



HIRI MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO PLANA. ELGOIBAR



AURKIBIDEA

1. <u>HIRI MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO PLANA. ELGOIBAR</u>	5
2. <u>LURRALDE ETA TESTUINGURU SOZIOEKONOMIKOAREN KARAKTERIZAZIOA</u>	6
2.1. LURRALDEA	6
2.1.1. AUZOAK.....	6
2.1.2. HORNIDURAK.....	7
2.1.3. ERREPIDE SAREA ETA GARRAIO AZPIEGITURAK.....	7
2.2. BIZTANLERIA ETA BERE JARDUERA	8
2.3. HIRIGINTZA GARAPENA	9
2.4. KLIMATOLOGIA	9
3. <u>MUGIKORTASUNAREN AURREDIAGNOSTIKOA</u>	5
3.1. MUGIKORTASUNAREN IKUSPEGI OROKORRA	5
3.2. APARKALEKU ARAZOAK	5
3.3. ORDEZKO MUGIKORTASUNA ELGOIBARREN	6
4. <u>MUGIKORTASUN OROKORRAREN AZTERKETA</u>	5
4.1. BIDAIEN KARAKTERIZAZIOA	5
4.2. BANAKETA MODALA	7
5. <u>OINEZKO ETA BIZKLETA-BIDEZKO MUGIKORTASUNA</u>	9
5.1. HESI FISIKOAK	9
5.1.1. GORABEHERA TOPOGRAFIKOAK.....	9
5.2. OINEZKOAK	9
5.2.1. OINEZKOEN MUGIKORTASUNAREN EZAUGARRI OROKORRAK.....	9
5.2.2. OINEZKOAK NABARITUTAKO BIDE SEGURTASUNA.....	11
5.2.3. MUGIKORTASUN BERTIKALA	12
5.2.4. OINEZKOEN ETA ERDIOINEZKOEN KALEAK.....	12
5.3. BIZIKLETA	13
5.3.1. BIZIKLETA-BIDEZKO MUGIKORTASUNA ELGOIBARREN.	13
5.3.2. BIDEGORRIEN AZTERKETA DEBABARRENAN.....	14
5.3.3. BIZIKLETA APARKALEKUEN SAREA	14
5.3.4. BIZIKLETA ZERBITZU PUBLIKOA	15
6. <u>GARRAIO PUBLIKOA</u>	16
6.1. TARIFAREN INTEGRAZIOA	16

6.2. AUTOBUSA. LURRALDEBUS	17
6.3. TRENA.....	17
6.4. GARRAIO PUBLIKOAREN IRISGARRITASUNA	18
<u>7. IBILGAILU PRIBATUA</u>	<u>20</u>
7.1. IBILGAILU PRIBATUAREN ERABILGARRITASUNA.....	20
7.2. TRAFIKOA.....	20
7.2.1. TRAFIKOA N-634 ERREPIDEAN	20
7.2.2. TRAFIKOA AP-8 AUTOBIDEAN	21
7.2.3. TRAFIKOA HIRIGUNEAN.....	21
7.3. APARKAMENDUA	22
7.3.1. APARKAMENDUAREN ARAUTZE SISTEMA: TAO	23
7.3.2. KANPOALDEKO APARKAMENDU-POLTSA	24
7.3.3. APARKAMENDU ESKARIA.....	25
7.3.4. APARKAMENDUA HIRIGUNEKO OINEZKOENTZAKO KALEETAN	27
<u>8. HIGIKORTASUNAREN BESTE EREMU BATZUK.....</u>	<u>29</u>
8.1. ESTUDIOETATIKO HIGIKORTASUNA	29
8.1.1. IKASTETXEETARANZKO MUGIKORTASUNA	29
8.2. SALGAIEN GARRAIOA.....	32
8.3. TAXIA.....	33
8.4. MUGIKORTASUN ELEKTRIKOA.....	34
8.4.1. EMUGI PROIEKTUA.....	34
<u>9. IRISGARRITASUN UNIBERTSALA.....</u>	<u>35</u>
<u>10. BIDE-SEGURTASUNA.....</u>	<u>37</u>
<u>11. ELGOIBARKO MUGIKORTASUNAREN KONTU EKOLOGIKOAK.....</u>	<u>39</u>
11.1. PERTSONEN MUGIKORTASUNAREN INGURUMEN KOSTEAK	39
11.2. ETORKIZUNERAKO PROIEKZIOAK.....	39
<u>12. FORMALIZAZIOA ETA HELBURU-EGITURAKETA.....</u>	<u>41</u>
12.1. AMIA ANALISIA	41
12.1.1. AMIA LEHEN MATRIZEA.....	41
12.1.2. KANPO ANALISIA: AUKERAK	41
12.1.3. KANPO ANALISIA: MEHATXUAK	42
12.1.4. BARNE ANALISIA: INDARGUNE	43
12.1.5. BARNE ANALISIA: AHULEZIAK.....	43

