

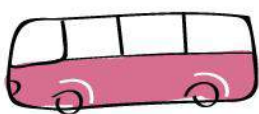


Ekintza Planaren sintesia



GENEROAREN IKUSPEGIA JASOTZEN DUEN TOLOSAKO MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO PLANA

IDAZTEKO KONTSULTORIA ETA LAGUNTZA TEKNIKOA



Espediente zka.: 2017/1
2019ko Ekaina

TOLOSA

Udal-koordinazio teknikoa:

Udaleko arduradunen izenak

Idazketa-taldea:

Grupo de Estudios y Alternativas 21 S.L.

Christian Kisters

Alfonso Sanz

Pilar Vega

Laguntzaileak

Koldo Tellería

Ainhoa Guerras

Ander Irazusta

Daniel de la Hoz

Gonzalo Navarrete

I. SARRERA.....	1
II. HELBURUAK.....	1
<i>II.1. Helburu orokorrak eta testuinguru estrategikoa</i>	<i>1</i>
<i>II.2. Sektore mailako helburuak.....</i>	<i>2</i>
III. ILDO ESTRATEGIKOAK	4
<i>III.1. ildo. Oinez egindako joan-etorriak sustatzea</i>	<i>4</i>
<i>III.2. ildo. Espazio publikoan egoteko kalitatea hobetzea</i>	<i>5</i>
<i>III.3. ildo. Bizikleten mugikortasuna sustatzea.....</i>	<i>5</i>
<i>III.4. ildo. Garraio publikoa sustatzea</i>	<i>5</i>
<i>III.5. ildo: Bidearen antolamendua, trafikoa eta aparkalekua.....</i>	<i>5</i>
<i>III.6. ildo. Mugikortasunaren antolaketa</i>	<i>6</i>
<i>III.7. ildo. Kontzientziazioa eta prestakuntza</i>	<i>6</i>
<i>III.8. ildo. Auto pribatuaren erabilera eraginkorragoa sustatzea</i>	<i>7</i>
<i>III.9. ildo. Gertuko hirigintza-eredua sustatzea.....</i>	<i>7</i>
IV. NEURRIEN BALORAZIO SOZIALA.....	8
V. IRIZPIDEAK.....	9
VI. NEURRIEN ETA EKINTZEN FITXAK	9
VII. EKINTZA PROGRAMA.....	11
<i>VII.1. Kostua eta lehentasunak</i>	<i>11</i>
<i>VII.2. Programazioa eta aurrekontua.....</i>	<i>12</i>
<i>VII.3. Abiatzeko ekintzak</i>	<i>13</i>
VIII. JARRAIPENA ETA EBALUAZIOA.....	18
I.1.a. Helburu zenbagarriak (kuantifikagarriak) eta adierazleak	18
I.1.b. Ebaluazio-tresnak.....	19
IX. NEURRIEN FITXAK.....	21

I. SARRERA

Generoaren ikuspegia txertatuta duen Tolosako Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plan honek (HMJP) honako 2 dokumentu hauek osatzen dute:

- 1. dokumentua: Diagnostikoa
- 2. dokumentua: Ekintza Plana

Dokumentu hau Mugikortasun Planari dagokio eta Mugikortasun Planaren Programa, garatzen du, hau da, beharrezkotzat jotako neurri eta ekintza guztien programazioa da, ezarritako helburuak lortzeko eta lortu nahi den testuingurua errealitate bihurtzeko.

Ekintza Planean elementu hauek zehazten dira:

- Helburu zehatzen definizioa eta, dagokionean, kuantifikagarriena.
- Neurriak aukeratzea eta hautatutako ekintzak.
- Lurralde-irismena eta arloa definitzea, baita neurriak eta ekintzak diseinatzeko eta egiteko irizpideak ere.
- Neurrien artean sinergia aprobetxatzeko neurrien arteko erlazioa eta ezarpen-sekuentzia.
- HMJPren aurrekontuaren balioespena, hau da, aurrera eramateko beharrezko baliabideak eta kostuen ebaluazioa.
- Garapenaren eta Jarraipenaren Programazioa, hasiera batean behintzat, zortzi urteko aurreikuspenarekin (2028ra arteko aurreikuspena)..

II. HELBURUAK

II.1. Helburu orokorrak eta testuinguru estrategikoa

Mugikortasun JASANGARRIA:

Planaren izenak berak adierazten duen moduan, Tolosak garraiobide jasangarriagoen aldeko apustua egin du. Diagnostikoan agerian geratu den moduan, Tolosan banaketa modala oso zuzenduta dago modu ez motorizatuetera. Dena den, udalerrriak honako faktore hauetatik eratorritako arazoen eragina jasan du: gaur egungo gizarteak gero eta mendekotasun handiagoa du garraio pribatu motorizatuaren erabilerarekin lotuta, eta, ondorioz, automobilen parkeak igoera izan du. Horiek guztiek udalerrrian disfuntzio handi batzuk eragin dituzte. Mugikortasun jasangarria sustatzea etengabeko erronka da, bereziki klima-aldaketaren eta gure inguruko kutsaduraren kontra borroka egite aldera.

Mugikortasun ERAGINKORRA

Egungo bide-sareak eta autoaren kultura finkatu izanak disfuntzio handiak eragiten dituzte eta, ondorioz, mugikortasun- eta garraio-eredu hau ez da nahikoa haiei aurre egiteko. Beharrezkoa da hiri arloan zein eskualdeko harremanetan garraiobide eragingarriagoak bultzatuko dituzten politiketan sakontzea. Horrenbestez, beharrezkoa da bideen eskema berriro antolatzea, zirkulazio motorizatuaren erabilera arrazionalizatzeko eta horrek izan ditzakeen inpaktu negatiboak minimizatzeko.

Mugikortasun INKLUSIBOA

Diagnostikoan ikusi denez, hainbat traba daude: irisgarritasuneko arazo jakin batzuk; azpiegitura arloko oztopoak eta oztopo naturalak; eta herritarrentzako segurtasun baxuko beste gune batzuk, kolektibo batzuen mugikortasunean eta autonomian eragina dutenak. Horiek guztiek desberdintasunak sortzen dituzte gizonen eta emakumeen artean, garraio-

sistemaren erabilerari eta mugikortasunari dagokienez. Helburua da mugikortasun-eredu berdinazaleagoa eta inklusiboagoa lortzea, kontuan hartuta mugikortasunean parte hartzen duten pertsona eta kolektibo ugarien behar espezifikoak.

Mugikortasun SEGURUA

Segurtasuna, objektiboa eta subjektiboa (biztanleek hautematen dutena), funtsezkoa da oinez edo bizikletaz egindako joan-etorriak bezain aktiboa den garraiobidezko mugikortasuna sustatzeko. Tolosak “Zero Ikuspegia” aplikatu behar du. Hau da, ikuspegi horren arabera, udalerrian gertatutako zirkulazio-istripuetan ez luke heriotzarik edo ondorio edo lesio larririk gertatu beharko.

Mugikortasun EKONOMIKOA

Mugikortasun osasungarriak, eraginkorrak eta seguruak eragina du udalerriko ekonomian; izan ere, zirkulazio motorizatuaren kanpo-kostuak gutxitu egiten dira administrazioarentzat zein biztanleentzat.

II.2. Sektore mailako helburuak

Jarraian, Planaren aurreikuspenetarako (2028) ezarritako sektore-helburuak eta, hala dagokionean, helburu zenbagarriak edo kuantifikagarriak.

Mugikortasuna eta generoa

Mugikortasun jasangarria kontzeptuak azalera ateratzen ditu alde aurretik zirkulazioaren ikuspegian barneratuta ez zeuden kolektibo eta talde sozial ugariaren lekualdatze-beharrak. Tolosako HMJPK aplikatutako ikuspegiak udalerria osatzen duten kolektibo guztiek udalerria erabiltzeko modua jasotzen du, gaitasun fisiko, psikiko, sentzorial, adin edo generoagatiko desberdintasunik gabe.

Mugikortasun-diagnostikoan, gizon eta emakumeen artean alde esanguratsuak azaleratu dira mugikortasunarekin eta ibilgailuen erabilerarekin lotuta.

Hori erakusten duen adierazle esanguratsua da, esate baterako, bizikletaren erabilera, izan ere, gaur egun, bizikleta erabiltzen dutenen % 70 baino gehiago gizonetakoak dira. Horrekin lotuta, 2025erako helburua da erlazioa honako hau izatea: **55/45**.

Oinezkoen mugikortasuna, irisgarritasuna eta espazio publikoaren kalitatea

HMJP bat garatzeko lanak bideratzeko garaian, ikuspegi hau izaten da abiapuntua: mugikortasun jasangarriko helburuak errazago lor daitezke oinez dabilen pertsonen lehentasuna emanda plangintza egiteko garaian. Espazio publikoaren kalitateak funtsezko rola du oinezko mugikortasuna sustatzeko garaian; izan ere, espazio segurua eta erakargarria, gizarte mailako harremanak bultzatuko dituen, oinarritzko baldintza da oinez egindako joan-etorriak plazerra izan daitezen, eta ez betebeharra.

Helburuak:

Status quo-a	2028ko helburuak	Iturria:
Inkestari erantzundakoen % 24k espazio publikoaren kalitatea “eskasa” dela esan du	% 50en ustez, espazio publikoa “egokia” da	HMJPKo inkesta
Udalerri barruan egiten diren joan-etorrien % 78 oinez egiten dira	% 80ra iristea	Euskadiko Mugikortasun Inkesta

Bizikleten mugikortasuna

Txirrindularien mugikortasuna da mugikortasun-eredu jasangarriaren oinarritzko zutabeetako bat; izan ere, 7 km arteko distantzietako joan-etorriak egiteko garraibide eraginkorrena da, eta horixe da, hain zuzen ere, Tolosan egiten diren eguneroko joan-etorrien zati handi bat.

Gainera, Tolosak beste era bateko abantailak ere baditu txirrindularien mugikortasunari dagokionez: tradizioa, azken hamarkadan gertatu diren aurrerapenak eta herrigunearen topografia laua. Horiek guztiak lagungarriak dira bizikleta jende askorentzako ohiko garraibide bihurtzeko.

Helburuak:

Status quo-a	2028ko helburuak	Iturria:
Udalerri barruan egiten diren joan-etorrien % 4,6 bizikletaz egiten dira	% 7ra iristea	Euskadiko Mugikortasun Inkesta

Zirkulazio motorizatuaren erabilera arrazionalizatzea eta murriztea

Kutsadura atmosferikoa eta akustikoa, bide-segurtasunik eza, espazio publikoaren kontsumoa, bide publikoan aparkatuta dauden ibilgailuen intrusio bisuala, ibilgailuen joan-etorri handieneko errepidearen barrera-efektua... zirkulazio motorizatuaren inpaktu negatibo horiek guztiak lotura dute auto pribatuaren gehiegizko mendekotasunarekin edo erabilerarekin eta herriko erabilera sentsibleko eremuetan zirkulazio motorizatuaren presentziarekin/zirkulazioarekin.

Hori dela eta, HMJPren helburua da auto pribatuarekiko mendekotasuna gutxitzea, erabilera arrazionalizatzea eta, hiriko eremu sentsibleenetan (batez ere), horrek duen inpaktu negatiboa ekiditea.

Helburuak:

Status quo-a	2028ko helburuak	Iturria:
Biztanleen joan etorrien % 20 autoz egiten dira.	% 10era jaistea	Euskadiko Mugikortasun Inkesta
447 ibilgailu/1.000 bizt.	≤ 430 ibilgailu/1.000 bizt.	Motorizazioa (turismoa + motorrak/ biztanle)

Garraio publikoa

Neurri ertaina duen udalerri batean (hori da Tolosaren kasua), logikoa da joan-etorri gehienak oinez edo bizikletaz egin ahal izatea. Dena den, gorabehera jakin batzuetan, eta kolektibo batzuen kasuan, ezinbestekoa da garraio publiko kolektiboko zerbitzu izatea.

Planak ezartzen duen epealdiaren amaierarako helburua da banaketa modalean, garraio publikoaren ehunekoa % **3** ingurukoa izatea **udalerri barruan egiten diren joan-etorrietarako**. Beste era batera esanda, lanegun bakoitzeko kopurua **1.600 lagun ingurukoa** litzateke, edo hilean garraio publikoa (kolektiboa) erabiltzen dutenen kopurua 35.000 ingurukoa.

Lanerako mugikortasuna

Tolosaren kasuan, joan-etorri kopuru handiena eragiten duenetako bat da lantokirako mugikortasuna, eta errepikakortasuna eta orduen kontzentrazioa direla eta, ezaugarri bereziak ditu horrek. Garrantzitsua da langile kopuru handia duten enpresek zein

industriaguneek lan-ordutegian nolabaiteko malgutasuna eskaintzea, eta langileek lanera joan ahal izateko garraiobidea hautatzeko garaian aukerak izatea.

Planaren epealdiaren amaierarako helburua da **lantokira autoz** joaten den jende kopurua **% 70etik % 50era** jaitea (barneko joan-etorrietan).

Haurren mugikortasuna eta autonomia

Autonomia eta ariketa fisikoa ohikotasunez egitea ezinbestekoak dira haurren garapenerako. Tolosaren kasuan, biztanle gehienak oinez edo bizikletaz joaten dira ikastetxera (% 78). Hala eta guztiz ere, beharrezkoa da ikasleen mugikortasun aktiboa bultzatzea, adingabeek autonomiaz eta segurtasunez mugitu ahal izango duten testuinguru urbanoa eta soziala eratuta.

Horrenbestez, **2028. urtera begira**, ikastetxera **autoz joaten diren adingabeen ehunekoa % 10etik % 5era** gutxitzea izango da.

Mugikortasun jasangarria hirigintzako plangintzan

Mugikortasuna lurraldeko toki batetik beste batera iristeko beharraren emaitza da. Iraganeko hirigintzako garapenaren herentzia erabakigarria da gaur egungo eta etorkizuneko mugikortasunaren kasuan. Horren ondorioz, HMJP lantzeko garaian, funtsezko elementua osatzen du honako hauen arteko integrazioak: mugikortasun jasangarria eta hirigintzako plangintza.

III. ILDO ESTRATEGIKOAK

III.1. ildo. Oinez egindako joan-etorriak sustatzea

Tolosako herriguneak luzera ezin hobea du oinez ibiltzeko. Hori abiapuntu aparta da mugikortasun jasangarriagoa lortzeko. Ezinbestekoa da oinez egiten den ibilia eroso eta erakargarria dela bermatzea.

Horretarako, proposatzen da oinezkoen ibilbideen sare bat diseinatzea, jasoko dituen jatorriaren eta helmugaren artean oinez ibiltzeko balio duten eta hiri-eremuak egituratuko dituen ibilbideak, betiere, ibilgailuentzako dauden sareen antzeko moduan egokitutako konektagarritasuna bermatuta.

Neurri horri, gainera, gehitu behar dizkiogu, batetik, zati handienez oinezkoentzat egokituta dagoen herrigunea, eta, bestetik, kaleak egokitzea, irisgarritasun unibertsala bermatzeko.

Beste neurri bat da oinezkoentzako ibilbide berriak diseinatzea, halako azpiegiturarik ez duten helmuga batzuetara iristeko.

Gainera, azpiegitura batzuek duten barrera-efektua landu beharra dago (trenbidearena edo autobidarena, adibidez), herritarren segurtasuna eta azpiko pasaguneen erosotasuna hobetzeko. Neurri horrek interes berezia du emakumeen kolektiborako.

Amaitzeko, beharrezkoa da oinezkoak hobeto babestea bizikletatik eta etorkizunera begira sortzen ari diren eta toki askotan dagoeneko errealitate bihurtu diren mugikortasun pertsonaleko beste ibilgailu (MPI) batzuetatik.

III.2. ildo. Espazio publikoan egoteko kalitatea hobetzea

Tolosan, kalean egoteko kalitatea, oro har, ona da herrigunean, baina bide-sareko eta zona periferikoenetako espazio publikoetako puntu askotan hobetu daiteke. Ondorioz, proposatzen da udalerriko puntu estrategikoetako kalitatea hobetzea, ibilaldiak eta egotera bultzatuko duten kalitate handiko kaleen eta espazio publikoen sarea eratzeke. Txertatu beharreko hobekuntzak generoarekin lotuta daude; hau da, emakumeen kolektiboaren eskakizun espezifikoak hartuko dira kontuan herritarrentzako segurtasun handiko espazioak eratzeke.

Ekintza esanguratsuena da Rondilla kalea eta San Frantzisko pasealekua ardatz zibiko bihurtzea. Oinezkoek izango lukete lehentasuna eta nabarmen gutxituko litzateke aparkalekuen eskaintza. Beste neurri esanguratsu batzuk honako hauek dira: egoteko toki berriak sortzea Felipe Gorriti plazan, zezen-plaza inguruan, trenen geltoki aurreko espazio publikoan eta Zumarditxikian (azken biak, gaur egun, aparkaleku gisa erabiltzen dituzte).

III.3. ildo. Bizikleten mugikortasuna sustatzea

Bizikletan ibiltzea sustatzeko, baldintza egokiak sortu behar dira, bai azpiegitura aldetik, bai segurtasuna, erosotasuna eta erakargarritasuna hobetzeko araudi aldetik.

Bidegorria proposatzen da, modu seguruan, erosoan eta zuzenean lotuko dituen ekipamendu nagusiak eta desplazamendu-sortzaileak auzoekin. Sare-eredu mistoa proposatzen da, beharrezkoa denean, zirkulazio motorizatuarekin tarte bananduak dituen eta, posible denean, galtzadan txertatutako tarteak dituen. Tarte dualak ere egon daitezke: egoera ahulenean dauden kolektiboentzako txirrindularien azpiegitura berezia jarrita, eta esperientzia handiena duten bizikletariak galtzadatik zirkulatzeke aukera izanda.

III.4. ildo. Garraio publikoa sustatzea

Proposatutako bide-diseinu berriak hiriko linea modu zuzenagoan eta noranzko bikoitzean egitea ahalbidetzen du. Hala, nabarmen hobe daitezke maiztasuna, irisgarritasuna eta bidaiaren denbora, eskualdeko lineak igarotzen ez diren auzoetako estaldura gutxietsi gabe.

Beste jarduera-ardatz bat izango da hobetzea autobus-linea ugarien zein tren-geltokien arteko intermodalitatea, eta aukera ematea bizikleta garraio publikoarekin uztartzeko.

Gainera, beharrezkoa da geltokietan jasotzen den informazioa eta hiri-autobusaren geroak hobetzea, irisgarritasunari eta erosotasunari dagokienez.

III.5. ildo: Bidearen antolamendua, trafikoa eta aparkalekua

Bide-antolamenduarekin lotutako ildo honen helburua da herriko kaleak "gizatiartzea" eta joan-etorri aktiboak bultzatzea. Zirkulazio motorizatua "gonbidatu" gisa tratatzea da horren helburua, espazio publikoaren "jabe" izan beharrean. Oraindik autoentzat diseinatuta eta sortuta dagoen espazioa autoak pasatzea baimendutean duten espazio bihurtzea du xede, baldin eta zirkulazioa eta aparkalekuak bateragarriak badira beste kolektibo eta garraiobide batzuen beharrekin eta eskakizunekin.

Pixkanaka bide-sarean trantsizioa egitea proposatzen da, lur gaineko aparkalekuen eskaintza pixkanaka gutxituta, zirkulazio motorizatuaren sarbidea murriztuta eta lehentasunen erregimen berria ezarrita.

Hitz gutxitan esanda, ibilgailu pribatu motorizatuaren erabilera arrazoitzeko estrategiaren oinarriak dira neurri hauek:

- Herrigunea zeharkatzen duten ibilgailuen **pasoko zirkulazioa gutxitzea** eta eskaera hori bide periferikoetara (ingurabidea) desbideratzea.
- **Nahasmendua sortzen duen zirkulazioa gutxitzea:** herriguneko bide publikoan, bisitarientzako aparkalekuen eskaintza gutxitzea. Aparkaleku bakoitzak, batez ere errotazio handienekoak, zirkulazio motorizatuak erakartzen du.
- **Aparkaleku periferikoak:** Tolosa eskualde mailako erreferentzia (gertu dauden beste udalerririk batzuetatik ibilgailu ugari iristen da) eta jarduera komertzialaren erdigunea denez, garrantzitsua da aparkaleku periferikoak izatea: Gune horiek, ordea, jarduera-gune nagusietatik gertu egon beharko lukete, eta herrigunera iristeko oinezkoentzako aukera ona eman.
- **Sarbide-murrizketa:** herrigunerako sarbidea mugatu beharko litzateke benetan erdiguneko hiri-espaziora sartu behar duten ibilgailuei: egoiliarrei, garajeetako jabeiei, larrialdietakoei, banaketa-zerbitzuei eta abarri. Gainerako zirkulazioa mugikortasunean parte hartzen duen gainerako jendearekin eta hiriko erabilerekin bateragarri bihurtu beharko litzateke.

III.6. ildo. Mugikortasunaren antolaketa

Mugikortasunean, jasangarritasun kontzeptuak berekin dakar eraldaketa kulturala eta ohiko ohituretan aldaketak izatea; horiek herritarren ordezkariak batekin zuzenean eztabaidatu eta berrets beharko lirateke gutxienez. Hori dela eta, garrantzitsua da parte-hartze prozesu dinamikoak, gardenak eta jarraituak sortzea, eragile sozialen eta ekonomikoen inplikazio maila handia eragiteko eta ekarpenen kudeaketa egokia. Hala, gizarteak Planari eta hori abian jartzeari legitimazioa emango lioke. Era berean, mugikortasun jasangarriaren zeharkakotasunak koordinazioa hobetzeri derrigortzen ditu Udaleko hainbat sail, mugikortasunari eragiten dioten proiektuetan (adibidez, aztertzen ari diren edo dagoeneko abian dauden proiektuetan, edo aurrez ikusitako hirigintza-garapenean),

III.7. ildo. Kontzientziazioa eta prestakuntza

Bistakoa da HMJP bat martxan jartzea ez dela ingurune fisikoa aldatzea, baizik eta garraibide jasangarrien azpiegiturak eta zerbitzuak hobetzea; izan ere, eredu kulturalak, ohiturak eta jokabideak aldatzea eskatzen du bereziki, garraibideen arteko elkarbizitza segurua izan dadin eta haien artean tirabirarik egon ez dadin.

Aldaketa kulturalaren buruan egon behar dute sektore teknikoak eta politikoak, eta eredugarriak izan. Hori dela eta, beharrezkoak dira herritarren kontzientziazio-kanpainak, udalerrira egokituta (behar bezala eta modu erakargarrian eman beharko lukete informazioa) zein mugikortasun jasangarriari buruzko prestakuntza-ekintzak. Horiek guztiek HMJPren abantailen inguruko pertzepzio soziala bultzatu beharko lukete, hasierako mesfidantzak minimizatu eta herritarren artean onarpen positiboa eta gogotsua bermatu.

III.8. ildo. Auto pribatuaren erabilera eraginkorragoa sustatzea

Dagoeneko zehaztuta dauden beste ildo estrategikoetan jaso dira autoaren erabilerari begirako disuasio-neurriak, baina horiez gain, beharrezkoa da ibilgailu garbiagoen eta errekontza-motorrik gabekoen erabilera sustatzea gizartearen deskarbonizazioaren ildotik.

Auto berria eskuratzeko erraztasunak ematea udal eskumena ez den arren, Udalak zerga-hobari eta abantaila batzuk aplika diezazkieke gutxien kutsatzen duten autoei, ingurumenari eraso gutxien egingo dion udal parke bat sustatze aldera. Aurretiazko pausoa izan behar du Ibilgailuen udal flotaren kudeaketan irizpide berritzaileak, jasangarriak eta eraginkorrak ezartzeak, betiere, berritzea sustatuz. Era berean, garrantzitsua da aintzat hartzea udalerrian autoen baterien birkarga elektrikoko puntuen banaketa posible bat.

Era berean, Udalak autoaren erabilera partekatua (car pooling) susta dezake hori bultzatzen duten aplikazioak eta kanpainak garatuta. Autoaren arrazoizko erabileran modu positiboan eragin dezaketen beste neurri bat honako hau da: lanpostura autoz joan ohi direnentzako ikastaro bat, ibilgailuen gidatze eraginkorrari buruzkoa.

III.9. ildo. Gertuko hirigintza-eredua sustatzea

Mugikortasun-eredu jasangarriagoa bermatzeko modurik onena da murriztea garraiobide mekanizatueta jotzeko beharra. Izan ere, ibilgailu motordunen edo ibilgailu mekanizatuaren mendekotasunak gora egiten du bizitokiaren eta lantokiaren arteko distantziak edo bizitokiaren eta ekipamendu, zerbitzu edo komertzioen artekoak handitzen diren heinean.

Hiri Mugikortasun Jasangarriko Planak lurralde-antolaketaren eta sektore-plangintzaren tresna nagusietan eragin behar du, eredu hori berriz bideratzeko, betiere, hiri konpaktuaren eta funtzio anitzekoaren eredua helburu izanda, zerbitzuen, komertzioen, ekipamenduen eta etxebizitzaren arteko gertutasuna bermatzeko.

Era berean, hiri eremuetatik urrun dauden eremuetan, beharrezkoa da saihestea garraio publiko kolektiboan, bizikletan edo oinez irisgarri ez diren garapen berriak.

Azkenik, beharrezkoa da hirigintza-garapen berrietan aparkaleku-plazen derrigorrezko ekarpenari buruzko araudiak berrikustea eta parametroak beste modu batzuen eskaintzaren arabera mugatzea.

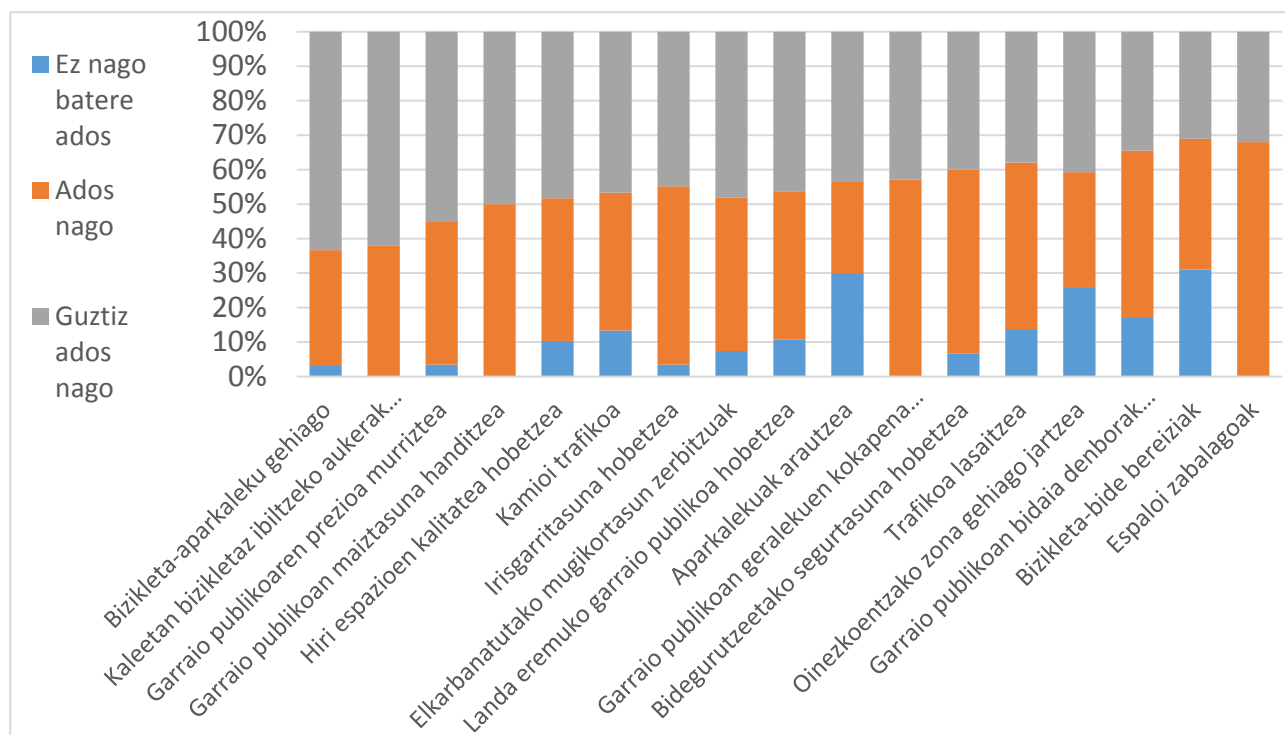
IV. NEURRIEN BALORAZIO SOZIALA

“Nola mugitzen gara?” inkestan, egoiliarrei eskatu zaie mugikortasuna hobetzeko neurri arruntenen inguruko balorazioa egiteko.

Ohar orokor gisa, nabarmendu beharrekoa da inkestan parte hartu duen jende gehienak bultzada handiagoa eman diela auto pribatuarekiko alternatiba diren garraiobideak sustatzen dituzten neurriei erabilera murriztea dakarten neurriei baino.

Herritarren artean ohikoa eta arrunta izaten da iritzi hori Mugikortasun Jasangarriko Planaren baitan aplikatu beharreko neurrien inguruko erabakiak hartu behar direnean. Zirkulazio motorizatua murrizteko neurriek balorazio okerragoa izaten dute eta onarpen maila baxuagoa jasotzen dute garraiobide alternatiboak bultzatzeko direnekin alderatuta. Dena den, banaezinak dira sustatzeko eta murrizteko neurriak. Izan ere, oinarri horietako bat falta bada, oso zaila da mugikortasun-eredu jasangarriagoa lortzea. Gainera, gogorarazi beharrekoa da, askotan, murrizketa-neurriak aplikatutakoan, eta emaitzak hauteman daitezkeenean, jendeak iritzia aldatzen duela neurri murriztaileagoen alde (kale bat oinezkoentzat bihurtu edo zirkulaziorako espazioa gutxitu ondoren, esate baterako). Beste era batera esanda, neurri murriztaileak, askotan, oinarritzko baldintza izaten dira garraiobide alternatiboentzat, hirigune erakargarriagoak eta seguruagoak sortzeko¹.

Neurri zehatzei dagokienez, nabarmendu beharrekoa da babes handiena bizikletaren erabilera bultzatzeko bi neurrik jaso dutela: bizikletak aparkatzeko toki gehiago jartzea eta galtzadan bizikleten erabilera hobetzea (% 60 baino gehiago oso ados dago). Aldiz, bizikleten aldeko beste neurri “klasikoago” batzuek (bidegorriak eraikitzea, adibidez), aurkako iritzi dezente (% 31) jaso dute.



