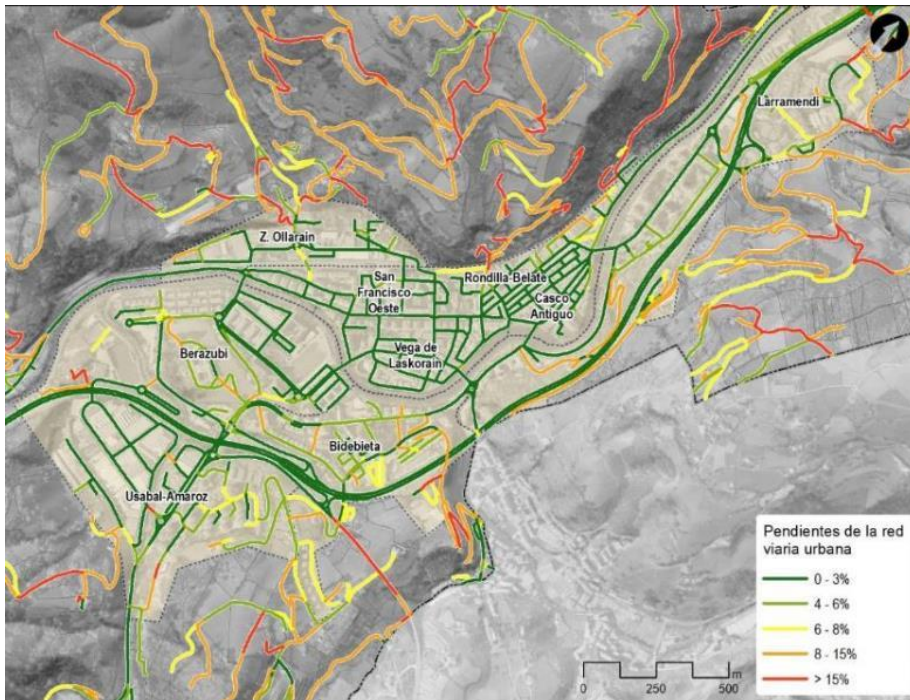
Udalerrria orografia-eremu konplexuko eremuan dago

kokatuta. Horrek mugikortasun-harremanak baldintzatzen ditu: % 60k baino gehiagok 20 gradu baino gehiagoko maldak ditu eta % 5ek soilik du hirigintzarako egokia den azalera laua.

2. PLANO: UDALERRIAREN HIPSOMETRIA



1. PLANOA: HIRI EREMUKO BIDE SAREKO MALDAK



Tolosako bide-sarea honela dago osatuta: konexioko bide-sarea, A1, beste batzuk, eta gertuko beste udalerrri batzuekin eta gainerako eskualdearekin konektatzen duten Gipuzkoako errepideak. Eskualdeko bide-sarea honela dago osatuta: (GI-2130 Tolosa-Berrobi, GI-2130A Tolosa-Ibarra, GI-2135 Tolosa- Lizartza-Nafarroa eta GI-2634 Tolosa-Azpeitia) eta tokikoa GI-3650tik Anoetara, GI-3714 Urkizura, GI-3713 Aldabatzikira, GI-3421 Izaskunera eta GI-3212 Ibarra.

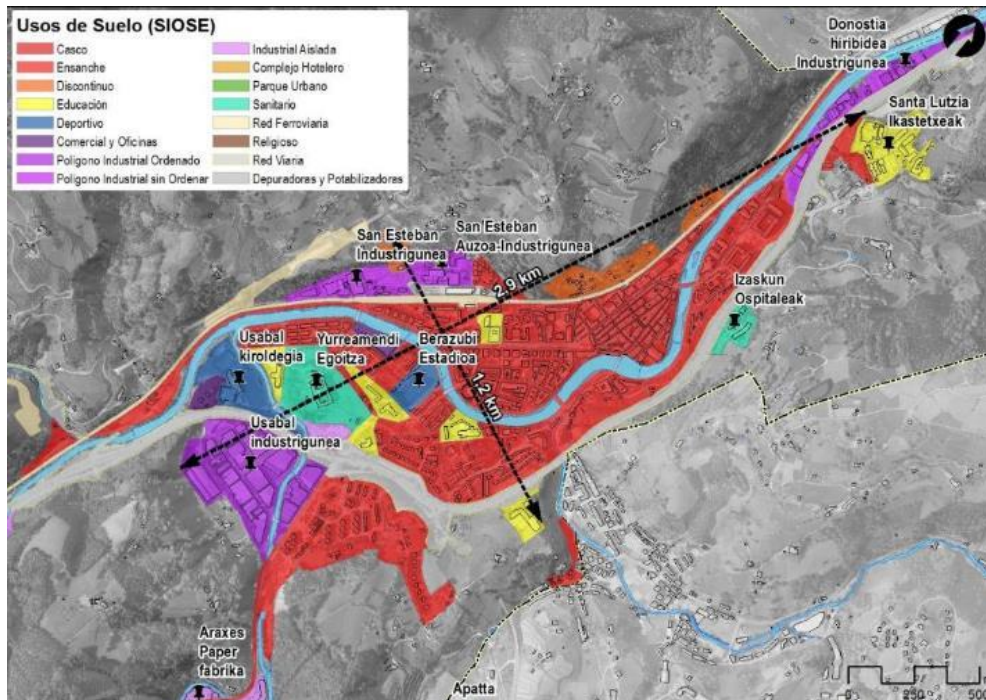
2. PLANOA: KOMUNIKAZIO BIDE NAGUSIAK (IBILGAILU ZIRKULAZIOA)



Lurzoru urbanizatua 4 km-tan luzatzen da Oria ibiarekin paraleloan eta 1,5 km baino gutxiagoko zabalera du ibaiertzetatik. Tolosako ia herritar guztiak eta Ibarra gehienak

eremu horretan biltzen dira. Erdigunea Nafarroa Etorbideak Foruen Etorbidearekin egiten duen bidegurutzean kokatzen da.

3. PLANOA: HIRI EREMUKO LURZORUAREN ERABILERA



Horrek esan nahi du jarduera gehienetarako, oinez egindako ibilbideek ez dituztela 20 minutuak gainditzen. Zirkulu horretatik kanpo hauek bakarrik daude: zenbait eremu industrial eta ikastetxe, baina bizikleta erabiltzeko distantzia egokietan daude.

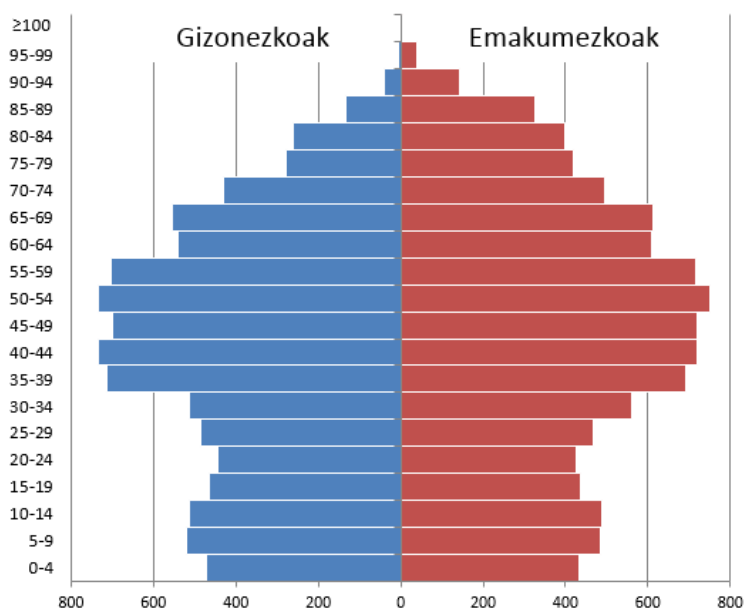
Beharrezkoa da mugikortasunaren azterketa eskualdeko inguruan kokatzea, udalerrri mugakideak txertatuz, hauek esate baterako: Ibarra, Anoeta edo Alegia; horietan, herriguneak edo industrialdeak Tolosatik 3-4 km-ra kokatzen dira.

III. TESTUINGURU SOZIOEKONOMIKOA

III.1 Erabakigarri demografikoak

Herritarren ezaugarriek azpiegituren eta mugikortasun-zerbitzuen eskariak zehazten dituzte, baita lekualdaketa jarraibide jasangarriak sustatzeko aukerak ere. Tolosak, 2018an, 19.069 biztanle zituen. Adinaren arabera, mugikortasunean behar desberdinak zituzten. Udalerrria oso zahartuta dago: biztanleriaren % 21,5ek 65 urte baino gehiago ditu; gizonen kasuan, ehuneko hori % 41era iristen da eta emakumeen kasuan % 51,4ra. Gainera, 100 urte baino gehiagoko hainbat pertsona daude. Egoera hori dela eta, eremu publikoan eta garraioetan irisgarritasuna diseinatzea derrigorrezkoa da.

2. IRUDIA: HERRITARREN EGITURA TOLOSAN, 2016¹

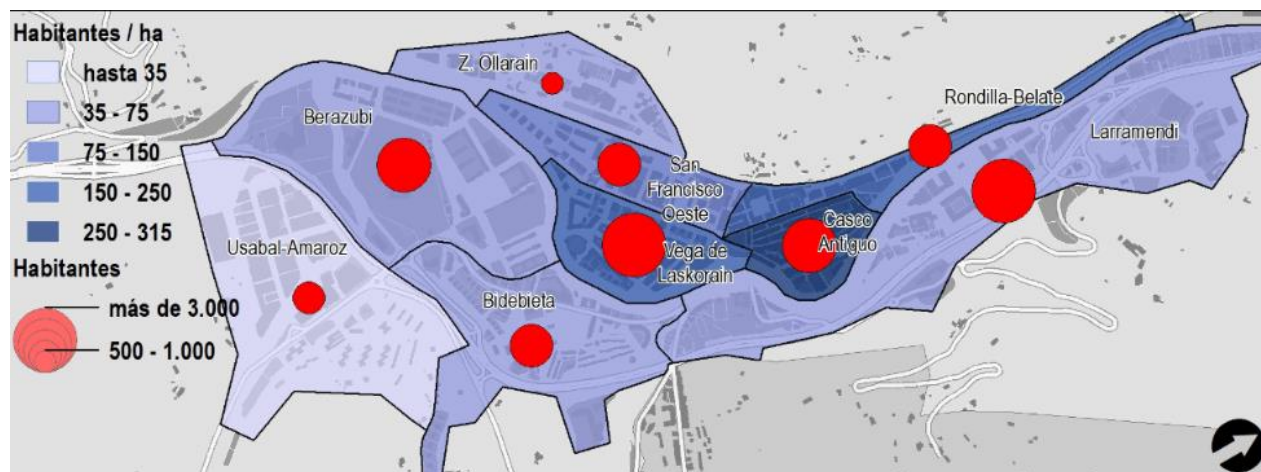


Mugikortasunaren beste ezaugarri erabakigarri bat generoa da, HMJP honen helburu nagusia. Herritarren egiturak emakume kopuru (% 51,4) handiagoa islatzen du gizonezkoena baino (% 48,5). Emakumeek zaintza-lanetan oinarritutako mugikortasuna dute. Horrek lekualdaketak zailtzen dizkie askotan. Egindako inkestekin eta elkarriketekin bat etorrituz, badakigu emakumeak gehiago ibiltzen direla oinez eta gizonezkoek baino gehiago erabiltzen dutela garraio publikoa.

Mugikortasun jasangarria lortzeko arlo garrantzitsuetako bat hirigintza konpaktua eta funtzio anitzekoa izatea da, lekualdaketak hurbiltasunean izaten lagunduko duena. Azken hamarkadaren bilakaerak populazioaren dentsitatea handitzeko joera zehazten du; hain zuzen ere, 478 biztanle/km² -ko (2008) izatetik, 513 biztanle/km² -ra (2018); adierazle horrek motordunak ez diren lekualdaketak lehenesten ditu.

Herritarren espazio-banaketa alde zaharrean eta zabalgunean pilatzen da, 250 eta 315 bizt./Ha-ko dentsitatearekin. Hauek dira bizitegi-funtzio garrantzitsua duten beste auzo batzuk: Larramendi, Berazubi eta Bidebieta. Hala ere, dentsitatea baxuagoa da, 35 eta 75 bizt./Ha artekoa. Dentsitate demografiko txikiaren auzoa Usabal Amarozkoa da.

4. PLANOA: HERRITARREN ETA DENTSITATEAREN BANAKETA AUZOKA²

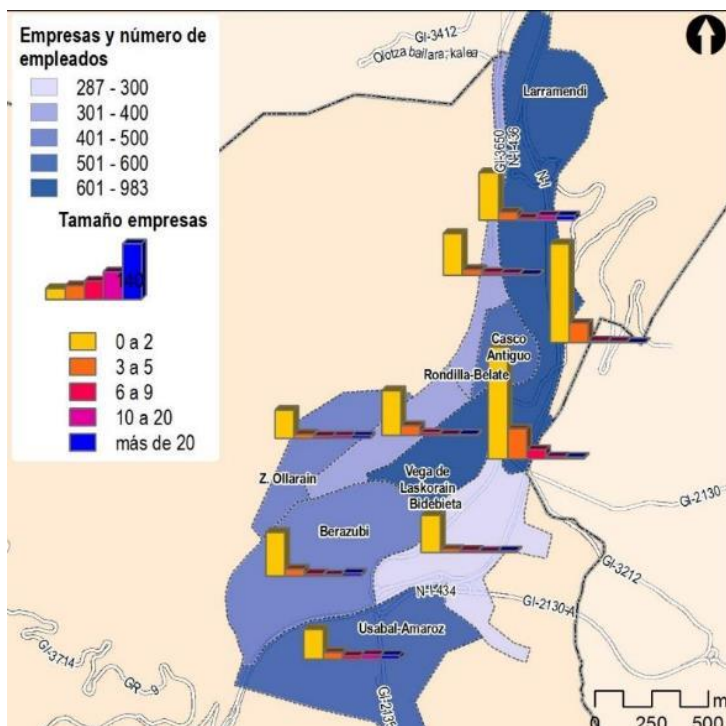


¹ Iturria: Etengabeko errolda, EIN 2016

² Hiri-eremuko auzoak, EUSTATen estatistika-unitateen arabera.

III.2 Jarduera ekonomikoa

Jarduera ekonomikoko tasa ezagutzea garrantzitsua da; izan ere, errepika daitezkeen bidaia kopuru handia zehazten du. Tolosan adin aktiboan dagoen biztanleria % 48,6koa da. Emakumeen artean kopurua zertxobait baxuagoa da (% 46) gizonen artean baino (% 51,4). Udalerrian, lanean ari diren 6.221 pertsona daude. Laurogeita hamarreko hamarkadaren erdialdetik, enpleguak bilakaera gorakorra izan du. 2009an lortu zuen emaitzarik altuena, 6.849ko kopuruarekin.



5. PLANOA: LANPOSTUEN BANAKETA ENPRESEN TAMAINAREN ETA AUZOEN ARABERA

Hauetk dira jarduera ekonomikoko sektore nagusiak: zerbitzuak (% 72), industria (% 17), eta eraikuntza (% 10),

Enplegua udalerrri osoan banatzen da. Oso enpresa txikiak izan ohi dira (bi langile baino gutxiagokoak). Langile kopuru handieneko enpresak hiriaren kanpoaldean kokatzen dira. Komunikazio-bide nagusiekin ondo konektatuta daude eta jarduera industrialetan aritzen dira.

2010etik hona, langabeziak gora egin du; izan ere, 2010ean, biztanleriaren % 7,5 soilik zegoen

langabezia-egoeran. Udalerrian, langabezia-tasa oso desberdina da; hain zuzen ere, auzo hauetan, langabezia tasa handiagoa dago: Alde Zaharra, Z. Ollarain eta Amarotz. Aldiz, zabalguneko auzoek (San Frantzisko mendebalde eta Laskorain ibarra) erregistratu dituzte kopururik baxuenak.