12.1.6. AMIA BIGARREN MATRIZEA.....	44
12.2. HELBURU-DEFINIZIOA	45
12.2.1. HELBURU-ARTIKULAZIOA	45
12.3. ESTRATEGIA-DEFINIZIOA	47
13. AKZIO PLANA.....	48
LURRALDE PLANGINTZA LOTESLEAREN EGITURAKETA (P1.1).....	48
HIRI-DISEINUKO PRAKTIKA ONAK (P 2.1)	49
OINEZKOEN IBILBIDEKO UDAL-SAREA (P 2.2).....	50
HIGIKORTASUN BERTIKALEKO ELEMENTU SAREA (P 2.3)	53
CICLISTAS BIZIKLETA-AZPIEGITURETAKO UDAL-SAREA (P 3.1).....	55
APARCABICIS SEGURUKO UDAL-SAREA (P 3.2)	57
BIZIKLETA PUBLIKOKO UDAL-SISTEMAKO EZARPEN IKERKETA (P 3.3).....	59
BIZIKLETA-HIGIKORTASUNAREN UDAL-PLAN GIDATZAILEA (P 3.4)	61
GARRAIO PUBLIKO-GELDIALDI/GELTOKIAK URTARO ERRAZTASUNEN HOBKUNTZA (P 4.1)	63
GARRAIO PUBLIKO-GELDIALDI/GELTOKIAK URTARO OINEZKOEN IBILBIDEEN HOBKUNTZA (P 4.2)	64
GARRAIO PUBLIKO-GELDIALDI/GELTOKIAK KALITATEAREN HOBKUNTZA (P 4.3).....	65
HIRIGUNEAN TXANDAKATZE GERATZEAREN KUDEAKETA OSOA (P 5.1)	66
BESTE ERAKARPEN-ZENTRO BATZUETAN TXANDAKATZE GERATZEAREN KUDEAKETA OSOA (P 5.2)	67
IBILBIDEETAKO KUDEAKETA OSOA, ABIADURA ETA BIDE-SEGURTASUNA (5.3 ORRIALDE) (P 5.3)	68
ZENTROAREKIN LOTUTAKO DISUASIO-APARKALEKUETAKO SAREA (P 5.4)	69
KARGAREN SISTEMAREN BERRIKUSTE POLITIKOA ETA HIRI-EREMUKO DESKARGA (P 6.1).....	70
LANAGATIKO HIGIKORTASUNA (P 7.1).....	71
EROSKETENGATIKO HIGIKORTASUNA (P 7.2).....	72
IKASKETETATIKO HIGIKORTASUNA (P 7.3)	73
INFORMAZIO-ESTRATEGIA ETA HEZIKETA (P 8.1)	74
HIGIKORTASUN-PLANEKO UDAL-BULEGOA (P 8.2)	75

1. HIRI MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO PLANA. ELGOIBAR

Gaurko higikortasunak hiri-hedapena eta ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna bereizgarri ditu, ingurumen-inpaktuak sortzen dituztela. Neurriak eta aldaketak ezartzea beharrezkoa gertatzen da, inplikazio sozialean eta Administrazioaren kolaborazioan jarrita.