¹ Hiriko Mugikortasun Jasangarriaren Planak ezartzea, FEMP

V. IRIZPIDEAK

Eremu publikoan proposatutako esku-hartzeak premisa eta irizpide hauekin bat etorritik egin beharko dira:

- Mugikortasunaren hierarkia alderantzizkatzea, alegia, ordena honako hau izango da: lehenengo, oinez; bigarren, bizikleta; hirugarren, garraio publikoa, eta karga eta deskarga; eta azkenik, zirkulazio motorduna.
- Eremu publikoaren banaketan oreka bidezkoagoa bilatzea, erreferentzia gisa hartuta galtzadaren zabalerak sekzioaren % 60 baino gutxiago ordezkatzeko duela.
- Ibilgailuak galtzadatik joango dira, espaloia oinezkoen mugikortasunera egongo da bideratuta, eta egoteko eta jolaserako eremua ere izango da (sekula ez zirkulaziokoa). Galtzadan ibilgailu mota guztientzako baldintza egokiak bermatu behar dira; galtzada ez da turismoentzako, kamioientzako edo motoentzako soilik.
- Galtzadan ibilgailu berriak txertatzeko, beharrezkoa izango da hura egokitzea. Horretarako, araudia moldatu egingo da, lehentasunen erregimenara egokituta, eta garraiatzeko modu desberdinen artean eta hiriko beste funtzio batzuekin elkarbizitza erraztu behar du.
- Hiri eremuaren funtzionamendurako benetan beharrezkoa den trafiko bakarra hau da: egoiliarren sarbidea, karga eta deskarga, eta garraio publikoa. Beharrezkoa da hiri eremuan bisitarientzako plazen eskaintza mugatzea eta horren truke inguruan aparkalekuak gaitzea, nahasmenduko trafikoa saiheste aldera.
- Eragileen parte-hartzea –bereziki herritarrena eta gizarte-erakundeena– ezinbestekoa da, proposamenak ondo egokituta egon daitezen eta partekatuak eta onartuak izan daitezen.
- Ekintza arinak eta kostu baxukoak aukera dira espazio txikien kolaborazio-diseinurako eta, herritarren inplikazioarekin, irtenbide berritzaileak probatzeko.

VI. NEURRIEN ETA EKINTZEN FITXAK

Finkatutako helburuak lortzeko neurri egokienak aukeratzea da prozesu honen emaitza:

Diagnostikoan antzemandako arazoarekin bat etorritik, lehen ideiak ezarri dira; baita komenigarrienak diren neurrien hasierako aukeraketaren aurrerapena ere.

Bigarren pausoa, berrikusi eta kontrastatu da neurriek, mugikortasun jasangarriaren arloan, zer aurrerapen izan duten (nazioarteko) esperientziarekin; hau da, arloan probatuta, eraginkortasuna duten neurri eta ekintza multzoa.

Bestalde, oso kontuan hartu dira udalerriaren ezaugarriak, eta bereziki, herritarrek, erakundeek eta elkarteek mugikortasunaren arazoen aurrean duten iritzia, eta irtenbide posibleak.

Azkenik, neurrien programa eta ekintzak Udalaren antolaketa- eta finantza-gaitasunera egokitu dira. Izan ere, Udala oso garrantzitsua da Plana garatzeko garaian.

Jarraian, lido estrategiko bakoitzerako proposatzen diren neurriak aurkezten dira. **Neurrien artean lehentasunak** finkatzeko asmoz, **kostu ekonomikoa, adostasun soziala eta teknikoa eta** ezarritako helburuak lortzeko **esku-hartzearen “erabilgarritasuna” edo “inpaktua” ebaluatu dira.**

Bestalde, **inpaktua ebaluatzeko**, alderdi hauek hartu ditugu kontuan: garraiobide jasangarriagoetara aldatzeko dagoen aukera; kutsadura akustikoa eta atmosferikoa murriztea; kolektibo jakin batzuen gizarteratzea; eta mugikortasunean parte hartzen duten talde batzuentzat azpiegitura osatzeko garaian haiek duten garrantzia; eta abar.

Neurriaren programazio-epea lehentasunaren arabera da, noski, baina, era berean, beste ekintza eta neurri batzuekin ere lotuta dago. Hauen arabera ere bada: aurrekontuaren banaketaren oreka urteetan zehar eta sektoreko neurrien arteko oreka.

Neurri gehienak azpiegiturari lotuta daude, baina araudiak eta komunikazioaren kudeaketak ere garrantzi handia dute. Horrek agerian uzten du, batetik, Planaren zeharkakotasuna, eta, bestetik, tokiko administrazioarekin, eragile ekonomikoekin eta eragile sozialekin barne koordinazio ona egin behar dela.

1. TAULA: ILDO ESTRATEGIKOEN IKUSPEGIA

Ildo estrategikoa	Neurri eta ekintza motak			
	Azpiegitura	Araudia	Kudeaketa	Komunikazioa
1. Oinez egindako joan-etorriak sustatzea.	■■■	■■	■	■
2. Eremu publikoko egonaldi-kalitatea hobetzea.	■■■	■■		
3. Bizikleten mugikortasuna sustatzea.	■■■	■■		■
4. Garraio publikoa sustatzea.	■■	■	■■■	■
5. Bidearen antolamendua, trafikoa eta aparkalekua.	■■■	■■	■	■
6. Mugikortasunaren antolaketa eta kudeaketa.		■	■■■	
7. Kontzientziazio- eta prestakuntza-programak.			■■	■■■
8. Auto pribatuaren erabilera eraginkorragoa.		■	■■■	■■■
9. Hiri-planteamendua/mugikortasuna integratzea.			■■■	

VII. EKINTZA PROGRAMA

Jarraian, ezarritako denbora-tarterako (8 urte, 2028. urtera arte) HMJPren aurreikuspenen aurrekontua azaltzen da. Fitxetan egindako irismenaren eta kuantifikazioen definizioak hartu dira oinarritzat. Gutxi gorabeherako lehen gerturatze-lana da eta neurriei lotutako proiektuak eta ikerketa espezifikoak garatu ahala zehaztu beharko dira.

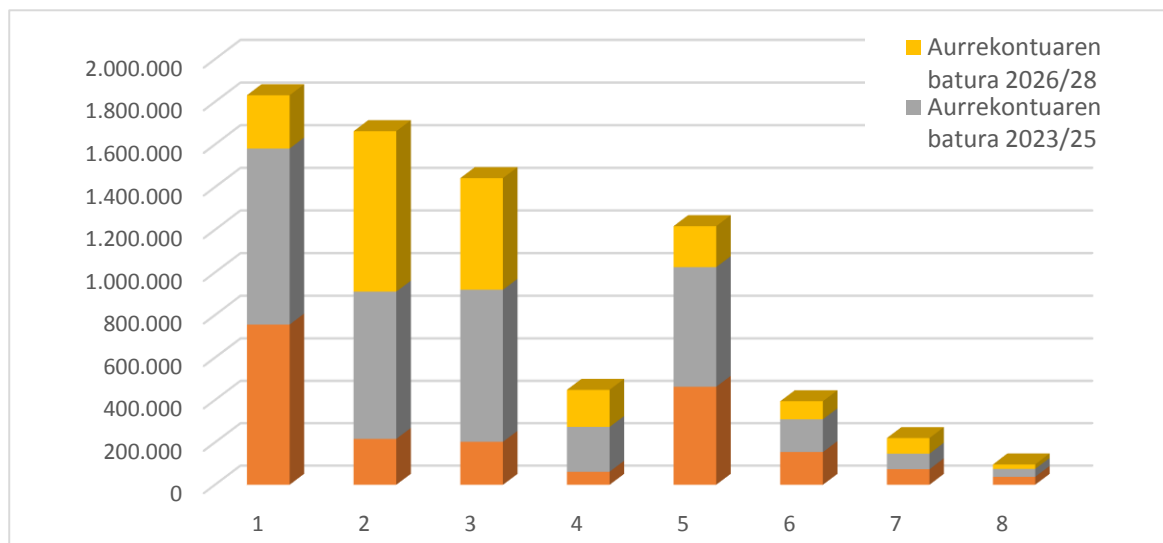
VII.1. Kostua eta lehentasunak

Illo estrategikoaren eta neurriaren arabera aurrekontua honela banaka dezakegu:

Lerroa	Neuria	Akzioa	Lehentasuna	Epea	Kostua	Aurrekontua	2020/22 aurrekontua	2023/25 aurrekontua	2026/28 aurrekontua
1. Oinezko joan-etorriak sustatzea							731.280 €	792.125 €	185.000 €
	1.1	Oinezkoentzako ibilbideen oinarritzako sarea	●●●	■■■	€€€	360.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €
	1.2	Oinezkoentzako gune eta kale berriak	●●●	■■	€€	133.980 €	133.980 €	0 €	0 €
	1.3	Bidegurutzeak hobetzea	●●●	■■	€€€	260.000 €	195.000 €	65.000 €	0 €
	1.4	Espaloiak zabaltzea	●●●	■■	€€€	488.925 €	160.300 €	328.625 €	0 €
	1.5	Oinezkoentzako pasealeku eta gune eksklusiboak	●●●	■	€	44.500 €	44.500 €	0 €	0 €
	1.6	Oinezkoentzako ibilbide berriak prestatzea	●●●	■■	€€€	298.500 €	53.500 €	245.000 €	0 €
	1.7	Irisgarritasuna hobetzea	●●●	■■■	€€	122.500 €	24.000 €	33.500 €	65.000 €
2. Espazio publikoan, egonaldiaren kalitatea hobetzea							216.500 €	693.375 €	752.500 €
	2.1	Egonaldiaren kalitatea hobetzea	●●●	■■■	€€€	1.516.375 €	155.500 €	608.375 €	752.500 €
	2.2	Herritarren segurtasuna hobetzea	●●●	■■■	€€€	146.000 €	61.000 €	85.000 €	0 €
3. Bizikleta bidezko mugikortasuna sustatzea							202.817 €	715.817 €	523.567 €
	3.1	Bidegorrien oinarritzako sarea	●●●	■■■	€€€	350.000 €	116.667 €	116.667 €	116.667 €
	3.2	Bidegorrien oinarritzako sarearen zati berriak	●●●	■■	€€€	509.750 €	22.400 €	272.450 €	214.900 €
	3.3	Egungo bidegorriak hobetzea	●●●	■■	€€€	537.450 €	41.250 €	304.200 €	192.000 €
	3.4	Bide-sarea iragazkortzea	●●●	■■	€	45.000 €	22.500 €	22.500 €	0 €
4. Garraio publikoa sustatzea							61.500 €	211.500 €	175.000 €
	4.1	Hiriko autobusa birmoldatzea	●●●	■■	€	300.000 €	0 €	150.000 €	150.000 €
	4.2	Intermodalitatea hobetzea	●●●	■■	€	55.000 €	27.500 €	27.500 €	0 €
	4.3	Autobuseko geltokiak egokitzea	●●●	■■	€	75.000 €	25.000 €	25.000 €	25.000 €
	4.4	Garraio publikoari lotutako zerbitzu berriak	●●	■■	€	18.000 €	9.000 €	9.000 €	0 €
5. Bideen, trafikoaren eta aparkalekuaren antolamendua							462.500 €	562.500 €	192.000 €
	5.1	Hiria 30 km/h	●●●	■	€	0 €	0 €	0 €	0 €
	5.2	Bide-sarearen ikuspegi berria	●●●	■■■	€€€	752.000 €	240.000 €	320.000 €	192.000 €
	5.3	Bidegurutzeak eraberritzea	●●●	■■	€€	260.000 €	130.000 €	130.000 €	0 €
	5.4	Aparkalekua berrantolatzea	●●●	■■	€	115.000 €	25.000 €	90.000 €	0 €
	5.5	Ertzetako aparkaleku periferiko berriak	●●●	■■■	€€€	0 €			
	5.6	TAO eremua hobetzea eta handitzea	●●●	■	€€	45.000 €	45.000 €	0 €	0 €
	5.7	Zamalanak hobetzea	●●●	■■	€€	45.000 €	22.500 €	22.500 €	0 €
6. Mugikortasunaren kudeaketa							154.500 €	154.500 €	85.500 €
	6.1	Mugikortasunaren ordenantza	●●●	■	€	0 €	0 €	0 €	0 €
	6.2	Mugikortasun-saila sortzea	●●	■■	€€€	225.000 €	75.000 €	75.000 €	75.000 €
	6.3	Udalerrri barruko eta kanpoko koordinazioa hobetzea	●●●	■■	€	0 €	0 €	0 €	0 €
	6.4	Mugikortasun-mahaia sendotzea	●●●	■■	€	31.500 €	10.500 €	10.500 €	10.500 €
	6.5	Ikastetxeentzako eskola-bideen programa	●●●	■■	€€	48.000 €	24.000 €	24.000 €	0 €
	6.6	Santa Lutziko ikastetxeetan sartzeko mugikortasun	●●●	■■	€€	25.000 €	25.000 €		
	6.7	Lanerako mugikortasunaren kudeaketa	●●●	■■	€€	90.000 €	45.000 €	45.000 €	0 €
8. Auto pribatuaren erabilera eraginkorragoa sustatzea							37.500 €	37.500 €	21.000 €
	8.1	Ibilgailuen udal-flota berritzea	●	■■	€€	45.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
	8.2	Autoaren erabilera partekatua sustatzea	●●●	■	€	18.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €
	8.3	Elektrizitatea kargatzeko puntuak	●	■■	€€	25.000 €	12.500 €	12.500 €	0
	8.4	Gidatzeko eraginkortasunari buruzko prestakuntza	●	■	€	8.000 €	4.000 €	4.000 €	0
9. Mugikortasuna eta hiri-eredua							0 €		
	9.1	Hiri trinkoaren eta hurbilekoaren eredua	●●●	■■■	€	0 €			
	9.2	Espazio publikoaren egonaldi-kalitate handia bermatzea	●	■■■	€	0 €			

VII.2. Programazioa eta aurrekontua

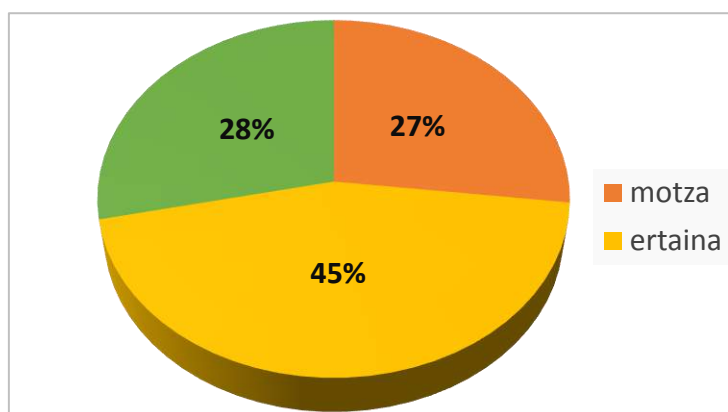
Beharrezko inbertsioa honela banatzen da ildo estrategikoaren eta aurreikuspeneko denbora-tartearen arabera:



Hitz gutxitan esanda, beharrezko guztizko inbertsioa 7,2 milioi euro ingurukoa da; hau da, 9 urteko eperako (2028ra arte), 800.000 euroko inbertsioa urtean, edo, urte eta biztanle bakoitzeko, 50 euro inguruko aurrekontua.

Lehen hiru urteetarako (epe laburra) aurrekontua 2 milioi euro ingurukoa da (guztizkoaren % 27). Bestalde, epe ertainera begirako aurrekontua 3,24 milioi euro da (guztizkoaren % 45) eta, epe luzera begira, gainerako % 28 inbertitzea aurreikusi da (beste 2 milioi).

1. IRUDIA: INBERTSIOAK EPEAREN ARABERA



Horrekin lotuta, gogorarazi beharrekoa da aurrekontu hau balioespen edo estimazio bat dela, udalerriko mugikortasun-eredua aldatzeko beharrezkoak diren inbertsioen neurriaren inguruan egina, halako gutxi gorabeherako ideia bat izateko.

Bistakoa den moduan, aurrekontua nabarmen alda daiteke urte hauetan guztietan ezarritako lehentasun politikoaren arabera, eta, gainera, kontuan hartu behar da ezinezkoa dela aurrez ikustea bide-azpiegiturarekin, espazio publikoko hobekuntzekin, garraio publikoarekin eta abarrekin lotuta egingo diren lan guztiak.

Hain zuzen ere, proposatutako neurri batzuek oraindik aurrekontuan jaso gabe dauden beste ekintza zehatz batzuk bultzatzen dituzte. Baina, bestalde, beste proiektu batzuetako

kontu-sailek estaliko lituzketen kostuak ere badaude. Horren adibidea da, esate baterako, hirigintza-proiektu baten arabera aparkaleku periferikoak sortzea.

VII.3. Abiatzeko ekintzak

Hasiera batean, egin beharreko lehen ekintzak izango lirateke *VII.7 Kostua eta lehentasunak* atalean “lehentasunarekin” lotutako puntuazio handiena dutenak. Dena den, HMJP martxan jarri ahal izateko lehen ekintzak zehazteko, beharrezkoa da neurrien arteko erlazioa ikustea, eta, denborari dagokionez, aldi berean bideragarriak direnak eta sinergia eskainiko dutenak aukeratzea.

Aurreraxeago, taula bat azaltzen da eta bertan jasota daude abian jartzeko ekintza eta neurri posible batzuk (ez da zehatza) eta ildo estrategikoetako beste ekintza batzuekin dituzten loturak. Aldi berean edo hurrengo fasean gauza daitezkeenak dira (ikus 3. TAULA: JARRAIPENeko ADIERAZLEAK **Error! Reference source not found.**).

Abian jartzeko neurrietarako beharrezko aurrekontua 830.000 euro ingurukoa da, eta, horien artean, aurrekontua dela eta, honako hauek nabarmendu behar dira: Rondilla kaleko lanak; Usabal industrialdeko bide nagusian espaloiak sortzea; eta Felipe Gorriti plazako hobekuntzak. Aurrekontuaren % 60 inguru biltzen dute hiru neurri horiek.

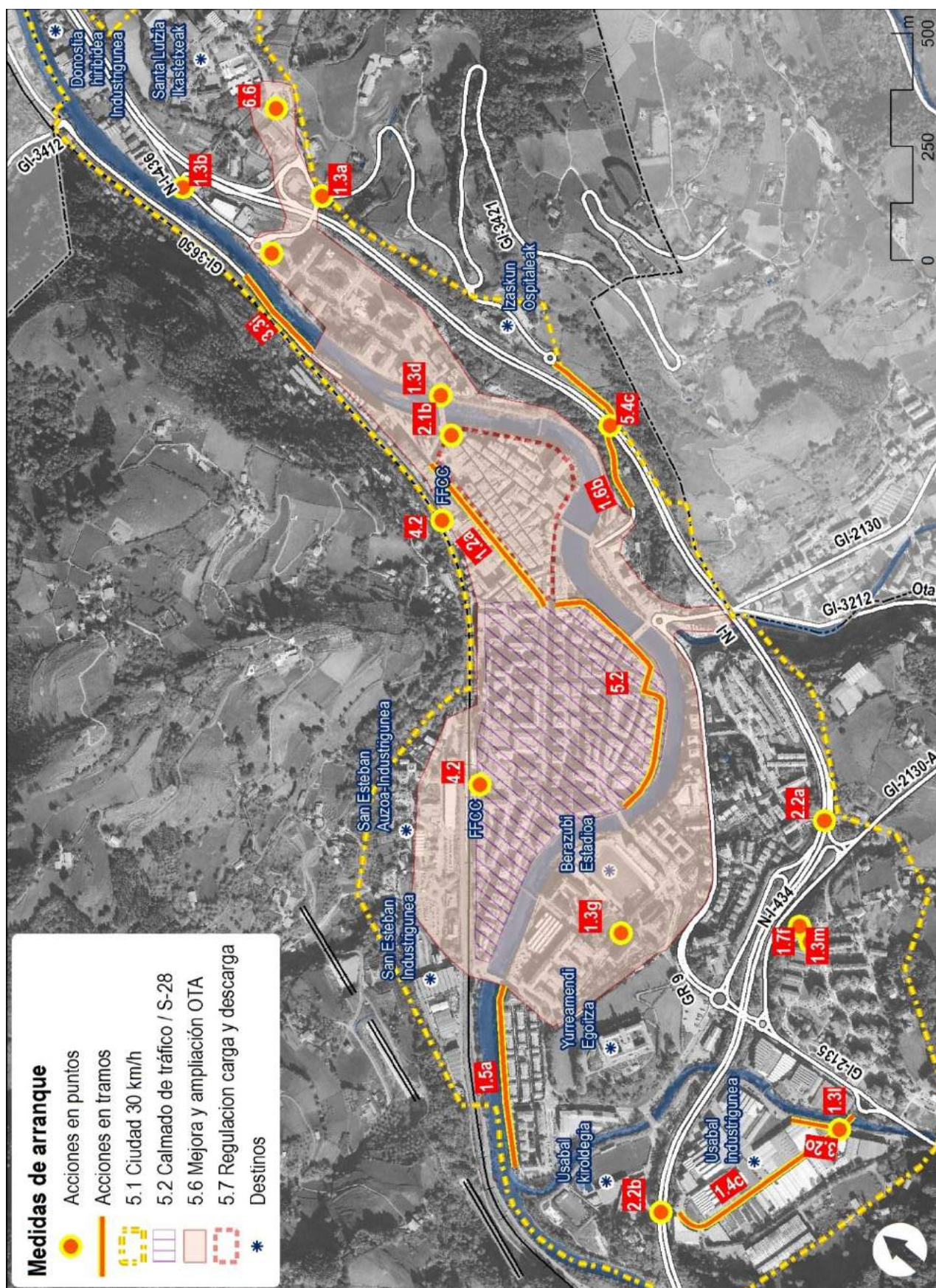
Bestalde, abian jartzeko ekintzen eta neurrien arteko erlazio handiena Rondilla kaleko lanetik sortuko da; izan ere, hainbat ildo estrategikotan izango du eragina (oinezkoentzat, bizikletentzat, garraio publikoarentzat eta garraio motorizatuarentzat) eta, ondorioz, mugikortasun eredu berrirako garrantzi handiko ekintza da.

Funtsezko beste neurri bat eta horiei lotuta dagoena da mugikortasun ordenantza. Bertan jaso behar dira espazio publikoko araudi berriaren eta bide-araudi berriaren oinarriak, eta abiadura-mugak, lehentasunen erregimena, erabilera partekatuko guneak, norabide nagusiaren kontrako bizikleten zirkulazioa eta abar.

Mugikortasun ordenantza berria adostu eta onartu ostean, bideak eta kaleak ordenantza horren arabera egoki daitezke. Herritarrei araudi berrien berri emateko, ezinbestekoak dira informazioa emateko/kontzientziatzeko kanpainak eta komunikazioko neurriak.

Amaitzeko, HMJP Plan Estrategikoa eta dokumentu bizi eta malgua denez, herritarren eta lan horietan sartutako eragileen parte-hartzeak funtsezko rola betetzen du plangintzan jasotako neurriak eta ekintzak bideratzeko garaian. Partaidetza hori bermatu ahal izateko, Mugikortasun Mahaiak lanean jarraitu behar du eta eztabaidarako eta erabakiak hartzeko gune gisa betetzen duen rola indartu beharra dago.

1. PLANOA: ABIAN JARTZEKO EKINTZAK ETA NEURRIAK



2. TAULA:

ID	Ekintza	Kostua	Justifikazioa	lido estrategi koa(k)	Beste ekintza batzuekiko lotura	Lotura duten neurrien / ekintzen justifikazioa
1	1.2a Plataforma bakarra Rondilla kalean. 3.2a Rondilla kalea bidegorri-sarearentzako ardatz bihurtzea. 5.2a. Rondilla kalea ardatz zibikoa. 5.4a. Rondilla kalean aparkatzea berrantolatzea.	240.000	Oso neurri beharrezkoa egoteko kalitatea handitzeko eta oinezkoen eta bizikleta bidezko mugikortasuna hobetzeko.	1 5 3	1.4j Arrameleko zubian espaloiak zabaltzea. 3.3f Dauden bidegorriak hobetzea: Arrameleko zubia.	Espaloiak zabaltu aurretik (bizikletak galtzadatik joatea ekarriko du), murriztu egin behar da ibilgailu motordunen zirkulazioaren intentsitatea zubian. Rondilla kalerako sarbidea murriztea funtsezko neurria da IMDa murrizteko.
2	1.3a Larramendi/Santa Lutzia auzoa bidegurutzea hobetzea.	15.000	Tailerretan eskatuta, handitu egiten da segurtasuna; izan ere, orain, jende askok gaizki gurutzatzen du distantzia laburragoa egiteko.	1	3.3k Santa Lutzian bidegorria hobetzea.	Bidegorriaren alboko espaloia oso estua da eta horrek, puntako orduan, txirindularien eta oinezkoen tirabira asko sortzen ditu. 1.3a ekintzak oinezkoentzako-txirindularientzako hobekuntza ere badakar eta ekar dezake 3.3 ekintza egitea.
3	1.3b Oinezkoentzako pasabide berria Larramendi/Donostia etorbidea bidegurutzean.	15.000	Aukera ematen du bizikletekin partekatu gabeko oinezkoen ibilbide bat aukeratzeko.	1 3	3.3g Bidegorria hobetzea Donostia etorbidean.	Donostia etorbideko mendealdeko bazterbideak bizikletentzako izan behar du osorik
4	1.3c2 Oinezkoentzako pasabide berria Larramendi kalean (gasolindegia parean).	15.000	Aukera ematen du bizikletekin partekatu gabeko oinezkoen ibilbide bat aukeratzeko, eta murriztu egiten du Larramendi kaleko hesi-efektua.	1	3.2b Bidegorrien oinarritzko sareko tarte berria: Larramendi.	Garrantzitsua da Larramendin dagoen bidegorriari jarraipena ematea Donostia etorbidekoarekin.
5	1.3d Biribilgune txiki bat Larramendi/Ibaiondo bidegurutzean. 5.3a. Ibaiondo bidegurutzea berritzea.	25.000	Aukera ematen du zirkulazioa arintzeko eta baretzeko, eta oinezkoen irisgarritasuna hobetzeko.	1 5	1.4j Arrameleko zubian espaloiak zabaltzea. 3.3f Lehendik dauden bidegorriak hobetzea: Arrameleko zubia.	Ekintza horiek lotuta daude taula honetako lehen lerroan deskribatutakoekin (Ikus ID 1 duen ekintza).
6	1.3g Oinezkoentzako pasabide berria, Paper kalean babeslekua duena.	15.000	Paper kalearen iragazkortasuna hobetzea.	1		
7	1.3l Oinezkoentzako pasabide berria GI-2135-GI-230 biribilgunearen hegoaldean.	15.000	Amarotz auzorako irisgarritasuna hobetzea.	1		
8	1.3m Plataforma goratua oinezkoak errazago pasatzeko eta zirkulazioa baretzeko.	12.000	Amarotz auzorako irisgarritasuna hobetzea.	1	1.7f Amarotz auzoa kalea- edukiontzak lekuz aldatzea.	Komeni da edukiontzak aparkatzeko bandetan jartzea, espaloia oinezkoentzako izan dadin.
9	1.4c Usabal industrialdeko bide nagusian espaloiak jartzea.	149.800	Funtsezkoa da oinezkoentzako, gutxienez, ibilbide irisgarri eta seguru bat jartzea ardatz honetan.	1		
10	1.5a Iurreamendi pasealekua zabaltzea (Eroskiko aparkalekuko zatia).	6.000	Tarte nahiko estua da, nahiko erraz zabal daitekeena.	1		
11	1.6b Oinezkoentzako bidea Izaskungo aldapan (klinikarako bidea).	30.500	Funtsezkoa da klinikara oinez joateko ibilbide formalizatu bat izatea. Hasteko neurri gisa, eraikuntzarik gabeko tarte hori egokitu behar	1	5.4c. Aparkatze-poltsa informalak kentzea Izaskungo aldapan, A-1en azpiko pasabidean	Neurri hau funtsezkoa da herritarren segurtasuna hobetzeko eta inguru honetan oinezkoen ibilbide irisgarri bat jartzeko.

			litzateke, Igerondoko eskaileratik hasi eta klinikaraino.			
12	1.7c Ibaiondo kalea / oinezkoentzako pasabide berria eta espaloia zen zabaltze puntuala.	15.000	Funtsezkoa irisgarritasuna bermatzeko eta bidearen oztopo-efektua murrizteko.	1		
13	2.1b Felipe Gorriti plaza egokitzea	127.500	Funtsezkoa da plazan egoteko kalitatea eta irisgarritasuna hobetzeko.	2		
14	2.2a Igeralde kaleko A-1en azpiko pasabidea hobetzea	20.000	Funtsezkoa da leku honetan herritarren segurtasuna hobetzea.	2		
15	2.2b Usabal kiroldegitik Usabal industrialderako azpiko pasabidea hobetzea.	25.000	Funtsezkoa da leku horretan herritarren segurtasuna hobetzea.	2		
16	3.3i Bidegorria Belaten (aparkatzeko banda kentzea)	31.000	Anoetarekin herri arteko lotura burutzea beharrezkoa da, gaur egungo egoerak (espaloia erabilera partekatzea) tirabirak sortzen baititu.	3		
17	3.2o Babesteko bandak Usabal industrialdean ibaiaren paralelo doan bidean.	7.250	Nahiko erraz hartzeko neurria da, eta aukera ematen du "babes-banden" bidez, bizikletaz ibiltzeko baldintzak hobetzea probatzeko.	3		
18	4.2 Bizikletak aparkatzeko leku babestuak (bicihanger) jartzea tren-geltokietan.	15.000	Garraio publikoarekin intermodalitatea sustatzeko, garrantzitsua da bizikletak aparkatzeko leku seguruak eta babestuak izatea.	4 3		
19	5.1. 30 km/h hiria.	-	Erraz hartzeko neurria eta oso eraginkorra bideko segurtasuna hobetzeko, galtzadan bizikletaren erabilera indartzeko eta ibilgailu motordunen ingurumen-inpaktua murrizteko.	5 6	6.1 Mugikortasun ordenantza berria.	Abiadura-araubide berria mugikortasun ordenantza berrian txertatu behar da.
20	5.2 Zumalakarregi-Lizardi "bizileku kale" gisa mugatzea (S-28)	-	S-28 gisa arautzeak aukera ematen du bizikletaz galtzadan ibiltzea sustatzeko eta hobetu egingo litzateke bide-segurtasuna, oro har.	5 3	3.2j eta 3.2k Zumalakarregi pasealekuan joera nagusiaren aurkako zirkulazioa baimentzea.	Bizikletek galtzada erabiltzeak aukera ematen du ibaiertzeko pasealekua oinezkoentzako bakarrik berreskuratzeko.
21	5.6. TAO eremua hobetzea eta hedatzea.	-	Funtsezkoa da herrigunean bide publikoan aparkatzeko prezioa igotzea, periferiako aparkalekuen erabilera sustatzeko.	5	5.4. Aparkatzea berrantolatzea. 2.1g Zumarditxikiko aparkalekua egoteko espazio gisa berreskuratzeko.	Aparkatze-plazen errotazioa handitzeak aukera ematen du eskaintza murrizteko, batez ere herrigunean, eta hala, nahasmenduko zirkulazioa murrizteko (aparkatzeko leku bila dabilzan autoak). Zumarditxikiko aparkalekua egoteko leku gisa berreskuratzeko funtsezkoa da ibai ertzeko oinezkoentzako eta bizikletentzako bideei jarraitutasuna emateko.
22	5.7. Zama lanak hobetzea.	-	Funtsezkoa da zama lanak arautzea, egoteko kalitatean eta bide-segurtasunean duten inpaktu negatiboa murrizteko eta banaketa	5	6.1 Mugikortasun ordenantza berria	Zama lanen arautze berria islatu behar da mugikortasun ordenantza berrian.