6. PLANOA: LANGABEZIA TASA AUZOEN ARABERA

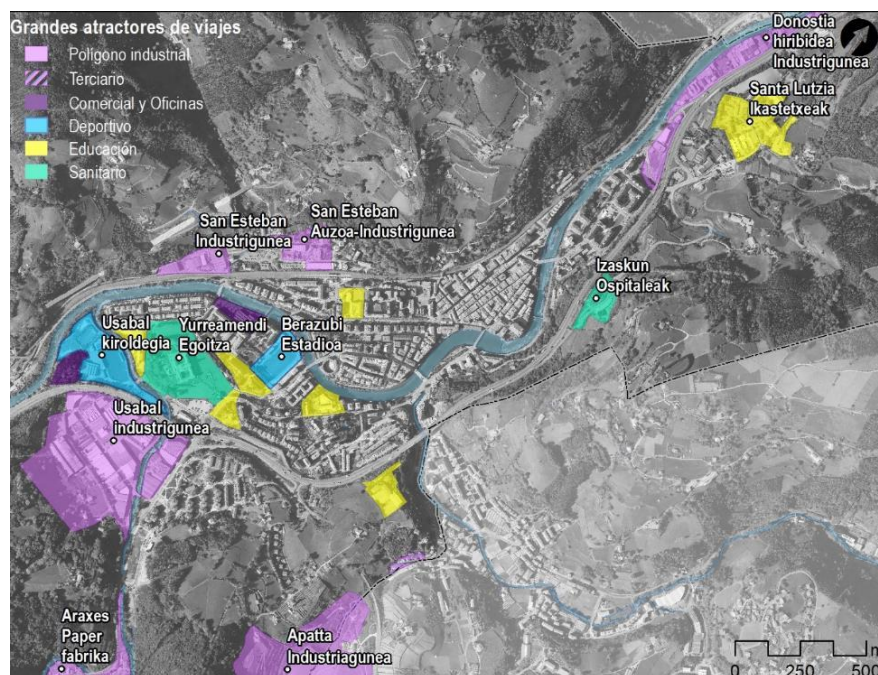


IV. TESTUINGURU ESTRATEGIKOA ETA PLANGINTZAREKIN LOTUTAKOA

Azken urteetan mugikortasunari egiten dioten hainbat plan eta estrategia idatzi dira. Horien helburuak, arauak eta zehaztapenak kontuan hartu dira HMJP hau egiteko garaian. Batzuek foru edo eskualde-izaera dute, hauek esate baterako: Tolosako Lurralde Plan Partzialak (Tolosaldea), Gipuzkoako Bidegorrien Lurralde Plangintza Sektorialak (2013), edo Tolosaldeko Bizikleta Planak (2012), eta beste batzuek, aldiz, tokikoa, hauek esate baterako, Hiri Antolamenduko Plan Orokorrak (HAPO), 2009tik indarrean dagoenak, eta Tolosako Mugikortasun Planak, 2005ekoak. Gainera, mugikortasunarekin lotutako parte-hartze prozesuak kontuan hartu dira, bereziki, *Tolosatzen* eta Tokiko Agenda 21. HMJP honek hainbat jarduera eta proiektu ere biltzen ditu: adibidez, bidegorrien exekuzioa (2005eko Bizikleta Planaren proposamenak), hiriko autobus-zerbitzua martxan jartzea, Alde Zaharra oinezkoentzat bihurtzea, aparkalekuaren antolamendu-sistema (TAO) ezartzea eta disuasio-aparkalekuak sortzea.

V. HELMUGAK

7. PLANOA: HELMUGA NAGUSIAK HIRI EREMUAN



Tolosan bidaia-sortzaile nagusien kokapena aztertu da. Laneko eta ikasteko eremuak dira horietako batzuk, eta hain zuzen ere lekualdaketen % 40 biltzen dute.

Mugikortasun errepikakorra da, egunero errepikatzen dena. Bidaien % 60 helmuga desberdinetara zabaltzen da: osasun- eta administrazio-hornidurak, kirol-instalazioak eta saltokiak, jatetxe-

establezimenduak eta aisialdikoak.

Hauek dira Tolosan ohiko mugikortasun errepikakorraren sortzaile nagusiak:

Ikastetxeak	14 ikastetxe, 5.380 matrikulaziorekin (2015/2016 ikasturtea)
Lantokiak	3 industrialde: Usabal, Apatta eta Artzabaltza; 2.000 pertsona inguruk egiten dute lan horietan. 4.000 pertsona ingururi enplegua ematen dien zerbitzuen sektorearekin lotutako 1.200 establezimendu baino gehiago
Kirol-ekipamenduak	Usabal kiroldegia, Uzturpe kiroldegia, Beotibar frontoia, Oria ibaiko kaia, Berazubi futbol zelaia

8. PLANOA: ESTABLEZIMENDUEN KOKAPENA, ENPLEGU GERUZAREN ARABERA



Tolosan mugikortasunaren abantailak bat helmuga nagusiak hirigunean edo inguruetan egotea da. Horrela, mugikortasuna motordunak ez diren moduetan egitea ahalbidetzen da. Bestalde, garraio publikoarekiko konbinazioak ere gora egiten du.

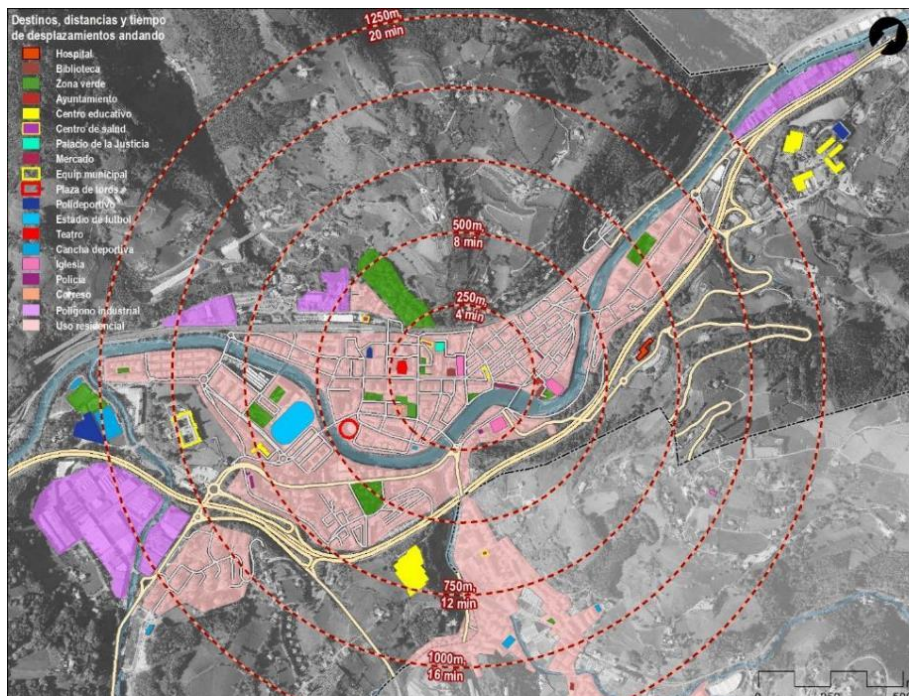
Aldiz, zenbait helmuga bide-azpiegitura inklusiboa ez den edo oinez eta bizikletaz egindako lekualdaketatarako baldintzak onenak ez dituen inguruko eremuetan

pilatzeak autoaren erabilera gailentzen du.

VI. MUGIKORTASUNAREN SEKTOREKO AZTERKETA

VI.1 Oinezkoen mugikortasuna

9. PLANOA: HELMUGAK, DISTANTZIAK ETA DENBORAK OINEZ

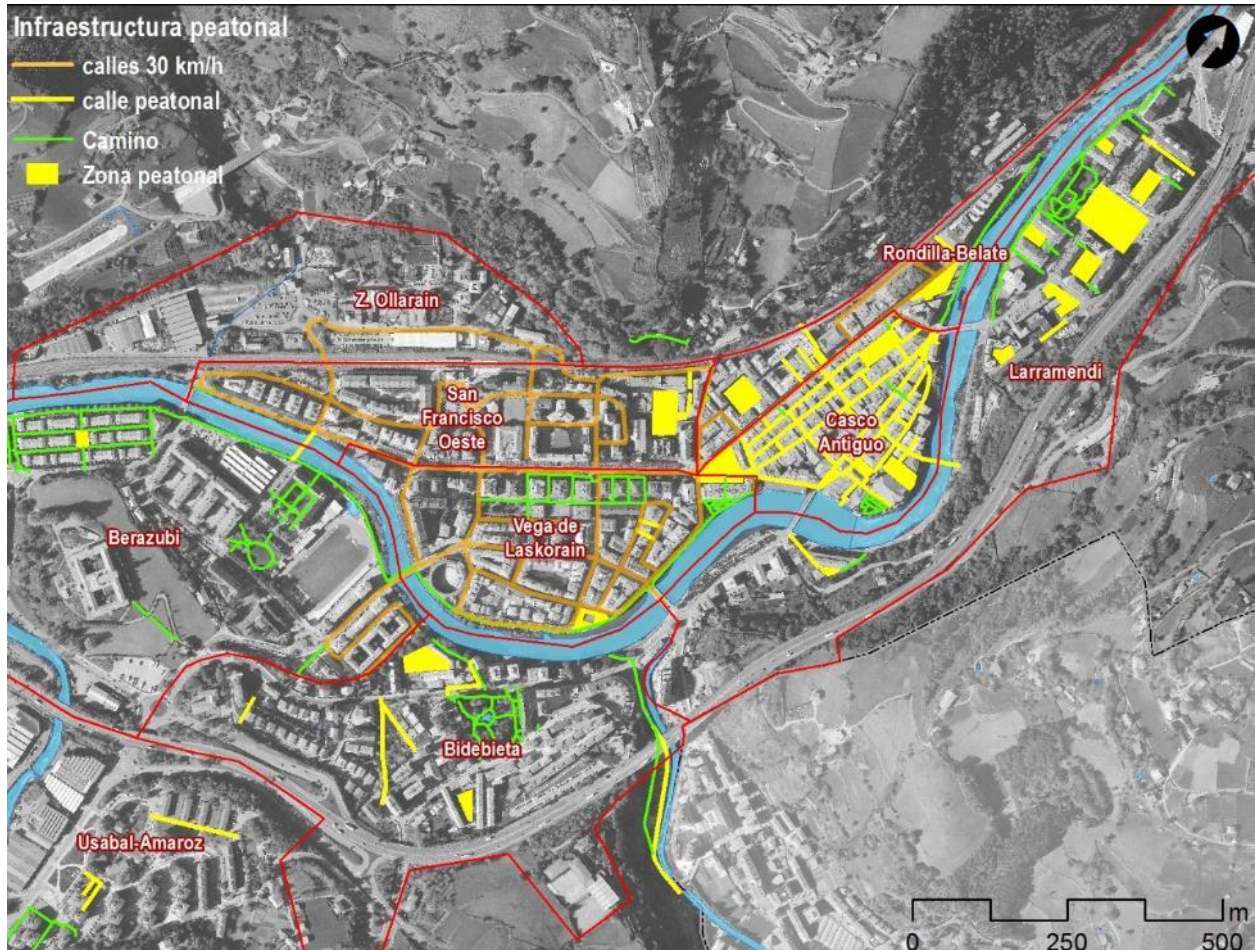


Oinez egiten diren lekualdaketa kopurua hainbat faktoreren arabera da: bizilekuaren eta helmugen arteko distantziak, oztopo naturalak eta oinezkoen irisgarritasuna mugatzen edo hobetzen duten azpiegiturak, bideko segurtasunaren maila edo oinez ibiltzearen aldeko kultura eta irudia edukitzea. Hirigunearen luzera

(3 km baino gutxiago) egokia da barne-lekualdaketa oinez egiteko.

Tolosako hiriguneak kale-sare eta oinezkoen eremu sendoa du. Horiek oinezkoen ardatz luzeagoak osatzen dituzte eta auzoekiko eta hiri eremuekiko konexioa ahalbidetzen dute.

10. PLANOA: OINEZKOEN AZPIEGITURA



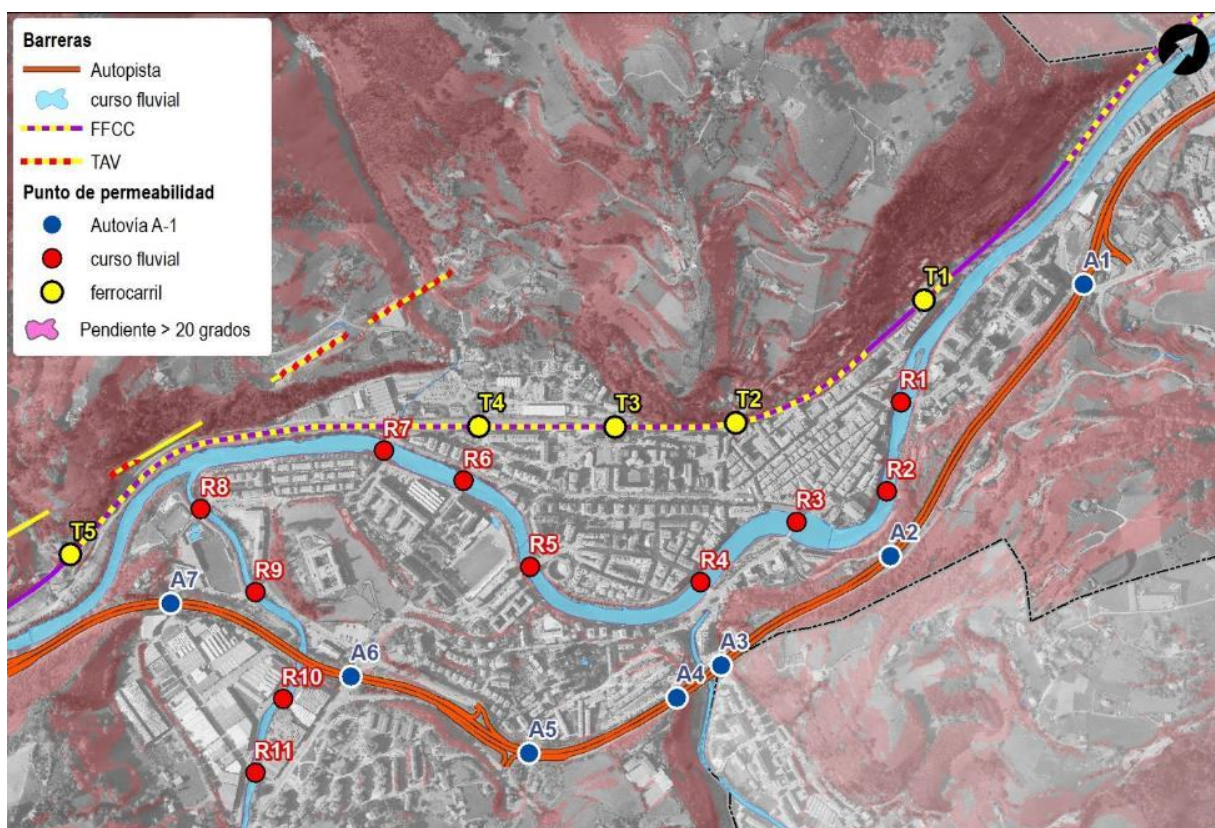
Tolosako oinezkoen azpiegiturak irisgarritasun egokia du. Hala ere, kale batzuek ez dute espalorik edo zabalera estuegia dute (esate baterako, zenbait industrialdetarako edo erietxerako sarbidea). Gainera, kale estuen kasuan, plataforma bakarreko diseinuen alde egin da. Horrek oinezkoen eta ibilgailuen arteko elkarbizitza ahalbidetzen du.

Bestalde, hiriguneko ia kale guztiak 30 Gunean daude sartuta. Hala ere, bide guztietan ez da trafiko motordunaren intentsitatea murriztu eta horrek nahi den efektua lortzea eragozten du.

Oinezkoen zenbait ibilbide bizikletaz ibiltzeko ere oso erakargarriak dira, batez ere pertsona zaurgarrienentzat. Kale edo oinezkoen eremu batzuen erabilera partekatuak arazoak sortu ditu oinezkoen eta bizikleten artean, bai eremu horietan ordu jakinetan ibiltzen den pertsona kopuruarengatik, bai bizikletaz ibiltzen diren zenbait pertsonaren jokabide desegokiarengatik.

Ezin dira ahaztu oinezkoen mugikortasuna baldintzatzen duten oztopo guztiak, komunikazio-azpiegituren presentzia (A1 edo trenbide-sarea, eta oztopo naturalak) Oria ibaiaren kasuan eta lursailaren malda handiak.

11. PLANOA: OZTOPO NATURALAK ETA AZPIEGITURAREKIN LOTUTAKOAK



Puntu batzuetan soilik daude lurpeko edo gaineko pasabideak, oztopo horiek gaitzitzea ahalbidetzen dutenak. Hala ere, irtenbideak ez dira seguruak izaten bereziki gauetan eta batez ere emakumeei eragiten die.

Bideko segurtasuna da datu positiboetako bat. Azken urteetan murriztu egin da istripuen kopurua eta larritasuna, eta eskualdeko eta Gipuzkoako beste udalerriek baino egoera hobea dugu.