Higikortasun jasangarria kezka bihurtu da hirien gehiengorako. Hiriek populazioa sentikor bihurtzea nahi dute.

Barne nahiz kanpo mugikortasuna hobetzeko helburu nagusiarekin eta ekintzak lekualdatze era jasangarriagoetara bideratuz (garraio kolektiboa eta oinezko eta bizikleta-bidezko mugikortasuna), **Elgoibarko Udalak Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plana** (hemendik aurrera HMJP) abiarazi du. Planaren beste ildo garrantzitsu bat ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea da, herritarrei mugitzeko era jasangarriagoak eta eraginkorragoak erakutsiz, ingurumenaren babesa beti garrantzitsutzat jotz eta aldi berean herritarren bizikaltatearen hobekuntza aldarrikatuz

PMUS-a higikortasun iraunkorreko politikak gidatuko dituen gakoa da, hiri osasungarriagoko modelo bat bultzatuta, eraginkorrago eta iraunkorrago. Anlisi teknikitik eraikitzen den erreminta hau, adostasun politikoa eta parte soziala, 3 fasek osatuta dago: **diagnostikoa, akzio plana eta bere ezarpena.**

2. LURRALDE ETA TESTUINGURU SOZIOEKONOMIKOAREN KARAKTERIZAZIOA

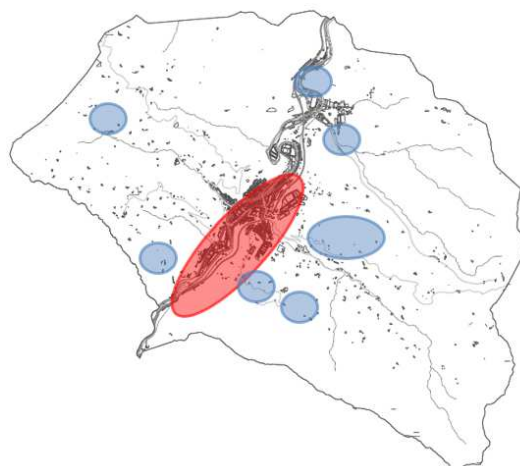
2.1. LURRALDEA

Elgoibar, Bizkaiarekiko mugakidea, probintziaren mendebaldean aurkitzen den udalerrri gipuzkoarra da. Deba ibaiko haranean kokatzen da, Euskadiko industrialde garrantzitsuenetariko batean bere orografia bereziagatik ezaguna dena.

Datu sozioekonomikoei dagokienez, Euskal Estatistika Erakundearen arabera (2016ko datuak), Elgoibarrek 11.481 biztanle ditu. Biztanleria gehiena Elgoibarko hirigunean bildu arren, udalerrian baserri-auzo izenez ezagutzen diren beste herrigune batzuk daude: Alzola, Arriaga, Idotorbe, Sallobente, Aistia, Urruzuno eta Azkue.

Biztanleriaren dentsitate gehiena biltzen duen erdigunea, Deba ibaiak mugatua mendebaldetik eta trenbideak ekialdetik, Alde Zaharra, Ubitarte, Lekueder, Ezenarro, Trenbide eta Goikoerrota guneez osatzen dute.

Elgoibar-eko udalaren populazio-egitura.



Iturria: Berezko lantzea

Alde zaharrak Erdi Aroko ohiko egitura du, egun erdioinezkoentzat bihurturiko edo plataforma bakarreko kalez osatua eta apurka autoen sarbidea mugatzen joan direnak.

2.1.1. AUZOAK

Aurrez adierazi den bezala, ia udalaren biztanleriaren osotasuna populazio gunean batzen da; hala ere, udalerrian zehar hainbat baserri-auzo aurki daitezke.