			eraginkortasun handiagoz egiten dela bermatzeko.					
23	6.1 Mugikortasun ordenantza berria.		Mugikortasun ordenantza berria oinarria da ekintza askorentzako, ekintza horiek araudiaren babesa behar baitute.	6	5	3	3.2j eta k Zumalakarregin joera nagusiaren aurkako zirkulazioa baimentzea..	Kalearen konfigurazioak (plataforma bakarra) eta haren ezaugarriak aukera ematen dute bizikletaz joera nagusiaren aurka ibiltzea baimentzeko. Hala, murriztu egingo da bizikletan ibiltzean distantzia laburtze aldera espaloiak erabiltzeko presioa.
				6	5	3	3.2s Zerkausian bizikleten zirkulazioa baimentzea	Tarte hori oinarritzkoa da bizikleten sarea batzeko eta alde zaharretik zirkulazioa saihesteko .
				6	5	3	3.3e Joera nagusiaren aurkako bidegorria San Frantzisko-Geltoki kalean.	
				6	5	3	3.3 f Joera nagusiaren aurkako bidegorria Pedro Tolosa kalean.	
				6	5		5.7. Zamlanak hobetzea.	
				6	5		5.6. TAO eremua hobetzea eta zabaltzea.	
24	6.4. Mugikortasun mahaia finkatzea.	8.000	Mahaiaik ondo funtzionatzeko beharrezko neurria.	6	7			
25	6.5 Ikastetxeetara joateko bideen programa.	12.000	Joan-etorri aktiboak indartzeko beharrezko neurria.	6	1	3		
26	6.6 Santa Lutziako ikastetxeetara joateko mugikortasuna hobetzea.	12.000	Ikastetxera joateko auto pribatuarekiko mendekotasuna murrizteko beharrezko neurria	6	1	3		
27	7.1. Mugikortasun ohitura osasungarrien aldeko kanpaina.	5.000	Herritarrak kontzientziatzeko beharrezko neurria.	7	6	1/3	6.1 Mugikortasun ordenantza berria.	Funtsezkoa izango da mugikortasun ordenantza berria ohiko komunikabideetan hedatzea.
28	7.4. Elkarrekiko errespetuaren eta bizikidetzaren aldeko kanpaina.	5.000	Oinezkoen/txirrindularien eta zirkulazio motordunaren arteko bizikidetzaren hobetzeko beharrezko neurria.	7	6	1/3		
29	7.5. Mugikortasunaren Astearen parte hartzea.	5.000	Herritarrak kontzientziatzeko beharrezko neurria.	7	6			
30	7.6 Tolosa badabil webgunea hobetzea.	4.000	Mugikortasunari buruzko informazio-kanal bat sortzeko beharrezko neurria.	7	6			
31	8.4. Eraginkortasunez gidatzeari buruzko prestakuntza	3.000	Ingurumenarekiko begirune handiagoz gidatzeko beharrezko neurria.	8	5			

VIII. JARRAIPENA ETA EBALUAZIOA

I.1.a. Helburu zenbagarriak (kuantifikagarriak) eta adierazleak

II. kapituluaren aipatu dugun moduan, Mugikortasun Planaren aurreikuspenen hurrengo helburu zenbagarriak daude:

	Helburu orokorra	Helburu espezifikoak	Adierazlea	Egungo egoera	Aldaketa	Iturria
1	Emakumeen eta gizonen arteko aldeak gutxitzea mugikortasunari dagokionez	Joan-etorriak bizikletaz egiten dituzten emakumeen/gizonen arteko 45/55 erlazioa	Banaketa modala	28/72	17%	Euskadiko Mugikortasun Azterketa 2016
	Oinezko mugikortasuna bultzatzea	Barneko bidaien % 80 oinez	Banaketa modala	0,78	0,02	Euskadiko Mugikortasun Azterketa 2016
2	Egonaldiaren kalitatea hobetzea	Biztanleen % 50en ustez, espazio publikoan egoteko kalitatea egokia da	Erantzunak	0,24	0,26	"Mugikortasunaren pertzepzioa" inkesta
3	Txirrindularien mugikortasuna bultzatzea	Barneko bidaien % 7 bizikletaz	Banaketa modala	4,20%	2,80%	"Mugikortasunaren pertzepzioa" inkesta
4	Garraio publikoa sustatzea	Barne-bidaien % 3 autobusez	Banaketa modala	0,018	0,012	Euskadiko Mugikortasun Azterketa 2016
		Batez besteko puntuazioa: 6 puntu (gehienez 10 puntu)	Erantzunak	4,8 puntu izango ditu.	0,2	"Mugikortasunaren pertzepzioa" inkesta
	Estaldura mantentzea	Biztanleriaren % 80k edo hiri eremukoek 300 metrora baino gutxiagora garraio publikoko geroak bat izatea.	Geralekuen estaldura	0,8	0	Neurketa propioak
5	Banakako zirkulazio motorizatuarekiko mendekotasuna gutxitzea (autoa edo motorra)	≤ Barneko bidaien % 10 autoz	Banaketa modala	0,153	-0,053	Euskadiko Mugikortasun Azterketa 2016
6	Lanera joateko modu alternatiboak bultzatzea	Lanera egiten diren joan-etorrien % 50 motorizatu gabeko moduetan edo garraio kolektiboan egitea	Banaketa modala	0,3	0,2	Euskadiko Mugikortasun Azterketa 2016
7	Hautzaroan autonomia handitzea	Ikasleen % 95 motorizatu gabeko garraiobideen edo garraiobide kolektiboan bidez mugitzen da ikastetxeetara	Banaketa modala	0,9	0,05	Euskadiko Mugikortasun Azterketa 2016
8	Zirkulazio motorizatuak eragindako kutsadura akustikoa gutxitzea	≤ Bizitoki eremuko % 5ek, gauez, 50 dB(A) baino zarata-maila handiagoa du	Errepideko zirkulazioak eragindako zarata mailak	0,1	-0,05	Zarata-neurketak

3. TAULA: JARRAIPENEN ADIERAZLEAK

Bestalde, beharrezkoa da proposatutako neurri bakoitzaren adierazleak ere ezartzea. Horrela, egiaztatu ahal izango da zer neurrira arte eman diren aurrera HMJPK ezarritako neurriak eta ekintzak, eta ondorioz, zein den horren exekuzio maila.

4. TAULA: NEURRIETARAKO ADIERAZLEAK

Ildoa	Neurria	Adierazleak	
		kualitatiboak	kuantitatiboak
1.1	Oinezko bideen sarea	Oinez egindako joan-etorrien balorazioa hobetzea	Sare nagusian egokitutako tarteen luzera
1.2	Oinezkoentzako kale berriak	Oinez egindako joan-etorrien balorazioa hobetzea	Oinezkoentzako kale berrien luzera
1.3	Bidegurutzeak hobetzea	Hautemandako bide-segurtasunaren hobekuntza	Hobetutako/berritutako bidegurutzeen kopurua
1.4	Espaloiak zabaltzea	Oinez egindako joan-etorrien balorazioa hobetzea	Zabaldutako espaloiak dituzten tarteen luzera
1.5	Oinezkoentzako pasealeku eta eremu eksklusiboak	Egoteko kalitateari hautemandako hobekuntza	Erabilera eksklusiboko oinezkoentzako bide berrietako tarteen luzera
1.6	Oinezkoentzako ibilbide berriak egokitzea	Oinez egindako joan-etorrien balorazioa hobetzea	Oinezkoentzako sortutako ibilbide berrietako km kopurua
1.7	Irisgarritasuna hobetzea		Konpondutako/egokitutako puntu kopurua
2.1	Egonaldi-kalitatearen hobekuntza	Hautemandako egonaldi-kalitatearen hobekuntza	Hobetutako zonaldeen / inguruneen kopurua
2.2	Herritarren segurtasunaren hobekuntza	Herritarrek segurtasunean hautemandako hobekuntza	
3.1	Bidegorrien oinarritzako sarea		Sare nagusian egokitutako km kopurua/%
3.2	Bidegorrien oinarritzako sareko tarte berriak		Egokitutako tarte berrien kopurua
3.3	Dauden bizikleten bideak birmoldatu eta hobetzea		Berritutako edo hobetutako tarte kopurua
3.4	Bide-sarearen iragazkortzea		Egokitutako noranzko bakarreko kaleen %
4.1	Hiri-autobusaren birmoldaketa	Garraio publikoaren balorazioa	Eskaria
4.2	Intermodalitatea hobetzea		Geltokietan bizikletak aparkatzeko tokien kopurua
4.3	Autobus-geralekuak egokitzea		Markesinak dituzten eta irisgarriak diren gerdalekuen %
5.1	30eko Hiria km/h	Araudia onartzea eta 30 Hiri gisa mugatutako eremua.	
5.2	Bide-sarearen kontzepzio berria		Bide nagusietako km kopurua, bide nagusietako IMDa, zirkulazioa baretzeko bideen km kopurua eta guztizko bide-sarearekiko %
5.3	Bidegurutzeen erreforma	Bide-segurtasunean hautemandako hobekuntza	Ezarritako irizpideekin erreformatutako bidegurutze eta oinezkoen pasabide kopurua.
5.4	Aparkalekuen berrantolaketa		Herrigunean errotazioko plazen eskaintza gutxitzea
5.5	Inguruko eta taldekatutako aparkalekuak sortzea		Inguruko aparkalekuetako plazak eta okupazio gradua
5.6	TAO eremuaren araudi berria		Araututako plaza berrien kopurua Araututako plazen errotazioa
5.7	Hobekuntza salgaien banaketan	Onartutako ordenantza eta eremuak/sortutako banaketa eremuak	Jarritako banaketa eremuak

I.1.b. Ebaluazio-tresnak

HMJP honetan dauden proposamenak egoki garatzen direla bermatzeko, beharrezkoa da jarraipen- eta ebaluazio-mekanismoak ezartzea. Helburu horretarako, hainbat tresna proposatzen dira eta koordinatuta egin behar dute lan, helburuak erdiesteko.

Hasteko, lehentasunezkoa da Mugikortasun Mahaiari jarraikortasuna ematea Planaren parte-hartze eta jarraipen tresna den heinean, horretarako egokitutako aurrekontuak onartuta. Era berean, aldizka, Planaren jarraipen- eta ebaluazio-txostena idaztea proposatzen da. Txostenean, mugikortasun jasangarriko adierazleen joera laburtuko da, etorkizuneko agertokietan aurrez ikusitako helburuak betetzen diren ala ez egiaztatuz. Urtean behin gutxienez, jarraipenaren txosten ofiziala aurkeztu beharko da, Mahaiko ordezkariekin batera egina.

Urteko txostenak aintzat hartutako adierazle-zerrenda bildu beharko du helburuak eta ildo estrategiko, neurri eta ekintzen kontrola betetzen direla ebaluatzeko.

Planaren erdian (2024), berrikustea planteatzen da, betiere, helburuen betetze maila ebaluatzeko. Banaketa modaleko inpaktu-adierazleak data horretarako aurreikusitako % 25era ez baldin badira iristen, Planaren neurriak aldatzeko, sendotzeko edo zabaltzeko proposamenak egingo dira.

Berrikusketa eraginkorragoa izan dadin, planteatzen da eragin berezia izan dezaketen egoera jakin batzuen inpaktuen azterketa espezifikoa egitea. Horrela, Planean aurrez ikusitako helburuak lortzeko garaian eraginkorrenak izan diren neurrien aldeko apustua egingo da.

Jarraipen-adierazleei dagokienez, aurreko ataletan, Planaren helburuekin zerikusia dutenak eta horien ildo estrategikoak zehaztu dira. Planaren erdian behintzat berrikustea planteatzen da.

Neurriei eta ekintzei dagokienez, ahal den neurrian, bakoitzak adierazle bat izatea ere planteatzen da. Inpaktukoak izeneko adierazle horiek neurriaren exekuzio mailarekin daude erlazionatuta (esaterako, oinezkoen oinarrizko sarean egokitutako km kopurua, bizikleta bideen km kopurua eta abar), eta administrazio bakoitzak egindako jardurekin zuzenenean lotuta daude.

IX. NEURRIEN FITXAK

1.1 NEURRIA. OINEZKOEN BIDEEN OINARRIZKO SAREA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

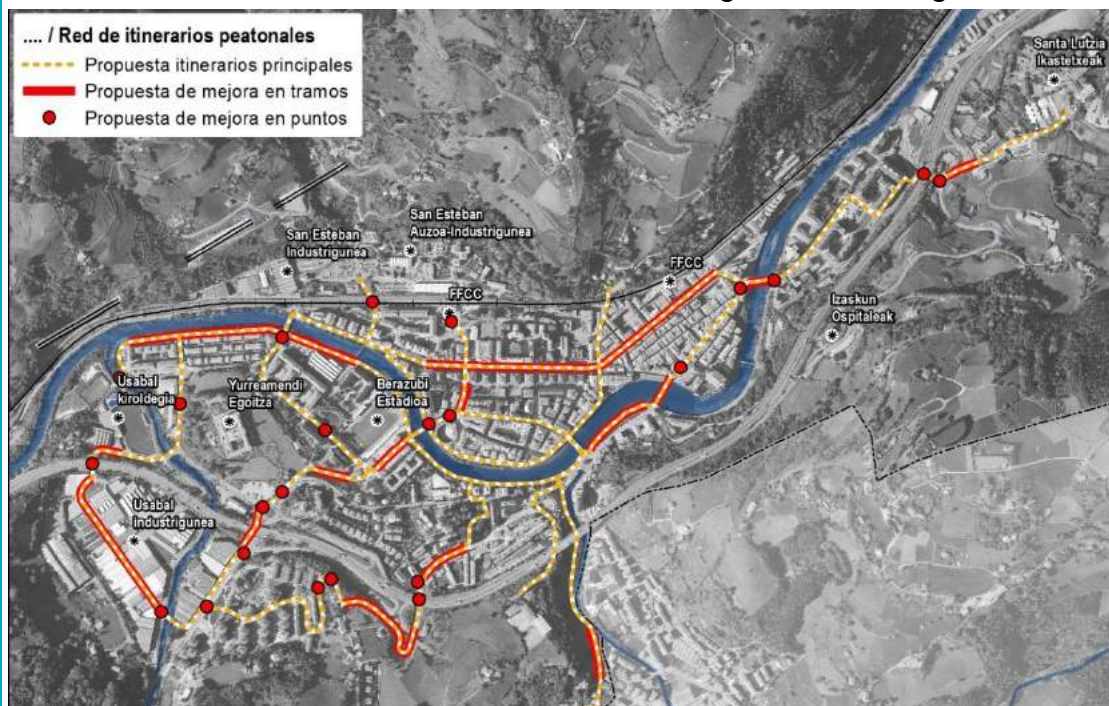
Helburua da oinezkoentzako bereziki egokitutako ibilbide-sare bat osatzea, oinez ibiltzea eroso, atsegina eta segurua izan dadin. Sareak udalerriko ohiko helmuga nagusiak konektatu behar ditu eta lehendik dauden egoteko eremuak edo eremu berriak aprobetxa ditzake.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Oinezkoentzako ibilbidez osatutako oinarritzko sare bat proposatzen dugu, helmuga nagusiak aintzat izango dituen, eta elkarren gertu dauden auzoak eta biziguneak lotuko dituen.

Oinezkoentzako ibilbide nagusietako bideetarako proposatutako esku-hartzeak hauek dira: espaloiak zabaltzea; zenbait tarte oinezkoentzako egokitzea; erabilera partekatuko kaleak sortzea; bidegurutzak hobetzea; ingurumenari lotutako kalitatea hobetzea (zuhaitzak eta landareak); eta arkitektura-oztopoak nahiz herritarrentzako segurtasun maila baxua duten espazioak kentzea. Atalaren eta erabileren arabera, pasatzeko zabalera libreak behar bestekoa izan behar du.

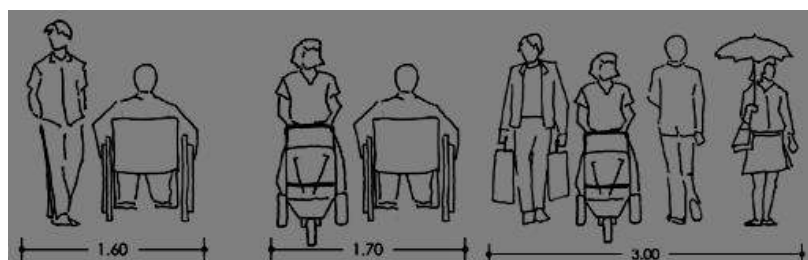
Oinezkoentzako ibilbideen oinarritzko sarearen luzera, guztira, 12 km ingurukoa da.



Oinezkoentzako ibilbideei hobekuntzak egiteko, honako irizpide hauetan oinarritu behar da:

- **Irisgarritasuna:** oinezkoentzako ibilbide nagusietan, oztoporik gabeko tarteak 3 metro zabal baino gehiago izan behar du, hiru lagun paraleloan jarrita eroso ibiltzeko edo 4 lagun eroso gurutzatzeko moduan.

OINEZKOAK GURUTZATZEKO BEHARREZKOAK DIREN NEURRIAK



- **Iragazkortasuna:** oinezkoen joan-etorri asko izaten dituzten hiri-kaleetan, oinezkoentzako bidegurutzeen arteko distantziak ≤ 80 m-koa izan behar du (edo txikiagoa, testuinguruaren arabera). Zirkulazio-arintasunari dagozkion arrazoiak direla-eta, lehentasunik gabeko oinezkoentzako pasabide batzuk ezar daitezke. Badira teknika batzuk oinezkoei kalea lehentasunik izan gabe baina seguru gurutzatzeko modua ematen dietenak, hala nola, bidea estutzea edo oinezkoen babesguneak jartzea.

OINEZKOENTZAKO LEHENTASUNIK GABEKO PASABIDEA, BABESGUNEAREKIN	ETA ERDIBITZAILE ZAPALGARRIA
	

- Oinezkoentzako pasabideen kokapenak aintzat hartu behar du jarraitutasuna, eta saihestu egin behar du oinezkoek itzulinguruak egin behar izatea.
- Arreta berezia eskaini behar zaie eguneroko helmugek egoteko kalitatea izateari; adibidez, garraio publikoaren geralekuek/geltokiek eta ikastetxeetarako sarbideek.
- **Segurtasuna:** Oinezkoen pasabideetan segurtasuna hobetzeko, funtsezkoa da ikuspen ona bermatzea. Askotan, aparkatzeko lerroetan dauden ibilgailuek oztopatu egiten dute ikusgarritasuna. Beraz, bidegurutzeetan eta oinezkoentzako pasabideetan, espaloiak zabaltzea behar lirateke babes-bandak etenda, eta ikuspenera muga dezakeen oztoporik gabeko espazio bat utzi behar litzateke, 5 metrokoa.

SEGURTASUN FALTA OINEZKOENTZAKO PASABIDEETAN ETA HOBETZEKO PROPOSAMENA



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

3.1 neurria. Bidegorri-sarea; 5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Sare nagusian egokituta dagoen kilometro kopurua (%)

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	●●●	■ ■ ■	€€€
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA	

1.2 NEURRIA. KALE ETA OINEZKOEN EREMU BERRIAK, EDO OINEZKOENTZAKO LEHENTASUNA DUTENAK

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Neurri honen helburua da **oinezkoentzako lehentasunezko ardatzak** sortzea, **arkitektura-oztoporik gabeak eta egoteko kalitate handikoak**.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

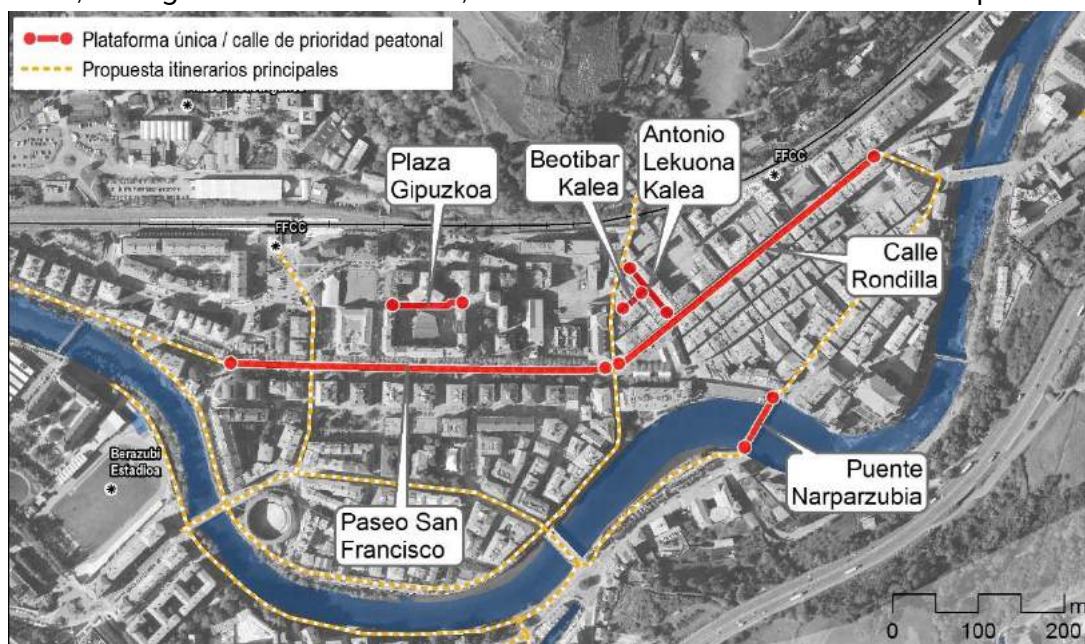
Oinezkoei lehentasuna emango dieten plataforma berriak sortzea proposatzen dugu. Plataforma horietan, oso txikia izango da ibilgailu motordunen presentzia, bai martxan dabilzanena, bai aparkatuta daudenena.

Oinezkoen oinarritzko sareko lanek hiru kale hauek hartuko dituzte batez ere: Rondilla kalea, San Frantzisko pasealekua eta Naparzubia. Lehen bi esku-hartzeak xehetasun handiagoz daude deskribatuta 5.2 neurriari ("Bide-sarearen kontzepzio berria") dagozkion fitxetan.

Naparzubiar dagokionez, zubiak sarbide mugatua duen arren, espaloia eta bidearen arteko maila-desberdintasunak hor jarraitzen du. Arkitektura-oztopo bat da hori eta murriztu egiten du egoteko kalitatea.

Horiez gain, proposatu dugu, bide-sarean, oinezkoentzako oinarritzko saretik kanpoko beste tarte batzuk ere oinezkoentzako egokitzea, hauek, hain zuzen: Antonio Lekuona kalea, Beotibar kalea eta Gipuzkoa plaza.

Amaitzeko, ez dugu Soldadu kalea sartu, Udalak baduelako eremu horretarako proiektu bat.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

3.1 neurria. Bidegorri-sarea

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Gauzatutako proiektuak (%), amaituta dauden oinezkoentzako kaleen kilometro kopurua

5. LEHENTASUNA / PROGRAMAZIOA / KOSTUA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	● ● ●	■ ■	€€
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA	

1.3 NEURRIA. BIDEGURUTZEAK HOBETZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

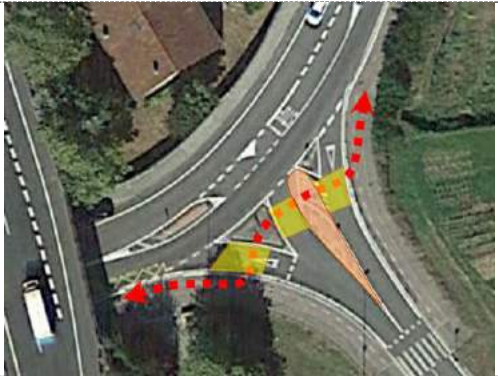
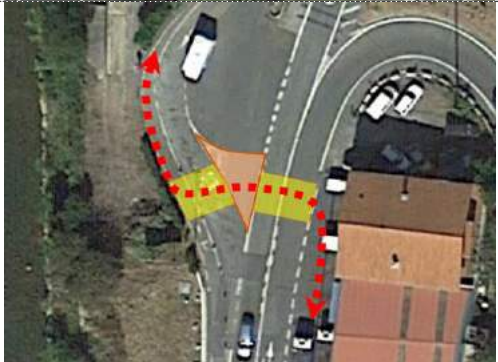
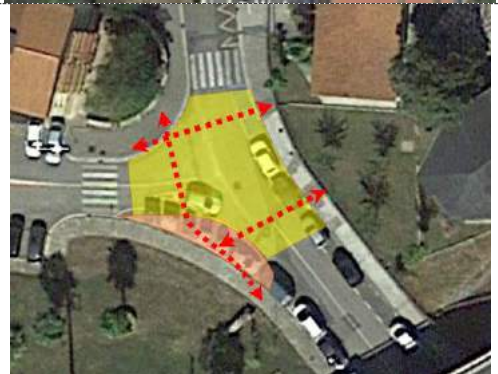
Neurri honen bidez, hobetu egin nahi ditugu bide-sareko bidegurutzeetako segurtasuna eta erosotasuna, horietan izaten baitira istripu gehien. Horrez gain, handitu egin nahi dugu bide-sarearen iragazkortasuna ere, puntu estrategikoetan oinezkoentzako pasabide berriak jarrita.

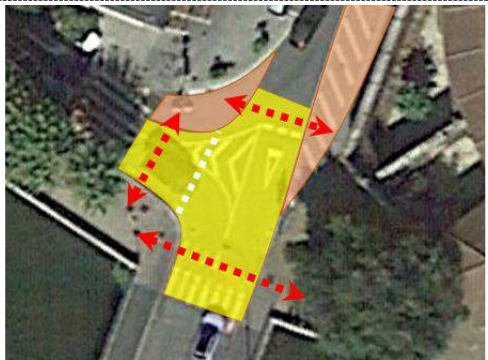
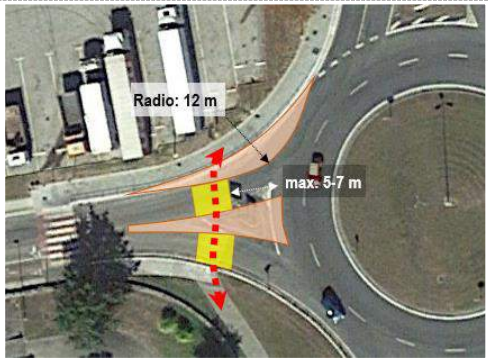
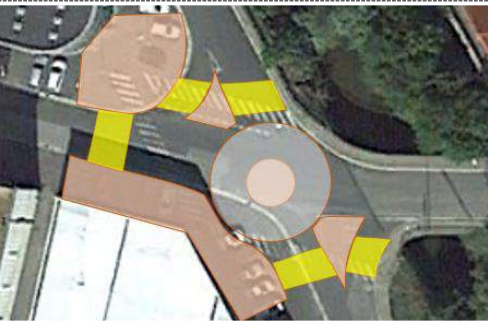
2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Esku-hartzeen bidez, oinezkoentzako pasabide berriak eskaini nahi ditugu, eta oinezkoen ibilbideetan egin behar izaten diren itzulinguruak murriztu eta zirkulazioa baretzeko neurriak txertatu (estutzea, plataforma goratuak, babesguneak eta babesak, etab.).

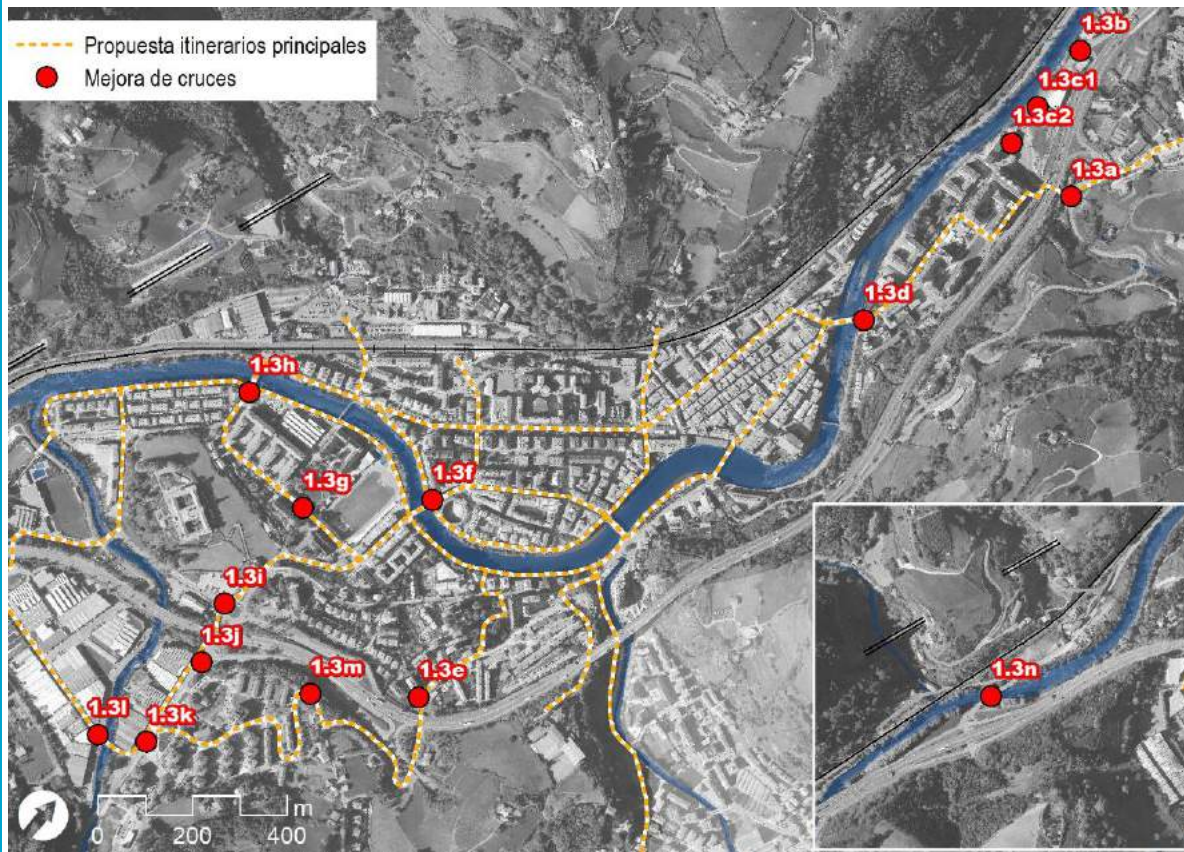
Oinezkoen pasabideetan segurtasuna hobetzeko, funtsezkoa da ikuspen ona bermatzea. Askotan, aparkatzeko lerroetan aparkatuta dauden ibilgailuek oztopatu egiten dute ikuspena. Arazo hori konpontzeko, proposatzen da kentzea oinezkoen pasabidearen alboko lehen aparkalekua.