3. IRUDIA: 2017AN HARRAPATUTAKO OINEZKOAK³

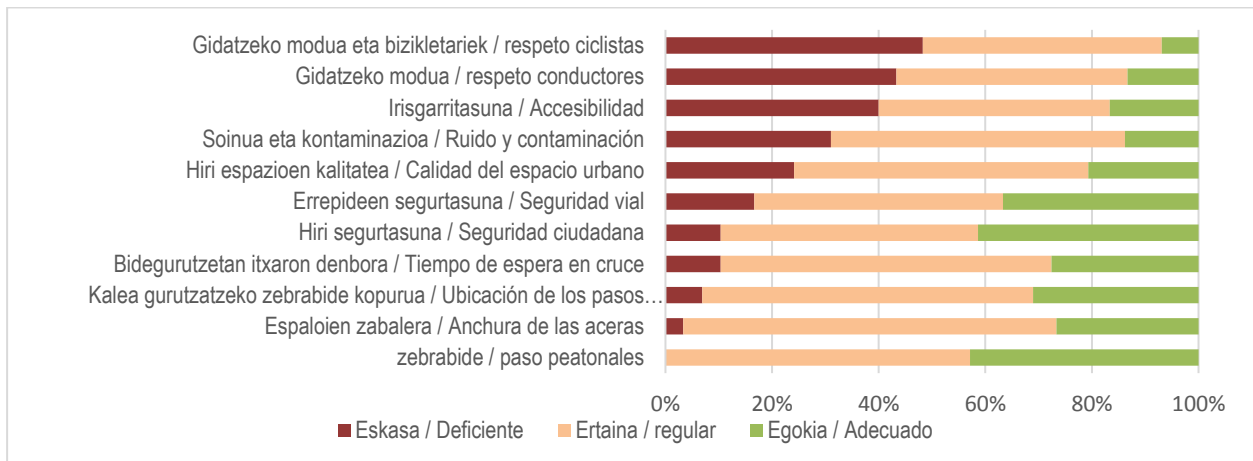
	Udalerria	Eskualdea	Gipuzkoa	EAE
Harrapatutako oinezkoak (10.000 biztanleko)	3,08	3,25	4,68	4,54
Erregistratutako istripuak (% biztanleko)	8,01	8,89	9,22	9,27

Tolosako biztanleen mugikortasun-jarraibideei buruzko inkestaren⁴ bidez, oinezkoen mugikortasunaren arlo garrantzitsu batzuei buruzko informazioa bildu ahal izan da. Gehienek uste dute espazio publikoaren erabileran arazorik handiena gizalege-gabezia dela. Bereziki, bizikleten eta auto-gidarien arteko arazoa adierazten da. Hirugarrenez, irisgarritasun-gabezia ageri da, eta laugarren eta bosgarren lekuan, egoteko kalitate-gabezia adierazten da, zaratak eta kutsadura akustikoak eragindakoa.

³ UDAL-MAPA, Tolosako udal-txostena

⁴ Inkesten fitxa tekniko 1. eranskinean dago azalduta.

4. IRUDIA: OINEZKOEN MUGIKORTASUNAREKIN LOTUTAKO ARAZO BATZUEN BALORAZIOA



VI.2 Eremu publikoaren kalitatea

Herritarrek hirian zehar lekuz aldatzeko duten moduan eragiten du eremu publikoaren kalitateak; handiagoa izango da motordunak ez diren moduak eta garraio kolektiboak lehenetsitako gisa sustatzen baldin badira.

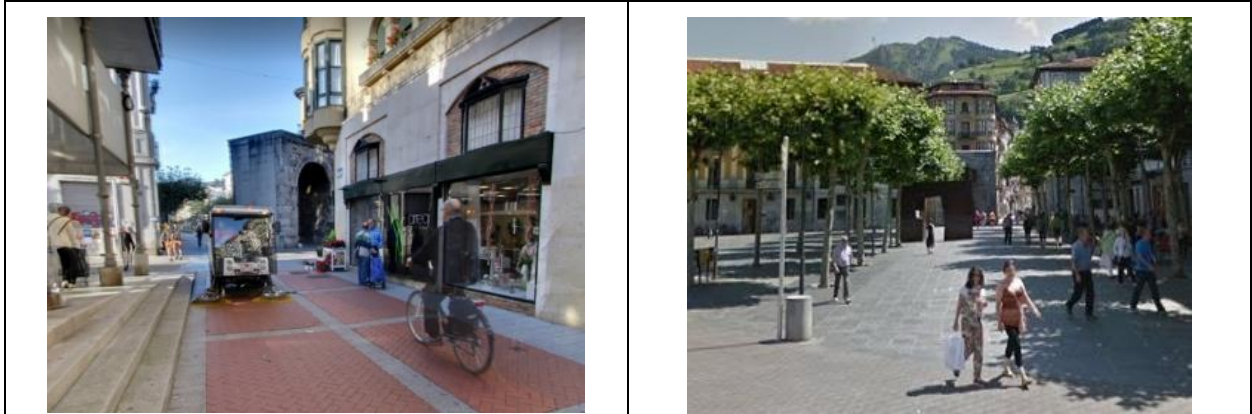
Tolosak kontraste aipagarriak aurkezten ditu: Batetik, azken urteetan egindako hobekuntzak direla eta, hiriguneak egoteko eta bizitzeko kalitate handiko eremuak ditu. Alde Zaharreko eta Zabalguneako oinezkoen eremuak nabarmentzen dira, San Frantzisko pasealekuaren inguruan. Gainera, eremu horiek oinezkoen ibilbide erakargarrien bidez daude konektatuta. Iurre eta Arramele auzoek ere badituzte kalitatezko egoteko eremuak.

Alabaina, hiri-inguruetako beste auzoek, Amarotz, Bidebideta, San Blas edo Berazubi auzoek esate baterako, oinezkoen eremu gutxiago dituzte eta motordunak ez diren konexioak urriak dira traba handiak izan ohi dituztelako.

1. ARGAZKIA: FFCC-KO GELTOKIAREN AURREAN DAGOEN PLAZA, APARKALEKU GISA ERABILITA



ARGAZKIA: ALDE ZAHARRERA HEGOALDETIK IRISTEKO SARRERA (SOLANA KALEA ETA TRIANGELU PLAZA)



ARGAZKIA: ALDE ZAHARRERA IPARRALDETIK IRISTEKO SARRERA (ARRAMELEKO ZUBIA ETA GORRITI PLAZA)



Era berean, gabeziak daude zenbait bidegurutzeren diseinuan ere. 1970 eta 1980ko urteetan oinordetza hartutako jarduerak dira, eremu publikoaren kalitatea kontuan hartzen ez zenean. Gabezia horiek bidegurutzeen tratamendu desagokiak eragiten dituzte, galtzada oso zabalak eta bideko marka horizontalen erabilera arbitrarioa, bide azkarretan edo errepideetan ohikoak direnak, baina hiri-eremuetarako desagokiak.

2. ARGAZKIA: BIDEA EREMU PUBLIKO GISA ALFERRIK GALTZEA



Eremu publikoaren kalitatea garraibideen artean egiten den banaketarekin dago zuzenean lotuta. Tolosan, kale gehienetan, sekzioaren % 70 baino gehiago (fatxaden arteko eremua) ibilgailu motordunetara dago zuzenean edo zeharka zuzenduta. Horrek esan nahi du eremu horiek kalitate eskasa dutela eta erakargarritasuna falta zaiela egoteko eta motordunak ez diren mugikortasunetarako.

Hori gertatzen da urbanizatu berria den eta ikastetxerako ibilbidea delako oso garrantzitsua den Uzturre kalean. Bertan, oinezkoei eta bizikletei eskainitako espazioa ia ez da eskuragarri dagoen espazioaren % 20ra ere iristen. Antzeko zerbait gertatzen da Martin J. Iraola etorbidean ere, Berazubi auzoaren ardatz nagusian eta hirigunearekin konexio nagusia egiten duenean. Bertan, aparkatzeko eta motordun trafikoak zirkulatzeko azalera zabala dago.

ARGAZKIA: EREMU PUBLIKOAREN HARREMAN DESOREKATUA DUEN KALEA



Oro har, eremu publikoak egonaldia errazten edo hotzen duten elementu funtzional asko ditu, esate baterako, eserlekuak, zuhaitzak, haurren jolasak edo kirol-jardueretarako kantxa txikiak. Adierazi behar da eremu publikoaren zaintzak hiriaren alde zaharra gainditu behar duela eta bizitegi-izaerako hirigintza-jarduera guztietan aplikatu behar dela.

Hala eta guztiz ere, Mugikortasun Mahaiaren Tailerrean adierazi da jende gutxien ibiltzen diren plazak ez direla seguruak, eta batez ere, arratsaldean eta gauean. Horixe da alde zaharreko Armeria plazaren kasua. Jasotako segurtasun-gabezia hori nabarmenagoa da emakumeen eta gazteen kasuan.

Azkenik, zaratak eta aire zikinak modu negatiboan eragiten dio zenbait eremutako egoteko kalitateari, esate baterako, Rondilla kalea, San Frantzisko pasealekua edo Nafarroa Etorbidea, parte-hartze tailerretan eta mugikortasun-inkestan adierazi den moduan.

VI.3 Bizikleten mugikortasuna

Tolosan, Gipuzkoako udalerri gehienetan bezala, bizikleta finkatzen ari da ohiko garraiobide gisa. Jarraian zehazten dira Tolosan bizikleten mugikortasunak dituen puntu arazotsuenak zehazten dituzten ezaugarri erabakigarriak.

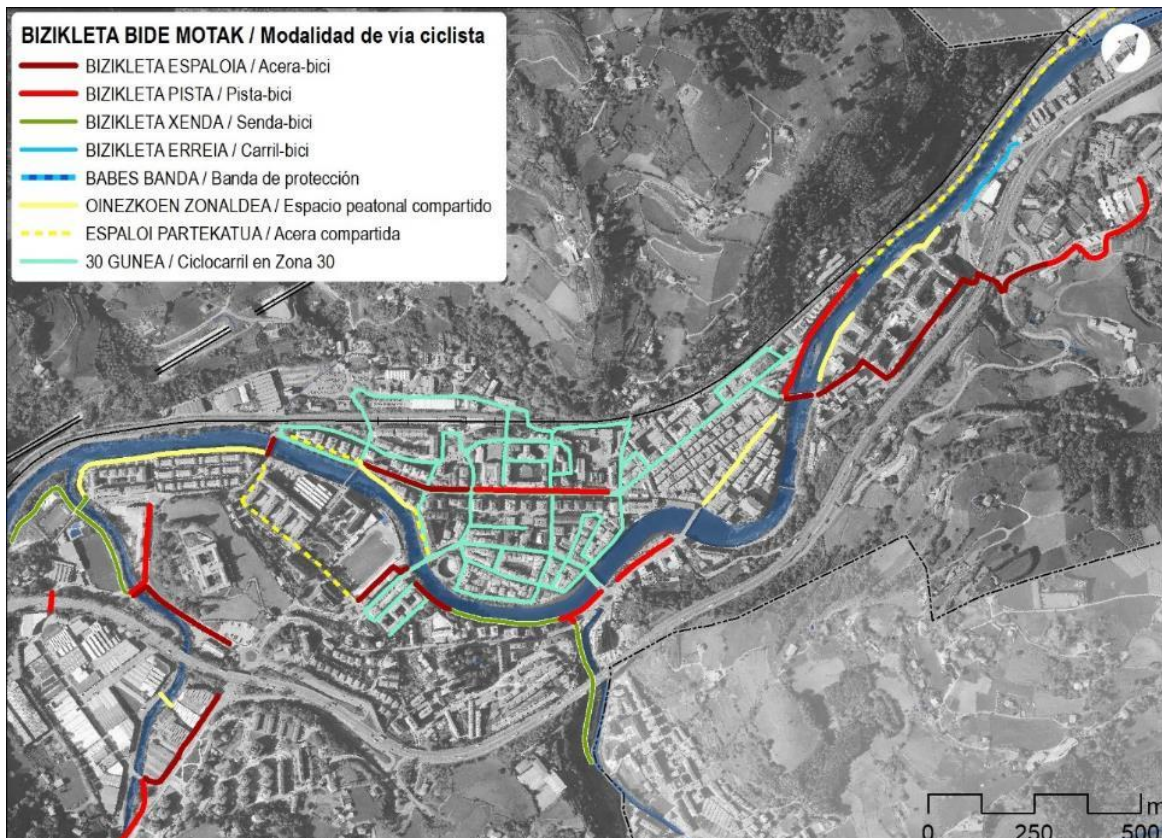
I.1.a. Baldintzatzaileak

Tolosan, distantziak oso egokiak dira bizikleta erabiltzeko. 10 minutuz pedalei eragitea nahikoa da herrigunea zeharkatzeko. Gainera, eskualde mailan ere distantziak egokiak dira bizikletaz ibiltzeko; izan ere, Alegia, Anoeta, Irura eta Villabona bizikletaren ekintza erradioaren barnean daude ohiko lekualdaketetan (7 edo 10 Km-ra arte).

Hala eta guztiz ere, oztopo ugari daude eta horiek bizikleten erabilera murrizten dute. Oztopo horien artean, hauek nabarmendu behar dira: euri-ibilguak, topografia eta bide-eta tren-ardatzak.

Bizikletaz ibiltzeko baldintza orokorrak onargarriak dira, 16,6 km-ko bizikleten ibilbide-sarea du, eta horien artetik, % 45 partekatutako galtzada-bideei dagokie eta % 55 motordun trafikotik bereizita daude.

14. PLANOA: BIDECORRIEN SAREA ETA EGOKITUTAKO BIDEAK



Bizikleta-bideek 3,9 km batzen dituzte modalitate desberdinetan: bizikleta-pista, bizikleta-espaloia, bizikleta-bidezidorra eta bizikleta-erreia.

3. ARGAZKIA: TOLOSAKO BIDECORRIEN MODALITATEAK

Bizikleta-pista (San Frantzisko)	Bizikleta-espaloia (Uzturre)

Bizikleta-bidezidorra (Usabal)	Bizikleta-erreia (Larramendi)
	

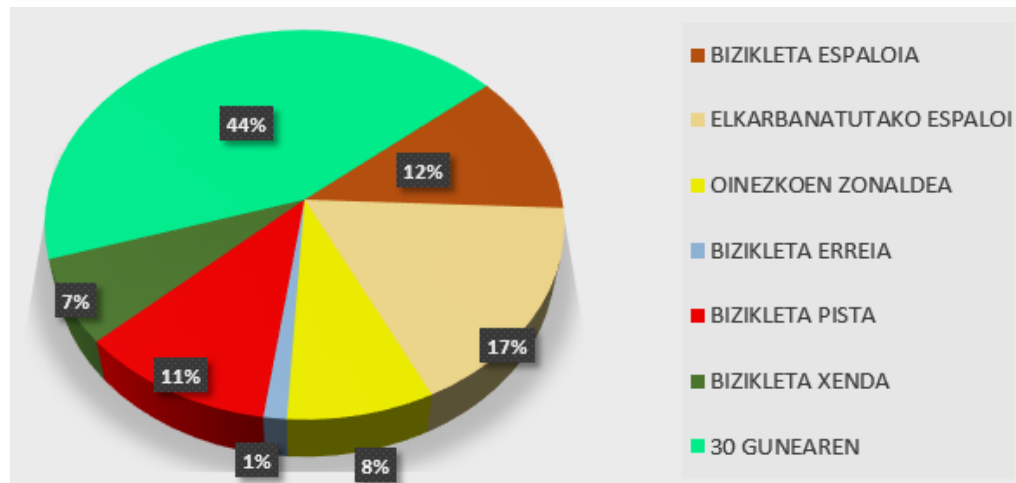
Bestalde, egokitutako bideek 12,3 km batzen dituzte eta honela bereiz daitezke: motordun trafikoarekin partekatutako bideak (babes-banda, “30 Gunea”n seinalatzatutako galtzada) eta oinezkoarekin partekatutako bideak (kaleak edo oinezkoen eremuak baimendutako bizikleten zirkulazioarekin/bizikleten erreiak), bizikleta-espaloia margotuta edo espaloia partekatuta). Bide horietan, bizikletek beste erabiltzaile batzuekin partekatzen dute eremua (oinetzkoak edo motordun ibilgailuetako gidariak), erabilera eskusiborik eta lehenetsitakorik eduki gabe.

4: ARGAZKIA. EGOKITUTAKO BIDEEN ADIBIDEAK

Oinezkoen kalea baimendutako bizikletekin (Kale Nagusia)	Partekatutako espaloia (Pedro Tolosa pasealekua)
 	 
Babes-banda (Usabal Poligonoa)	Seinalatzatuako galtzada / bizikleten erreia 30 Gunean (Barrena)
	

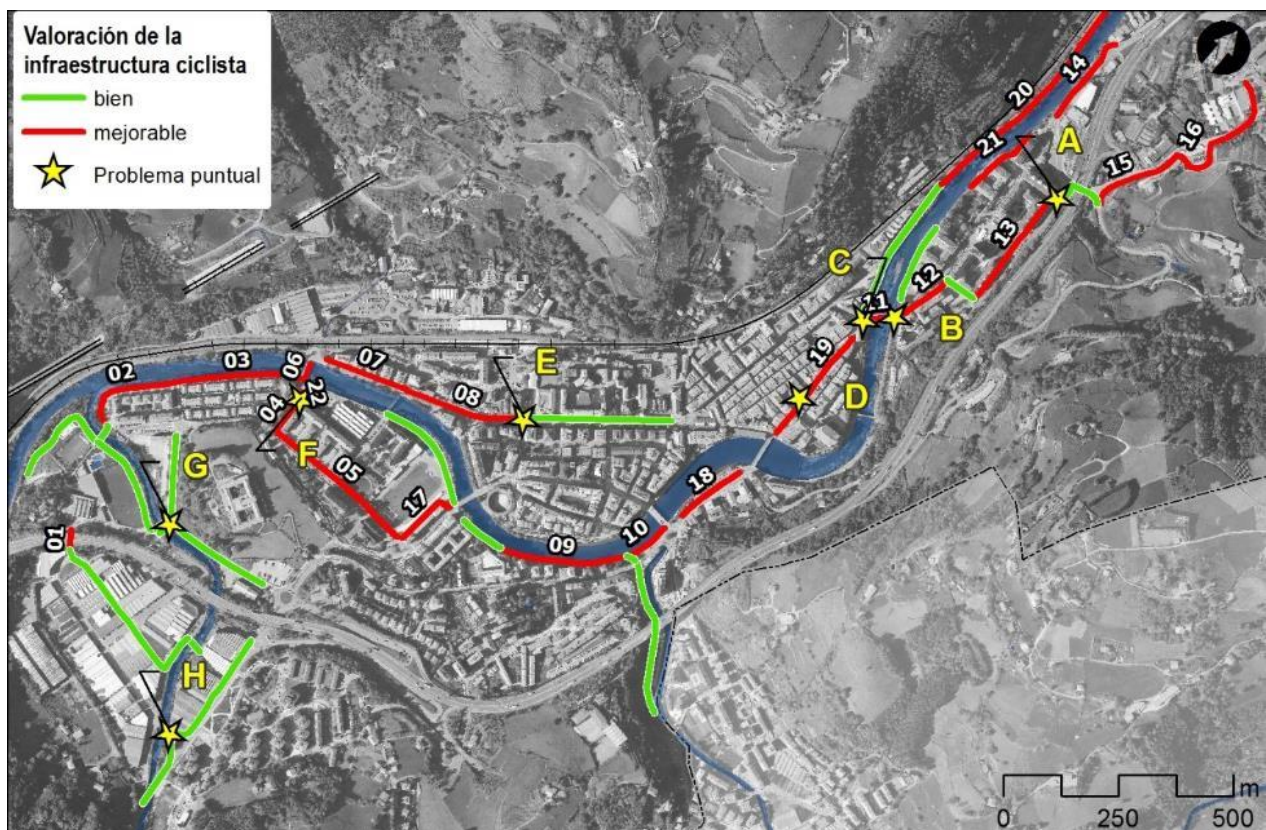
Bizikleten erreiak Tolosako hirigunean soilik daude, 30 Gunearen erregulazioaren parte. Erreia erdigunetik bizikleten zirkulazioa adierazten duen seinalatzapen horizontalaren bidez esku hartu da galtzadan. Esku-hartze mota horrek honako hauek ditu: 30 zenbakia, bizikleten piktograman eta bi gurutze. Ezartzen hainbat urte igaro ondoren, esan genezake 30 Guneak ez duela bizikletak galtzadatik joan daitezen sustatu eta ez da oso erakargarria bizikleta erabiltzen dutenentzat.