Alzolako auzoak, udalaren iparraldean kokatuta eta Mendaroko muga administratibotik hurbil, oinezko eta bizikleta bidezko irisgarritasun zaila du beste herrigune batzuekin alderatuz gero.

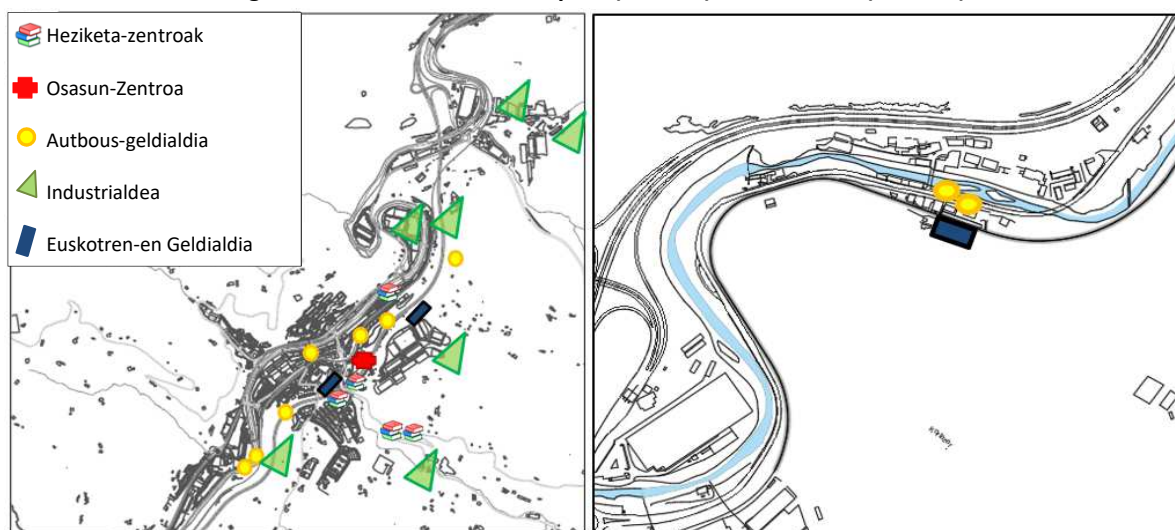
Gainontzeko auzoetan (Aistia, Idotorbe, Sallobente edo Arriaga) biztanleria urria izan arren, honetako batzuek kontuan hartu beharreko desplazamendu garrantzitsuak eragiten dituzte.

2.1.2. HORNIDURAK

Hornidurak, egunean zehar bidaia kopuru handia eragiten duten erakargune mugikortasun sortzaileak dira. Honela, hiri-inguru hurbilena 11 industrialdez osaturik dago, zeintzuek udalaren jarduera ekonomiko gehiena biltzen duten.

Ikastetxeak hiri-egituratik at daude. Trenbidearen atzetik Ikastola, IES Elgoibar BHI, Haurreskola eta IMH (Makina Erremintaren Institutua) kokatzen dira.

Elgoibar-eko horniduren kokapena(ezkerra) eta Altzola-n (eskuina)



Iturria: Berezko lantzea

2.1.3. ERREPIDE SAREA ETA GARRAIO AZPIEGITURAK

Elgoibarko udalerrria ondo komunikatua dago errepidez, izan ere, hiru euskal hiriburuetatik 50km-ra aurkitzen da eta Eibartik, eskualde-burutik, 10km-ra. Bere hirigunea N-634 errepideak zeharkatzen du, Donostiarekin, probintziaren hiriburuarekin, Bilborekin, Bizkaiko hiriburuarekin, eta Eibarrekin lotzen duen. GI-627 errepideak, Maltzagara iristean, Debagoienarako eta Vitoria-Gasteizerako sarbidea errazten du.