Hona hemen, adibide gisa, proposatutako jarduera batzuk ilustratuta:

ID	Izena	Proposamena	Eskema
1.3a	Larramendi auzoaren eta Santa Lutzia auzoaren arteko bidegurutzea	Oinezkoen pasabidea atzera emanda dago eta atzera-emate hori murriztea eta oinezkoentzako ibilbidea zuzenago bihurtzea proposatzen dugu, lehendik dauden oinezkoen babesguneak/babesak aprobetxatuz eta bidea pixka bat doituz.	
1.3b	Larramendi auzoaren eta Donostia etorbidearen arteko bidegurutzea	Oinezkoentzako beste pasabide bat instalatzeko babesgune bat jartzea proposatzen dugu, hala, bidearen ekialdeko ertzeko espaloia erabili ahal izateko.	
1.3e	Iparragirre auzoaren eta Igeralde kalearen arteko bidegurutzea	Orain, oinezkoen pasabidea oso atzera emana dago, hondakinentzako edukiontzia daude elkargunean eta ikuspena murrizten dute. Biratzeko erradioak doitzea eta plataforma goratu bat jartzea proposatzen dugu, oinezkoentzat gurutzatzea seguruagoa eta erosoagoa izan dadin.	

1.3f	Berazubiko zubiaren eta Pedro Tolosa pasealekuaren arteko bidegurutzeari	Oinezkoentzako pasabidea oso atzera emanda dago eta, gainera, Oria kaletik pasabide bakarra dago. Proposatzen dugu oinezkoek kalea gurutzatzeko plataforma goratu bat jartzea, Pedro Tolosako bidea erre bakararrera murriztea eta Pedro Tolosa kaleari pasatzen uzteko betebeharra ezartzea.	
1.3i	Iruña etorbidearen eta Kondeaneko aldaparen arteko biribilgunea	Biribilgunearen dimentsio geometrikoak doitzeta eta biratzeko erre bakarria uztea proposatzen dugu. Hala, ez da horren atzera eraman behar oinezkoen pasabidea.	
1.3j	GI-2135 errepidearen eta A-1 errepidearen arteko biribilgunea	Biribilgunearen hegoaldean (GI-2135) oinezkoentzako beste pasabide bat jartzea proposatzen dugu, Amartz auzoko herriarrek itzulginguru txikiagoa egin behar izateko. Horretarako, biribilgunearen dimentsio geometrikoak doitu eta biratzeko erre bakarria utzi beharra dago. Horiez gain, oinezkoen pasabide berri hori Amartz auzora sartzeko kalearekin lotu beharko litzateke.	
1.3l	Usabal industrialdeko bidegurutzeari	Industrialdera sartzeko bidegurutzeari bide-segurtasuna eta oinezkoentzako pasabideen erosotasuna hobetzea proposatzen dugu. Zirkulazioa baretzeko, biribilgune zapalgarri bat jartzea komeni da.	
1.3m	Amaratz auzora sartzeko bidea	Leku honetan, ekialdeko espaloia bihurtzeko batean amaitzen da eta ez dago bidea gurutzatzeko pasabiderik. Zirkulazioa baretzeko eta bidea errazago gurutzatzeko, plataforma goratu bat jartzea proposatzen dugu, 10-15 metroko tartean.	

ESKU-HARTZEEN KOKAPENA:



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.4 neurria. Espaloiak zabaltzea

3.1 neurria. Bidegorri-sarea

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Hobetutako/berritutako bidegurutzeen kopurua

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	● ● ●	■ ■	€ € €
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA	

1.4 NEURRIA. ESPALOIAK ZABALTZEA

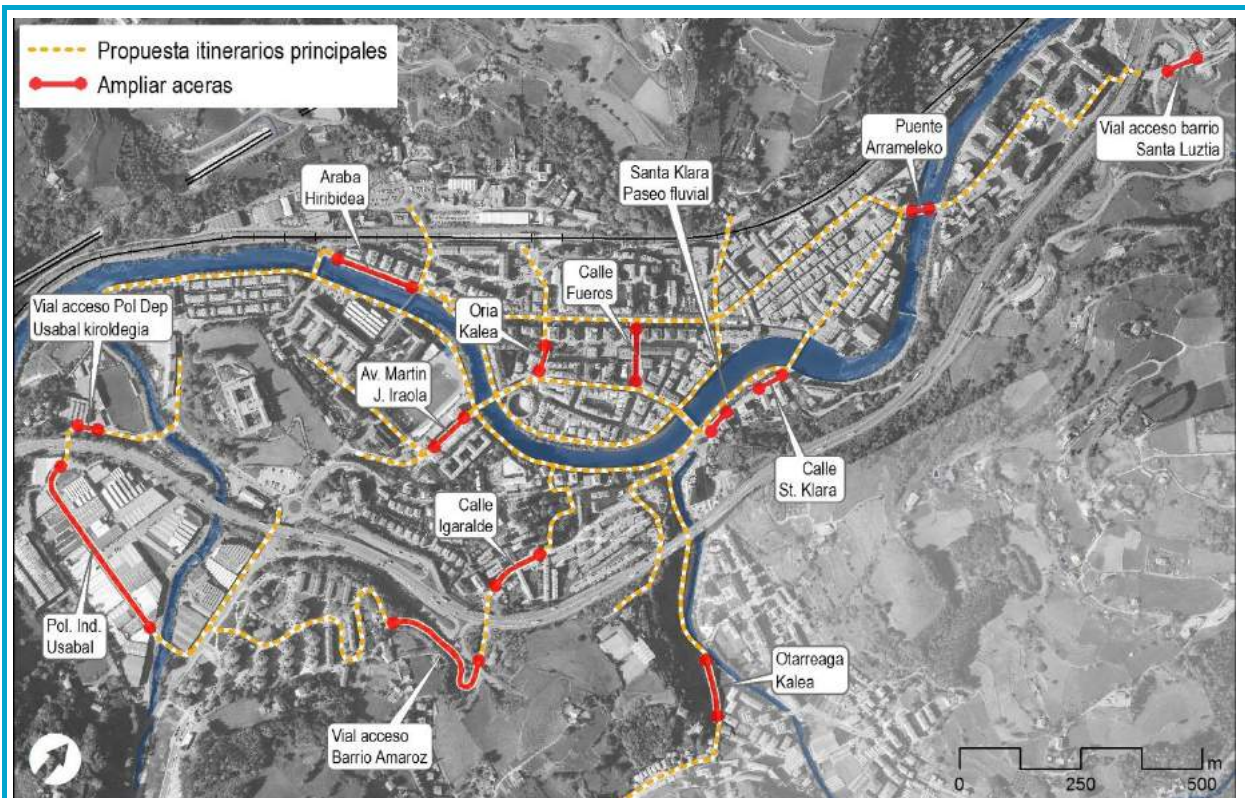
1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Neurri honen helburua da espaloien dimentsioak egokiak izatea, kontuan izanda oinezkoen ibilbideari lotutako eskaria eta/edo funtzionaltasuna. Hau da, irisgarritasun unibertsalaz harago, aldatu egin nahi ditugu baldintzak, ibiltzea erosoagoa eta erakargarriagoa izan dadin, batez ere sare nagusian.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Besteak beste, honako tarte eta kale hauetan proposatzen dugu espaloia zabaltzea:

ID	Kalearen izena	Proposamena	Justifikazioa	Argazkia
1.4a	Foru etorbidea	Espaloi bat zabaltzea eta bidea beharrezkoa den gutxieneko mailara murriztea. Plataforma bakarra litzateke onena, baina kostu handiagoa du.	Bidea gairidimentsionatuta dago, oinezkoen eskaria handia da. Aparatzeko plazan eskaintza murriztea.	
1.4b	Oria kalea	Espaloi bat zabaltzea, aparkatzeko lerro bat kenduta. Plataforma bakarra litzateke onena, baina kostu handiagoa du. Horrez gain, egokia litzateke zuhaitzak jartzea.	Oinezkoen eskaria handia da eta egoteko kalitatea, berriz, eskasa.	
1.4c	Usabal industrialdea	Gutxienez 3 metroko espaloia jartzea, zuhaitzekin hornituta.	Une honetan, ez dago espaloirik eta oinez ibiltzea oso deserosoa eta arriskutsua da.	
1.4j	Arrameleko zubia	Bidegorria espaloi bihurtu eta bizikletak bidean ibiltzea proposatzen dugu. Bide-sarearen kontzepzio berria dela-eta, IMD indizea askoz baxuagoa izango da eta ibilgailu astun/autobus gutxiago izango da.	Espaloiak 1,20 m-ko zabalera du tarte honetan, bidegorriaren alboan, eta ez du bidegorria eta espaloia bereizteko elementurik.	
1.4i	Araba etorbidea	 Ibai ertzeko espaloiak 2 m bakarrik ditu zabalean eta bideak, berriz, ia 8 m. Hegoaldeko ertzeko espaloia zabaltzea proposatzen dugu, ibai ertzeko pasealekuari jarraipena emateko. Espazioa irabaziko da bidea 6 m-ra estututa eta erre bat ere ken daiteke. Horiez gain, bidea doitzeak ibilgailu motordunen abiadura murriztu egingo du, eta, hala, bizikletak bidetik joatea errazagoa izango da. Amaitzeko, beste aldeko bidegorria hobetzea proposatzen dugu, irisgarritasun-araudia bete dezan.		



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.3 neurria. Bidegurutzeak hobetzea

3.1 neurria. Bidegorri-sarea

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Espaloiak zabaltu zaizkien tarteen metroak eta luzera osoarekiko duten ehunekoa (%).

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO
KOSTUA

● ● ●

■ ■

€€€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

1.5 NEURRIA. OINEZKOENTZAKO BAKARRIK DIREN PASEALEKUAK ETA EREMUAK

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Orain, oinezkoentzako pasealeku eta egonaldi-eremu asko bizikletekin partekatzeak dira eta horrek presio handia eta tirabira ugari sorrazten du bi kolektiboen artean. Neurri honen helburua da oinez dabilen pertsonen bakarririk erabiltzeko espazio egoki bat bermatzea, egonaldi-kalitatea eta bideko segurtasuna hobetzeko helburuarekin.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Hemen deskribatuko ditugu ardatz batzuetarako proposatutako esku-hartzeak:

ID	Izena	Proposamena	Argazkia
1.5a	Iurramendi pasealekua	Pasealeku honetan bizikletaz ibiltzeko aukera ematea proposatzen dugu, pasealeku periferikoa denez, eskari txikiagoa baitu, baina bizikletentzako espazio bat markatu gabe. Hala, garbi geratuko da oinezkoen dutela lehentasuna. Horrez gain, orduko 10 km-ra mugatu behar da abiadura. Amaitzeko, zuhaitzak kimatu eta argiteria hobetu beharra dago, herritarren segurtasuna hobetzeko.	
1.5b	Eroskiren alboko ibai ertzeko pasealekua	Oinezkoentzako pasealeku hau aparkatzeko lekuari espazioa kenduta zabaltzea proposatzen dugu.	
1.5c	Pedro Tolosa pasealekua	Ibaiertzeko pasealekuaren zati hau oinezkoentzako bakarrik izatea proposatzen dugu. Eta bizikletentzat, bidea egokitzea proposatzen dugu.	
1.5e	GI-2135 / oinezkoentzako pasealekua	Zirkulazio-errei bat kendu eta bidegorri bereizi bat jartzea proposatzen dugu, espaloia oinezkoen bakarririk erabiltzeko izan dadin.	
1.5f	Kondeko aldapa / GI-2130	Zirkulazio-errei bat kendu eta bidegorri bereizi bat jartzea proposatzen dugu, espaloia oinezkoen bakarririk erabiltzeko izan dadin.	



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.3 neurria. Bidegurutzeak hobetzea

3.1 neurria. Bidegorri-sarea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Oinezkoek bakarrik erabiltzekoak diren bideen kilometroak.

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
● ● ●	■	€
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA

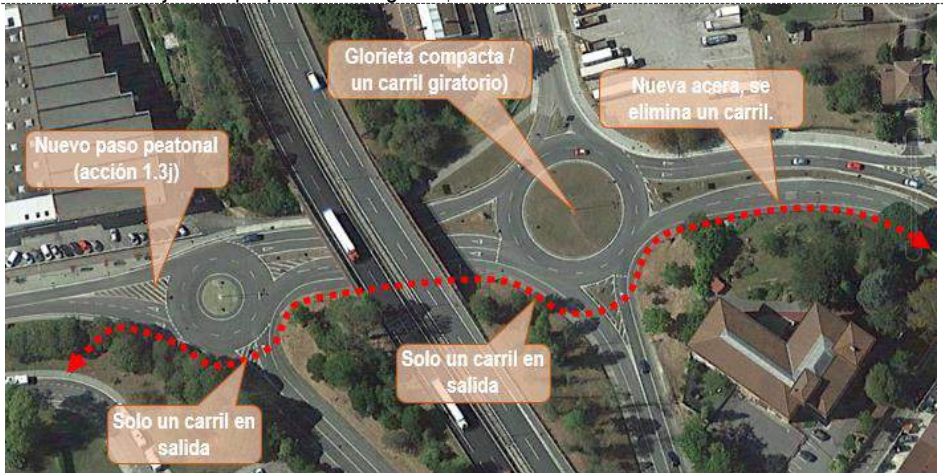
1.6 NEURRIA. OINEZKOENTZAKO IBILBIDE BERRIAK EGITEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Neurri honen helburua da ohikoak diren bidaia-erakarle batzuetara oinezkoentzako ibilbide berriak sortzea; hain zuzen, une honetan, irisgarritasuna, bide-segurtasunaren edo erosotasunaren aldetik oinez joateko zailak diren lekuetara.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Honako tarte eta kale hauetan oinezkoentzako ibilbide berriak jartzea proposatzen dugu:

ID	Izena	Proposamena	Argazkia/Eskema
1.6a	GI-2135 / A1 / Kondeko aldapa lotunea	Ipar-ekialdeko ertzetik oinezkoentzako ibilbide berria jartzea proposatzen dugu.	 Labels in image: Glorieta compacta / un carril giratorio, Nueva acera, se elimina un carril, Nuevo paso peatonal (acción 1.3j), Solo un carril en salida.
1.6b	Izaskungo aldapa	Bidearen zati bat oinezkoentzako izateko mugatzea proposatzen dugu. Bidearen zabalera 5,50 m-an geldituko litzateke eta oinezkoentzako bandak, berriz, 1,50 m inguru izango litzuke. Oinezkoentzako ibilbide berrirako irisgarritasuna hobetzeko, ondo legoke 1,7D ekintza egitea (eskailera bidezko sarbidea / garraio bertikala lbaiondo kaletik).	 Labels in image: 5,50 m, 1,50 m.
1.6c	Ibai ertzeko Santa Klara pasealekua	Leku honetan aparkatzeko plazak kentzea, oinezkoentzako pasealekua jartzea eta bidegorria hobetzea proposatzen dugu. Bestela, altuerako aparkaleku berria jar daiteke (eraikina) Izaskungo aldapan.	
1.6d	P.I. Donostia hiribidea	Bidean, oinezkoentzako banda bat mugatzea proposatzen dugu, bolardo edo horien antzeko beste elementu batzuekin babestuta. Bideak 6,50-7,00 metroko zabalera du eta, beraz, oinezkoentzako banda jarrita, 5,00-5,50 m izango litzuke.	 Label in image: Donostia.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

3.1 neurria. Bidegorri-sarea

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Oinezkoentzako sortutako ibilbide berrietako kilometroak

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	● ● ●	■ ■	€ € €
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA	

1.7 NEURRIA. IRISGARRITASUNA HOBETZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

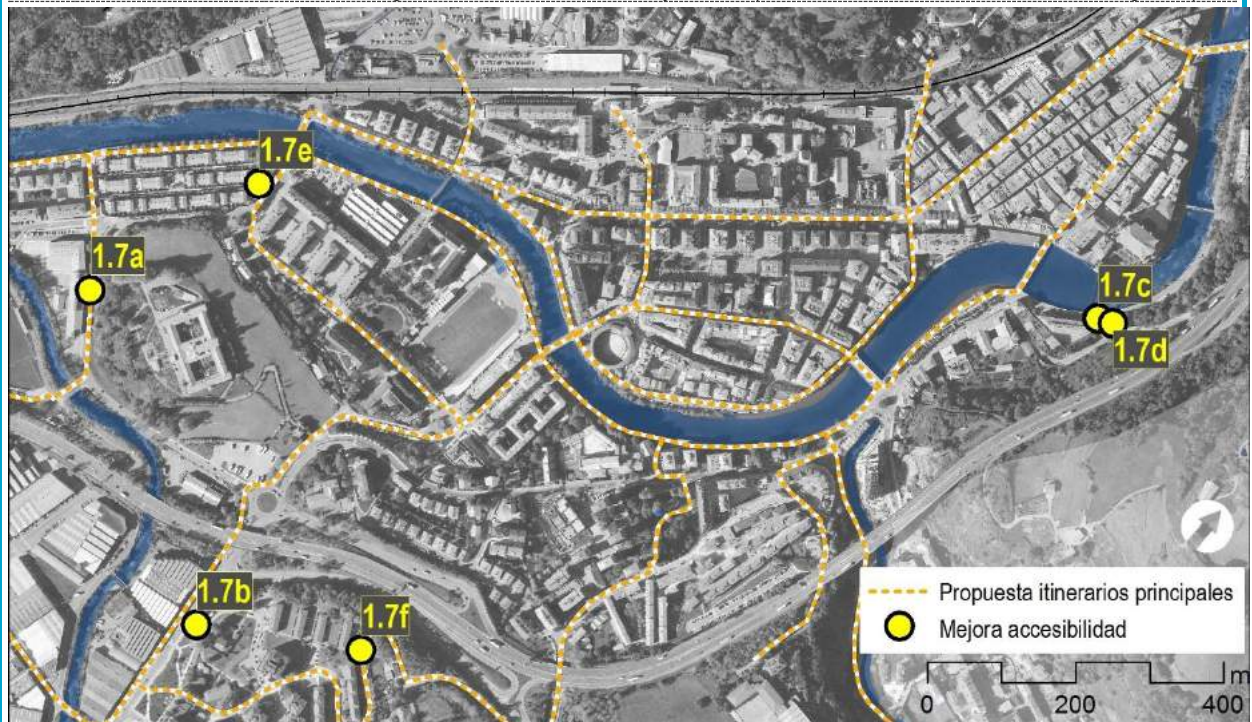
Neurri honen helburua leku jakin batzuetako irisgarritasun hobetzea da.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Hemen deskribatuko ditugu proposatutako esku-hartze batzuk:

ID	Izena	Proposamena	Argazkia
1.7a	Iruñea etorbidea / Laskorain ikastolaren aurreko kalea	Laskorain ikastolaren aurrean, bidegorria eta espaloia mugatzen dituen hesi bat dago eta tarte handi batean, ez du aukerarik ematen bidea gurutzatzeko. Hesi hori kentzea edo bidea leku gehiagotan gurutzatzeko aukera jartzea proposatzen dugu, beste aldeko bidexkara igaro ahal izateko.	
1.7b	GI-2135 / Amarotz auzoko kalea	Hesi bat dago Amarotz auzoa eta GI-2135 lotzen diren lekuan eta hesiaren funtzioa oinezkoek bidea behar ez den lekutik ez gurutzatzea da. Hesiak kentzea eta, horren ordez, oinezkoek bidea gurutzatzeko pasabide bat jartzea proposatzen dugu.	
1.7c	Ibaiondo kalea	Espaloia leku jakinetan zabaltzea eta oinezkoentzako pasabide berri bat jartzea proposatzen dugu etxebizitzetarako sarbidea hobetzeko. Ekintza are garrantzitsuagoa izango da, baldin eta hurrengo ekintza ere egiten bada; hau da, puntu horretan Ibaiondo kalea Izaskungo aldaparekin eskailera edo garraio bertikalarekin lotzea.	
1.7d	Izaskungo aldapa / Ibaiondo kalea	 Izaskungo aldapa bideak Asuncion klinikarako sarbidea du eta oinezkoentzako irisgarritasuna mugatua da (errepide estua eta malkartsua), nahiz eta 1.6b ekintzaren helburua hori hobetzea izan. Hori dela-eta, 1.7c puntuaren parean (Ibaiondo kalea) beste ekintza bat ere egitea	

proposatzen dugu, eskailera edo igogailu bat eraikitzeko. Klinikarekin hitzarmen bat egiten
saiatzeari lan hori finantzatzeko aukera bat.
Bestela, Igarondo kalearen amaieran jar liteke (hor badaude eskailera / eskuineko argazkia)



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.3 neurria. Bidegurutzeak hobetzea

1.4 neurria. Espaloiak zabaltzea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Konpondutako/egokitutako guneen kopurua

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO
KOSTUA

● ● ●

■ ■ ■

€€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

2.1 NEURRIA. EGONALDI-KALITATEA HOBETZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

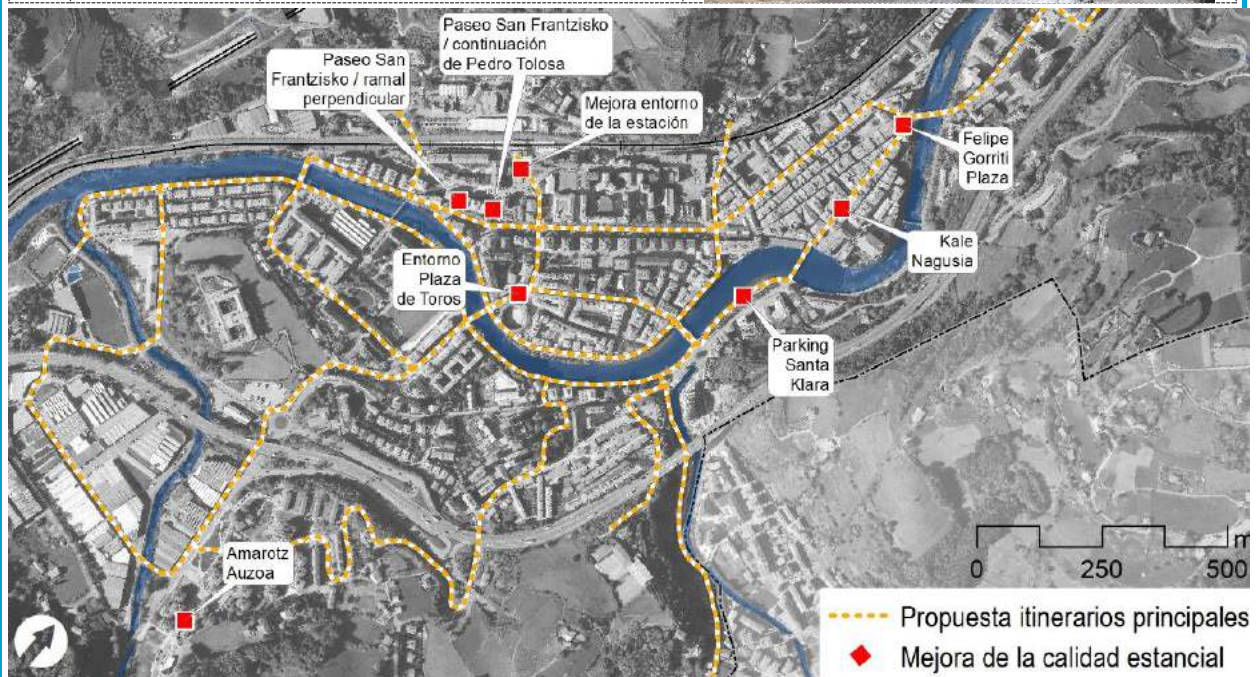
Puntu estrategiko batzuetan egonaldi-kalitatea hobetzea da helburua, leku batetik bestera oinez joatea edo, besterik gabe, kalean "egotea" erosoagoa eta erakargarriagoa izan dadin.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Hemen aurkeztuko ditugu, adibide gisa, proposamen batzuk xeheago.

ID	Izena	Proposamena	Argazkia/Eskema
2.1 a	Zezen-plazaren ingurua	Orain, bideak zatitu egiten ditu oinezkoentzako espazioak zezen-plazaren aurrean. Plataforma bakarra jartzea eta plazako egonaldi-kalitatea hobetzea proposatzen dugu hiri-altzariak eta zuhaitzak jarrita. Aparkatzeko lekuak kentzea eta bizikletei joera nagusiaren kontrako norabidean ibiltzen uztea komeni da.	
2.1 b	Felipe Gorriti plaza	Felipe Gorriti plazak kaleen arteko bidegurutze itxura du eta egonaldi-kalitate eskasa du. Plataforma bakarra jartzea eta bertara sartzeko eta aparkatzeko aukera zabalagoa eta ezarritako ordutegira murriztea proposatzen dugu (ikus 5.7 neurria).	
2.1c	Tren-geltokiaren ingurua	Tren-geltokiaren aurreko "plaza" aparkaleku handi bat da. Aparkalekua trenbidearen beste aldera lekualdatzea eta eremu hori, egonaldi-kalitate handiko plaza bihurtzea eta autobusaren eta trenaren arteko aldaketa egiteko erabiltzea proposatzen dugu.	
2.1 d	Amarotz auzoa	Eremu honen egonaldi-kalitatea hobetzea proposatzen dugu lorategi-erdibitzaila bat, eserlekuak eta zuhaitzak jarrita. 30eko gune edo S-28 etxebizitza-kale izendatu behar da eremua. Aparkatzeko bandak toki jakin batzuetan etetea komeni da, oinezkoek bidea gurutzatzeko aukera izan dezaten. Amaitzeko, kalea irteerarik gabekoa bihurtzea gomendatzen dugu (lehen zegoen bezala), pilotalekura bizitegi-eremutik ez sartzeko.	

2.1 g	Santa Klara zumardia	Santa Klara kaleko zumardiko aparkalekua gutxiegi erabiltzen da. Aparkatzeko lekuak kendu eta eremu hori oinezkoentzako espazio eta egonaldi-kalitate handiko berdegune bihurtzea proposatzen dugu, herrigune historikoaren ibai-fatxadaren begiratoki ere izan dadin. 1.6c ekintzan ere jasota dago ekintza hori. Plaza berriaren azalera, gutxi gorabehera, 3.300 m ² -koa da.	
2.1 h	Kale Nagusia	Rondilla kalea bizikletak herrigune historikotik igarotzeko ibilbide berri bihurtu ondoren, bizikleten zirkulazioa ordu-tarte batzuetara mugatzea proposatzen dugu eta erabat debekatzea motordun ibilgailuak igarotzeko aukera (adibidez, zamalanak).	



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.2 neurria. Kale eta oinezkoentzako eremu berriak.

1.6 neurria. Oinezkoentzako ibilbide berriak egitea

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Hobetutako guneen / eremuen kopurua.

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	●●●	■ ■ ■	€€€
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA	

2.2 NEURRIA. HERRITARREN SEGURTASUNA HOBETZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Herritarren segurtasuna handitzea da helburua, bereziki oztopo naturalen eta azpiegituren iragazkortasun-puntuetan. Kasu askotan, helmuga batera iristeko aukera bakarra dira. Neurriak garrantzia handia du emakumeen mugikortasunerako, gehiago mugatzen baitzaie mugikortasuna emakumeei herritarrentzako segurtasun gutxiko puntuak daudelako.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Ekintza gehienek azpiko pasabideetan herritarren segurtasun hobetzearekin dute lotura. Proposatutako jarduerak argiztapena eta pintura hobetzea, espaloiak zabaltzea eta leku horietan ibilgailuak aparkatzea debekatzea/saihestea dira.

Hona hemen, adibide gisa, puntu jakin batzuetarako proposatutako jarduerak:

	Proposamena	Argazkia / Eskema
2.2a Igeralde kalea, A-1aren azpiko pasabidea	- Azpiko pasabideko argiztapena eta pintura hobetzea. - Bolardoak jartzea komeni da, ibilgailuak espalo gainean ez aparkatzeko.	
2.2b Usabal kiroldegitik Usabal industrialdera igarotzeko azpiko pasabidea	- Azpiko pasabideko argiztapena eta pintura hobetzea. - Mutiloiak jartzea komeni da ibilgailuak espalo gainean ez aparkatzeko / bidegorritik aparte oinezkoentzako ibilbide bat jartzea.	
2.2f San Juan kalea / San Inazio kalea	Azpiko bi pasabideek gabeziak dituzte herritarren segurtasunari erreparatuta. Azpiko bi pasabideak elkartu eta trenbideen azpian parke bat sortzea proposatzen dugu, oinezkoentzako pasealeku zabal eta erakargarriekin. Badago aukera hitzarmen urbanistiko bat egiteko, San Esteban auzorako aurrez ikusita dauden lanekin batera, lanak finantzatzeko. Bestela, azpiko pasabide hori erabat oinezkoentzako bihurtzeko aukera ere badago epe ertaineko bide-sarearen antolamendu berriarekin bat etorruta (bi norabide Batxiler Zaldibia kalean).	



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.2 neurria. Kale eta oinezkoentzako eremu berriak.

1.6 neurria. Oinezkoentzako ibilbide berriak egitea

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Hobetutako guneen / eremuen kopurua.

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO
KOSTUA

● ● ●

■ ■ ■

€ € €

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

3.1 NEURRIA. BIDEGORRIEN OINARRIZKO SAREA

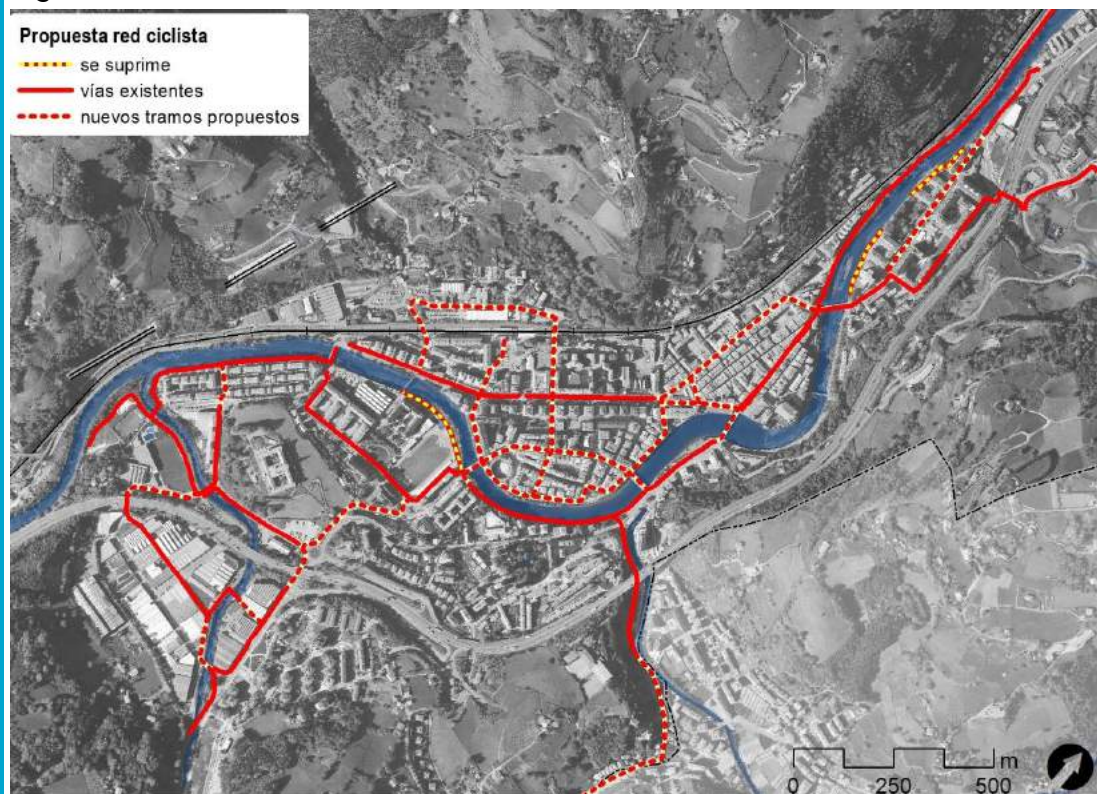
1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Tolosak ezaugarri egokiak ditu hiriko eta hiri arteko garraiobide gisa bizikleta erabiltzeko. Bidegorri-sare jarraitua, funtzionala eta osatua bizikletaren ohiko erabilera sustatzeko oinarritzeko baldintza da, batez ere, talde ahularentzat eta sor daitekeen eskaerarentzat.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Sarearen proposamenean sartuta daude orain bizikletentzat ditugun tarte gehienak, orain oinezkoek eta bizikletek partekatzen moduan jarrita dauden zati batzuk kenduta, eta sare-eredu mistoan dago oinarrituta: motordun ibilgailuen zirkulaziotik bereizitako tarteak dira batzuk bereiztea beharrezkoa den kasuetan, eta bidean txertatutako tarteak dira besteak horretarako aukera dagoenean.