5. IRUDIA: BIDEGORRIEN ETA EGOKITUTA BIDEEN MODALITATEAK



Bizikleten sareak hainbat arazo ditu jarraikortasunean eta segurtasunean. Gehienek oinezkoen eta bizikleten arteko harremanean dute zerikusia (espaloiak-bizikleta eta partekatutako bidexkak eta erabilera partekatuko oinezkoen eremuak tipologiak); horietan, gorabeherak gertatu ohi dira bi erabiltzaileen artean. Gainera, malda duten zati batzuetako abiadura (% 9) eta bidearen edo babesteko eremuen zabalera estua (% 6) dira bizikleten sarearen beste zailtasunetako batzuk.

12. PLANOA: ANTZEMANDAKO ARAZOAK DITUZTEN ZATIAK



4: ARGAZKIA. BIZIKLETEN ESPALOI ARAZOTSUA ARRAMELEN 5. ARGAZKIA: ERABILERA PARTEKATUA ARAZO ALDE ZAHARREAN



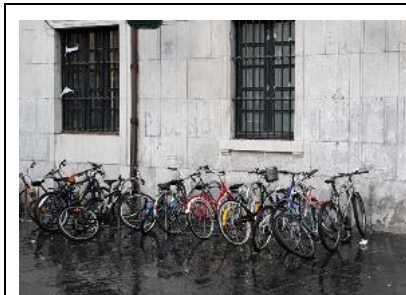
Antzemandako beste arazoetako bat puntu batzuetan bizikleten sarearen jarraikortasunik eza da. Askotan, etete-zatiak laburrak dira; antzemandako 11 zatiek 800 metro inguru soilik batzen dituzte.

Azkenik, gabeziak antzeman dira bidegorrietako bidegurutzeetan: Batzuetan ez dago bizikleten pasabiderik, edo pasabidearen edo bidegurutzearen diseinuak segurtasunik eza sortzen du.

Bizikleten azpiegituraren beste elementu garrantzitsuetako bat aparkaleku erosoaren eta seguruaren disponibilitatea izatea da, bai jatorrian, bai helmugan: bizikleta erabiltzeko oinarritzko baldintza izateaz gain, ibilgailua hartzeko edo ez hartzeko prestutasunean baldintzatzen du.

Tolosak 986 bizikleta aparkatzeko 40 puntu inguru ditu. Gehienak espaloietan edo oinezkoen eremuetan daude, ekipamenduen edo erakarguneen inguruan, helmugako eskaerari erantzunez. Hala ere, ikusten da askotan, eremuan bizi direnek erabiltzen dituztela.

11, 12 ETA 13. ARGAZKIA: BIZIKLETEN APARKALEKUA TRIANGELU PLAZAN, USABAL KIROLDEGIAN ETA ALDE ZAHARREAN BIZI DIRENENTZAKO



Helmugan aparkatzera zuzendutako sarea nahiko zabala da, oraindik ere hobetu daitekeen arren. Bestalde, udala ekimenak garatzen ari da jatorrian aparkalekuaren eskaintza-gabezia arintzeko, etxebizitzekin lotuta.

1.1.b. Erabiltzaileen eskaria, erabilera eta pertzepzioa

Eusko Jaurlaritzaren mugikortasun inkestatik ondorioztatzen denaren arabera, bizikletaren erabilera nagusitzen da barne-mugikortasunaren % 4an. Garraibide hori erabiltzen duten pertsonen profila askotarikoa da, ikasleetatik hasi eta adineko pertsonetara arte. Gertuko beste udalerriekin alderatuta, gazte gehiagok erabiltzen dute bizikleta. Bizikletan ibiltzen diren gehienak bereizitako bizikleta-bideetan ibiltzen dira, 30 guneko partekatutako galtzadak ez du erabilera nahi bezala sustatu. Arrazoi

artean hauek aipa ditzakegu: bizikleta-sarearen iragazkortasun-gabezia (noranzko bakarreko kaleak) eta gidarien errespetu-falta.

5. ARGAZKIA: ZIRKULAZIOA GALTZADAN SAN FRANTZISKO PASEALEKUAN ETA ORIA KALEAN



VI.4 Garraio publikoa eta kolektiboa

Garraio-sistema publiko kolektiboa hiri arteko izaera duten zerbitzuek osatzen dute: Renfe Aldirietako Tren Zerbitzua eta Tolosaldea eta Donostialdea zeharkatzen duten eskualdeko autobusak, Gipuzkoako Foru Aldundiak kudeatuta. Gainera, udalak kudeatutako autobusen herri-zerbitzua ere badago.

Aldirietako zerbitzuak bi geltoki ditu herrigunean: Tolosa eta Tolosa Erdia. Gipuzkoako aldirietako linea bakarra da, C1. Tolosa eta Donostia arteko linearen maiztasuna 20-25 minutukoa da puntako orduan eta 30 minutu inguru behar izaten du. Hori dela eta, errepidearekin lehiakorra da.

Tolosa Erdiko geralekuan hobekuntzak egitea aurrez ikusita dago desgaitasuna duten pertsonen irigarritasun-beharretara egokitzeko. Aipatutako geltokiak estaldura ona du, herrigunearen inguruetan baitago. Gainera, inguruetan aparkalekua dago eta horrek trukaketako nodo garrantzitsu bihurtzen du.

Autobus-zerbitzuari dagokionez, Tolosan Gipuzkoako Foru Aldundiaren mendekoak diren hainbat linea ibiltzen dira jardunean, bai Tolosaldea barnean, bai Donostiarekiko konexioan.

6. IRUDIA: TOLOSALDEKO ESKUALDEKO AUTOBUS LINEEN ESKEMA⁵



⁵ Lurraldebus

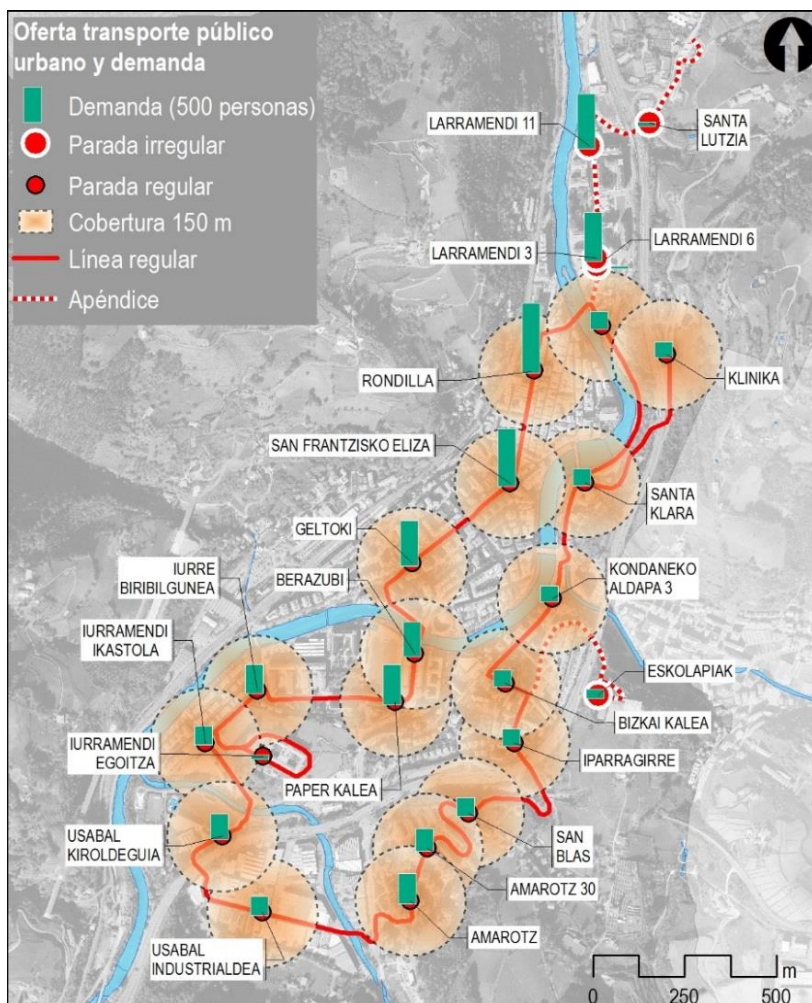
Eskualdeko konexioetan, zortzi linea erregular ditu eta egunean 6 eta 13 zerbitzu artean eskaintzen ditu; horrela, puntako orduan, igarobide-tartea 60 minutu ingurukoa da.

1. TAULA. ESKUALDEKO AUTOBUS ZERBITZUAREN ESKAINTZA

Linea	Ibilbidea	Eguneko zerbitzuak / noranzkoa (gutxi gorab.)
T001	Tolosa > Alegia > Amezketa > Abaltzisketa	13
T002	Tolosa > Ibarra > Berrobi > Elduain > Berastegi	13
T003	Tolosa > Txarama > Lizartza > Oresa	12
T004	Tolosa > Ibarra > Belauntza > Leaburu > Gaztelu	7
T005	Tolosa > Albiztur > Bidania-Goitz	6
T006	Tolosa > Apatia Erreka	8
T007	Asteasu > Zizurkil > Villabona > Irura > Anoeta > Tolosa	14
T008	Larraul > Asteasu > Zizurkil > Villabona > Aduna	10

2017an, eskaria ia 300.000 bidaiarikoa izan zen. Horrek esan nahi du lanegun batean batez beste 1.100 bidaiari⁶ erregistratu zirela.

Azkenik, Tolosaldetik kanpoko beste udalerriekiko loturetan, Donostiarekin eta Buruntzaldeko eskualdearekin konektatzen duten lineak daude. Bi kasuetan, Foru Aldundiak kudeatzen ditu konpainiak. Maiztasuna ia ordu erdikoa da puntako orduan eta bidaiaren batez besteko denbora 40 minutukoa da.



7. IRUDIA: GELTOKIEN IBILBIDEA ETA ERABILTZAILEEN ESKARIA (IGOERA / 2018KO URR.) ETA ESTALDURA (150 M / 2 MIN OINEZ)

Eskualdeko autobus-geltokien herriguneko eskuratzen du 300 metroko erradioan (5 minutu oinez); trenbidearekin intermodalitatea kontuan hartzen baldin bada, % 38,4 lortzen da, 600 metroko ekintza-erradioa lortuz (10 minutu oinez). Hauek dira estaldura handiena duten auzoak: Alde Zaharra eta San Frantzisko mendebaldea, Z. Ollarain eta Rondilla-Belate (hurrenez hurren), eta estaldurarik txarrena dutenak Bidebieta, Berazubi eta Larramendi dira.

Bestalde, herriko autobusak eguneko 25 zerbitzu eskaintzen ditu, 07:30etik

⁶ Lurraldebusen Urteko Txostena 2017

21:00etara arte. Puntako orduetan, igarobideko tartea 30 minutukoa da gutxi gorabehera. Ibilbidea gutxi gorabehera ordu erdian egiten da osorik 10 km inguruko ibilbiderako eta 25 geldialdi egiten ditu.

Hileko bidaien batez besteko kopurua ia 10.000 bidaiakoa da (2018ko urria); horrek esan nahi du lanegun batean batez beste 400 bidai erregistratzen direla; horietatik % 75 bonuak izan ohi dira eta gainerako % 25ak txartel sinpleak. Gehien erabiltzen diren geltokiak Erdigunean (San Frantzisko pasealekua), Larramendi kalean eta Lurramendiko eremuan daude.

150 metroko distantzia (2,5 minutu oinez) egiteko estaldura % 47koa da herrigune osorako eta estaldura hobea da auzo hauetan: Berazubi, Bidebieta, Alde Zaharra eta Laskoraingo Ibarra; horietan, % 60 eta % 74 artean lortzen da. 300 metroko ekintza-erradioaren kasuan (5 minutu oinez), urbanizatutako azaleraren % 80a iristen da estaldura. Auzo batzuetan, % 95a gainditzen du, hauetan izan ezik: Larramendi, Rondilla Belate eta Z. Ollarain.

Nabarmendu beharra dago adierazlea erlatiboa dela irisgarritasun-neurketari dagokionez; izan ere, ez da zerbitzurik izaten jai-egunetan eta igandeetan. Gainera, linea zirkularren kasuan, geltokietako zerbitzua norabide noranzko bakarrean izaten da.

Azkenik, udalerriko auzorik urrunekoenetan, Bedaion, Aldaban eta Urretan, garraio publikoko oinarritzko zerbitzua bermatzeko, eskariaren araberako taxi-eskaintza dago. Bidaiak bidaiari bakoitzeko euro bat balio du.

VI.5 Trafiko motorduna

A-1 autopistak, kanpo-konexioko bide nagusia denez, udalerrria ekialdetik zeharkatzen du, hirigunea zatituz; hauek dira kaltetutako auzoak: San Blas, Amaroitz eta Santa Lutzia, baita Usabalgo industrialdea ere.

Udalerrirako sarrerek hirigunearen iparraldera eta hegoaldera kokatutako hiru lotura ditu; bat GI-2130ren alboan Ibarrara, eta beste biak herriguneko sarrera eta irteeren ate nagusietan. Kokapenak eta bide-antolamenduak trafikoa baldintzatzen dute.

Ikuspegi funtzionaletik, batetik, gaitasun eta abiadura handiko bideek eratutako sarea bereizten da. Horrek udalerriko kanpoko loturak ahalmentzen ditu. Gainera, lehendik dagoen igarobideko trafikoa bideratzen du. Eta bestaldek, Tolosako hiri-ehuneko bide-sarea, tokiko trafikoa, eta udalerriko sarrerek eta irteerak bideratzea ahalmentzen duena.

13. PLANOA: HIRIKO BIDE SAREAREN HIERARKIA



Herrigunean noranzko bakarreko kaleak nagusitzen dira. Bidegurutzeen konplexutasuna murriztu ohi dute eta espazio publikoa beste erabilera batzuetarako berreskuratzea ahalbidetzen dute (aparkalekua edo motordunak ez diren moduetarako espazioa). Baina ibilbideak ugaritzeko eta bizikleten iragazkortasuna murrizteko eragozpena du.

Sare nagusian zirkulazio-noranzkoek eta biren antolamenduak lagunduta, herriguneak auzo desberdinetako trafikoa banatzen duen biribilgune handi gisa funtzionatzen du.