Bestetik, GI-2634 eta GI-2636 errepideen bitartez Elgoibar Azpeitiarekin, Urolako eskualdean, eta Etxebarriarekin, Lea Artibain, lotzen da. AP-8 Bilbo–Behobia autopistak, Altzola auzoko loturaren bitartez, Bilbo, Donostia eta Eibarrerako sarbidea errazten du. AP-1 autopistak aldiz, Debagoiena, Araba eta Gaztela eta Leonekin lotzen du udalerrria.

Hiriburu, portu eta aireportuetarako sarbidea Eusko Trenbideak konpainiako Bilbo-Donostia tren linea estuak osatzen du, herrigunean eta Altzolako geralekuan geltokia izanik.

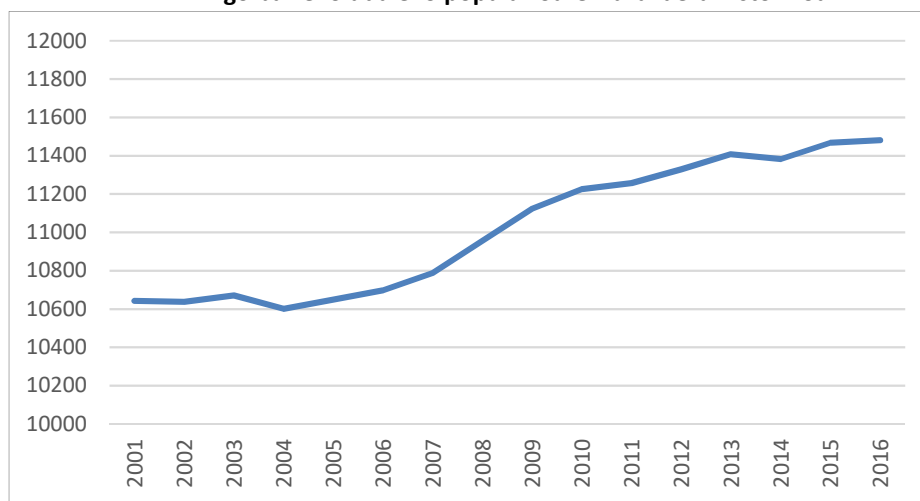
Autobus geltokiei dagokienez, guztiak N-634 errepidean kokatzen dira, Elgoibar Debabailarako beste udalerrri eta euskal hiriburu nagusiekin lotzen duen Lurraldebuseko ibillean

2.2. BIZTANLERIA ETA BERE JARDUERA

Prozesu industrial sendo baten eskutik, Elgoibarko biztanleria izugarri hazi zen 1950. urtetik aurrera. Aurrerago, 1980. urteaz geroztik, hamarkada horretan bereizgarri izan zen espainiako hiriburu nagusietara gertatutako migrazioaren ondorioz, biztanleria gutxitzen hasi zen.

Gaur egun, aldiz, biztanleria hazkunde prozesu batean murgildurik dago. 2005etik aurrera, immigrazio-politikek bultzatuta, populazioak igoera nabarmena izan du: 10.600 biztanletik 11.450 biztanlera.

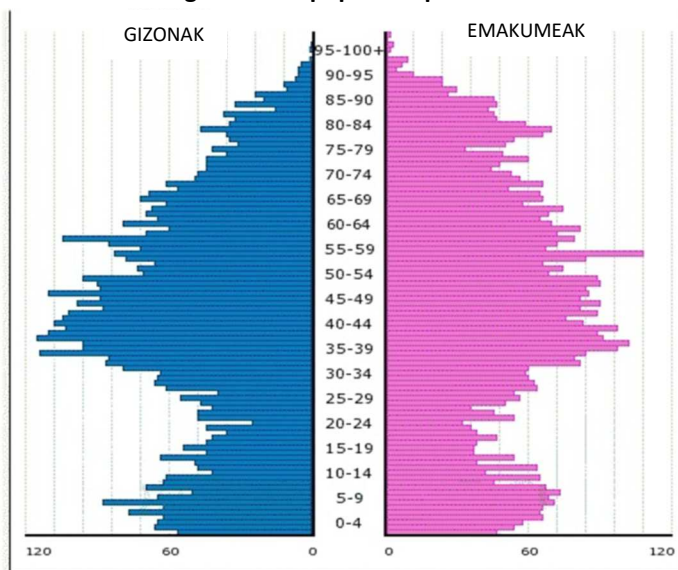
Elgoibar-eko udaleko populazioaren bilakaera historikoa.