Sarearen trazadura bizikleten lekualdaketetako gogo-lerroetan oinarritzen da, bidaia-erakleen kokapenetik abiatuta. Bidegorrien oinarritzeko sarearen luzera, guztira, 8,6 km ingurukoa da.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.1 neurria. Oinezkoen bideen oinarritzeko sarea

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Sare nagusian egokituta dauden kilometroen %-a

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■ ■

€€€

O BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

3.2 NEURRIA. BIDEGORRIEN OINARRIZKO SAREKO TARTE BERRIAK

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Helburua alde eta auzo garrantzitsuen artean bizikletentzako konektagarritasun falta konpontzea da; honako lotura hauena, hain zuzen: zabalgunea-Larramendi, zabalgunea-San Esteban, zabalgunea - lurte - Amarotz, Oria ibaiaren bi ertzetako ibai-konexioak, zabalgunearen oinarritzko egituratzea eta intereseko eremu lauekin dauden konexioak (adibidez industrialdeekin).

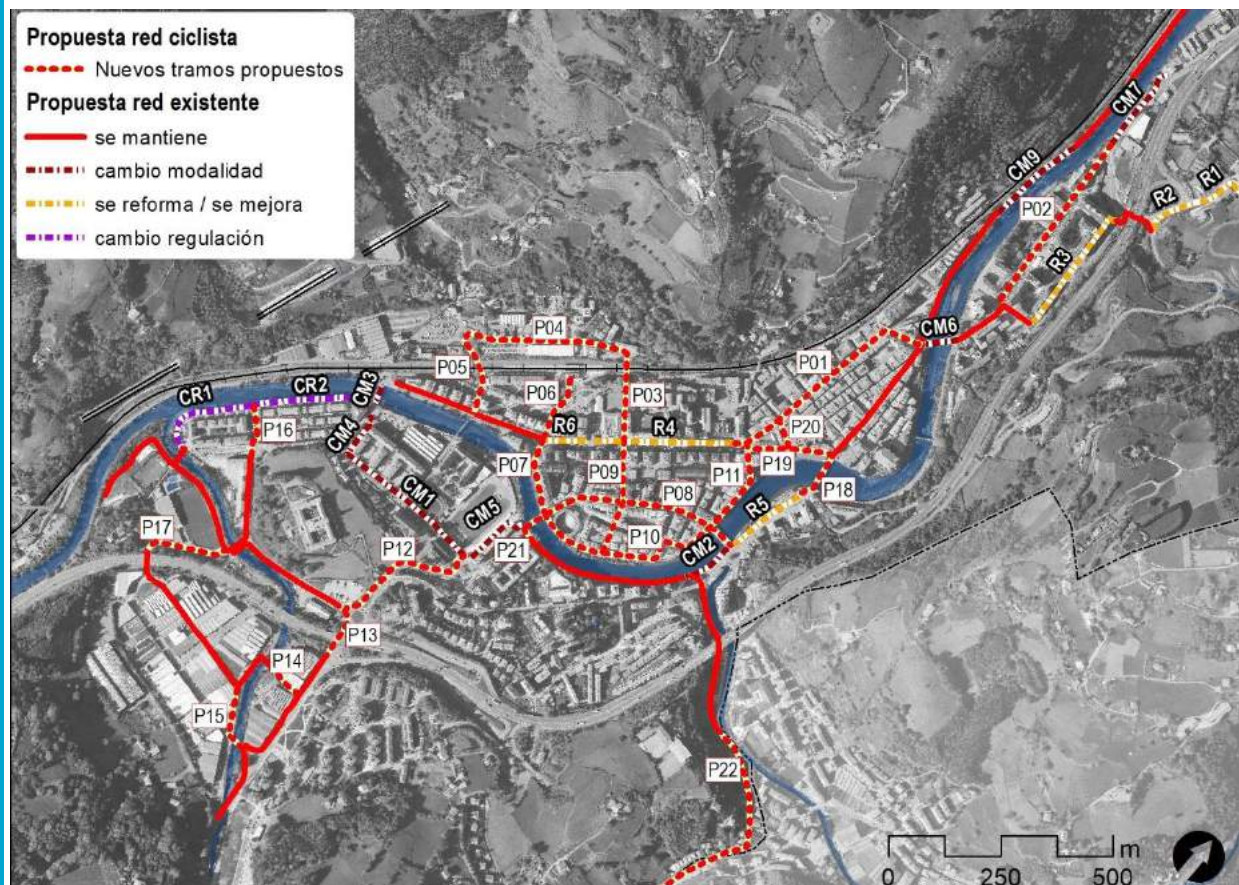
Bidegorri-sarean, guztira, beste 4.700 metro txertatzea proposatzen dugu.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

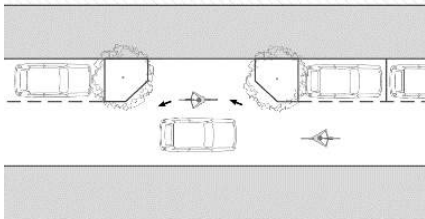
Bideen erreforma osoko jarduerak, bizitoki-kaleen (S-28) egokitze eraginkorra, hiri-erreformarako planak eta une honetako sekzioaren birbanaketa babes moduan hartuta, bizikletentzako tarte berriak jartzea proposatzen dugu (motordun ibilgailuei lehentasunik emango ez dieten kale berriak),

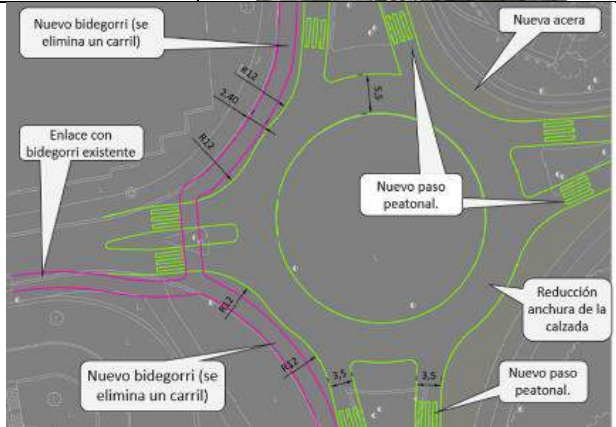
Bestalde, n bizikletentzako segurtasuna eta iragazkortasuna hobetzean oinarritutako zati berriak proposatu ditugu, orain bizikletaz ibiltzeko aukera ematen duten bideen sarean, 30eko eremuan, bizikletek norabide bakarrean ibiltzeko aukera duten lekuan, egiteko jarduerak proposatuta.

Amaitzeko, tarte batzuetarako, bidegorri berri bereziak proposatu ditugu (Martin Jose Iraola etorbidea, GI-2130 eta GI-2130); baita erabilera lehenesteko bandak ere (babes-bandak); adibidez, Larramendi kalean.



Hona hemen proposatu ditugun esku-hartze batzuk:

Ekintza	Plano kode a	Kalearen izena	Proposamena	Irudia
3.2a	P01	Rondilla	Bizikletentzako bi norabideak partekatutako kalean. Bizikleta Rondilla kalerako aurreikusitako ardatz hiritarrean txertatzea. Plataforma bakarra egitea dago aurrez ikusita, eta plataforma horrek egonaldi-kalitatea izango du lehentasun eta motorrik gabeko zirkulazioen eta garraio publiko kolektiboaren arteko komunikazio-ardatza izango da.	
3.2b	P02	Larramendi	Alboetako bizitegi-kaleetan bizikleta eraginkortasunez txertatzeko aukera sortzea, S-28 seinalea bizikletari eginiko erreferentziekin osatuz. Gasolindegia parean iparralderanzko jarraipena bermatzeko babeserako bandak jarriko lirateke.	
3.2f	P06	San Frantzisko-Geltokia	Norabide bakarreko kalea. Motordun ibilgailuentzako bi erreietako bat kendu, espaloia zabaltu eta joera nagusiaren aurka joateko bidegorri bat txertatzea da proposamena, beheko norabidean ziklo-kalearekin konbinatuta (bide mistoa). Bi norabideko galtzada, zabalera doitukoa, jartzeak ere ondo funtziona dezake.	
3.2g	P07	Pedro Tolosa	Bideen antolamendu berriaren funtzioan badago 30eko eremuan ziklo-kale bat diseinatzeko aukera. Joera nagusiaren kontra joateko bidegorri bat izango luke eta horretarako, kendu egin beharko lirateke iparraldeko aldean aparkatzeko dauden lekuak. Epe ertainera, kalea S-28 gisa muga daiteke eta joera nagusiaren aurkako zirkulaziorako aukera jarri (ikus P11).	
3.2k	P11	Zumalakar regi	Tokiko bide-sarearen iragazkortasuna hobetzeko, bizikletaz joera nagusiaren aurka ibiltzeko aukera ematea proposatzen dugu. Galtzadaren zabalera mugatuta dagoenez, autoekin aldizka izan litezkeen gurutzatzeetarako babeslekuak jartzea proposatzen dugu.	

3.2l	P12	Martin Iraola/ GI-2130	Lehen tarteetan (1. tarte argazkian), bi norabideko bidegorri bereizi bat eraikitzea proposatzen dugu, horretarako, hamabi aparkaleku inguru kenduta eta galtzadaren zabalera doitu. Bigarren tarteetan (2) bidegorriari jarraipena ematea proposatzen dugu zirkulazio-errei bat kenduta, hala, espaloia oinezkoentzako bakarrik izan dadin.	
3.2m	P13	Iruña-GI-2130	Proposamena: Bidegorri bereiziari jarraipena ematea. Horretarako, suhiltzaile-etxearen alboko biribilgunea trinkotzea ere aurreikusita dago. N-1aren azpiko pasabidean ere erreietako bat kendu beharko da.	
3.2u	P21	Elkano	Elkano kaleko bidegorriaren eta kale horretako galtzadaren artean lotura bat ezartzea, bizikletaz aurrera egin ahal izateko espaloitik ibili beharrik gabe. Bolardoak jartzea komeni da, askotan, autoak bidegorrira igota egoten baitira.	
3.2v	P22	Otarreaga	Zirkulazio arineko bide honetako bizikletan ibiltzeko baldintzak hobetzea, txirindulariak babesteko bandak jarrita.	

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.2 neurria. Kale eta oinezkoen eremu berriak. 1.3 neurria. Bidegurutzeak hobetzea

1.4 neurria. Espaloiak zabaltzea. 1.5 neurria. Oinezkoentzako bakarrik diren pasealekuak eta eremuak

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Sare nagusian egokituta dauden km-en %-a

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■ ■

€€€

O BAXUA / LABURRA

OO

ERTAINA

OOO

ALTUA / LUZEA

3.3. NEURRIA. LEHENDIK DAUDEN BIZIKLETEN BIDEAK BIRMOLDATU ETA HOBETZEA

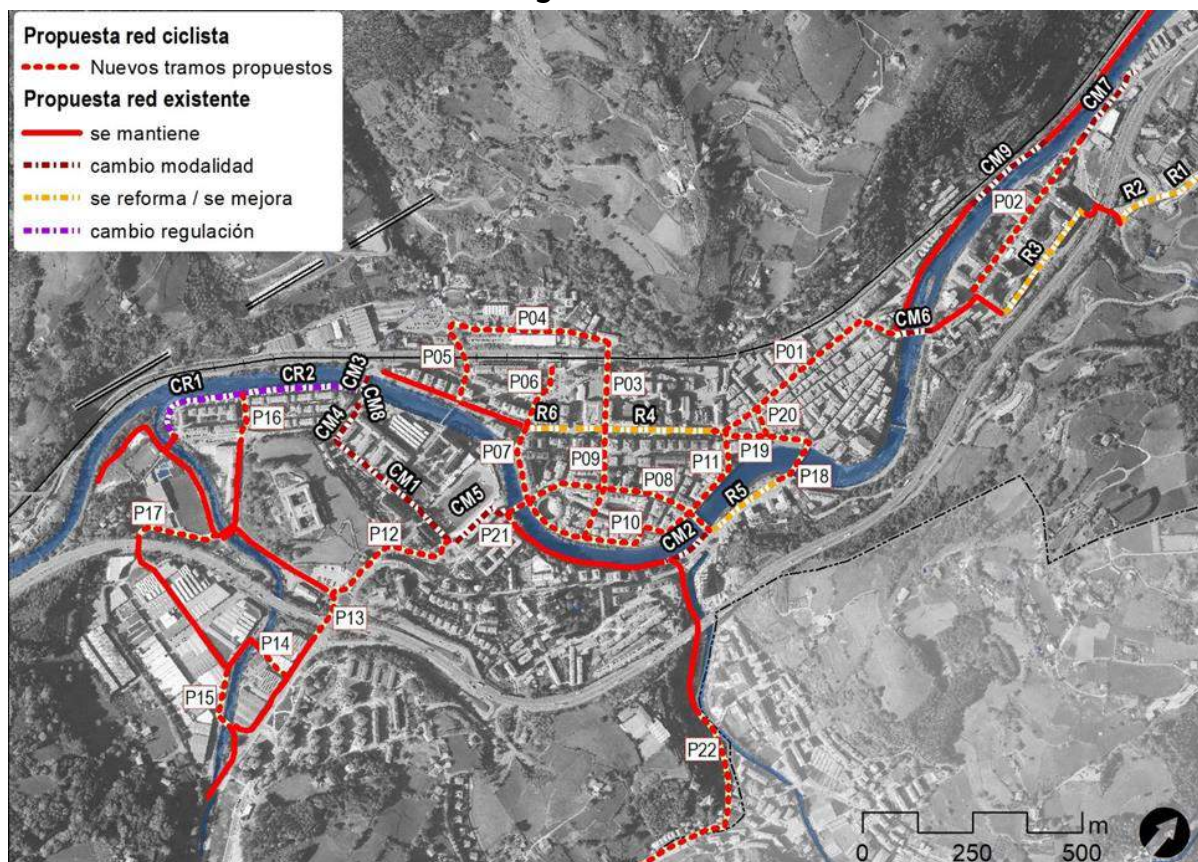
1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Helburua bizikletek eta oinezkoek partekatzen dituzten bidegorrietako gatazkak eta tirabirak konpontzea da.

Arazoak sortzen dira bizikletentzako azpiegiturak naturalki oinezkoari dagokion espazioa duelako euskarri.

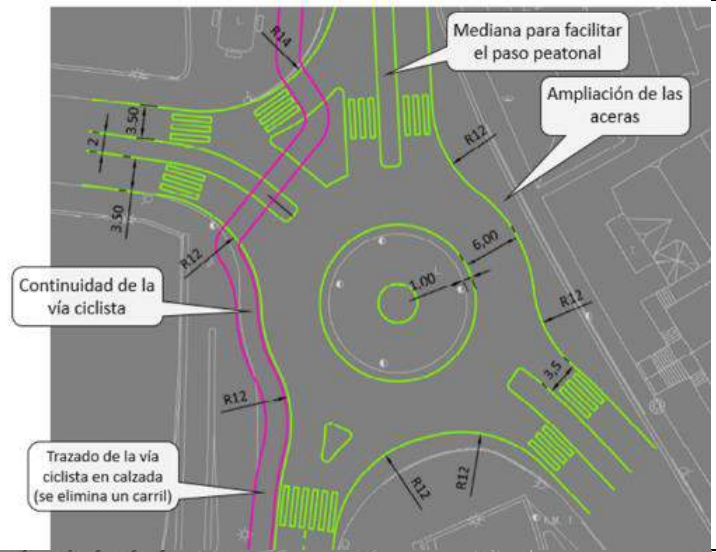
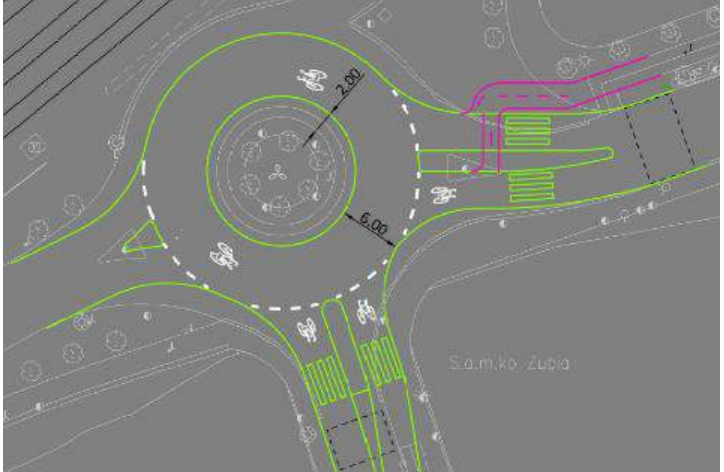
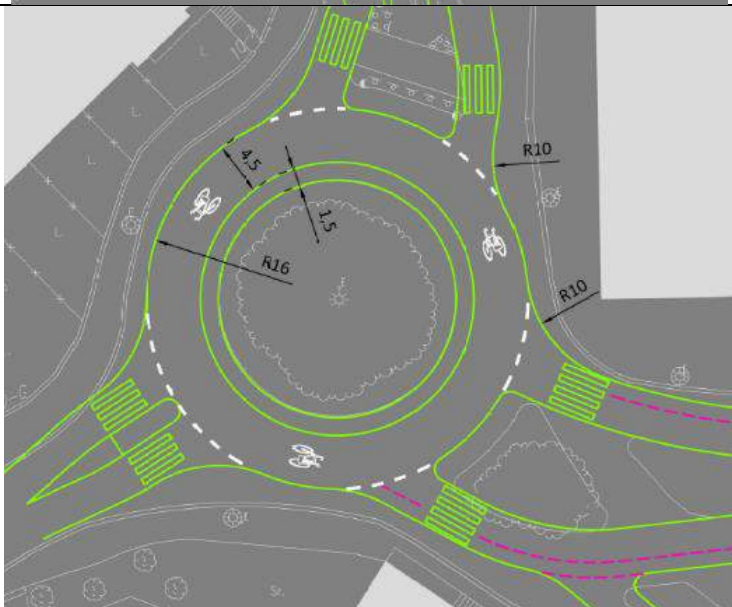
2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Bidegorriaren **modalitatea** edo mota bidegorri-sareko 9 tartetan **aldatzea** proposatzen dugu. Bizikleten zirkulazioa **txertatzeko moduan aldatetak** deskribatuko ditugu, 4 tarteren birmoldaketa osotik eta tarte bateko **erregulazioa hobetzetik** abiatuta.



ALDAKETAK BIDEGORRIEN MODALITATEAN

Ekintza	Planoko kodea	Kalearen izena	Proposamena	Irudia
3.3a	CM1	Paper kalea		
		Proposamena	Bizikleta espaloitik ateratzea proposatzen dugu une honetan dagoen bizikletentzako espaloia kenduta eta espaloia oinezkoentzako bakarrik utzita. Horrez gain, bizikletentzako norabide bakarreko bi errei jartzea proposatzen dugu orain erdian dagoen pazterrea kenduta eta zeharka aparkatzeko lekuak lerroan aparkatzeko leku bihurtuta. Irtenbide hori egokia litzateke espaloietan obrarik egin gabe.	

3.3b	CM2	Kondeko aldapa	
3.3c	CM3	SAMEko zubia	
3.3d	CM4	lurre auzoa 1	

3.3f	CM6	Arrameleko zubia	Une honetan bizikletek erabiltzen duten espaloia oinezkoentzako bakarrik uztea eta bizikleten zirkulazioa galtzadara eramatea. Plataforma bakarra egina dagoenean eta Rondilla kaleko zirkulazioa mugatuta dagoenean, zubi honetako zirkulazioa nabarmen arinduko da.	
3.3g	CM7	Donostia hiribidea	Mendebaldeko bazterbidea txirindulariek eta oinezkoek partekatzen dute eta oso estua da denentzat. Bizikleten zirkulaziorako bakarrik izatea proposatzen dugu eta oinezkoak ekialdetik ibiltzea, oinezkoen pasabide berria jarrita.	

HOBETUNTZAK ETA TXERTATZE BERRIAK KALEKO ERABERRITZETIK ABIATUTA

Ekintza	Planoko kodea	Kalearen izena	Proposamena	Irudia
3.3k	R2	Santa Lutzia 2	Galtzada estutu eta espaloia eta bidegorria zabaltzea proposatzen dugu.	
3.3l	R3	Uzturre	Orain dauden espaloia eta bidegorria zabaltzea proposatzen dugu, zeharka aparkatzeko lekuak lerroan aparkatzeko leku bihurtuta. Hegoaldean dagoen zatiaren etxadian lerroan aparkatzeko 10 aparkaleku kendu beharko dira.	
3.3m	R4	San Frantzisko 1	Orain bizikletentzat dagoen bidearen ordeztu, txirindulariei libreago zirkulatzeko aukera ematea proposatzen dugu, kale honetan planteatutako ardatz hiritar berrian oinarrituta, Rondilla kalean bezala.	

ERREGULAZIO-ALDAKETA

Ekintza	Planoko kodea	Kalearen izena	Proposamena	Irudia/argazkia
3.3p	CR1 eta CR2	lurreamendi	Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialaren ibilbideko parte da pasealeku hau eta bertan bizikletaz ibiltzeko aukera ematea proposatzen dugu. Lehentasuna oinezkoek dutela argi uzte aldea, seinale horizontal linealen ordeez, piktogramak eta seinale bertikalak jartzea proposatzen dugu; biak 50 metrotik behin (guztira, 500 metroan 10).	

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

- 1.2 neurria. Kale eta oinezkoen eremu berriak.
- 1.3 neurria. Bidegurutzeak hobetzea
- 1.4. neurria. Espaloiak zabaltzea
- 1.5 neurria. Oinezkoentzako bakarrik diren pasealekuak eta eremuak
- 5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Birmoldatutako edo hobetutako tarteen kopurua

5. LEHENTASUNA / PROGRAMAZIOA / KOSTUA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	● ● ●	■ ■	€ € €
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA	

3.4 NEURRIA. BIDE-SAREAREN IRAGAZKORTZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Herrigunean norabide bakarrekoak dira kale asko, eta horregatik, bizikletek ezin izaten dute ibilbiderik zuzenena egin. Horren ondorioz, ohikoa da bizikletaz dabiltzanak espaloietan edo galtzadan joera nagusiaren aurka ibiltzen ikustea eta horrek ez die bide-segurtasunari lotuta berme handirik ematen.

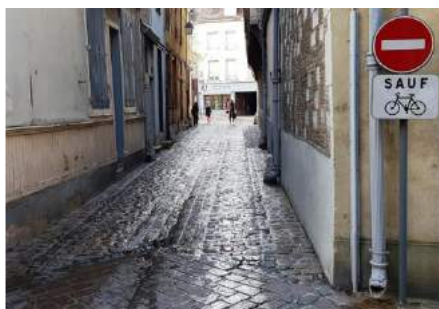
2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Tokiko kaleetan, bizikletei joera nagusiaren aurka ibiltzeko aukera ematea proposatzen dugu, betiere, testuinguruak, segurtasun-baldintzak kontuan hartuta, horretarako aukera ematen duenean. Horretarako, funtsezkoa da zirkulazioa baretzeko neurriak hartzea.

Nahiko neurri merkea da, batez ere seinaleztatzeetan eta erregulazioan oinarritutakoa.

“Bizitoki-kale” gisa seinaleztatutako tokiko kaleetan (S-28, Zirkulazioaren Araudi Orokorren arabera), joera nagusiaren aurkako zirkulazioa baimentzea proposatzen da arau orokor gisa.

Bizikletentzako aurkako noranzkoa baimentzen duen seinaleztapena::



Kolektore-kaleetan eta 30 Guneako erregimena duten zenbait tokitan (S-30, RGCren arabera), abiadura eta intentsitatea bizitoki-kaleetan baino handiagoak baldin badira ere, oinetzkoek lehentasuna izango dute oraindik ere. Hori dela eta, oro har, uste da egokia dela norabide nagusiaren kontrako zirkulazioa gaitzea, eta hala behar izanez gero, seinaleztapen bereziarekin (bizikletaren eremua mugatzen duten bideko markak), bereziki bidegurutzeetan.

Bizikleten norabidearen kontrako zirkulazioaren adibidea 30 Gunean (Erreterria) eta Troyes-en (Frantzian)



- 30 km/h-ko abiaduran ibiltzeko kaleetan (ez dute 30eko eremuek duten erregulazio bera): intentsitatearen arabera, norabidearen kontrako zirkulazioa baimendu liteke, edo sendotu, kontrako noranzkoan errei espezifikoak gaituta (kasu honetan, lerro jarraitu batekin).

Norabidearen kontrakoaren adibidea motordun noranzkoan bide mistoarekin, 30eko kalean (Erreterria)



- Tokiko bide-saretik paseko trafikoa saihesteko, bizikletarentzako bidearen iragazkortasuna bermatuz, piboteak edo loreontziak erabiltzea proposatzen da ibilgailuen pasea saihestuz, eta *de facto* kaleak irteerarik gabeko kale bihurtuz.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

- 1.2 neurria. Kale eta oinezkoen eremu berriak.
- 1.3 neurria. Bidegurutzeak hobetzea
- 1.4. neurria. Espaloiak zabaltzea
- 1.5 neurria. Oinezkoentzako bakarrik diren pasealekuak eta eremuak
- 5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Norabide bakarreko kale egokituen %-a.

5. LEHENTASUNA / PROGRAMAZIOA / KOSTUA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO
KOSTUA

● ● ●

■ ■

€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

4.1 NEURRIA. HIRIBUSAREN ZERBITZUAREN BIRMOLDAKETA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Hiribusaren linean irisgarritasuna, maiztasuna eta bidaien denborak hobetzea da helburua. Interes berezia dago Larramendi auzoari irisgarritasuna emateko eta auzo periferikoenetatik erdigunerako eta tren geltokietarako bidaien denborak murrizteko.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Epe ertain/luzera, ezarrita daudenean zirkulazio-eskema berria eta Rondilla kaleko eta San Frantzisko ibiltokiko (bi norabidekoa hiribusarentzat) ardatz zibikoak, periferiako eremuetatik herrigunera sarbide zuzenagoa emango duen enborreko linea bat jartzea proposatzen dugu. Ibilbideak, gutxi gorabehera, 4,7 km ditu eta 18 minutuan egin daiteke, batez beste, orduko 15 km-ko abiaduran. 20 minutuko maiztasunarekin aritzea gomendatzen dugu eta horretarako, bi autobus erabili behar dira.



Urrutien dagoen geltokitik (Amarotz auzoa) tren-geltokirako bidaiaren denbora, gutxi gorabehera, 11 minutukoa izango litzateke. Une honetako ibilbide zirkularrarekin alderatuta irisgarritasuna galduko lukeen eremu bakarra San Blas auzoa litzateke. Hala ere, eremu horretan eskualdeko garraio publikoko eskaintza ona dago. Neurri hau abian jartzeko, eskualdeko autobus-lineak egokitu egin behar dira, Ibaiondotik eta Santa Klaratik igarotzen baitira herrigunetik ez igarotzeko.

Neurri osagarri gisa, proposatzen dugu lotura-autobusen linea bat edo eskatu ahalako taxi-zerbitzua jartzea San Esteban auzoko disuasio-aparkalekuaren eta Asuncion klinikaren artean, tren-geltokitik igarota.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.2 neurria. Kale eta oinezkoentzako eremu berriak.

1.6 neurria. Oinezkoentzako ibilbide berriak egitea

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria.

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Sare nagusian egokituta dauden kilometroen %-a

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	●●●	■	€€
0 BAXUA / LABURRA	00	ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA

4.2 NEURRIA. INTERMODALITATEA HOBETZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Geltoki eta garraio publiko kolektiboko geltoki nagusietarako irisgarritasuna hobetzea da helburua. Bizikletak nabarmen handitzen du geltokien estaldura-erradioa. Intermodalitatea sustatzeko, bizikletak aparkatzeko lekuak jarri behar dira garraio publikoaren geltoki nagusietan.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Bi tren-geltokietan bizikletak lotzeko 5-8 leku jartzea proposatzen dugu, eguraldi txarrarengandik babesteko sabaiaz babestuta eta beste hainbeste eskualdeko autobusaren geltoki nagusietan.

BIZIKLETAK APARKATZEKO LEKUA TOLOSAKO TREN GELTOKIAN:



Orain Tolosako geltokian bizikletak aparkatzeko dagoen lekuak ez du eguraldi txarraren aurka babesteko duen ezer eta gaitasun mugatua du.

Gainera, oinezkoen irisgarritasunari eragiten die haren kokapenak.

Geltokiaren aurrean oinezkoentzako espazioa handitzea eta bizikletak aparkatzeko hogeit bat leku estali jartzea proposatzen dugu.

Gomendagarria da, halaber, bizikletentzako kontsigna batzuk eskaintzea lapurretak eta bandalismoa saiheste aldera.

MADRILGO ERDIALDEAN INSTALATUTAKO BIZIHANGAR BATEN ADIBIDEA (IREKIA ETA ITXIA):



AUTOBUS GELTOKI BATEN ALBOKO BIZIKLETEN APARKALEKU BATEN ADIBIDEA:



Autobus-geltokiei dagokienez, proposatzen dugu bizikletak aparkatzeko lekuak jartzea Larramendi 8.ean, Igarondon, Ibarra kalea 2.ean, Iruñea etorbidean eta Oria kalean (zezen-plaza).

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

3.1 neurria. Bizikleten mugikortasuna sustatzea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Garraio publikoaren geltokietatik gertu bizikletak aparkatzeko instalatutako lekuen kopurua

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EHEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■ ■

€€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

4.3 NEURRIA. AUTOBUS GELTOKIAK EGOKITZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Zerbitzu erakargarri eta lehiakorrek eskaintzeaz gain, kalitatezko garraio publikoak geltokietan azpiegitura egokiak izan behar ditu; itxaronaldietan atseden hartzeko modukoak eta eguraldi txarra denean babesa eskaintzen dutenak. Bai behintzat geltoki nagusietan.