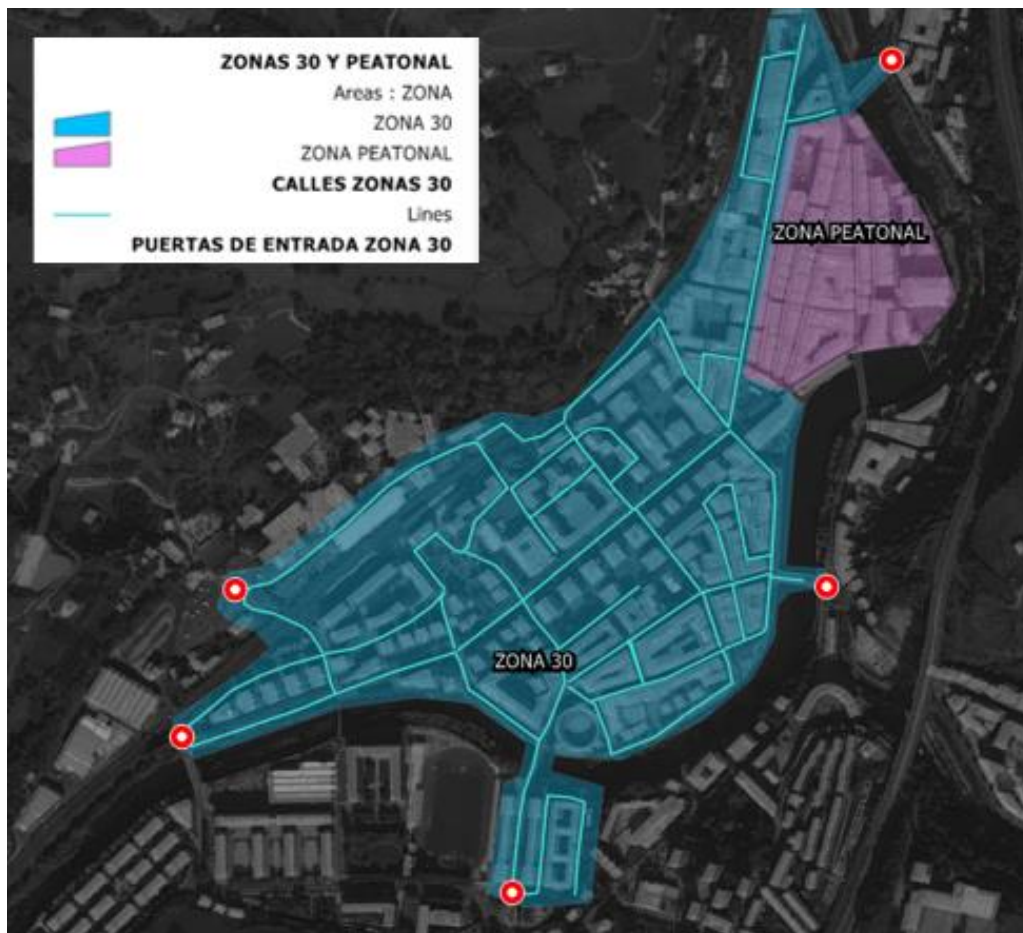
Aipatutako antolamenduak ez du lortzen erdigunetik gertuen dauden kaleetan igarobideko trafikoa kentzerik. Zenbaitetan, gainera, oinezkoen bolumen handiko eremuak zeharkatzen dira.

Ekialdean, Oria ibaiarekin ia paraleloan, Ibaiondo, Santa Klara, Kondeko Aldapa eta Iruña kaleek osatutako korridore arteriala dago, ibilgailu motordunetan egindako lekualdaketak erdiguneko kanpoaldean banatzea ahalbidetzen dutenak.

Ia hirigune osoa 30 Gunea da, trafikoa lasaitzeko asmoarekin, galtzadan bizikletarekin erabilera partekatua sustatzeko, oinezkoari garrantzi handiagoa emateko, bideko segurtasuna handitzeko eta erregaiaren kontsumoa eta igorpenak murrizteko.

Sarea nahiko homogeneoa da erreki kopuruari dagokionez. Oro har, noranzko bakoitzeko erreki bat mantentzen da, bide batzuetan izan ezik. Horietan, zirkulazioko erreki bikoitza egon ohi da.

14. PLANOA: TRAFIKOA LASAITZEKO ETA OINEZKOEN EREMUAK



Eremu publikoaren banaketan oinezkoen eta bizikleten mugikortasunak azalera irabazi du, baina baita aparkalekuak ere, bidearen zati handi batean zirkulazioaren noranzko bikoitzak ezabatu baitira.

Herrigunean, jarduerarik adierazgarrienetako bat Nafarroa Etorbidea berritzea izan da Komertzioa Sustatzeko Plan Bereziaren baitan. Bertan, oinezkoen irisgarritasuna hobetzeko plataforma bakarra ezarri da eta oinezkoen eremua handitu da.

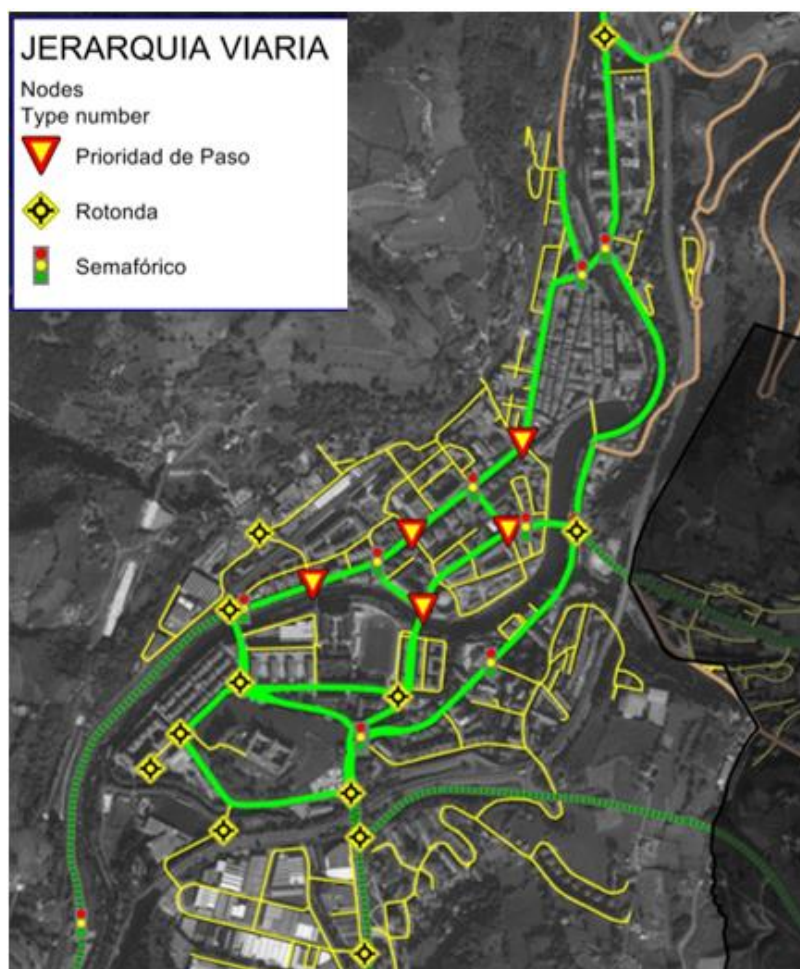
6. ARGAZKIA: NAFARROA ETORBIDEA BIRMOLDATZEA⁷



Alde Zaharrean, nabarmen mugatu da ibilgailuen sarbidea eta zamalanetara soilik mugatu da espazioa. Horretarako, ezarrita dago ibilgailuek Nafarroa zubiaren bidez sartu behar dutela eta Gorriti Plazatik atera. Barneko kale guztiak norabide horretan bideratu dira.

Bide nagusiko bidegurutzeak arautzeari eta diseinatzeari dagokionez, hegoaldeko hiri-garapenetan, biribilguneen bidez arautzen dira nagusiki. Iparraldean eta hegoaldean berriz, semaforo multzoaren edo igarobideko lehentasunaren bidez arautzen dira.

15. PLANOA: BIDEGURUTZEEN TIPOLOGIA BIDE SARE NAGUSIAN

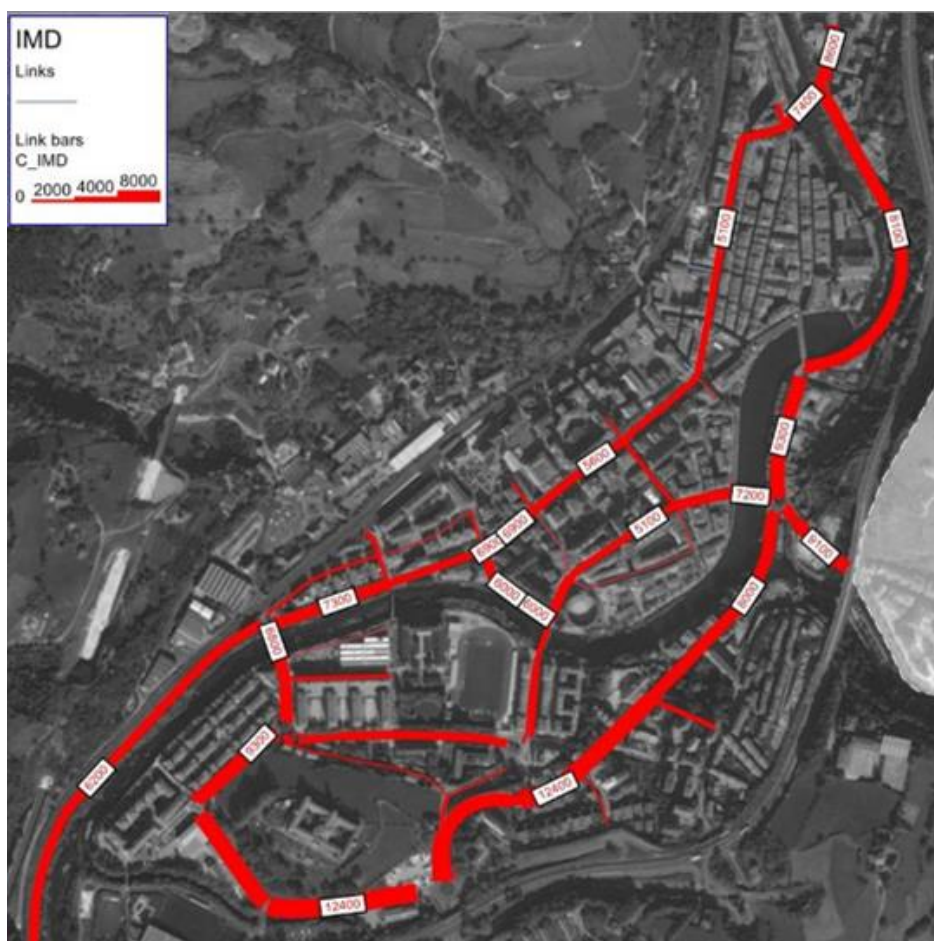


⁷ Iturria:- Noticias de Guipuzkoa

Hainbat kopuru-neurketa egin dira trafiko motordunaren intentsitateak eta bidegurutze nagusienetako mugimenduak neurtzeko. Trafiko-neurketen bidez, hau berrets genezake:

- Zirkulazioari dagokionez, eguneko intentsitaterik handienak herrigunerako sarrerako bidean izan ohi dira, lanegunean eguneko ibilgailu kopuru honekin: 10.000 ibil./laneguna, Larramendi kalea: 8.500, lurreamendi pasealekua: 9.300 eta Kondeko Aldapa: 12.500.
- Trafikoa herriguneko sare arterialean zehar banatzen da, egunean 5000-6000 ibilgailu arteko intentsitateak mantenduz.
- Zerbitzuaren maila ona da, pilaketa puntu zehatz batzuetan soilik gertatzen da.
- Larramendi, Ibaiondo eta Arrameleko Zubiaren arteko bidegurutzeak soilik erakusten du saturazio maila handiagoa, baina bidegurutzea modu egokian araututa konpon daiteke.

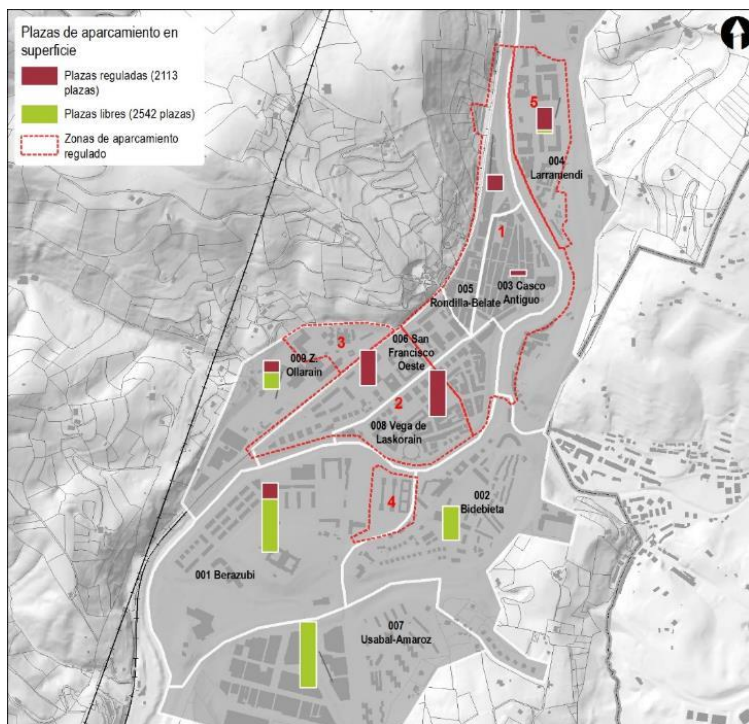
16. PLANOA: LANEGUN BATERAKO EGUNEKO TRAFIKO INTENTSITATEA SARE ARTERIALEAN (IBIL/LANEGUNA)



VI.6 Aparkalekua eta zamalanak

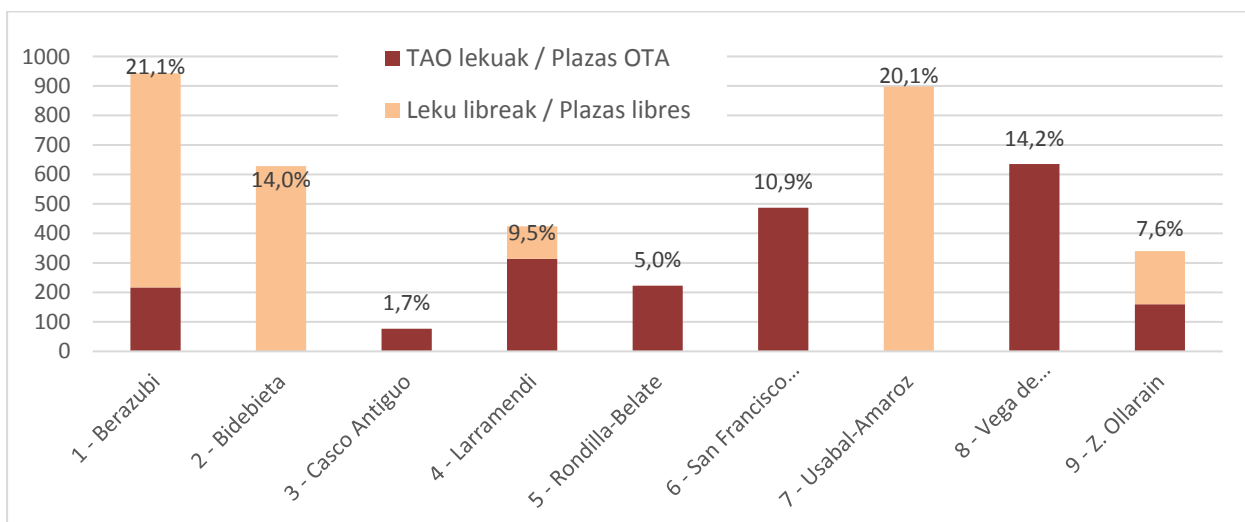
Tolosa herrigunean 4.655 aparkaleku daude bide-sarean (% 45 araututa eta % 55 libreak). Araututako aparkalekuak auzo hauetan kokatzen dira: Larramendi, Rondilla-Belate, Alde Zaharra, Laskorain ibarra eta San Frantzisko mendebalde. Beste auzo batzuetan, esate baterako, Berazubini eta Ollarainen, aparkaleku-arautzeak ez die kale guztiei eragiten.

17. PLANOA: APARKALEKU PLAZEN ESKAINTZA AUZOKA



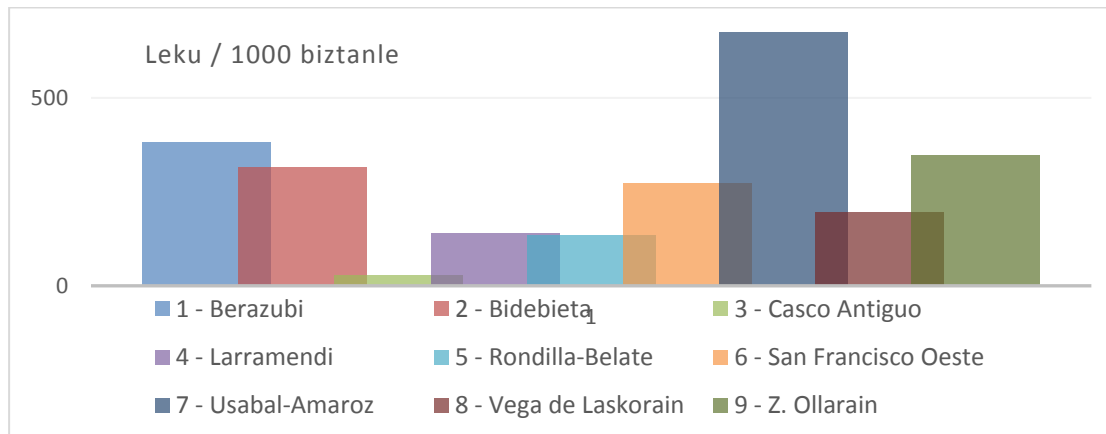
Azaleran aparkaleku-eskaintza handieneko auzoak Berazubi eta Usabal-Amarotz dira. Bakoitzak % 20 baino zertxobait gehiago du. Alde Zaharra da plaza gutxien dituen auzoa. Bertan, 77 aparkaleku inguru daude (guztizkoaren % 1,5).