Iturria: Berezko lantzea

Elgoibarko biztanleria piramidearen azterketak joera erregresiboa erakusten du, zabalagoa izanik adin gehiagoko geruzetan eta estuagoa adin gutxiagokoetan. Hau, jaiotza-tasaren jaitsieraren eta biztanleriaren etengabeko zahartzearen ondorio zuzena da, etorkizuneko joera jaisten jarraitzekoa izanik. Piramide hau garatutako herrialdeei dagokiena da.

Elgoibar-eko populazio piramidea



Iturria: INE-are datuetatik Aurrera berezko lantzea

Etxebizitza kopuru guztizkoa 5.000 inguruan baliotsita dago hiri aldean (hiri zoru eta lurzoru urbanizagarri osatutako taldea) eta 273 landa eremuan. 5.000 etxebizitza hauetatik, %94 gutxi gorabehera erregimen librekoet dagozkie.

Trafiko Zuzendaritza Nagusiaren (DGT) arabera, Elgoibarren 6.867 auto daude matrikulatuta. Datu hori erroldatuta dauden 11.481 pertsonekin alderatuz gero, motorizazio indizea 0.59 ibilgailu pertsonako da, Gipuzkoako lurraldearen antzekoa.

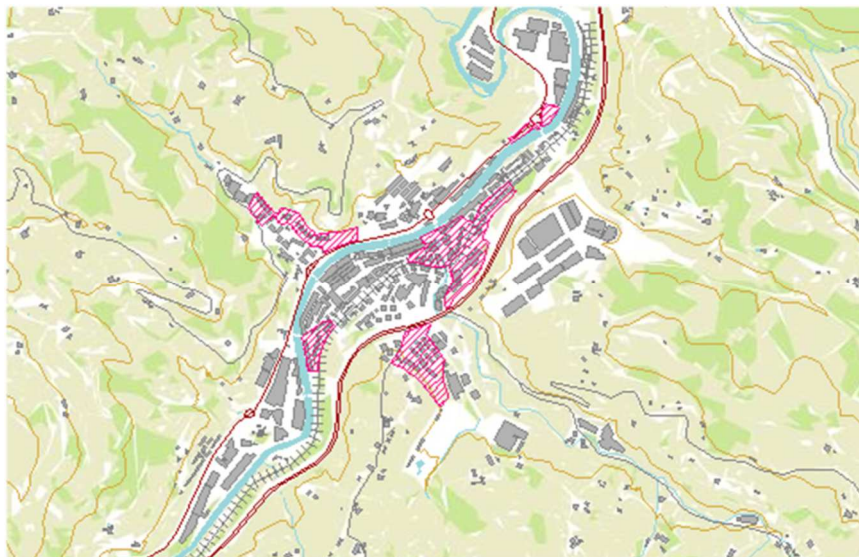
Biztanleriaren jarduerari dagokionez, 2011ko Espainiako Estatistika Institutuaren (INE) erroldaren arabera, populazio gehiena lanean dago (%42) eta langabeak %9 dira. Ikasleak populazioaren % 17 dira eta populazio erretiroduna % 23. Datuak argi frogatzen dute hiriguneetan gertatzen ari den zahartze prozesua.

2.3. HIRIGINTZA GARAPENA

Hirigintzaz hitz egiterakoan, garapen berriei dagokienez, udalean jarduera urria somatzen da. Elgoibarko HAPO-k (Hiria Antolatze Plan Orokorra) bere partetik, hurrengo bizitegiak garatzea proposatzen du: Urazandiberri, Kamiñerokoa y Zabalpena.