Gainera, autobus-geltokietan informazioa eman behar da lineen eta geltokien eskemari, ordutegiei, maiztasunei eta zerbitzu-tarifei buruz.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Geltoki guztietan markesinak eta eserlekuak jartzea proposatzen dugu. Horien diseinuak zaildu egin beharko du leku horiek beste ibilgailu batzuek hartzea eta erraztu egin beharko ditu igoerak eta jaitsierak; baita desgaitasunak dituztenenak ere.

Kasu batzuetan, zabaldu egin beharko da espaloia gailu horiek ezartzeko. Kasu honetan, autobus-geltokiak bidean bertan egon behar du (desiragarria da autobusa bertan sartzeko ere).

Geltoki guztiek euskarri bat izan behar dute informazioa emateko: lineen eta geltokien eskema, ordutegiak, maiztasunak eta zerbitzu-tarifak. Desiragarria litzateke zenbat denbora itxaron behar den denbora errealean adierazten duten panelak jartzea ere.

Neurria hiribusaren trazatu berriarekin eta eskualdeko lineek herrigunean izan dezaketen berrantolaketarekin koordinatu behar da, bide-sarearen kontzepzio berria aintzat hartuta.

MARKESINARIK GABEKO AUTOBUS GELTOKIA ETA ESPALOI ESTUA KONDEKO ALDAPAN



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

4.1 neurria. Hiribusaren zerbitzuaren birmoldaketa

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Egokitutako geltokien %-a

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■ ■

€€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

4.4 NEURRIA. GARRAIO PUBLIKOAREKIN LOTUTAKO ZERBITZUAK ESKAINTZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Neurriaren helburua garraio publikoan erosketen edo salgaien garraioaren dilema konpondu edo arintzea da. Hori tokiko komertzioaren argudioa izan daiteke hiri-eremuan aparkatzeko plazen eskaintza murriztearen kontra.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Espazio bat jartzea proposatzen dugu, garraio publikoa erabiltzen dutenek erosketak gordetzeko edo aldean eraman nahi ez dituzten gauzak uzteko erabil dezaten. *A priori*, bi aukera daude: geltoki garrantzitsuenetako batean kontsignak gaitzea, edo salgaiak banatzeko eremua gaitzea, hiri-eremuarekin batera kudea litekeena; hori zama lanak hobetzeko eta ordenatzeko proposatzen da.

Azken kasu horretan, era beran, erosketak etxera eramateko zerbitzua erraztu liteke banaketako ibilgailu elektrikoen bidez.

KONTSIGNAK EREMU PUBLIKOAN ETA EKIPAMENDUA GORDETZEKO EREMUA MALLORCAKO AUTOBUS-GELTOKIAN:



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

5.7 neurria. Zama lanak hobetzea.

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Ezarritako zerbitzuak

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA EXEKUZIO EPEA KALKULATUTAKO KOSTUA

●● ■■ €

0 BAXUA / LABURRA

00 ERTAINA

000 ALTUA / LUZEA

5.1. neurria. 30 KM/H-KO HIRIA.

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Neurri honen helburua da orduko 30 km-ko abiadura-muga, modu orokorrean, hiriguneko bide guztietara zabaltzea.

Zirkulazioko istripuen tasa eta larritasuna murriztu nahi ditugu, zarata ere bai, eta motorrik gabeko moduekin partekatze hobea lortu nahi dugu.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA



Sarbide nagusietan, 30 km/h-ko abiadurako herria dela adierazteko seinalea ipintzen da.

Era berean, mugikortasun-araudian ezartzen da udalerriko hiri-bideetan baimendutako gehieneko abiadura 30 km/h-koa dela, beste abiadura-muga bat ezartzen denean izan ezik.



Puntu hauetan dagokion seinaleztapena ipintzea proposatzen da:

- Larramendi kaleko biribilgunearen hasieran.
- Belate pasealekuan.
- Ibaraldeko biribilguneko sarrera-adarrean.
- San Estebaneko sarrera-adarrean.
- Araba etorbideko sarrera-adarrean.
- Iruñea etorbidearen hegoaldeko biribilguneko sarrera-adarrean
- Amarotz auzora sartzeko kalean.
- Usabal auzoko kiroldegira sartzeko kalean.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

- Mugikortasun-ordenantza onartzea
- 30 Hiria" mugatzea eta seinaleztatzea.

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■

€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

5.2. NEURRIA. BIDE-SAREAREN KONTZEPZIO BERRIA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Bide-sarearen antolamenduak honako helburu hauek ditu:

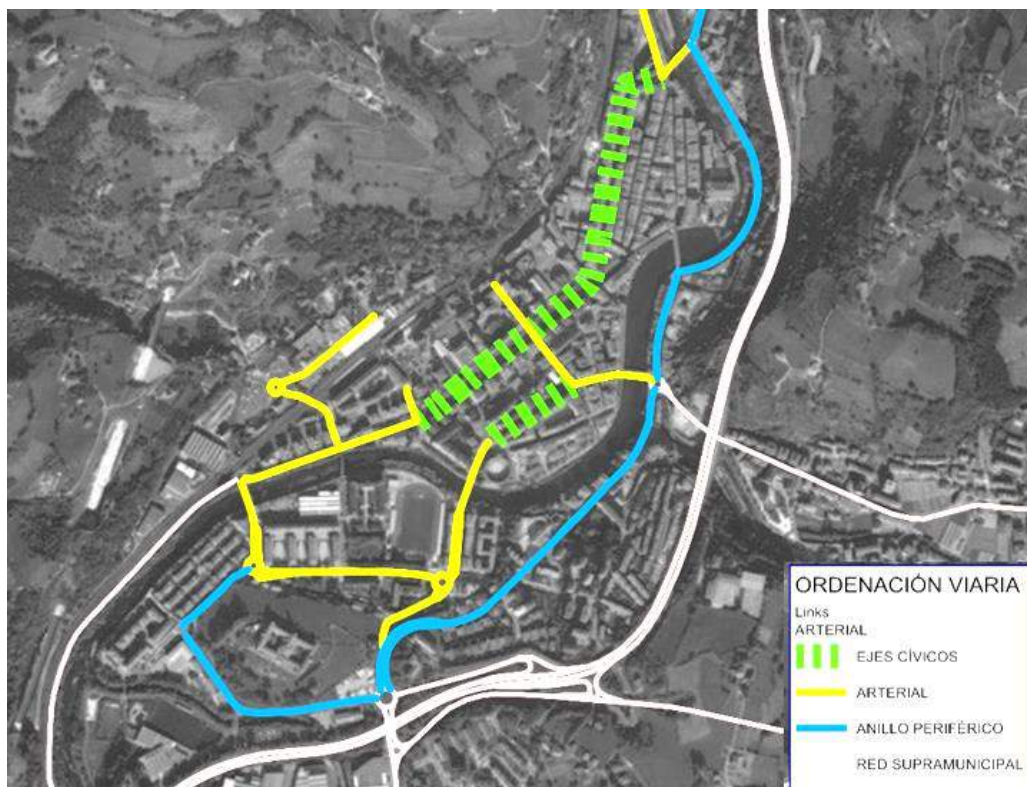
- Herrigunean motordun ibilgailuen zirkulazioa murriztea, funtzio hori eraztun edo korridore periferikoetara eramanda. Sarbidea errazten da, baina ez herrigunearen barneko eremuen arteko pasabidea.
- Modu aktiboetarako eta egoteko kalitatea handitzeko, espazio publikoa berreskuratzea.
- Bidegurutze nagusietan gatazkak murriztea, pilaketak murriztea eta abiadura moteleko zirkulazioaren arintasuna hobetzea.
- Zuzeneko ibilbideak motorrik gabeko moduetan eta garraio publikoan bakarrik sustatzea, eta ibilgailu pribatuentzat, itzulinguru handiagoa egitea eskatzen duten ibilbideak proposatzea.
- Herrigunean, errotazio bidezko aparkalekuak kentzea eta horiek gertuko espazio periferikoetara eramatea, herrigunera joateko “aparkatu eta ibili” ideiarekin alde eginez.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Bide-sarearen kontzepzio berriak bide-sare nagusiaren egitura orrazi formakoa izatea du oinarria, eta horrek aukera ematen du herrigunera sartzeko, baina pasaerako zirkulazioari sustagarria kenduta.

Herrigune batzuen eta besteen artean autoz ibiltzea ez da hain zuzenekoa izango eta beste modu batzuk sustatuko ditu, azkarragoak eta erosoagoak izango direlako.

Bide-sarearen kontzepzio berriaren eskema:



Era berean, neurri hau oso lotuta dago herriguneko aparkatzea berrantolatzearekin. Murriztu egiten du herrigunean aparkatzeko aukera eta sustatu egiten du bisitarientzako aparkaleku periferikoak garatzea, “aparkatu eta ibili” sustatzeko.

Ibaiondo kalea - Santa Klara - Kondeaneko aldapa korridoretik igarotzen den pasaerako zirkulazioa eta sarbide-zirkulazioa desbideratzeak aukera ematen du Rondilla kalean, epe laburrera, eta San Frantzisko pasealekuan, epe ertainera, motorrik gabeko moduei lehentasuna emango dieten “ardatz zibikoak” eratzeko. “Ardatz zibiko” horiek sarbidea murriztua izango dute egoiliarrentzat, zamalanetarako eta garraio publikorako.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.1 neurria. Oinezkoen bideen oinarritzko sarea.

4.1 neurria. Hiribusaren zerbitzuaren birmoldaketa.

3.1 neurria. Bizikletentzako ibilbide-sarea ezartzea.

5.4 neurria. Aparkatzea berrantolatzea.

5.5 neurria. Aparkaleku periferikoak.

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

- Hirigunera sartzen diren ibilgailuen %.
- IMD bide nagusietan.
- Herriguneko bideetako ibilg.-km.
- Batez besteko abiadura.
- Barneko bidaien banaketa modala.

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	● ● ●	■ ■ ■	€ € €
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA	

5.2a ekintza. 1. FASEA – RONDILLA KALEKO ARDATZ ZIBIKOA

1. EKINTZAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Helburuak dira Rondilla kaletik igarotzen den zirkulazioa nabarmen arintzea, handik bizikletaz eta oinez igarotzeko baldintzak hobetzea eta egoteko kalitatea hobetzea.

Ekintza hori izango da Tolosako herriguneko bide-sarearen antolaketa-kontzeptua eraldatzeko prozesuaren hasierako **1. FASEA**.

2. EKINTZAREN DESKRIBAPENA

“Ardatz zibiko” bat sortzea proposatzen dugu, eta ardatz horrek egoteko kalitatea izango du lehentasun, eta komunikazio-ardatza izango da motorrik gabeko zirkulazioen eta garraio publiko kolektiboaren artean.

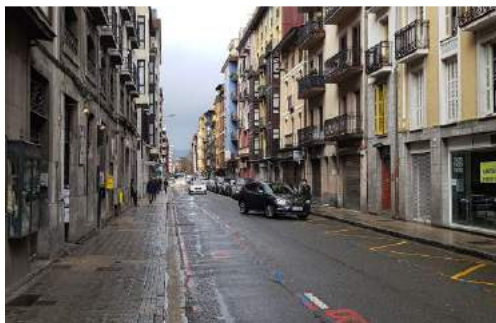
Horretarako, debekatu egingo da motordun zirkulazioa eta jarduera hauek bakarrik baimenduko dira: zamalanak ordutegi jakin batzuetan eta bertakoek gaez aparkatzea.

Proposatzen dugu plataforma bakarra sortzea eta egoteko kalitate handia bermatuko duen konfigurazioa jartzea.

Pasaerako zirkulazioa bide paraleloetatik desbideratuko da, adibidez, Ibaiondo kalea – Santa Klara korridoretik.

Pasaerako zirkulazioa kentzeak aukera emango du bi norabideko hiribusaren linea bat ezartzeko (ordutegia egokitu egin beharko da eta kalea oztoporik gabe zeharkatzeko lekuak jarri beharko dira).

Era berean, eremu horretako zirkulazio potentzialen berrantolaketa dela-eta, Arrameleko zubiko bidegurutze nagusiak beste modu batean arau daitezke, bai hegoaldean Belate pasealekuarekin duen bidegurutzea, bai iparraldean Larramendi eta Ibaiondo kaleekin duen bidegurutzea (orain biak semaforo bidez araututa daude).



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK ETA EKINTZAK

5.3a ekintza. Aparkaleku periferikoak Santa Klara inguruan

4.1 neurria. Hiribusaren linearen bide berria.

5.7 neurria. Zamalanak hobetzea.

4. BALORAZIOA	ADOSTASUNA	INPAKTUA	EKONOMIA
	5	5	1
5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	3,67	corto	240.000 €

5.2b ekintza. 2. FASEA. SAN FRANTZISKO PASEALEKUKO ARDATZ ZIBIKOA

1. EKINTZAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Helburua da espazio publikoa motorrik gabeko zirkulazioarentzako berreskuratzea Tolosako herrigunean, jarduera komertzial eta sozial gehien biltzen duten espazio nagusietan eta, hala, ingurumen-kalitate handiko ardatz zibikoak sortzea.

2. EKINTZAREN DESKRIBAPENA

San Frantzisko pasealekuan autoen igarotzea murriztea proposatzen dugu eta pasealeku hori egonaldi- eta paisaia-kalitate handiko "ardatz zibiko" bihurtzea, oinezkoak, bizikletak eta garraiobide publikoak ibiltzeko sortua.

Proposamen honek dakar kutsadura akustikoa eta atmosferikoa nabarmen murriztea herriko ardatz enblematikoenetako batean.

Aparkatzeko lekuak pixkanaka kendu behar dira, bertakoen eta merkatarien beharren arabera eta hortik hurbil aparkaleku periferikoak sortu ahala.

Fotomuntaketa / Proposamenaren infografia:



2. FASE honetan proposatutako zirkulazio-eskemak sakondu egiten du proposatutako mugikortasun-ereduan eta eredu hori, batez ere, herrigunera autoz sartzeko aukera mugatzean eta periferian aparkalekuak jartzean datza:

Bide-sarea oinarrituta dago pasaerako zirkulazioa eta banaketa-zirkulazioa bideratzen dituzten **kale nagusietan** eta herrigunerako **sartu-irteeretako kale biltzaileetan**:

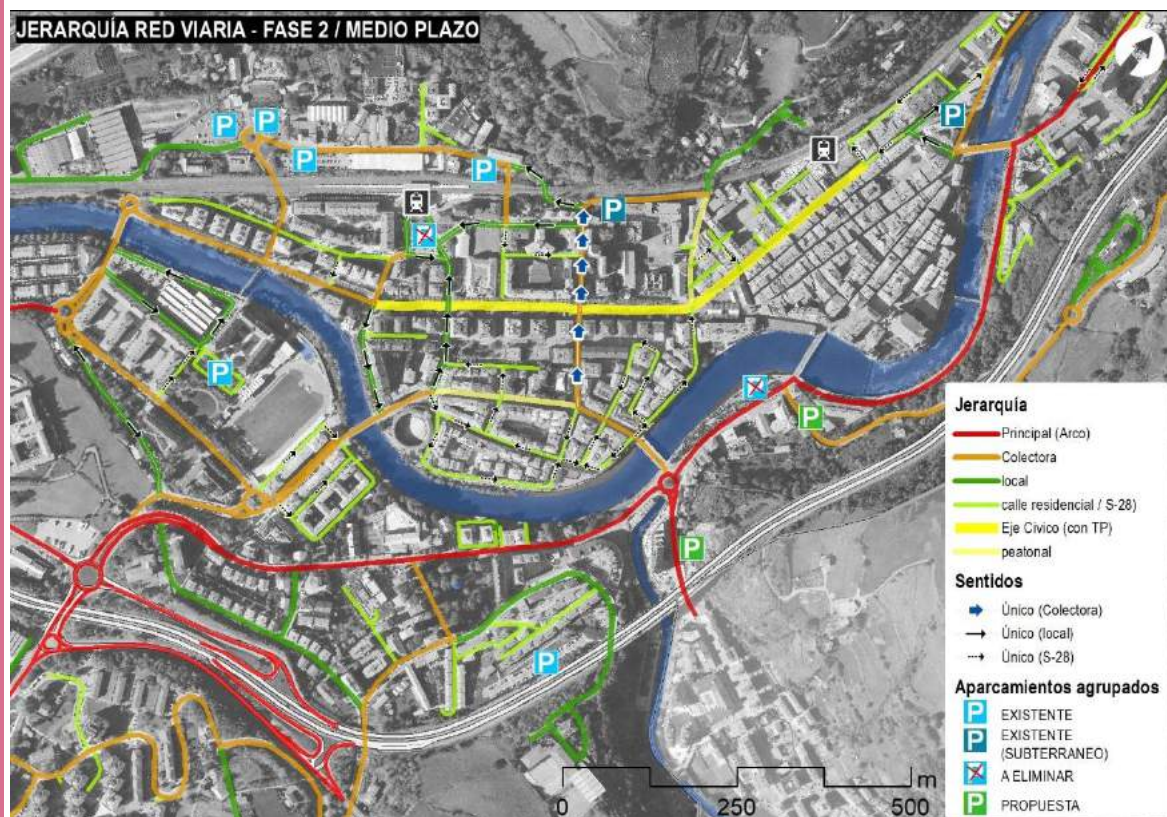
- **Kale nagusiak:** Larramendi kalea – Ibaiondo kalea – Santa Klara kalea – Kondeaneko aldapa ardatza.
- Herrigunera **sartzeko kale biltzaileak:** Arrameleko zubia eta Kale Barrena, iparraldean; Nafarroa etorbidea eta Foru etorbidea, ekialdean; Martin Jose Iraola etorbidea + Berazubiko zubia, hegoaldean; Lurramendi, hego-ekialdean; Araba etorbidea, mendebaldean.

Bide-antolamendu berria garatzeko lehen fasean, proposatzen dugu norabide bakarreko bideak izango dituen bide-antolamendu baten erabileran oinarritzea, hala, ezkerreranzko biratzeek eragindako gatazka kopurua edo kale berean fluxuen gurutzatzea mugatzeko.

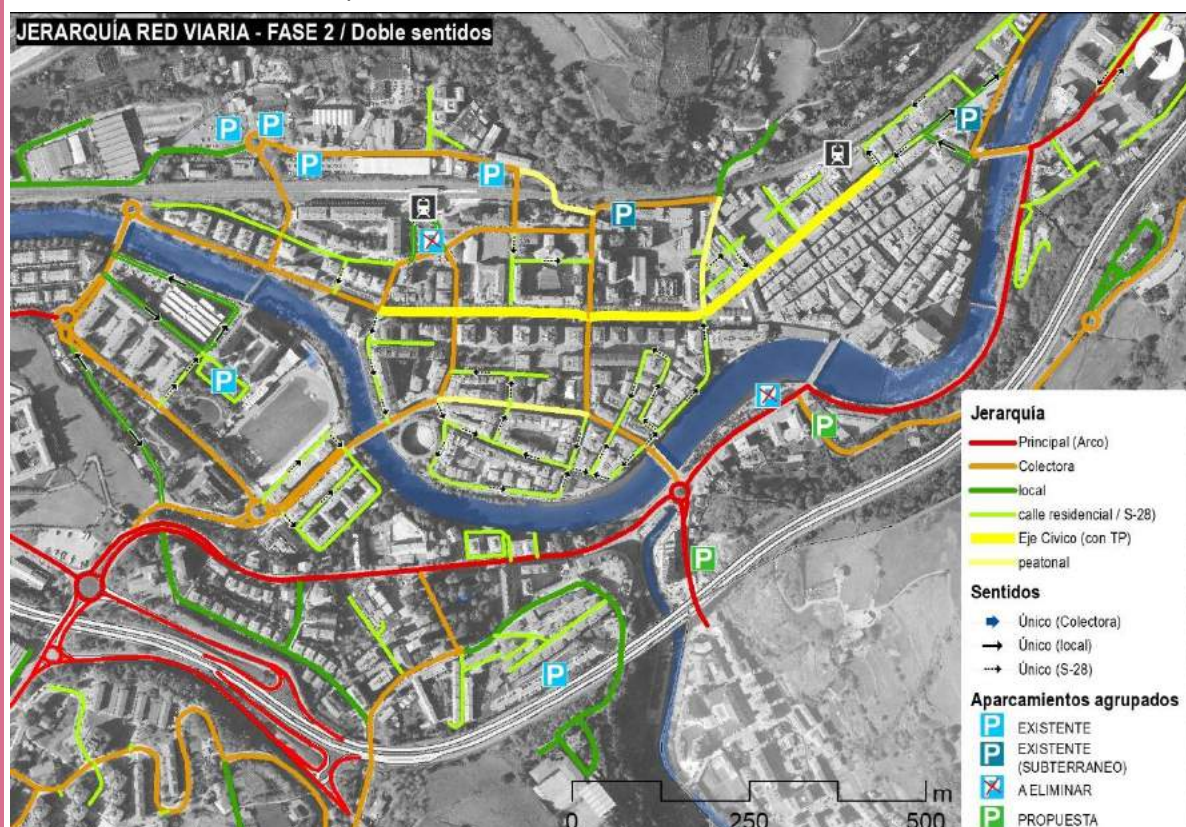
Hala ere, gainerako neurriak hartu ahala eta herriguneko zirkulazioa murriztu ahala, antolamendu hori eraldatu egin daiteke eta bi norabideko bideak ezarri, gainerako zirkulazioa kale gutxi batzuetan kontzentratzeko.

Era berean, proposatzen dugu tokikoak bakarrik diren bideak lehentasunezko egoitza-bide (S-28) bihurtzea. Hala, oinezkoek lehentasuna izango dute eta egoteko kalitatea lehenetsiko da.

Herriguneko bide-antolamenduaren xehetasun bat (epe ertainera / Foru etorbidea eta Oria kalea norabide bakarrean):



Herriguneko bide-antolamenduaren xehetasun bat (epe ertainera / Foru etorbidea eta Oria kalea norabide bakarrean):



Planoan ikus daitekeen moduan, kale bilatzaileak bi norabidekoak izatean oinarritutako antolamenduak aukera ematen du zirkulazioa are gehiago murrizteko eta tokiko kale paralelo batzuk oinezkoentzako kale bihurtzeko; adibidez, Pedro Tolosa kalea eta San Joan kaleko azpiko pasabidea.

3. ERLAZIONATUTAKO EKINTZAK

4.1a ekintza. Hiribusaren trazatu berria.

5.2a ekintza. 1. fasea – Rondilla kaleko ardatz zibikoa.

5.3b ekintza. Nafarroa etorbidearen eta Foru etorbidearen arteko bidegurutzearen diseinua aldatzea.

5.4b ekintza. San Frantzisko pasealekuko aparkalekuak berrantolatzea.

5.5b ekintza. Aparkaleku periferikoak San Esteban auzoan.

4. BALORAZIOA	ADOSTASUNA	INPAKTUA	EKONOMIA
	4	5	1
5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	3,33	medio	320.000 €

5.3. neurria. BIDEGURUTZEEN ERREFORMA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Bidegurutze eta elkarguneetan izaten dira trafiko-gatazka eta istripu gehien. Beharrezkoa da bidegurutzeak diseinatzeko garaian irizpideak berrikustea, erabiltzaile ahulenen (batez ere oinezkoak) segurtasuna eta erosotasuna hobetzeko.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Bideen berrantolaketa lotuta, bidegurutze eta elkargune batzuen diseinua berrikusi beharra dago eta, bereziki, mugigarritasun seguruaren eta jasangarriaren ikuspegitik bide-sare nagusikoak direnetan.

Hori horrela, hau proposatzen dugu:

a. Semaforo bidezko arautzeak kentzea Semaforo bidezko arautzeak ibilgailu motordunak nagusi diren bide-hierarkiako planteamenduetatik jasotako tipologia dira. Malgutasun gutxiko irtenbideak dira, auto-ilara gehiago sortzen dituzte eta segurtasun txikiagoa ere izan dezakete. Bidegurutze horiek eraldatzeko urratsak egitea proposatzen dugu.

b. Galtzadaren dimentsio geometrikoak doitzea:

Beste batzuetan, pasatzeko lehentasunaren arabera araututako bidegurutzeetan gehiegizkoa da galtzadako espazioa, eta, askotan, aparkatze irregularrak izaten dira.

Proposatzen dugu bidegurutze horien diseinua aldatzea eta zirkulazioa arintzea helburu duten irtenbide zorrotzagoak bilatzea.

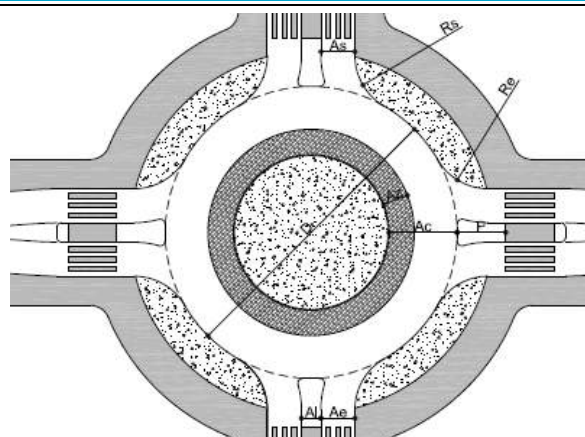
Era berean, oinezkoen eta bizikleten pasaera ere hobetu nahi dugu gurutzatze distantziak murriztuta eta oinezkoen ibilbideetan itzulginguruak egiteko beharra murriztuta.

Zirkulazioa arintzeko irizpideak betez, birdiseinatu beharreko bidegurutzeak



c. Biribilgune konpaktuak eta minibiribilguneak:

Bidegurutze nagusi batzuen ordez biribilgune konpaktuak eta minibiribilguneak jartzea proposatzen dugu, hala, bideko segurtasuna hobetzeko eta ibilgailu motordunen zirkulazioaren arintasuna abiadura txikian bermatzeko.

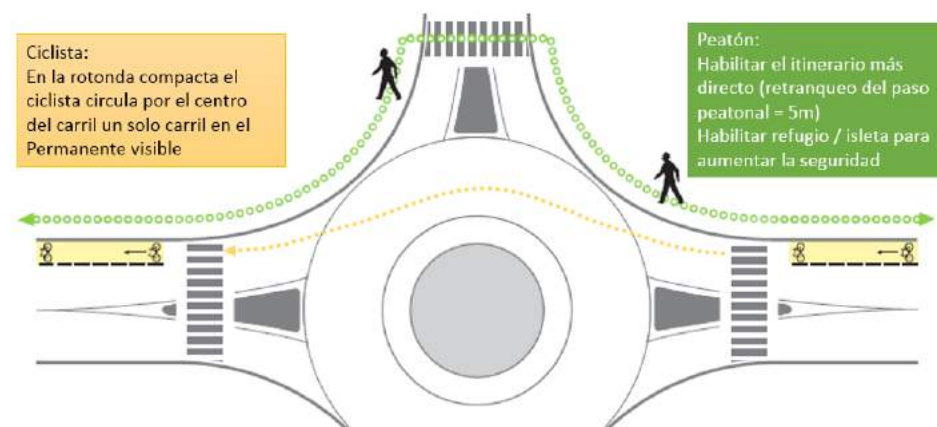


BIRIBILGUNE KONPAKTU BATEN ADIBIDEA



“Trafikoa lasaitzea. Hiriko mugikortasun-kultura berrirako urratsak” (2008) izeneko Sustapen Ministerioaren eskuliburuak du jasota zer parametro erabili oinezkoen eta txirrindularien beharretara egokituta dauden biribilgune trinkoak diseinatzeko.

HONA HEMEN ADIBIDEA PINTURA BIDEZ NOLA HOBETU BIZIKLETAN IBILTZEKO BALDINTZAK. BIRIBILGUNE BATEAN



d. Oinezkoentzako ibilbideen jarraitutasuna hobetzea: Azkenik, proposatzen dugu oinezkoen pasaera erraztea eta oinezkoentzako (eta txirrindularientzako) ibilbideen jarraitutasuna hobetzea, oinezkoentzako pasabideak oso atzera eramanak dituzten edo horrelako pasabiderik ez duten bidegurutze nagusi batzuetan.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.3 neurria. Bidegurutzeak hobetzea (oinezkoenak).

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzeptzio berria.

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Semaforo bidez araututako bidegurutzeen kopurua.

Zirkulazioa arintzeko irizpideak betez diseinatutako bidegurutzeak.

5. LEHENTASUNA /

PROGRAMAZIOA / KOSTUA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■ ■

€€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

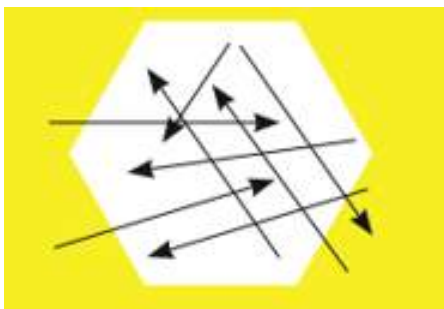
ALTUA / LUZEA

5.3 neurria. APARKATZEA BERRANTOLATZEA

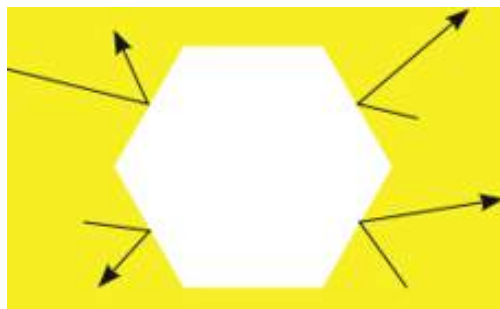
1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Aparkatzearena da motordun ibilgailuen zirkulazioa kudeatzeko tresna nagusietako bat. Neurri honen helburua da aparkatzeko politika autoaren erabilera murrizteko politika gisa erabiltzea. Hor sartzen dira zenbait estrategia; besteak beste, herrigunean aparkatzeko jarritako espazioak murriztea eta aparkaleku periferikoak eskaintzea haien orde, hala, helmugatik ahalik eta gertuen dagoen aparkalekuaren bila ibiltzeko nahasmenduko zirkulazioa saihesteko.

NAHASMENDUKO ZIRKULAZIOA, BIDE PUBLIKOAN ERROTAZIOKO APARKALEKUAK ESKAINTZEN DIRELAKO:



NAHASMENDUKO ZIRKULAZIO HORREN ORDEZKO ESKEMA (APARKALEKU PERIFERIKOAK)

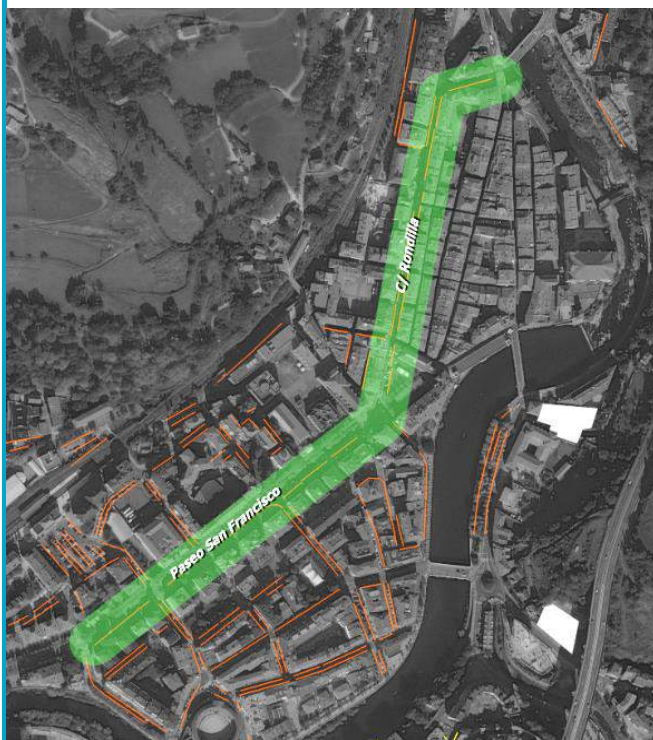


2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Gaur egun, Tolosako erdigunean, errotazioko aparkaleku asko daude eta horrek zirkulazio handia erakartzen du. Bestetik, eragin negatiboa sortzen dio hiri-irudiari eta egoteko kalitateari.