8. IRUDIA: APARKALEKU PLAZEN KOPURUA AUZOKA



Aparkaleku-eskaintza biztanle kopuruarekin lotuta, ikus daiteke eskaintza erlatibo handieneko auzoa Usabal-Amarotz (670 plaza/ 1.000 biztanle) dela. Aldiz, Alde Zaharrak du ekarpenik txikiena, 1.000 biztanleko 30 plazarekin.

9. IRUDIA: APARKALEKUAK 1.000 BIZTANLEKO



TAOk lanegunetan aparkalekua arautzen du 9:00etatik 13:30era goizez, eta 16:30etik 20:00era arratsaldez. Larunbatetan, goizetan soilik egon ohi da muga. Igandeetan eta jai-egunetan ez dago mugarik. Sei arautze-tipologia daude (egoiliarrentzako aparkalekuak, zamalanak, gehienez 20 minutu, gehienez 2 ordu, gehienez 4 ordu eta gehienez 10 ordu).

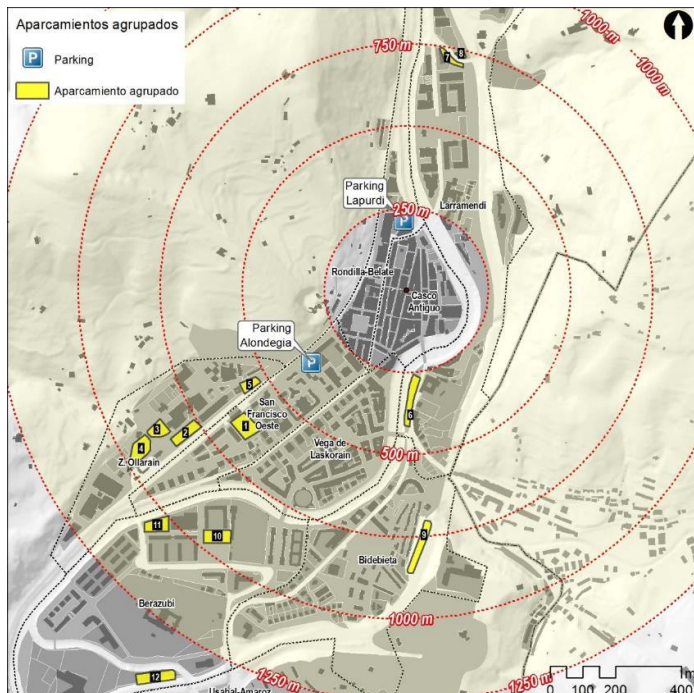
Bereizketa hori nahasgarria izan daiteke, batez ere, kanpotik datozenentzat. Bertakoentzako aparkaleku-erreserba eskusiboa dela eta, egunean zehar plaza asko ikusten dira hutsik.

18. PLANOA: APARKALEKU PLAZEN ARAUTZE MOTA



Era berean, herriguneak lur azpiko bi aparkaleku ditu (Alondiga eta Lapurdi; izaera mistoa dute (errotazioa eta egoiliarrak), eta 680 plazako edukiera (% 50 errotazioa).

Aparkaleku eremuetatik alde zaharrera oinez iristeko distantziei dagokienez, Lapurdi da denen artetik erdigunetik gertuen kokatuta dagoena, 250 metroa soilik.



19. PLANOA: TALDEKATUTAKO APARKALEKUAK ETA DISTANTZIA ALDE ZAHARRERA

Zertxobait urrunago da Alondiga eta Santa Klara kaleko aparkalekua (250 eta 500 metro artean). Urrutien dagoen aparkalekua San Esteban auzoan dago, erdigunetik 750 eta 1.000 metro artean. Horrek esan nahi du 10 eta 15 minutu artean ibili behar dela oinez.

Etxebizitzarekin lotutako garajeen distantziari dagokionez, auzoen arabera alde handia dago. Auzorik zaharrenetan, ez dago egoitza-aparkalekurik, Usabal-Amarotzen, esate baterako. Berrietan berriz, Larramendin edo Berazubín, etxebizitzek aparkalekua dute (% 47 eta % 43, hurrenez hurren).

2. TAULA: GARAJEEN KOPURUA ETXEBIZITZA ETA AUZO BAKOITZEKO

Auzoa	Etxebizitzak	Garajeak	%
1 - Berazubi	1.000	425	43%
2 - Bidebieta	690	95	14%
3 - Casco Antiguo	1.080	60	6%
4 - Larramendi	920	435	47%
5 - Rondilla-Belate	685	60	9%
6 - San Francisco Oeste	655	75	11%
7 - Usabal-Amaroz	590	0	0%
8 - Vega de Laskorain	1.290	335	26%
9 - Z. Ollarain	355	60	17%
Denera	7.265	1545	21%

Zamalanetarako 19 eremu daude 125 plazetarako edukierarekin. Herriguneko ardatz nagusietan daude kokatuta; bertan biltzen da jarduera gehien.

Estaldurarik handiena Laskorain ibarra auzoan lortzen da; bertan, azaleraren % 50 baino gehiago zamalanetako plazetatik 50 metro baino gutxiagora daude.

Berazubi eta Larramendi auzoek % 5eko baino gutxiagoko estaldura dute. Aldiz, herri-inguruetan daudenek ez dute zamalanetarako erreserbarik (Bidebieta, Z. Ollarain eta Usabal-Amarotz).

VII. MUGIKORTASUNAREN EZAUGARRIAK

Banaketa modala motordunak ez diren lekualdaketen mesedetarako da eta bidaia guztien % 60 lortzen du; horien artetik, gehienak oinezkoak dira. Beste % 33 autoz egiten da eta % 6 soilik egiten da garraiobide kolektiboetan.

Mugikortasunari dagokionez biztanleriaren jokabidea oso lotuta dago motorizazio mailarekin. Egun, Tolosak 10.632 ibilgailu ditu matrikulatuta; horien artetik, % 81 turismoak eta motozikletak dira.

Tolosako familietan ibilgailuak izateko disponibilitateak gora egin du azken urteetan 1.000 biztanleko 447 ibilgailura arte, probintziako kopuruen azpitik, 516an kokatzen baitira. Ibilgailua izateaz gain, ezinbestekoa da gidabaimena izatea; biztanleen % 57k gidabaimena du (Iturria: DGT 2015). Ibilgailu motordunaren gidabaimena izateak zehaztuko ditu neurri handi batean aukeratutako garraio-aukerak.

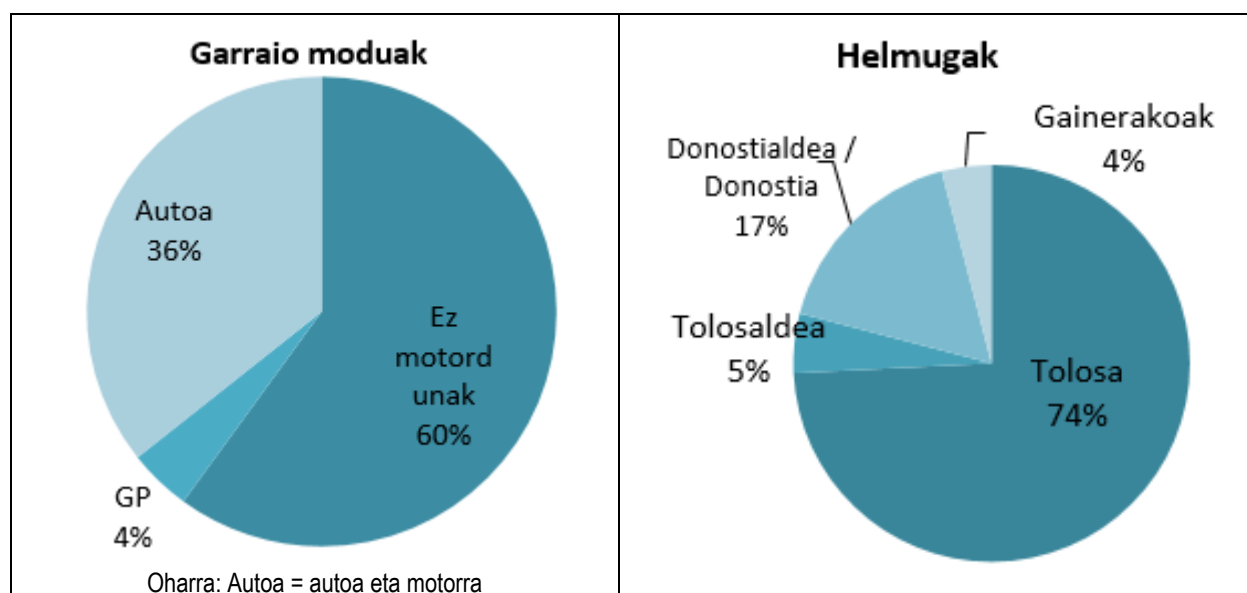
Oro har, tolosarrak oinez joatean dira leku askotara. Horrek autonomia handiagoa ematen die adin eta genero guztikoei. Azken hamarkadetan, bizikleta hiri-mugikortasunaren alderdi garrantzitsua betetzen ari da.

Euskadiko Mugikortasunaren Azterketak (2016) adierazten du Tolosan bizi direnek, lanegun batean, batez beste ia 80.000 lekualdaketa sortzen dituztela; bidaien % 60 motordunak ez diren moduetan egiten dira eta % 33 ibilgailu pribatu motordunean. Garraio publikoak mugikortasunaren % 6 soilik lortzen du.

Barne-mugikortasunak lekualdaketen 2/3 biltzen du; kanpokoak 1/3, eta Donostialdearekiko konexioen garrantzia nabarmendu behar da, eskualdeko mugikortasunaren % 15 ordezkatzeko baitu; Tolosaldea eskualdearekiko loturek % 11 erdietsi dute.

Lanerako eta ikasteko mugikortasunak biltzen ditu lekualdaketen % 40. Aisialdiarekin zerikusia duten bidaiak datoz ondoren, % 32ra iristen baitira.

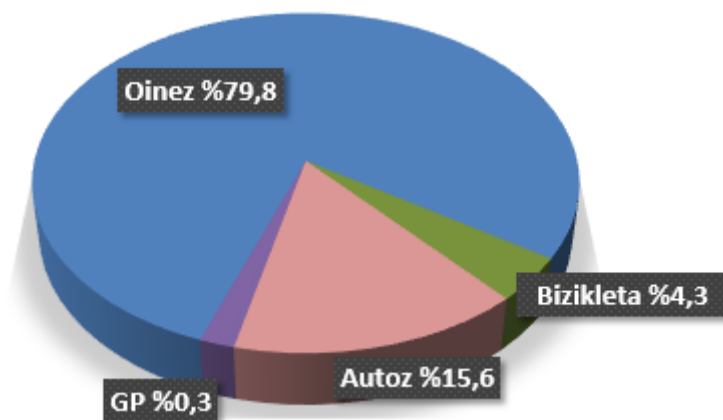
10. IRUDIA: TOLOSAN BIZI DIRENEN MUGIKORTASUNAREN EREDU OROKORRAK⁸



⁸ Iturria: Euskadiko Mugikortasunaren Azterketak 2016

Barne-mugikortasunean, gora egin dute motordunak ez diren bidaiek: 4 lekualdatzetatik 3 baino gehiago oinez egiten dira (% 79,8) eta bizikleta % 4,3ra baino ez da iristen. Autoak ordezkatzan du % 15,6 eta hiriko garraio kolektiboa ez da barne-lekualdaketa % 1era ere iristen.

11. IRUDIA: TOLOSA UDALERRIKO BARNE LEKUALDAKETEN BANAKETA MODALA



Genero-desberdintasunei dagokienez, nabarmendu behar da emakumeek garraio publiko kolektiboa gehiago erabili ohi dutela eta gehiago ibili ohi direla oinez; aldiz, gizonak gehiago erabiltzen dute autoa lekuz aldatzeko.

Barne-mugikortasunean aisialdiko bidaiak, eta kudeaketak eta erosketak egitea nagusitzen dira (lekualdaketa % 75); aldiz, eskualdeko mugikortasunean, laneko bidaiak nagusitzen dira.

Lanerako lekualdaketa autoz egiten dira batik bat (% 75) eta ikasketengatiko bidaiak motordunak ez diren moduetan egiten dira batik bat (% 60); hala ere, autoak pisu handia du oraindik ere, % 40ra iritsiz. Aldiz, gainerako arrazoietan, bidaia gehienak motordunak ez diren moduetan egiten dira (% 80).

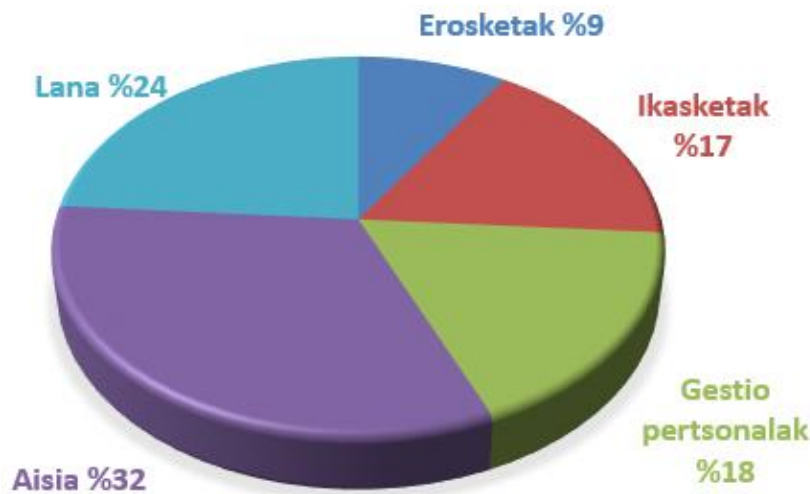
Barne-mugikortasunari dagokionez, gizon eta emakumeen artean, antzekotasunak daude, eta arrazoiaren artean, bi kasuetan, lantokira edo ikastetxera egindako lekualdaketa dira.

3. TAULA: GARRAIOBIDEA ARRAZOIAREN ARABERA

	Norberaren konturako	Ikasketak	Bestelakoak	Guztira
Motordunak ez direnak	4%	9%	48%	61%
Garraio publikoa	3%	1%	2%	5%
Autoa	17%	6%	10%	34%
Guztira	24%	16%	61%	100%

Barne-mugikortasunarekin lotuta, oso deigarria da aisialdia dela eta lekualdaketa garrantzia; azken finean, ikasketengatiko eta lanarengatiko bidaiak baino gehiago batzen dute. Era berean, kudeaketa pertsonalak egiteko bidaien ehunekoa nabarmendu behar da. Horrek erosketen edo lanaren arrazoiak gaitzitzen ditu.

12. IRUDIA: BARNE MUGIKORTASUNAREN ARRAZOA TOLOSAN (EUSKADIKO MUGIKORTASUNAREN AZTERKETA, 2016)



Sexuarekin lotuta lekualdaketan arrazoiak aztertzen baldin badira, ikusten da emakumeak direla zaintza-lanekin lotuta bidaia gehien egiten dituztenak, erosketak (% 12,5, eta % 6,1 gizonezkoak) edo eguneroko kudeaketak, esate baterako (emakumeak % 23,1 eta gizonezkoak % 12,6); aldiz, gizonezkoek lekualdaketa gehiago egiten dituzte lana eta aisialdia dela eta. Beste

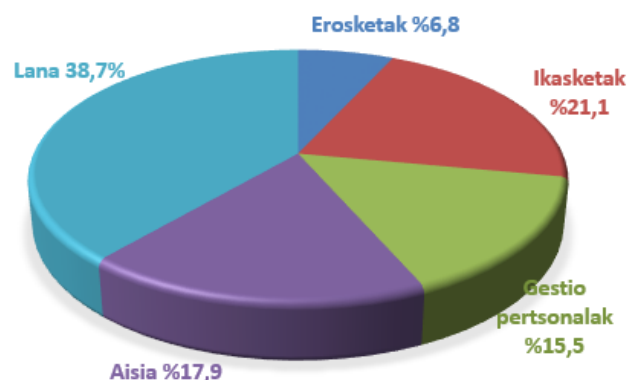
udalerrietatik Tolosara etortzen diren pertsonen eguneroko 18.700 lekualdaketa inguru erregistratzen dira eta mugikortasun-jarraibide desberdinak dituzte.

- Gehienetan, autoz egindako lekualdaketak (% 62) dira. Aldiz, motordunak ez diren lekualdaketek ez dute % 26a lortzen eta garraio kolektiboan egindakoek % 12 soilik erregistratzen dute.
- Bidaia horien jatorri nagusia Tolosaldea (ia % 60ren kasuan) da. Jarraian, Donostialdean bizi diren pertsonak datoz, % 20 erregistratu baitute.
- Tolosara joateko arrazoi nagusiak lana eta ikasketak dira. Horiek biltzen dute kanpo-mugikortasunaren % 53, tolosarren mugikortasuna baino askoz ere datu altuagoa.
- Tolosara joaten diren donostiarrek tolosarrek baino gehiago erabiltzen dute autoa, mugikortasunaren % 84 erdietsiz; aldiz, egoiliarrek zertxobait gutxiago erabiltzen dute kanpo-lekualdaketetan (% 70ek).