Era berean, planak izaera ekonomikoko hirigintza garapen berriak ezartzen ditu. Guztira, zortzi garapen berriren ezarpena antolatzen du (Olasoate, Alkorta, Albitzuri, Leruntxiki morterika, Karkiazko eta hiru Arriagan), 118.601 m² eratuz.

Udal-kartografia (2010).



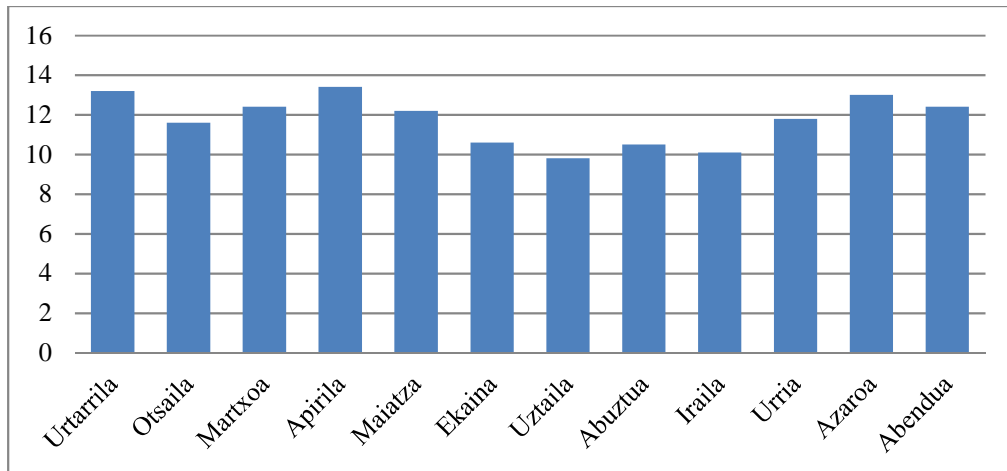
Iturria: ICG.

2.4. KLIMATOLOGIA

Isurialde atlantikoak klima mesotermikoa du, tenperaturei dagokienez moderatuta eta oso euritsua. Elgoibarko klima beraz, Klima epel hezea urtaro lehorrik gabe edo Klima atlantiko izenez ezagutzen da.

Urtero, 141 egunetan egiten du euria, ia-ia urte osoan zehar berdin banatuta.

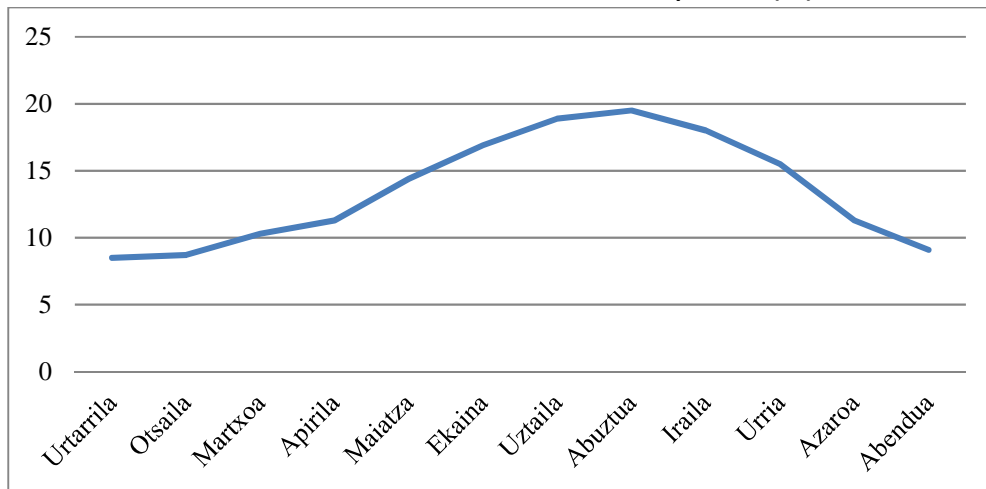
Hilabeteko euritako egunetako batezbestekoa.