Proposatzen dugu bide publikoan bisitarientzako aparkatzeko lekuak, pixkanaka, murriztea, edo bestela, aparkatzeko plaza horiek bertakoentzako bakarrik erreserbatzea, edo plaza horiek beste erabilera batzuetara bideratzea (espaloiak eta oinezkoentzako eremuak zabaltzera, egoteko edo bizikletaz ibiltzeko espazioak sortzera eta abarretara).

PROPOSATUTAKO ARDATZ ZIBIKOAREN KORRIDOREA



Neurri honetan aurreikusitako ekintzak bat datoz ardatz zibikoak sortzearekin eta, beraz, Rondilla kalean eta San Frantzisko pasealekuan espezifiki aritzea proposatzen dugu.

Ardatz zibikoak garatzeko, murriztu egin behar dira ardatz horietan aparkatzeko dauden plazak.

Plaza horiek aparkaleku periferikoen bidez konpentsatzea edo horietan birkokatzea proposatzen dugu, eta beraz, eredu aldaketa: zuzenean erdigunean aparkatu beharrean, aparkatu eta erdigunera oinez joatea.

Gainera, hautemandako aparkatze irregularrak desagerrarazi egin behar dira; batez ere, beste modu batzuetako zirkulazioari (oinetakoak, txirrindulariak...) eragiten dioten eremuetan.

Horiekin batera, bide publikoan aparkatzearekin lotutako arautze berria

aplikatu behar da ezarritako estrategiaren ildotik.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.1. neurria. Oinezko bideen oinarritzko sarea.

3.1. neurria. Lehendik dauden bizikleta bideak hobetzea.

5.2. neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria.

5.5 neurria. Aparkaleku periferiko berriak.

5.6 neurria. TAO eremuaren arautze berria.

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

- Espazio publikorako berreskuratutako aparkatzeko plazak.
- Bide publikoan, eremuka dauden aparkatzeko plazak.
- Erdigunera oinez 5 minutuan iristeko aukera ematen duten disuasio plaza berrien kopurua.

5. LEHENTASUNA /

PROGRAMAZIOA / KOSTUA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■ ■

€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

5.5 neurria. APARKALEKU PERIFERIKO BERRIAK

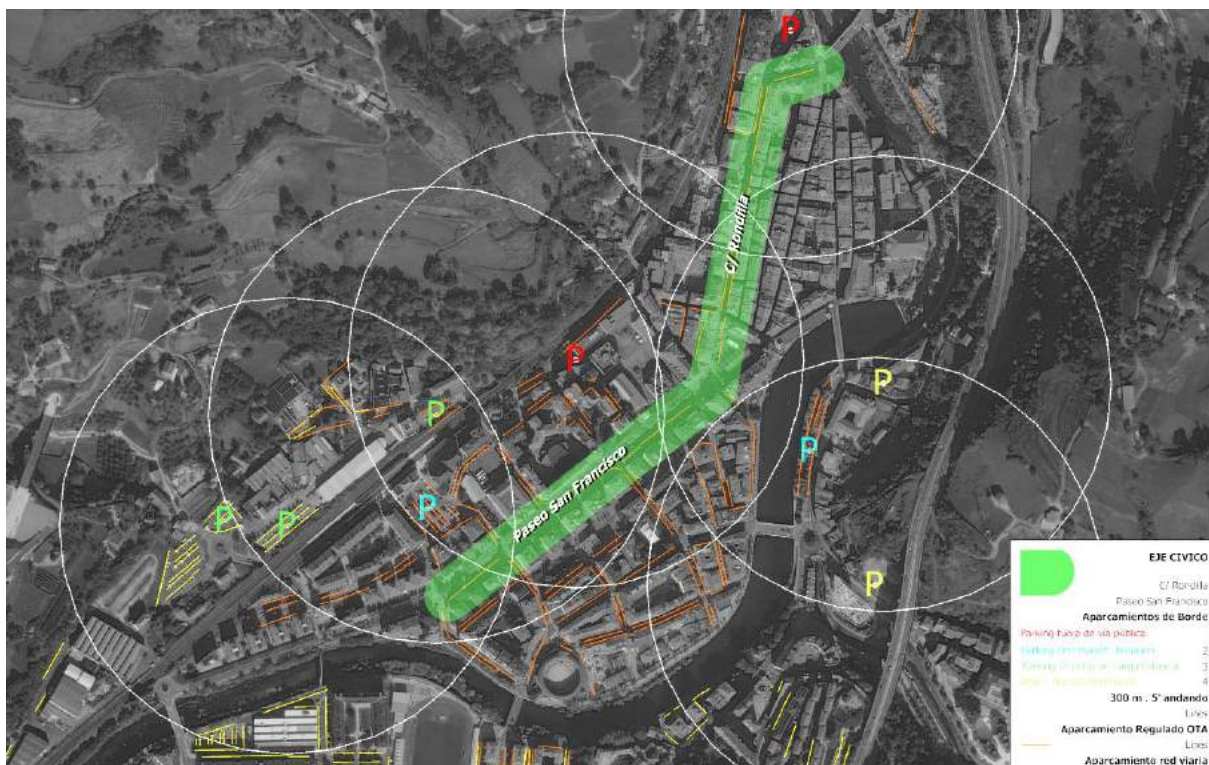
1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Neurri honen helburua da herrigunean dauden aparkalekuak espazio periferikoetara eramatea, espazio publikoaren aukera-kostua txikiagoa den lekura, eta pixkanaka, beste kultura bat ezartzea: hobe oinez, bizikletaz edo garraio publikoaren bidez Tolosako herriguneko barne-bidaietan, eta “Aparkatu eta ibili” bisitarientzat.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Gertuko aparkaleku periferikoak sortzea eta egokitzea proposatzen dugu, handik herrigunera oinez, azkar, eroso eta modu erakargarrian iristeko modukoak. Herrigunera ibilgailu pribatuarekin sartzeari saihesteko estrategia gisa, aparkaleku horiek sarbide egokia izan behar dute kale nagusietatik, baina horrez gain, herrigunetik behar bezain gertu egon behar dute, herrigunera oinez iristeko bide egokia behar dute eta aukera erakargarria izan behar dute, neurri horrek gizartean onarpen ona izan dezan.

ERTZEKO ETA ESTALDURA-APARKALEKUAK, OINEZ 5 MINUTURA



Plaza horiek herrigunean aparkatzeko murrizketarekiko koherentziaz arautzea proposatzen dugu, bai denborei, bai tarifei dagokienez.

Hori horrela, Ibaiondo - Santa Klara - Kondeaneko aldapa bideak zirkulazioak banatzeko izaera hartuko lukeenez eta Tolosaren ekialdeko ertzean disuasioko aparkatze sistemarik ez dagoenez, bi aparkaleku jartzea proposatzen dugu Ibarako errepidetik edo Santa Klara komentutik gertuko aukeretan edo leku hutsetan. Ibarako errepideari dagokionez (2. puntua), hitzarmen bat egin daiteke bizileku-erakin berrietako jabeekin, aparkatzeko lekuak laga eta plaza batzuk bisitarientzako errotazioko plaza bihurtu ahal izateko.

Aparkaleku periferiko berrien kokapena



Era berean, aparkaleku periferiko izenda litezke San Esteban auzoko aparkatzeko plazak, gaur egun TAOren bidez (eremu urdina) araututa daudenak, baina okupazio maila txikia dutenak; baita ondoan dauden aparkaleku librekoak ere.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

- 1.1. neurria. Oinezko bideen oinarritzko sarea.
- 3.1. neurria. Lehendik dauden bizikleta bideak hobetzea.
- 5.2. neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria.
- 5.6. neurria. TAO eremuaren arautze berria.

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

- Aparkaleku periferiko berriak
- Erdigunera oinez 5 minutuan iristeko aukera ematen duten disuasio-plaza berrien kopurua.

5. LEHENTASUNA / PROGRAMAZIOA / KOSTUA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■ ■ ■

€ € €

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

5.6. neurria. BIDE PUBLIKOAN APARKATZEKO ARAUTZE BERRIA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Jarduera honen helburua da Tolosako herrigunean, bide publikoan, aparkatzeko politika bat garatzea, planaren helburuarekin koherente izango dena.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Bide publikoan aparkatzeko araudia aldatzea eta hedatzea proposatzen dugu, hala, plaza batzuen errotazioa handitu dadin eta leku sentsibleetan errotazioko plazak mugatu daitezten. Zehazki, neurri hauek proposatzen dira:

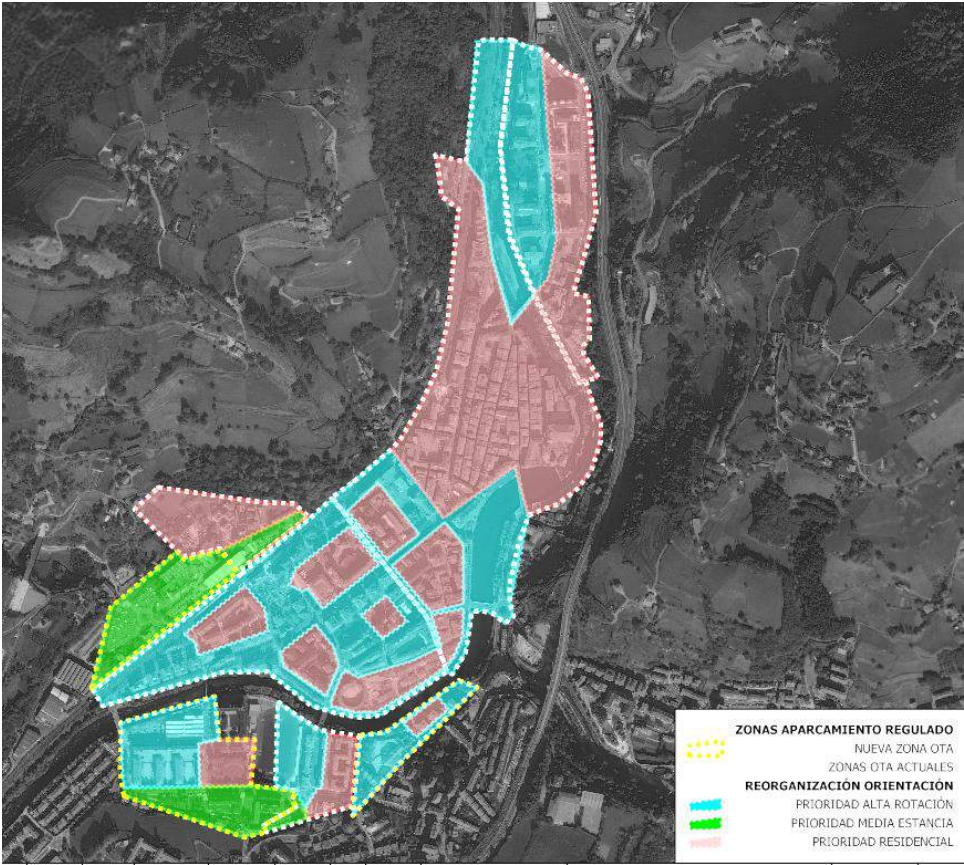
- **Araututako eremua hedatzea:**
 - Berazubi auzora, batez ere Eroskiren inguruan errotaziokoa, eta bertakoentzako eta iraupen luzekoa Paper kalearen zati batean eta haren atzekoan.
 - Kondeaneko aldaparen iparraldeko zona, batez ere bertakoentzako.
 - San Esteban auzoa (aparkaldi luzeetarako tarifekin).
 - Partekatzeak edo bizileku-eremu diren kaleetan (S-28 kaleak) bertakoentzako erreserbatutako eremuak zabaltzea.
- **Antolaketa sinplifikatzea, hiru eremu bakarrik bereizita:**
 - **Eremu urdina** edo errotazio handikoa, ordainpekoa erabiltzaile guztientzat, batez ere barnealdekoak ez diren kaleetan edo bertakoentzako lehentasuna dutenetan. Eremu horietan edozein erabiltzailek aparka dezake ibilgailua, gehienez 2 orduz.
 - **Eremu berdea** edo egonaldi ertainekoa. 6-11 orduz aparka daiteke eta herrigunearen inguruko eremuetan edo aparkaleku periferikoetan egongo da.
 - **Eremu gorria** edo bertakoentzako bakarrik den eremua, bi aldaerarekin: 24 orduz aparkatzea edo gauez bakarrik, bertakoek lehentasuna duten eremuetan.
 - Osagarri gisa, eremu misto urdin-gorriak ezar daitezke, bertakoentzat eta errotaziokoa.
- **Orain tarifak ezartzeko modua berregituratzea**

Proposatzen dugu tarifa egokitzea dagoen eskariaren arabera (okupazioa), ingurumen-baldintzen arabera (airearen kalitatea) eta ibilgailu moten arabera (hobariak emanda neurritz txikienak direnei eta gutxien kutsatzen dutenei).

Tarifa horiek bat etorri behar dute HMJPren helburuekin, eta honako irizpide hauek bete behar dira:

 - Garestiagoa izan behar du bide publikoan aparkatzeak lurpeko aparkalekuetan aparkatzeak baino.
 - Aparkaleku periferikoetako tarifetan txertatu behar da hiribusa erabiltzeko tarifa.
- **Zerbitzua hobetzea:** teknologiak erabiltzea –telefonía mugikorra, adibidez– eta ordaintzeko metodo gehiago eskaintzea.

Bide publikoan aparkatzea arautzearekin lotutako lehentasunen proposamena TAO sisteman.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

5.4 neurria. Aparkatzea berrantolatzea.

5.5 neurria. Aparkaleku periferiko berriak.

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

- Bide publikoan, eremuka dauden aparkatzeko plazak, tipologiaren arabera.

5. LEHENTASUNA / PROGRAMAZIOA / KOSTUA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	●●●	■	€€
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA	

5.7 neurria. ZAMALANAK HOBETZEA.

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Herriguneetako salgaien mugikortasuna da auto-pilaketei, kutsadura atmosferikoari, zaratari, istripuei eta abarri gehien eragiten dieten elementuetako bat. Horregatik, Tolosako HMJPK zenbait neurri ditu salgaien fluxuak arrazionalizatzeko, horien eraginkortasuna hobetzeko eta zamaran optimizatzeko.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Epe laburrera, proposatzen dugu zamaran leku jakin gutxi batzuetan kontzentratzea eta aldi baterako leku espezifikoak zehaztea, eta gutxien kutsatzen duten ibilgailuak erabiltzea.

Zamaranetarako eremuko azalpen-panela Donostian



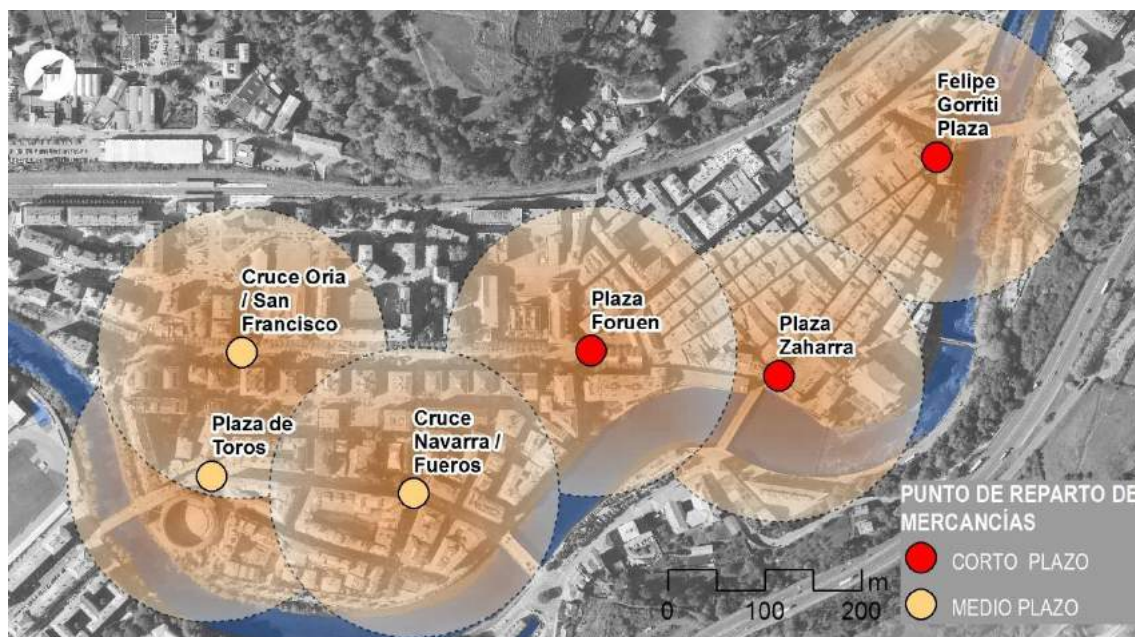
Bereziki oinezkoen eremuetan, arautu egin behar dira zamaran oinezkoen trafikari ez egiteko. Plaza Zaharrean, Trianguloa plazan eta Felipe Gorriti plazan zamaranetarako espazio bana jartzea proposatzen dugu, Alde Zaharrari eta inguruari zerbitzua eskaintzeko, eta horren ordez, Alde Zaharrera sartzea debekatzea.

Gainera, zamaranetarako ordutegia 06:00etatik 11:00etara izango litzateke.

Horiez gain, proposatzen dugu, epe ertainera, deskargatzeko puntuak jartzea herrigune osoan. Puntu horietatik egin beharko dira zamaran, oinez edo beste ibilgailuren bat (kutsatzen ez duena) erabiltzea. Deskargatzeko puntuetatik oinez egin beharreko gehieneko denbora 2 minutukoa izango

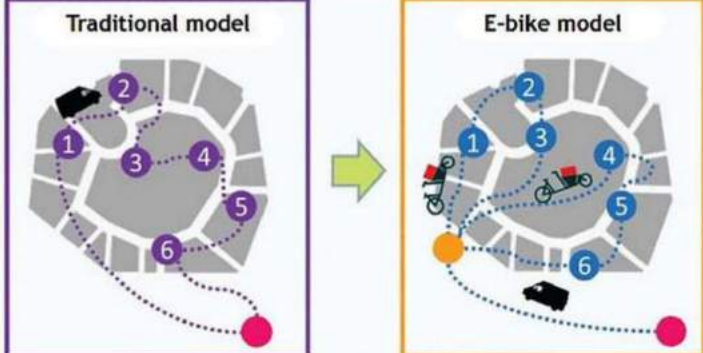
da (150 metro).

ZAMARANETARAKO PUNTUAK/EREMUAK



Epe luzera, herrigunea oinezkoentzako edo oinezkoen lehentasuna dutela jarri ondoren, salgaiak banatzeko zentro bakarra sortzea proposatzen dugu, paketeak trizikloak edo

bestelako ibilgailu elektrikoak erabilia banatzeko. Lapurdi aparkalekua izan liteke horretarako kokapena.

SALGAIK BANATZEKO EREDU TRADIZIONALAREN ESKEMA ETA HIRI BANAKETARAKO ZENTRO BATEAN OINARRITUTAKO EREDU BATEN ESKEMA	"AZKEN MILIAKO" BANAKETA BIZIKLETAZ, DONOSTIAN
	

Hirian salgaien banaketak egiten dituzten ibilgailuen berrikuntza teknologikoa sustatzeko helburuarekin, eta horrela, zamalanei lotutako inpaktuak murrizte aldera, proposatzen dugu gutxien kutsatzen duten ibilgailuei onurak ekarriko dizkien arautze bat egitea (zamalanetarako ordutegi zabalagoa/araututako aparkatzeko plazetan aparkatzeko baimena /eremu murriztu jakin batzuetara ibilgailu elektrikoak sartzeko aukera).

Amaitzeko, ezinbestekoa da ezarritako arauak betetzen direla **zaintzea eta kontrolatzea** eta zamalanetarako erreserbatutako guneak ondo okupatzen direla bermatzea.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

5.2 neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria.

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

- Ordenantza onartzea.
- Eremua 30 ibilg.-km Hiri gisa mugatzea herriguneko bideetan.

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	● ● ●	■ ■	€€
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA	

6.1 NEURRIA. MUGIKORTASUNEN ORDENANTZA BERRIA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Beharrezkoa da mugikortasuneko ordenantza berria mugikortasun arloko eragile berrietara egokitzea eta araudia hobetzea ibilgailu ugarien zirkulazioarekin eta oinezkoen mugikortasunarekin lotutako segurtasuna eta elkarbizitza bultzatu eta bermatu ahal izateko.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Puntu hauek jasoko dituen ordenantza berria idaztea proposatzen da:

- Hirigunean, gehieneko abiadura berri gisa 30 km/h-koa finkatzea.
- Bizikletaz, galtzadatik zirkulatzea bultzatzea.
- Bizikletarekin eta ibilgailu elektriko berriei oinezkoen eremuetatik eta espaloitik zirkulatzea debekatzea, horretarako justifikazio zehatza izan ezean.
- Norbanako Mugikortasun Ibilgailuak (NMI) ibiltzeko espazioak zehaztea.
- Zirkulazioa lasaitzeko eremuetako erabilera eta erregimena zehaztea.
- Bideetan autokarabanan sarbidea eta aparkatzea arautzea.
- Motozikleten aparkamendua arautzea (espaloietan eta oinezkoentzako gunetan aparkatzea mugatzea).
- Ibilgailu astunen sarbidea arautzea.

Ordenantza berria idatzi ahal izateko, ezinbestekoa da herritarrek barneratzea eta Tolosako askotariko eragileen iritzia izatea. Amaitzeko, ordenantza berria onartu ostean, ezinbestekoa da ordenantza berria liburuxka didaktikoen bidez hedatzea.

Madrilgo eta Bartzelonako mugikortasun-ordenantzaren liburuxka didaktikoak:

MADRID! ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

INFORMACIÓN PARA CONDUCTORES Y CICLISTAS DE LA CIUDAD DE MADRID

Diciembre 2013

Estimado/a ciudadano/a:

Para la convivencia de peatones, ciclistas y vehículos a motor, el Ayuntamiento ha establecido cuatro sencillas normas de fácil cumplimiento:

1. Las bicicletas han de circular **siempre por calzada** o por las vías ciclistas. Las aceras son de uso exclusivo peatonal.
2. Las bicicletas circularán **por el centro del carril** por seguridad. Para prevenir accidentes, han de evitar circular pegadas al borde de la calzada.
3. Cuando conduzca un vehículo a motor deje siempre **al menos 5 metros de distancia** a la bicicleta que circule delante de usted.
4. Si quiere adelantarse a un ciclista, **ha de cambiarse de carril**. Jamás intente adelantarlo dentro del mismo carril ni presione para que se eche a un lado.

Estas normas son de obligado cumplimiento en Madrid capital desde 2010.

Puede consultar la Ordenanza de Movilidad (artículos 20 y 39) entrando en www.madrid.es o mediante el código QR que aparece a la derecha.

Este folleto lo hacen y distribuyen los ciudadanos ante la Inocuidad del Ayuntamiento de Madrid. Por eso lo reparten que una vez más **NO LO TIENE**

Noves formes de moure's per la ciutat

Vehicles de mobilitat personal Cicles de més de dues rodes

A **B** **C1** **C2**

Tipus A. Rodes, plataformes i patinets elèctrics de mida més petita i més lleugers.

Tipus B. Plataformes i patinets elèctrics de mida més gran.

Tipus C1. Destinats al transport de passatgers.

Tipus C2. Destinats al transport de mercaderies.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

7.2 neurria. Prestakuntza teknikoko ikastaroa

7.3 neurria. Bide-hezkuntzan berrikuntzak egitea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Ordenantza berria onartzea

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■

€

0 BAXUA / LABURRA

00 ERTAINA

000 ALTUA / LUZEA

6.2 NEURRIA. MUGIKORTASUN SAILA SORTZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Udalak ikusgarritasuna ematea mugikortasun jasangarriarekin lotutako ekintzei eta gai horren inguruko kudeaketa eragingarriago bihurtzea.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

HMJP ezarri ahal izateko, beharrezkoa da mugikortasuneko, trafikoko, garraioko eta herritarren segurtasuneko antolaketa-organigraman ikuspegi berria txertatzea eta hori, erakunde mailako aldaketa bidez bistarazi beharko litzateke. Ahal den neurrian, mugikortasunarekin zerikusia duten eskumen guztiak organo bereborean biltzea, betiere, politiken koordinazio-lanak, programak eta jarduera-planak erraztea ahalbidetzeko.

Era berean, ez da ahaztu behar HMJPko neurriak gauzatzeko beharrezkoak direla zeharkakotasuna eta koordinazio-ahalegina. Arlo batzuk, nahitaez, koordinatuta landu behar dira; hala nola garraioa, hirigintza, ingurumena, udaltzaingoa eta abar. Beste sail batzuek proiektu jakinak egiteko parte hartu beharko dute; adibidez, hezkuntzari lotuta egon beharko du "eskolara bidean seguru" proiektuen garapenak eta gizarte-gaiek eta desgaitasunak ere, lotuta egon behar dute.

Mugikortasun Sailak harreman zuzena izan beharko luke garraio arloko eskumenak dituzten udalerriaz gaindiko administrazioekin zein hiri barruko eta hiriarteko garraio publikoko zerbitzuak eskaintzen dituzten operadoreekin. Sail hori sortzeko erakunde-babes sendoa behar da eta organigraman nahiz udaletxearen barruan, fisikoki, kokatu behar da.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

6.3 neurria. Udal barneko eta kanpoko koordinazioa hobetzea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Saila sortuta, hartzaile kopurua, esleitutako aurrekontua.

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ●

■ ■

€€€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

6.3 NEURRIA. UDAL BARNEKO ETA KANPOKO KOORDINAZIOAREN HOBEKUNTZA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Udalbatzako sail ugarien artean jardueren gaineko erabakiak hartzeko mekanismoak eta informazio-fluxua hobetzea, hasiera-hasieratik proiektuen kudeaketa eta sail ugarien arteko sinergiak optimizatu ahal izateko.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Udaleko sailen arteko komunikazioa arina den arren, mugikortasunaren zeharkakotasuna dela eta, jardueren inguruko informazio-fluxua eta erabakiak hartzeko mekanismoak hobetu egin beharko lirateke. Hala, hasiera-hasieratik optimizatuko lirateke proiektuen kudeaketa eta sailen arteko sinergiak.

Ikusi dugu udalaz gaindiko administrazioekin dauden harremanak ere (Tolosaldea Garatzen eskualdeko garapen-agentzia, Foru Aldundia, etab.) ohikoak eta arinak direla, baina mugikortasun-gaietarako langileak izateak (6.2. neurrian dago txertatuta) erraztu eta optimizatu egingo du harreman horiek finkatzea. Gertutasuna dela-eta, eta hiri-mugikortasuneko sistema partekatzen denez, bereziki interesgarria litzateke Ibarako Udalarekin batera mugikortasunaren inguruko lantaldea sortzea.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

6.3 Mugikortasun Saila sortzea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Urteko bilera kopurua

Urtean egindako akordio kopurua

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	● ● ●	■ ■	€
0 BAXUA / LABURRA 00 ERTAINA 000 ALTUA / LUZEA			

6.4 NEURRIA. MUGIKORTASUN MAHAIA SENDOTZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Beharrezko aldaketak bideratzeko eta arrakasta izateko gakoetako bat da eragile ugariaren jarraipena eta parte-hartzea izatea.

Azken urte hauetan, herritarrek mugikortasunari lotuta zituzten kezkek jasotzen zituzten parte-hartze prozesuak garatu dira eta horien artean, aipatzekoak dira *Tolosatzen* eta Tokiko Agenda 21. Neurriaren helburua Mugikortasun Mahaia indartzea eta haren jarraipena bermatzea da.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Mugikortasun Mahaia sendotzea eta iraunkor egitea eta funtzionamendu eta helburu argiak zehaztea planteatu dugu, horretarako, hainbat profiletako pertsonekin arituta, bai gizarte zibilekoak, bai teknikariak, eragile ekonomikoak eta erakunde publikoak.

Honako hauek lirateke Mahaiaren zeregin nagusiak:

- Mugikortasun Mahaiaren **barne-funtzionamenduko urratsak** (deialdiak, dokumentazioa, itzulketa eta akten argitalpena, besteak beste) **zehaztea**.
 - **Mugikortasun Jasangarriaren aldeko Itunaren** inguruko eztabaida, akordioa eta ituna sinatzea.
 - Udalerrian mugikortasunari lotuta biltzeko topalekua.
 - **Bultzada ematea Mugikortasunaren Europako Asteari** Mugikortasun Mahaiak eta hori osatzen duten talde eta kolektiboek zuzendutako jarduera berritzaileak egiteko aukera gisa.
 - **HMJPko neurrien eta ekintzen jarraipena**, proiektuak zehazteko eta emaitzak ebaluatzeko denbora emanda.
 - HMJPan aurrez ikusita ez dauden **jardueren eta beste ekintza batzuen** proposamena.
- Udalak mugikortasun mahaiaren dinamizatzaile gisa duen zeregina funtsezkoa da.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

6.2 Mugikortasun Saila sortzea

6.3 Udal barneko eta kanpoko koordinazioaren hobekuntza

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Saio kopurua urtean

Parte-hartzaileen batez besteko kopurua

Urteko autoebaluazio-galdetegiko batez besteko balorazioa

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
		●●●	■ ■ ■ €
0 BAXUA / LABURRA 00 ERTAINA 000 ALTUA / LUZEA			

6.5. NEURRIA.ESKOLA-BIDEEN PROGRAMA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Eguneroko mugimendu handia dakar berekin Tolosako ikastetxeetara joaten diren adingabeen eta haien laguntzaileen joan-etorriak. Ikastetxeetara joateko mugikortasunak bidaia guztien % 16 hartzen du. Tolosan 14 ikastetxe daude.

Joan-etorri horietako asko auto pribatuz egiten da eta horrek haurtzaroaren autonomia gutxitu eta osasuna baldintzatzen du. Haurren sentsibilizazioa funtsezko faktorea da mugikortasunaren etorkizunerako.

Horri gehitu behar zaizkio ikastetxeetako sarrera-irteera orduetako arazoak: autoak ateetatik gertu dauden espaloien gainean, adibidez, eta segurtasun-falta eta kutsadura sortzen dute.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Eskola Bideak mugikortasun jasangarriaren inguruko sentsibilizazioa lortzeko oso tresna egokia dira, betiere, haurrek beren ingurunea hautematen eta bizi duten moduan gertatzen den aldaketa-prozesu gisa hartuz gero, eta ez baldintza jakin batzuekin pasatuta egiten den ibilbide soil gisa. Horrez gain, ordea, bizi-kalitatea eta bereziki adingabeen artean eta oro har herritarren artean jolasa hobetzeko ere baliagarria da.