Bisitarien kanpo-mugikortasunarekin lotuta, honako hau ikusten da:

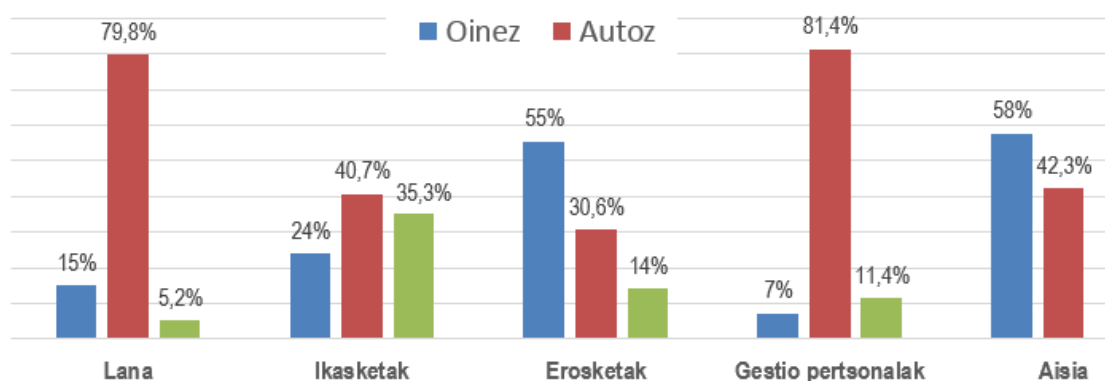
- Bisitariak eskualdetik Tolosara egindako lekualdaketak, gehien bat, lanari eta ikasketei lotuta daude (ia % 60).
- Kudeaketekin batera, aisialdia da hirugarren eta laugarren arrazoi garrantzitsuena. Aldiz, erosketak bigarren mailakoak dira (lekualdaketan % 7).

13. IRUDIA: LEKUALDAKETAK ETA BISITARIEN ARRAZOA



Bisitariak lanarengatik egiten dituzten bidaiak autoz egiten dira nagusiki (% 78). Tolosan bizi den biztanleriaren oso antzeko profila da. Autoaren erabilera handiagoa da kudeaketak direla eta egindako lekualdaketatara, lekualdaketen % 80 gaindituz. Aldiz, erosketak egiteko eta aisialdiko lekuetara iristeko, oinez egindako lekualdaketak nagusitzen dira. Azkenik, ikasketen kasuan, garraio kolektiboa % 35era iristen da eta autoz egindako lekualdaketek soilik gainditzen dute.

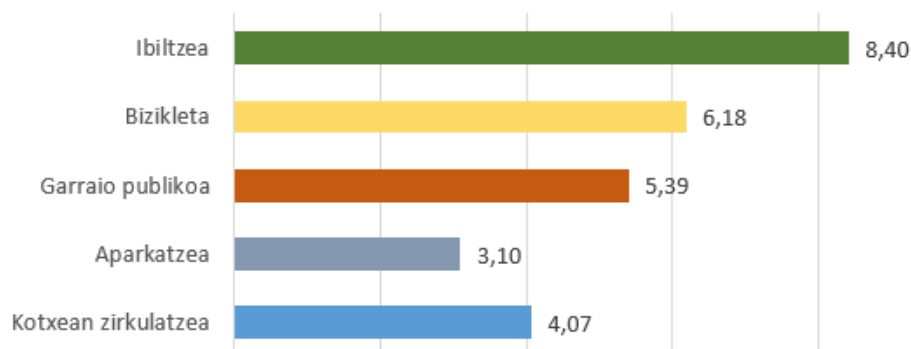
14. IRUDIA: LEKUALDAKETAK KANPOTIK MODUAREN ETA ARRAZOI NAGUSIAREN ARABERA (%)



VII.1 Mugikortasunaren pertzepzioa

HMJP⁹ honen baitan egindako inkestetan, herritarrei galdetu zitzairen zer balorazio zuten Tolosan dauden herriko garraibideen erabilerari buruz. Emaitzek modu jasangarriari ematen diete lehentasuna. Oinez edo bizikletaz joatea dira ondoen baloratutako bi moduak: baloraziorik onena jasotako bitartekoa oinez joatea da, 8,4rekin; bizikleta doa jarraian, 6,1ekin, eta garraio kolektiboa 5,3rekin. Autoz ibiltzea batez bestekoaren azpitik baloratzen da, 4,07rekin, eta gidatzen duten pertsonentzako derrigorrez aparkatzeak lortu du baloraziorik okerrera, 3,1eko puntuazioarekin.

15. IRUDIA: GARRAIBIDE DESBERDINAK OTIK 10ERA BALORATZEA



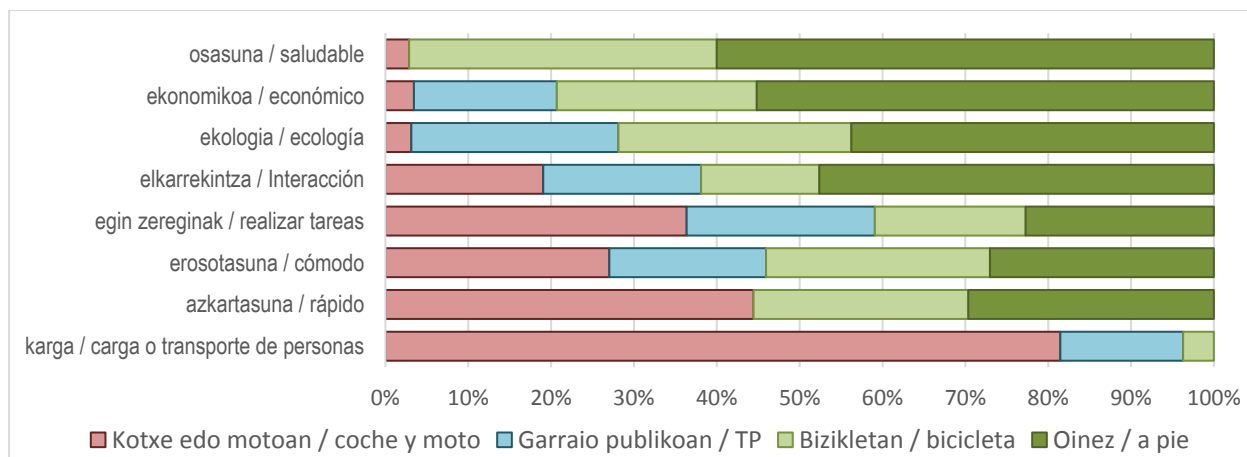
Herritar gehienek adierazi dute oinez eta bizikletaz ibiltzen direla, modurik osasungarrienak, ekonomikoenak eta ekologikoenak direla uste baitute. Gainera, adierazi dute motordunak ez diren bitartekoen bidez, beste pertsonekin batera aritu daitezkeela, eta hirian lekuz aldatzeko bizkorragoak eta erosoagoak direla.

Hala eta guztiz ere, ondasunak edo pertsonak garraiatu behar izanez gero, autoak jaso du baloraziorik onena eta zeregin jakin batzuk egiteko bizkorrena eta egokiena dela iritzi dute.

⁹ 2019ko urtarrilean eta otsailean online eta paperean egindako inkesta. Erantzun kopurua: 30

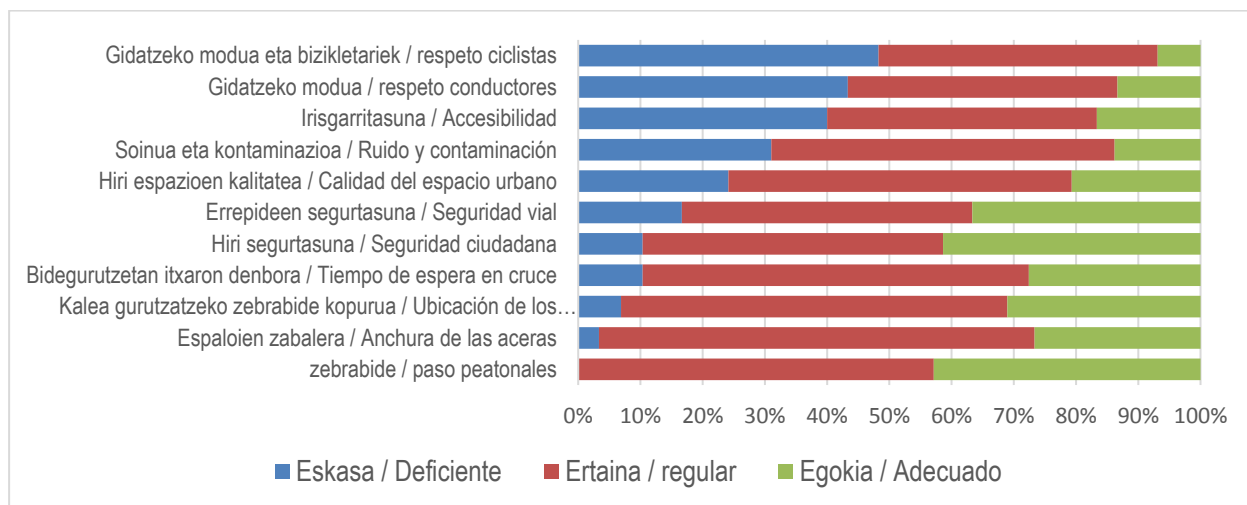
Bestalde, garraio publikoaren abantaila nagusia da gizarte-harremanetan eta ekologia zaintzen laguntzen duela.

16. IRUDIA: HERRIKO GARRAIOBIDEEN EZAUGARRIAK



Oinezkoen mugikortasunarekin zerikusia duten arazo nagusiekin lotuta, gehienek gidatzen dute edo bizikletaz ibiltzen diren pertsonen errespetu-gabezia, irisgarritasun-gabezia eta kutsadura akustikoa eta atmosferikoa aipatzen dituzte.

17. IRUDIA: OINEZKO MUGIKORTASUNAREKIN ZERIKUSIA DUTEN ARAZOAK



VII.2 Mugikortasuna eta generoa

Adierazi den moduan, emakumeek gizonak baino pisu handixeagoa dute Tolosako populazio-piramidean. 65 urte baino gehiagokoen taldean dute emakumeek protagonismo handiagoa; izan ere, adin talde horretakoen ia % 59 erdiesten dute. Adinez nagusienak diren emakumeen artean gidari gutxiago dagoen arren, gazteenek gero eta gehiago erabiltzen dute autoa eguneroko lekualdaketa egiteko. Horren adibidea da azken hamarkadetakoa gidabaimenen bilakaera; izan ere, gizon eta emakumeen artean gero eta oreka handiagoa dagoela ikusten da.

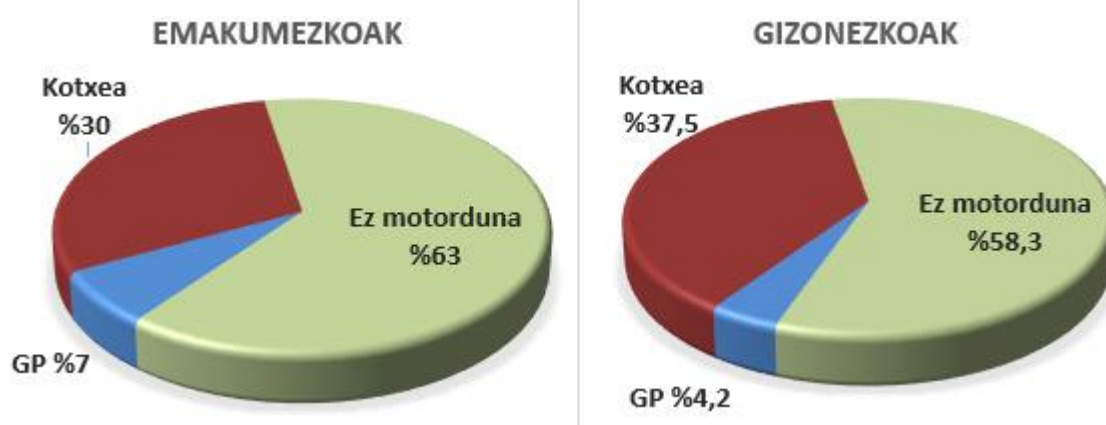
4. TAULA: IBILGAILU MOTORDUNEN GIDATZEKO BAIMENEN BILAKAERA TOLOSAN¹⁰

¹⁰ Iturria: DGT

	Gizonezkoak	%	Emakumezkoak	%	Guztira
2.013	6.297	58,2 %	4.514	41,7 %	10.811
2.014	6.232	57,8 %	4.553	42,2 %	10.785
2.015	6.292	57,7 %	4.603	42,2 %	10.895

Nabarmendu behar da emakumeek garraio publiko kolektiboa gehiago erabili ohi dutela eta gehiago ibili ohi direla oinez; aldiz, gizonek gehiago erabiltzen dute autoa lekuz aldatzeko, grafiko honetan ikus daitekeen moduan.

18. IRUDIA: GARRAIOBIDEA, GENEROAREN ARABERA¹¹



Tolosan bizi diren herritarren mugikortasunaren lurralde-banaketa sexuaren arabera aztertzen baldin bada, ikusten da gizon eta emakumeen artean antzekotasunak Tolosaldean egiten diren lekualdaketatik. Hala eta guztiz ere, kanpo-mugikortasunean, aldeak daude Donostialdearekiko loturetan gertatzen den moduan; horien helmuga nagusia Donostia da. Donostiako hiriburuarekin egindako mugikortasun horrek gizonezkoek egindako bidaien % 9,4 pilatzen ditu; aldiz, emakumeen % 8,1ek egiten ditu.

Bidaia horiek errepikakorrak dira eta arrazoi nagusia lana eta ikasketak izan ohi dira. Arabako Lautada eta Bidasoa Behea eskualdeetan emakumeek gizonek baino proportzio handiagoan bidaiatzen dute. Azkenik, Euskaditik kanpoko helmugetan, ez dira gizonen bidaiak erregistratzen eta emakumeek bidaia guztien % 0,6 soilik egiten dute.

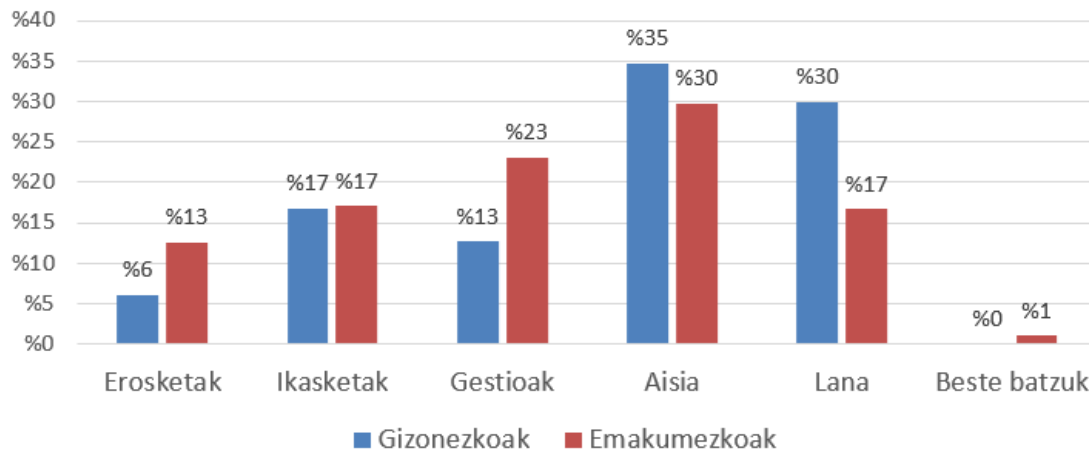
5. TAULA: TOLOSAN BIZI DIREN HERRITARREN HELMUGAK, ESKUALDEEN ETA SEXUARENA ARABERA

	Gizonezkoak	Emakumezkoak
Arabako Lautada	0,0%	0,5%
Bidasoa Behea	0,9%	1,1%
Debagoiena	0,7%	0,0%
Donostialdea	9,4%	8,1%
Goierri	2,0%	1,7%
Tolosaldea	87,0%	87,9%
EAetik kanpo	0,0%	0,6%

¹¹ Euskadiko Mugikortasunaren azterketa, 2016

Generoarekin lotuta lekualdaketen arrazoiak aztertzen baldin badira, ikusten da emakumeak direla zaintza-lanekin lotuta bidaia gehien egiten dituztenak, erosketak (% 12,5, eta % 6,1 gizonezkoak) edo eguneroko kudeaketak, esate baterako (emakumeak % 23,1 eta gizonezkoak % 12,6); aldiz, gizonezkoek lekualdaketa gehiago egiten dituzte lana eta aisialdia dela eta.

19. IRUDIA: LEKUALDAKETA ARRAZOIAK SEXUA DELA ETA (EUKADIKO MUGIKORTASUNAREN AZTERKETA 2016)

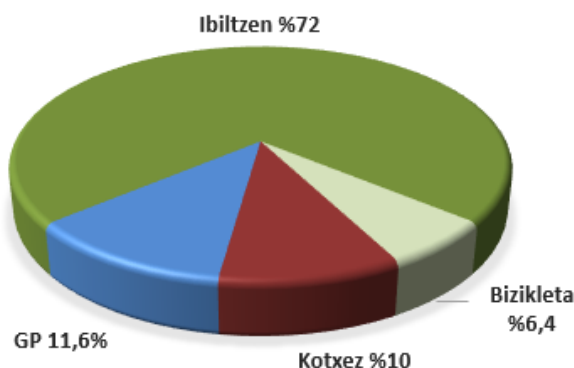


VII.3 Eskolako mugikortasuna

EAEko mugikortasun-inkestaren arabera, ikasle gehienak oinez joaten dira ikastetxera (% 72), bigarrenaz, garraio publikoa (% 12) erailtzen dute, autoz egindako lekualdaketak (% 10) eta bizikleta (% 6) datoz ondoren. Hau da, 5 bidaietatik 4 motordunak ez diren bitartekoetan egiten dira.

Garraio publikoaren erabiltzaileen artetik, gehienek eskualdeko zerbitzua erabiltzen dute. Horrek esan nahi du ikastetxea Tolosa herritik kanpo dagoela. Bestalde, autoz egindako bidaien heren bat soilik egiten da gidari gisa; gainerako kasuetan bidaiariak izan ohi dira.

20. IRUDIA: GARRAIOBIDEA IKASTEKO ARRAZOIAK DIRELA ETA TOLOSAN¹²



Garraio publikoari dagokionez, pertsona batzuek eskola-ibilbide espezifikoak ere erabiltzen dituzte, baina ez dira inkestan ageri, lagina oso mugatua baita. Herriko autobusak, askotan, arazoak sortzen ditu gainerako bidaiarekin; izan ere, puntako orduetan eskari handiak sortzen dira.

¹² EAEko mugikortasun inkestatik abiatuta bertan egina 2016

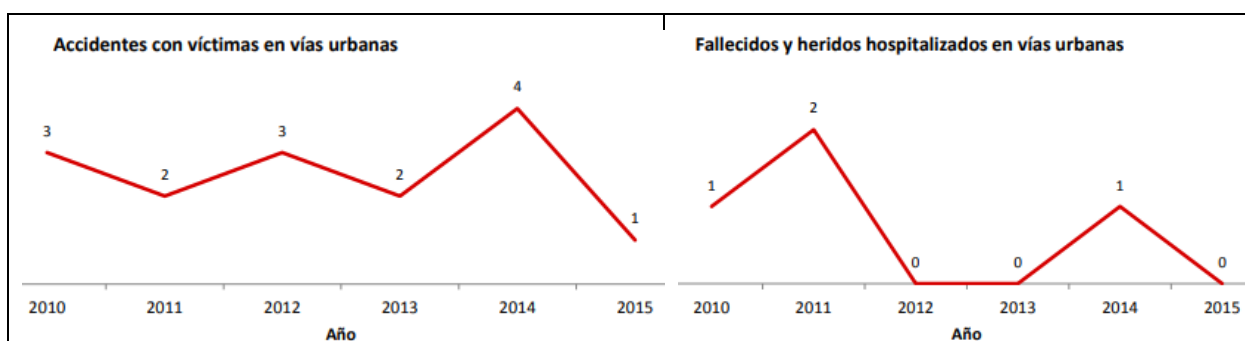
Bestalde, HaurrenHiriaren testuinguruan egindako inkestatik ondorio hauek atera daitezke eskola-mugikortasunari dagokionez:

8 eta 12 urte arteko haurrek egunean batez beste hiru lekualdaketa egiten dituzte, bai astean zehar, bai asteburuan. Astean zehar asteburuan baino ibilbide gehiago egiten dituzte bakarrik eta asteburuan gehiago mugitzen dira lagunduta. Erabilitako garraiobideak anitzak dira eta batez bestekoak ia berdina dira oinez, bizikletaz edo patinetean egindakoen artean.

VII.4 Bideko segurtasuna

2010 eta 2015 artean, Tolosa herrigunean 14 istripu erregistratu ziren. 2014. urtea izan zen istripu-tasa handienak erregistratu ziren urtea; horien artetik, lau kasutan izan ziren hildakoak edo erietxera eraman zituzten zaurituak (iturria: DGT).

21. IRUDIA: TRAFIKO ISTRIPUAK, ZAURITUAK ETA HILDAKOAK TOLOSAN 2010 - 2015¹³



Informazio hori itxuraz positiboa da; hala eta guztiz ere, gogoratu behar da istripu-tasei buruzko datuak bideko segurtasuna onargarria den edo hobetu beharrekoa den jakiteko lehen adierazlea direla, baina ez dute arriskurako benetako esposizioa baloratzen uzten, hau da, pertsona ahulentzat egoerak seguruak diren edo ez zehazten.

Hori dela eta, datu horiek ez dute argitzen pertsona zaurgarrienek sentitzen duten segurtasuna. Gainera, jasotako segurtasun horrek oinez edo bizikletaz egindako mugikortasuna eta irisgarritasuna baldintzatzen du.

VII.5 Tolosan mugikortasunak duen ingurumen-inpaktua

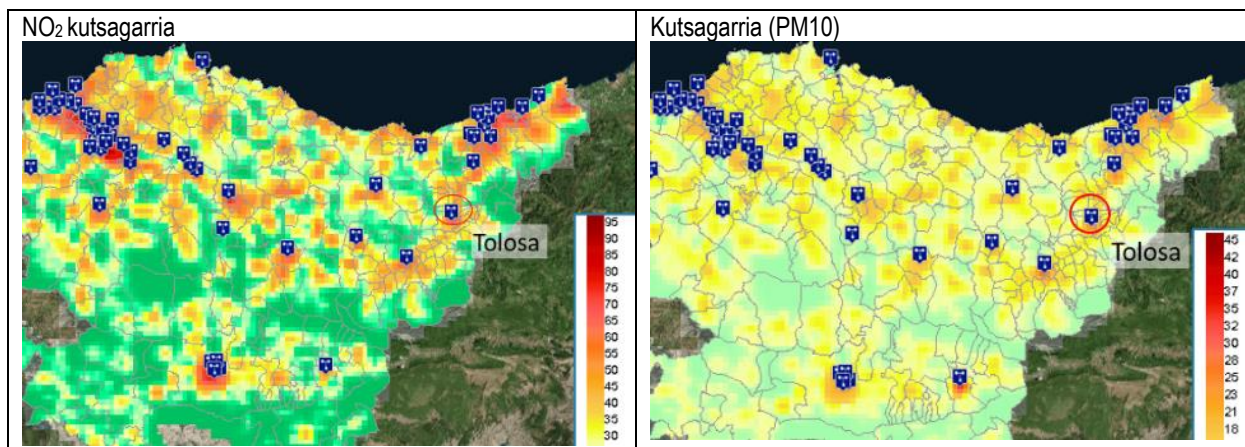
Trafikoak sortutako eta pertsonen osasunari eragiten dioten kutsagarri nagusiak hauek dira: mikropartikulak suspentsioan (PM10 eta PM2,5), ozono troposferikoa eta NO2.

Kutsadura maila handienak herri eremuetan eta edukiera handiko bideetan erregistratzen dira. Egiaztatu da trafikoa dela PM10 partikulen NO2ren igorle-iturri nagusia, bai herriko trafikoan, bai herri artekoan, eta Tolosaren kasuan A-1 autobiarri dagoela zuzenean lotuta. Industriak ez du gehiegi eragiten erregistratutako PM10en mailetan¹⁴.

¹³ http://www.dgt.es/informacion-municipal/2015/individuales/gipuzkoa/20071_Tolosa.pdf

¹⁴ Tolosaldeko airearen kalitatearen Ekintza Plana. Eusko Jaurlartza. Ingurumen eta Lurralde Antolamendu Saila

22. IRUDIA: KALITATE MAILAK AIREAN EAE-KO UDALERRIETAN¹⁵



Kutsagarrien ebaluazioak ez du oso joera argia erakusten. Azken bost urteetan NO₂ren kontzentrazioak behera egin duen bitartean, suspentsioan dauden partikulek gora egin dute¹⁶.

Euskadiko Airearen Kalitate Sarearen arabera, Tolosako airearen kalitatea “ona” edo oso ona izan da azken bi urteetan. Hala eta guztiz ere, gogoratu behar da datuak aldatu egiten direla baldintza mikroklimatikoek eragiten duten kaleetan. Hori gertatzen da zabalgunean eta alde zaharreen.

Bestalde, Tolosako Zarataren Mapak (2016) adierazten du trafikoaren zarata dela herritar gehienei eragiten dien jardura.

Azterketaren arabera, herritarren % 66 inguruk eremu lasaietako zaraten mailez gozatzen du; hau da, bizitegi eremuetarako ezarritako (55 dB(A)) gauean zehar) kalitate akustikoko helburuak baino 5 dB(A) baxuagoak. Tolosako biztanleriaren % 3 egunean zehar aplikagarriak diren kalitatezko helburuen gainetik dagoen zaratak kaltetzen du, eta % 10 gauean zehar aplikagarriak direnek.

23. IRUDIA: HERRIKO KALEETAKO ZARATAREN MAPA (EGUNA)¹⁷



Arazoaren mapak (kutsadura akustiko gehiegiaren balorazioa) erakusten du herrigunean zarata maila handieneko kaleak San Frantzisko pasealekua eta Nafarroa Etorbidea direla. San Esteban auzoko zenbait eremuren kasuan, zaratak kalteak eragiten dizkietenetan, treneko trafikoa da kutsadura akustikoko iturri nagusia.

¹⁵ <http://www.euskadi.eus/web01-a2ingai2/es/aa17aCalidadAireWar/estacion/mapaEstimaciones?locale=es>

¹⁶ EAE-KO AIREAREN KALITATEAREN URTEKO TXOSTENA 2017

¹⁷ Zarataren mapa . Tolosako Udala 2016

VIII. DIAGNOSTIKOAREN LABURPENA

Diagnostikoaren laburpen gisa, AMIA azterketa erakusten da helburu honekin:

- Identifikatutako arazoei irtenbide berriak arakatzea.
- Ezarritako helburuak lortzea muga dezaketen oztopoak identifikatzea.
- Mugikortasun-politikek onartu beharreko orientazio eraginkorrenari buruz erabakitzea.
- Tolosan mugikortasunaren testuingurua aldatzeko aukerak eta mugak argitzea.

	AHULEZIAK	INDARGUNEAK
Testuinguru fisikoa, lurraldekoa eta ingurumenekoa	Udalerriak oso lursail malkartsua du. Auzo jakin batzuek malda handiak dituzte eta oinezkoen eta bizikleten mugikortasuna mugatzen dute. Ibarraren bararenean behera doan luzetarako hiri-osaerak ibilbideen alternatibak mugatzen ditu.	Urbanizatutako azalera eskasa (udalerriko lurzoruen % 92 ez da urbanizagarria). Herrigunean lursaila ia-ia laua da. Herrigunea konpaktua, motorduna ez den mugikortasunerako distantzia ezin hobeekin.
Testuinguru sozioekonomikoa	Auzoetako adierazle sozioekonomikoetan alde adierazgarriak daude	Langabezia-tasa moderatua Lanpostuen eskaintza handia udalerrian eta dibertsifikazio handia
Testuinguru estrategikoa eta instituzionala	Hiri Antolamenduaren Plan Orokorrek zehaztaper jakin batzuk falta ditu mugikortasun modu iraunkorren sustapenarekin lotuta.	Udalerriak estrategia orokorra eta hainbat plan ditu. Horien helburuek eta zehaztapernek mugikortasun jasangarria dute oinarri. Klima-alaketaren kontra erdietsitako konpromiso instituzionala
Partaidetza, sentsibilizazioa eta udalerrirarteko koordinazioa	Mugikortasun.kompetentziak dituzten sailen artean koordinazioa falta da (zeharkakotasun ahula)	Herritarren partaidetzaren tradizio luzea Gizarte-ehun aberatsa, elkarte eta erakunde askok hartzen dute parte prozesu parte-hartzaile desberdinetan Partaidetza sustatzen duten erakundeak
Erakarguneak eta herriaren erabileren banaketa	Erakargune garrantzitsuetara motordunak ez diren gailuen irisgarritasun eskasa (Santa Lutziko ikastetxeak, Izaskun Erietxea eta abar)	Alde Zaharraren eta Zabalgunearen artean ekipamenduen eta erakarguneen banaketa orokor orekatua
Mugikortasun-jarraibideak	Ibilbide batzuetan autoaren gehiegizko erabilera Herriko garraio kolektiboaren erabilera baxua.	Motorizazio-tasa nahiko baxua Motordunak ez diren moduetan lekualdaketen ehuneko altua: barne-bidaen % 80
Eremu publikoaren eta oinezkoen eremuaren kalitatea	Zenbait ardatzetan kutsadura akustiko handia Guztiz oinezkoentzat diren kale gutxi Erabilera partekatuko bideetan bizikletekin gorabeherak Oztopo handiak tren, ibai eta autobideez Inguruetako auzoetan kalitatezko oinezkoen ibilbideak falta dira. Zenbait eremutan herritarren segurtasuna baxua da	Kale-sare zabala eta kalitate onargarriko oinezkoen espazioak (espaloizabalak, kale irisgarriak, oinezkoen eremuak eta abar)
Bizikleten mugikortasuna	Azpiegitura-oztopoak eta oztopo naturalak Oinezkoarekin partekatutako bizikleta bideen ehuneko altua Galtzadaren erabilera baxua.	Bizikletaren erabilera finkatua eta normalizatua

Herriko garraio publikoa eta kolektiboa	Herritarren garraio publikoa ez da oso fidagarria "Noranzko bakarrek" eskaintzak bidaia-denborak handitzen ditu zenbait ibilbidetan Tarifa-integrazioa falta da (garraio kolektiborako ez dago billete bakarrik)	Eskaintza ona eskualde mailan eta Donostialdearekiko konexioan Aldiriko sarerako sarbidea bi geltokirekin
Bideak, trafikoa eta aparkalekua	Parkingen erabilera baxua Klean, aparkalekuen prezioa parkingean baino baxuagoa da.	Alde zaharreko aparkalekuaren erregulazioa Trafikoa arintzea (30 Gunea) alde zaharrean
Bide-segurtasuna	Zenbait bidegurutzetan eta puntutan antzemandako segurtasuna baxua da	Istripu-tasa baxua
	MEHATXUAK	AUKERAK
Testuinguru sozioekonomikoa	Mugikortasun motorduna murriztetik eratorritako "ondorio negatiboen" inguruan enpresa-sektoreak dituen aurreiritziak.	Herritarrek zahartzea, mugikortasun inklusiboagoaren eta iraunkoragoaren plangintzarako katalizatzaile gisa. Egungo mugikortasun-ereduak sortzen dituen arazoei buruzko datuak eta informazioa Asmo handiko Planak ezartzearen ondorioz, tokiko garapen ekonomikoa sustatzearen adibideak.
Testuinguru estrategikoa eta instituzionala	Eusko Jaurlaritzaren, Gipuzkoaren eta garapeneko eskualdeko LPPren lurralde-plangintzaren jarraipena oinardean hartutako mugikortasun-egoeraren pean (autoen zirkulazioa eta aparkalekua lehenetsiz). EAE arloan HMJP betetzearen derrigortasunean lotura gabezia	Mugikortasun Plan berria HAPOn modu operatiboan txerta dadin Udalak duen borondatea
Mugikortasun-jarraibideak	Motorizazio-tasaren igoera. Garapen urbanistiko berriek ibilgailu motordunen parkea handitzen laguntzen dute.	Mugikortasun-ereduarekin zuzenean zerikusia duten zenbait arazok (kutsadura atmosferikoa, berotze orokorra eta abar) mugikortasun iraunkorren eza-penean lagun dezake. Mugikortasun iraunkorra sustatzeko ikastetxeen konpromisoa.
Eremu publikoaren eta oinezkoen kalitatea	Espalioetan eta eremu publikoan ibilgailu berrien presentzia (patineteak eta abar)	Eremu publikoaren irisgarritasuna eta egoteko kalitatea hobetzeko adostasuna dago, eta bereziki Rondilla kalean.
Bideak, trafikoa eta aparkalekua	Garraiobide nagusi gisa autoaren aldeko apustu argia egiten duten garapen urbanistiko berriak.	Egungo eremu publikoaren banaketa eta segurtasuna eta pertsonen igarobidea hobetzeko semafor-erregulazioa berrikusteko adostasuna.
Bizikleten mugikortasuna	Autoaren erabilera mugatzen duten neurriak hartzen ez badira, litekeena da bizikleten lekualdaketa-hazkundera oinezkoen egindako bidaien murrizketaren truke izatea (autoan bidaien kuota murrizketarik gabe)	Inkestek laguntza handia erakusten diete galtzadaren erabilera partekatuaren sustapen-neurriei.
Garraio publikoa	Bukatzen ez den soka eskaeraren jaitsieran, eskaintzaren murrizketa, autoaren mendekotasun handiagoko eta abar.	Tolosaldeko eskualde osoan eskaeraren araberako garraio-zerbitzuaren bideragarritasuna ari dira aztertzen. San Esteban auzoaren hirigintza-garapenak inguruko bide-sarea hobetzea eta inguruan aparkalekuak ezartzea ahalbidetzen du herrigunean plazak libre uzteko.