Orain arte garatutako Eskola Bideei lotuta, ekimen partzial interesgarriak sortu dira; hala nola *Lagunbusa*, eta horrek esan nahi du, gisa honetako ekimen hedatuek potentzialtasun handia dutela.

Ondorioz, prozesu jarraituei eta epe luzekoei bultzada emateko programa proposatzen da, etengabeko hobekuntzarako ebaluazioarekin. Ebaluazio hori partaidetzazkoa izan daiteke, bidea sortzeko prozesuan ikasleen inplikazioa izanda.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.1. neurria. Oinezkoen bideen oinarritzko sarea

1.4 neurria. Espaloiak zabaltzea

1.5 neurria. Oinezkoentzako bakarrik diren pasealekuak eta eremuak

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Guztizkoarekiko atxikitako zentro kopurua

Oinez edo bizikletaz eskolara egindako lekualdaketen ehunekoa

Eskolara bakarrik joaten diren 10 urteko ikasleen ehunekoa

5. LEHENTASUNA / PROGRAMAZIOA / KOSTUA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA



€€

6.6 NEURRIA. SANTA LUTZIA AUZOKO IKASTETXEETARA JOATEKO MUGIKORTASUNA HOBETZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Mugikortasunarekin lotutako arazo nabariak izaten dira zenbait ikastetxe dauden eremu honetan puntako orduetan: auto-pilaketak, autoak espaloi gainetan, bideko segurtasun-falta, kutsadura, adingabeen zati handi batek autonomia falta izatea eta abar.

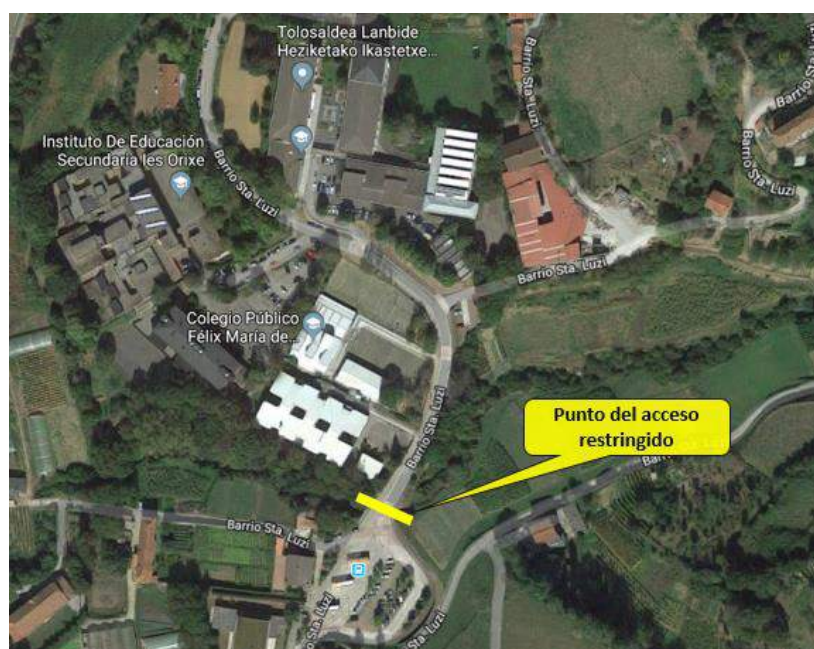
HMJPren helburuak betetzeko, funtsezkoa da eremu honetako mugikortasunaren hobekuntza planteatzea, plan oso bat ezarrita, eta plan horrek oinarrian izan behar du diagnostiko on bat, oinez, bizikletaz eta garraio publikoz edo horiek konbinatuta egiten den joan-etorri kopurua ahalik eta gehien maximizatzeke.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Honako neurri hauek proposatzen ditugu:

A. Mugikortasun plan espezifiko bat idaztea, ikastetxeetako langileen eta ikasleen joan-etorriak hobeto kudeatzeko. Ikastetxe bakoitzak bere ezaugarri espezifikoak dituen arren, sinergiak sortu behar dira lanerako mugikortasunaren plangintzaren (ikus hurrengo fitxa: 6.8. Lanerako mugikortasunaren kudeaketa) eta Eskola Bideak proiektuen (5.6 fitxa) inguruan. Planean **diagnostiko bat** ere egin behar da gaur egun aparkatzeko dagoen eskaria eta eskari hori murrizteko potentziala neurtu ahal izateko.

B. Sarbidearen murrizketa: autobusen aparkalekuan hesi bat sortzea eta hortik aurrera igarotzeko aukera baimendun ibilgailuek (langileek) bakarrik izatea.



C. Tarifa bat aplikatzea ikastetxeetako lursailen barruan aparkatzeagatik.

D. Kiss and Go aparkatze-eremu bat jartzea: ikastetxeen inguruan geralekuak jartzean datza, ibilgailuarekin gelditu eta seme-alabak agurtzeko.



E. Motorrik gabeko azpiegitura hobetzea

F. Dauden ikastetxe-bideak hobetzea eta indartzea.

G. Garraio publikoaren eskaintza hobetzea.

- **H. Ibilgailuak aparkatzeko eta geldirik uzteko leku berriak jartzea.**

APARKALEKUAK JAR LITEZKEEN LEKUAK

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.1. neurria. Oinezkoen bideen oinarrizko sarea

1.4. neurria. Espaloiak zabaltzea

1.5. neurria. Oinezkoentzako bakarrik diren pasealekuak eta eremuak

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Oinez edo bizikletaz eskolara egindako lekualdaketen ehunekoa

Eskolara bakarrik joaten diren 10 urteko ikasleen ehunekoa

Lantokira garraio publikoan, oinez edo bizikletaz joaten diren plantilako langileen ehunekoa

5. LEHENTASUNA /

PROGRAMAZIOA / KOSTUA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■ ■

€€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

6.8 NEURRIA. LANERAKO MUGIKORTASUNAREN KUDEAKETA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Helburua zera da, jasangarritasunaren ikuspegitik optimizatzea langileek Tolosako jarduera-zentro esanguratsuenetatik eta esanguratsuenetara (industrialdeak, ospitalea, administrazio-zentroak, ikastetxeak eta abar) egiten dituzten lekualdaketak. Zehatzago esanda, hauek dira helburuak:

Mugikortasunaren kudeaketa-ereduak oinarri hauek izatea: eragingarritasuna eta energiaren aurrezpena lanera joateko eguneroko mugikortasunean, bideko segurtasuna, osasuna eta jasangarritasuna. Asko dira onurak, bai langileentzat, bai enpresentzat (garraioaren kostu ekonomikoak murriztea, estresa eta nekea murriztea, jarduera fisikorik ez egitearen arriskuak ere murriztea, aparkatzeari azalera txikiagoa eskaintzea, mugikortasun inklusiboa eta abar).

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Aipatutako jarduera-zentroetatik 100 langile baino gehiago dituztenentzat Lanerako Mugikortasun Plan bana garatzea proposatzen da; hau da, langileen lekualdaketak arrazionalizatzea bideratutako neurrien multzoa, joan-etorriak seguruagoak, eragingarriagoak eta jasangarriagoak izan daitezzen.

Zentroetarako gaur egungo lan-mugikortasunaren diagnostikoa hartu beharko litzateke abiapuntutzat, langileei egindako mugikortasunaren inguruko inkesta zabalaren laguntzarekin, lan-zentroetarako mugikortasunarekin lotutako haien eskari potentziala dimentsionatzeko eta helburuak zehazteko.

Ekintzen oinarrian jarri beharko da mugikortasuna Erantzukizun Sozial Korporatiboan txertatzea, garraio kolektiboaren erabilera sustatzea, autoaren erabilera arrazionala eta eraginkorra, mugikortasun aktiboa indartzea, zirkulazioari lotutako lan-arriskuen prebentzioa eta langile bakoitzak egiten dituen lekualdatzeen murrizketa.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

1.1. neurria. Oinezkoen bideen oinarrizko sarea

3.1 neurria. Bidegorri-sarea egitea

4.1 neurria. Hiribusaren linearen birmoldaketa

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Guztizkoarekiko atxikitako zentro kopurua

Lanera joateko bideen banaketa modala

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■ ■

€€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

7.1 NEURRIA. OHITURA OSASUNGARRIEN INGURUKO KANPAINA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Hiri-plangintzak eta antolaketa sozioekonomikoak jasangarritasun maila txikiko mugikortasun-ohiturak ekarri dituzte, batetik bestera oinez ibiltzen den jendearen interesetatik eta beharretatik urrun. Ohitura horiek eraldatu egin behar dira, mugikortasuna jasangarria eta inklusiboa izan dadin.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Tolosan egunero batetik bestera ibiltzen direnek mugikortasun-ohitura jasangarriagoak har ditzaten, etengabeko kanpaina bat planteatzen dugu; adibidez, mezuak eman bizikleta erabiltzearen aukerari eta auto partikularra erabiltzeak osasunean duen inpaktuari buruz.

Hona hemen aintzat hartu beharreko formatu eta kanal batzuk:

- Kartelak saltokietan, lantokietan eta ekipamenduetan.
- Publizitatea tokiko hedabideetan.
- Mapa digitala eta paperekoa, eguneroko sareko lekuetara oinez edo bizikletaz iristeko dauden distantziak eta iristeko denborak adieraziko dituena.
- Argazki- eta bideo-lehiaketak mugikortasun jasangarriko ohiturei buruz.
- Udal sare sozialak dinamizatzea modu aktiboetara eta ohitura-aldaketari lotuta.
- Jolas- eta jai-jarduerak, askotariko formatutan, beste profil batzuetara iristeko; bereziki umeengana iristeko.
- Bertako eta nazioarteko sare eta akordioekin bat egitea; adibidez, Oinezko Hirien Sarearekin.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

7.4 neurria. Elkarrekiko errespetuaren eta bizikidetzaren aldeko kanpaina

7.5 neurria. Mugikortasuneko Astean parte hartzea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Urteko inbertsioa kanpainetan

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
		● ● ●	■ €
000 BAXUA / LABURRA 000 ERTAINA 000 ALTUA / LUZEA			

7.2 NEURRIA. PRESTAKUNTZA TEKNIKOKO IKASTAROA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Udaltzainek eta ingurumen, mugikortasun, gazteria eta berdintasun arloetako teknikariek mugikortasunari buruzko prestakuntza jasotzeak lagundu egingo du denen ahaleginak koordinatzen eta mugikortasunaren kultura berriaren sentsibilizazioa Udalak berak zabaltzen.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Udal teknikarientzako prestakuntza-jardunaldiak planteatu ditugu bide-segurtasunari, mugikortasun jasangarriari eta espazio publikoaren eta bide-sarearen diseinuari buruz dituzten ezagutzak eta esperientziak sakontzeko. Teknikarien taldeekin eta bide-segurtasuneko langileen taldeekin lotutako ahalik eta pertsona gehienek parte hartzeko ahalegina egingo da. Prestakuntza horretan, bereziki nabarmendu behar dira segurtasunaren pertzepzioa eta mugikortasun inklusiboa eta jasangarria, zirkulazioari bakarrik begiratu izan dion ikuspegi tradizionaletik harago.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

7.3 neurria. Bide-hezkuntzan berrikuntzak egitea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Autoebaluazio-galdetegiko batez besteko balorazioa

Parte-hartzaileen kopurua

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
-------------	---------------	----------------------

● ● ●	■	€
-------	---	---

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

7.3 NEURRIA. BIDE-HEZKUNTZAN BERRIKUNTZAK EGITEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Udaltzaingoak ikastetxeetan eskaintzen duen bide-hezkuntzako prestakuntzari dagokionez, areagotu egin behar zaio eragina eta erakargarritasuna, eta ebaluazio-sistema bat ere behar da, hezkuntza-komunitatearen ekarpenak jaso eta hobetzen jarraitu ahal izateko.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Udaltzainek eskaintzen dituzten bide-hezkuntzako saioetan honako hauek txertatzea proposatzen dugu: bizikletaz ibiltzeko trebeziak; zirkulazio-arauen ezagutza, eta mugikortasunean parte hartzen ikastea (zirkulazioari lotuta, babeserako teknikak ezagutzea eta erabiltzea).

Hori guztia, beste gai hauek ere sartuta: segurtasunaren pertzepzioa eta ohitura-aldaketa, espazio publikoan jardura batzuk egitea eta eskola-ordutegitik kanpoko jarduerak egitea, ikasleen familiakoek ere parte har dezaten.

Egokia litzateke bide-hezkuntzako parke bat izatea umeez ezagutzak modu praktikokoan beregana ditzaten. Horretarako, kirol-pistak edo ikastetxeetako patioak presta daitezke behin-behinean.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

7.2 neurria. Prestakuntza teknikoko ikastaroa

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Urte bakoitzeko ikasle kopurua

Urte bakoitzeko ikasle ez direnen kopurua

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■

€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

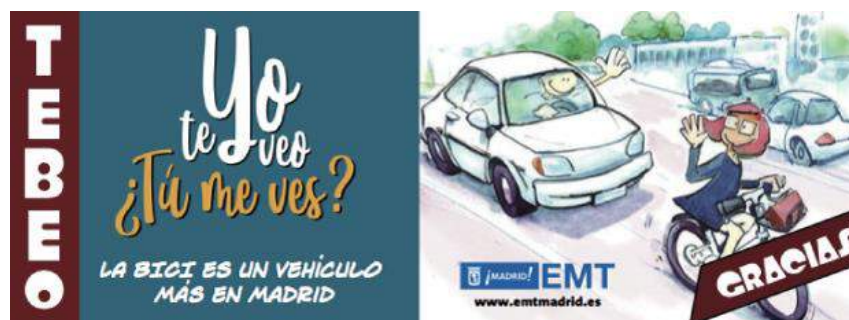
7.4 NEURRIA. ELKARREKIKO ERRESPETUAREN ETA BIZIKIDETZAREN ALDEKO KANPAINA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Bizikidetzari buruzko kanpaina joan-etorrietarako moduei erreparatuta egiteak aukera emango luke herritarren kontzientzia areagotzeko, eta sentsibilizatu egingo lituzke gidariak, txirrindulariak eta oinezkoak mugikortasun jasangarri eta berdinzalea izateko bidean urratsak emateko orduan duten zereginaren inguruan.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Sentsibilizatzeko ekintzek -era askotako formatuetakoak- erreparatuko die oinezkoek eta txirrindulariek Tolosako mugikortasunaren protagonista diren beste eragile batzuekin dituzten interakzioei. Helburua mezuak zabaltzea da, kartel, eranskailu, bineta eta horma-irudien bidez, eta horiek, hain zuzen, gogora ekarriko dute, adibidez, abiadura murriztu egin behar dela bidea bizikletekin partekatzen denean, edo espaloian ez dagoela bizikletan ibiltzerik.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

7.1 neurria. Ohitura osasungarrien inguruko kanpaina

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Ezarritako kartel/eranskailu kopurua

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA		EXEKUZIO EPEA		KALKULATUTAKO KOSTUA	
	0 BAXUA / LABURRA		00	ERTAINA	000	ALTUA / LUZEA

7.5 NEURRIA. MUGIKORTASUNAREN EUROPAKO ASTEAN PARTE HARTZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Mugikortasunaren Europako Astea herrialde askotan egiten duten ekitaldi bat da eta udalek hartzen dute parte. Mugikortasun jasagarriari lotuta egiten diren jarduerak eta ekintzak arreta pizteko eta batetik bestera joateko ohiturak aldatzen laguntzeko dira.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Iraileko hirugarren astean jardueren programa bat jar daiteke abian gizarte-erakundeen eta herritarren parte-hartzearekin. Horretarako, beharrezkoa da, beranduenera udara hasieran, dena prestatzen hastea.

Mugikortasun Astearen webgunean ikusgai daude laguntza-dokumentuak eta esperientziak eta hor ikusten da zer inpaktu izan dezakeen ekimen honek kostu txikiarekin. Unean uneko ekintzak eta aldi baterako jarduerak egin daitezke espazio publikoan; baita esku-hartze iraunkorrak ere, betiere ekitaldien aurretik eta ondoren informazioa egoki ematen dela zainduta.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

7.1 neurria. Ohitura osasungarrien inguruko kanpaina

7.4 neurria. Elkarrekiko errespetuaren eta bizikidetzaren aldeko kanpaina

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Egindako/argitaratutako ekintza eta jardueren kopurua

Antolatu diren edizioen kopurua

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
		● ● ●	■ €
0 BAXUA / LABURRA 00 ERTAINA 000 ALTUA / LUZEA			

7.6 NEURRIA. TOLOSA BADABIL WEBGUNEA HOBETZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

HMJPren esparruan garatutako plataforma digitalak aukera eman du parte-hartze prozesuari, dokumentazioari eta erreferentzia eguneratuei buruzko informazio eguneratua erakusteko. Webgunea askoz erabilgarriagoa izan daiteke Tolosako mugikortasun jasangarriari buruzko udal-espazio digital gisa.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Honako ekintza hauek proposatzen ditugu *Tolosa badabil* plataforma hobetzeko:

- Plataforma digitala Udalaren webgunean txertatzea edo hari lotzea, hala, edukien kudeaketa eta eguneratze-lanak errazteko.
- Mugikortasun Planari buruzko dokumentazio eguneratua eta hartzen diren neurriei buruzko erreferentziak eta informazioa ere txertatzea.
- Azken berriak bilduko dituen atal bat sortzea eta sarri eguneratzea, artikulak laburrak, Tolosako mugikortasunari buruzko albisteak, iruzkinak eta abar bilduta.
- Udalerrian erabilgarri dauden mugikortasun-zerbitzuei buruzko atal bat zabaltzea eta hor sartzea mapa-bisore bat, modu aktiboak eta ohiko helmugak nabarmenduko dituena.
- Kontsulta eta iradokizun digitalak egiteko postontzia jartzea, udal sare sozialetan zabaltzea eta jasotako kontsultei arazoizko epean erantzutea.
- Balorazio-galdetegi bat egitea.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

7.7 neurria. Neurri nagusien liburuxka

7.8 neurria. Hedabideetan argitaratzea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Bisita kopurua urtean

Postontzi digitalean, urtean, jasotako iradokizun kopurua

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■

€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

7.7 NEURRIA. PLANA ETA HAREN NEURRIAK HEDATZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Neurriak eta ekintzak hedatzea, herritarrek haien berri izan dezaten; hedapen hori egin behar da, bereziki, beharrezkoak diren ohitura-aldaketen inguruan, eta formatu erakargarrietan eta ulergarrietan, kanpaina eta ikastaro espezifikoagoetako neurriekin koordinatuta.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Plataforma digitalak eskaintzen du Mugikortasun Planaren eduki osoa eta informazio osagarri eguneratua, baina oinarritzko edukiak herritarren profilak eta beharrak aintzat hartuko dituzten formatuetan helarazi behar zaizkie herritarrei. Helburu hori lortzeko, hau planteatu dugu:

- Diagnostikoa, helburuak eta neurriak laburtzea, berrikustea eta berregituratzea, edukiak publiko zabalarri zuzentzeko, teknizismoak saihestuta.
- Edukia dibulgaziozko infografiak eta ilustrazioak izango dituen liburuxka batean jasotzea eta narrazio-hari bat erabiltzea edukiak hobeto ulertzeko eta jendea sentsibilizatzeke.
- Liburuxka zenbait bide erabiltza bidaltzea jendeari, besteak beste, bide digitala eta papera.

Era berean, mugikortasun jasagarri eta inklusiboaren arloan aurrera egiten den urrats garrantzitsu bakoitzari buruzko informazioa argitara daiteke zenbait komunikabidetan, adibidez, tokiko prentsan, webgunean eta sare sozialetan.



3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

7.6 neurria. *Tolosa Badabil* webgunea hobetzea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Inprimatutako liburuxka kopurua, prentsako argitalpenen kopurua

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EHEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ●

■

€

O BAXUA / LABURRA

OO

ERTAINA

OOO

ALTUA / LUZEA

8.1 NEURRIA. UDALAREN IBILGAILU-FLOTA BERRITZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Neurriaren helburua udal-flotako ibilgailuen ingurumen-inpaktua eta isuri kutsatzaileak murriztea da. Udalak eredugarri izan behar du sektore pribatuarentzat.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Udalaren ibilgailu-flota berritzea eta berritze horretan berrikuntzaren, jasangarritasunaren eta eraginkortasunaren arloko irizpideak betetzea da asmoa. Ondoren, udalerriko beste erakunde eta enpresetara ere heda daiteke neurri hau.

Honako ekintza hauek proposatzen ditugu:

1. Ibilgailu berriak eskuratzea, ahalik eta energia-eraginkortasun handienekoak eta ahalik eta elementu kutsatzaile gutxien isurtzen dutenak, ibilgailuaren bizi-ziklo osoa kalkulatuta.
2. Flotaren neurria optimizatzea, gutxiegi erabiltzen diren ibilgailuak kenduta edo berrerabilita.
3. Jarraipen sakon, erreal eta etengabea egitea lortzen den isuri kutsatzaileen murrizpenari.



Lagungarri gisa, interesgarria da Energiaren Euskal Erakundeak diruz laguntzen duela, urtero, ibilgailu elektrikoak edo isuri baxukoak erostea.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

7.5, 7.6 eta 7.7 neurriak.

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Isuri txikiko udal-ibilgailuen kopurua.

Isuri baxuen inguruko politikak eta isuri baxuko flotak dituzten enpresen kopurua.

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

●

■ ■

€€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

8.2 NEURRIA. AUTOA PARTEKATZEA SUSTATZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Auto partekatua garraioa arrazionalizatzeko sistema bat da eta hiri askotan erabiltzen dute. Batez ere lanari lotuta ibilgailu motordunetan egiten diren joan-etorriak murrizteko aukera ematen du.

Autoa partekatuta, txikitu egiten da energiaren kontsumoa eta nabarmen jaisten dira garraio-gastuak. Beraz, asko aurrezten dute bidaiariek; batez ere, ibilgailua jabetzan pertsona gutxiagok izatea lortzen bada.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Udalak web-aplikazio bat eta Smartphoneetarako aplikazio-bertsio bat garatzea da proposamena; horien bidez egunero lantokira joaten diren pertsonak elkarrekin harremanetan jar daitezten, autoa partekatzeko. Bestela, lehendik dagoen plataformaren bat planaren xede den arloaren ezaugarrietara egokitu daiteke.

Ekimenak are arrakasta handiagoa izaten du enpresak aparkatzeko plazak arautzen baditu; hau da, baldin eta langileek, aparkatzeko, ordaindu egin behar badute.

Adibideak eta erreferentziak:

<http://irun.compartir.org/bidaiak/treballar/>

<http://moveuskadi.compartir.org/>

<http://www.positivedriveapp.com/about-the-app/>

The image shows three screenshots of car-sharing platforms. The top one is 'Irungo Udala' (Irún City Council) with a red header and navigation menu. The middle one is 'moveuskadi' with a green logo and a car icon. The bottom one is 'POSITIVE DRIVE' with a blue circular logo. Below the screenshots, there are three icons: a green car icon for 'Zure autoa partekatu' (Share your car), a blue car icon for 'Zure autoa partekatu' (Share your car), and a blue circular logo for 'POSITIVE DRIVE'.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

6.6 neurria. Lan-jarduerak egiten diren zentroetarako mugikortasunaren kudeaketa

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Autoaren erabilera partekatuak banaketa modalean duen pisua (%)

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■

€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

8.3 NEURRIA. BIRKARGA ELEKTRIKOKO PUNTUAK INSTALATZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Ibilgailu elektrikoek lagundu egiten dute tokiko kutsadura murrizten eta, beraz, onuragarriak dira gaur egun hiriak funtzionatzeko beharrezko dituen auto bidezko lekualdatzeetarako. Ibilgailu elektrikoen erorketa eta erabilera sustatzeko oinarritzko baldintzetako bat ibilgailuak kargatzeko puntuen gutxieneko eskaintza egotea da.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Bide publikoan auzotarrek / hirian erabiltzeko kargatze-azkarreko puntuen sarea pixkanaka ezartzea proposatzen da eta, hasteko, proba pilotu bat egitea 3 kargatze-puntu jarrita. Kargatzeko puntu bakoitzaren prezioa 3.000 - 5.000 eurokoa da. Kargatzeko puntuek autoentzako zein beste ibilgailu elektriko batzuentzako (bizikletak, patinak eta abar) balio beharko lukete.



Energia, Turismoa eta Agenda Digitalaren Ministerioak Errege Dekretu bat onartu berri du kargen kudeatzailearen arautzea sinplifikatzeko eta oztopo batzuk kentzen ditu kargatzeko azpiegitura arin eta modu ordenatuan ezar dadin.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

8.1. Ibilgailuen udal flota berritzea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Kargatzeko puntuen kopurua

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
	●	■ ■	€€
0 BAXUA / LABURRA	00	ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA

8.4 NEURRIA. ERAGINKORTASUNEZ GIDATZEK PRESTAKUNTZA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Autoa da Tolosako herritarrek lanerako gehien erabiltzen duten garraiobidea. Horregatik da garrantzitsua autoaren erabilera ahalik eta eraginkorrena izatea.

Gidatzeko moduak eta mantentze-lanek (pneumatikoen presioa) % 15 arte jaits dezakete erregaia kontsumoa, ibilgailuaren mantentze-lanen kostua murriztu egiten da eta energia aurrezten da.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Ibilgailuak eraginkortasunez gidatzearen inguruko ikastaro bat egitea, gutxienez, urtean behin, lanera autoz joan ohi diren pertsonen zuzenduta. Webgunean eta tokiko / eskualdeko komunikabideetan ikastaroari eta haren helburuei buruzko komunikazio-kanpaina bat.



Energiaren Euskal Erakundeak ibilgailuak eraginkortasunez gidatzeko ikastaroak eskaintzen dizkie Euskal Autonomia Erkidegoan dauden enpresa eta erakundeei. Eskaera egiten duen enpresan edo erakundean ematen dira ikastaroak.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

8.2 neurria. Autoa partekatzea sustatzea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Urte bakoitzean, eraginkortasunez, gidatzeko ikastaroetan parte hartu duten pertsonen kopurua

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

●

■

€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

9.1 NEURRIA. HIRI-EREDU KONPAKTUA ETA GERTUTASUNEZKO EREDUA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Neurri honen helburuak mugikortasuna eta hirigintzaren plangintza integratzea eta hirigintzako araudian mugikortasun jasangarriko irizpideak txertatzea dira.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Herritarren mugikortasun-joerak, hein handi batean, hiri-egiturak eta irisgarritasunak baldintzatzen ditu. Hiri-funtzioak sakabanatuta eta elkarrengandik urrun badaude, pertsonak urrutira eta, beraz, motordun garraioetan joan beharko dute.

Era berean, hiri-ehunak dentsitate txikia badu jardueretan edo etxebizitzetan, garraio publiko kolektiboaren eskaria jaitsi egingo da eta horrek autoaren mendeko mugikortasun-eredua sortzen du.

Beraz, mugikortasunak, jasangarria izateko, batetik bestera oinez edo bizikletaz joateko aukerak ahalik eta gehien aprobetxatzen dituzten hirigintzako garapenak behar ditu; hau da, gertutasunean, autonomian eta espazio publikoaren aberastasunean oinarritu behar dira hirigintzako garapenak.

Hala, Tolosako hirigintzako garapenetan eta proiektuetan eta hirigintzako araudian kontzeptu horiek txertatzea proposatzen dugu.

Garapen berriak:

- Hirigintzako garapen berrietan mugikortasun-azterlanak nahitaez egitea
- Jada artifizialduta dauden lurretako jarduerak hobestea
- Bide publikoan eta lursail edo eraikinetan ere autoak aparkatzeko nahitaezko zuzkidura mugatzea.

Hiri-hazkunde konpaktua:

- Herritarren eta langile kopuruaren arteko harremana egokia izatea.
- Hiriguneko etxebizitzetan birgaitze-lanak sustatzea.
- Utzita dauden lurretan eraikitzea sustatzea edo indartzea

Erabilerak nahastea:

- Erabilera nahasteko erraztasunak eta baimenak ematea
- Tokiko ekipamenduen zuzkidura egokia, etxebizitzetatik gertu eta oinez joateko moduan
- Lokalak zabaltzea eta kaleko jarduerak sustatzea, hiriguneko jarduera ekonomikoa, soziala eta kulturala suspertzeko.
- Periferiako merkataritza-zentroak zabaltzeko laguntzak edo erraztasunak kentzea.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

5.2. neurria. Bide-sarearen kontzepzio berria

5.5. Ertzeko aparkaleku periferiko berriak

6.2. Mugikortasun Saila sortzea.

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Dentsitatea, erabileren zerrenda eta abar.

5. PLANGINTZA

LEHENTASUNA

EXEKUZIO EPEA

KALKULATUTAKO KOSTUA

● ● ●

■ ■ ■

€

0 BAXUA / LABURRA

00

ERTAINA

000

ALTUA / LUZEA

9.2 NEURRIA. ESPAZIO PUBLIKOAN EGONALDI-KALITATEA HOBETZEA

1. NEURRIAREN HELBURUA ETA JUSTIFIKAZIOA

Hirigintzako planeamenduak eta araudiak eragin handia dute espazio publikoaren kalitatean eta espazio publikoa funtsezko elementua da lekualdatzeetarako modu aktiboak sustatzeko.

2. NEURRIAREN DESKRIBAPENA

Plan Orokorraren berrikuspenean eta hirigintzako proiektuetan paisaiaren eta espazio publikoaren kalitatea kontuan hartzea proposatzen dugu, hala, oinez eta bizikletaz egiten diren lekualdatzeak erakargarriago bihurtu eta herritarrentzako segurtasun falta duten espazioak ez sortzeko.

Hona hemen aplika daitezkeen irizpide batzuk:

- Bidean zuhaitzak jartzea
- Aparkaleku-bandek gehiegizko luzera ez izatea
- Aparkatzeko bandak zuhaitzekin edo hiri-altzariekin mugatzea
- Behar adina eserleku eta iturri jartzea
- Beheko solairuak eta fatxada-lerroa egoki diseinatzea kaleetan jendearen jarduerak eta presentzia sustatzeko (saihestu horma edo fatxadaitsuak).
- Argiztapen egokia bermatzea
- Azpiko pasabiderik ez sortzea eta saihestezina bada, izan daitezela dimentsio handikoak.

3. ERLAZIONATUTAKO NEURRIAK

2.1 neurria. Egonaldi-kalitatea hobetzea

2.2 neurria. Herritarren segurtasuna hobetzea

4. JARRAIPENERAKO ADIERAZLEAK

Hirigintzako araudiko artikulua egokituta

Hirigintzako proiektuak aipatutako irizpideen arabera berrikusiak

5. PLANGINTZA	LEHENTASUNA	EXEKUZIO EPEA	KALKULATUTAKO KOSTUA
		●	■ ■ ■ ■ €
0 BAXUA / LABURRA	00 ERTAINA	000 ALTUA / LUZEA	