Iturria: AEMET-datuetatik aurrera berezko lantzea

Temperaturei dagokionez, neguak leunak dira eta, nahiz eta udak ere leunak izan, urteko batez besteko temperaturek Euskadiko baliorik altuena erregistratzen dituzte kostaldean, 14°C gutxi gorabehera.

Hileroko batez bestekoa estudio-areako temperatura(°C)



Iturria: AEMET-datuetatik aurrera berezko lantzea.

3. MUGIKORTASUNAREN AURREDIAGNOSTIKOA

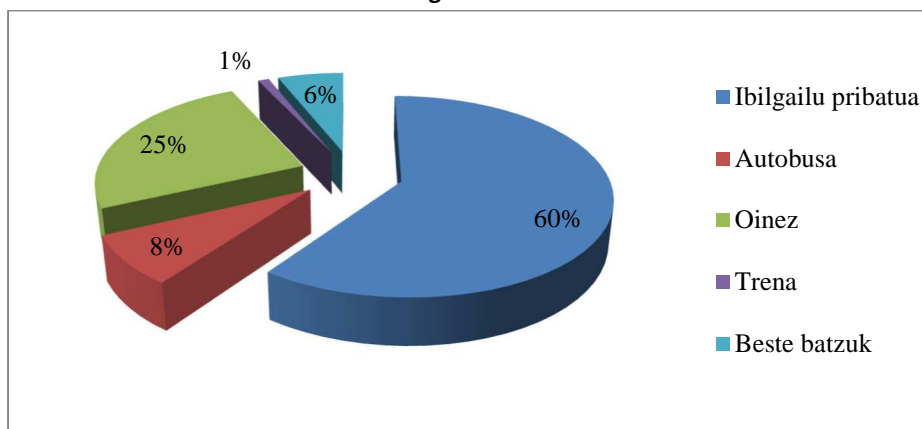
3.1. MUGIKORTASUNAREN IKUSPEGI OROKORRA

Deba ibaiaz eta orografia tinko batez bereztua, Elgoibarko hiriguneak trinkotasuna eta luzetarako morfologia du ezaugarri. Bestale, hiru komunikazio-azpiegitura handiek (autopista, trenbidea eta N-634 errepidea) egitura hau indartzen dute eta, aldi berean, eragin handia dute mugikortasunaren maila ezberdinetan (hiri, hiri-inguru eta udalez gaindi).

Nahiz eta populazioaren ehuneko garrantzitsu bat (%10 gutxi gorabehera) baserri-auzoetan bizi, ia-ia Elgoibarko populazio guztia hirigunean biltzen da. Baserri-auzo guztiek, Altzolak izan ezik, ez dute garraio publiko zerbitzurik, beharrezkoa izanik, kasu gehienetan, ibilgailu pribatuaren erabilera lekualdatze beharrak asetzeko.

Lekualdatzeei dagokienez, Elgoibarren abiapuntua duten lekualdatzeak (%70) udalerrina bertan ematen direla azpimarratu behar da. Aldi berean, mugikortasun erlazio nagusia Eibarreko udalerriarekin izanik, Elgoibarrek pisu gehiago du helmuga bezala abiapuntu bezala baino eskualdean lanagatik gertatzen diren lekualdatzeetan.

Arrazoi lanagatiko banaketa modala. 2005



Iturria: Debarrena-ko PMUS-aren datuetatik Aurrera berezko lantzea.

Azaldutako guztiaren arabera, honako hau ondoriozta daiteke:

- Udalerritik pasatzen den trafiko kantitate garrantzitsuaz gain, bereziki N-634 errepidetik, Elgoibarren abiapuntua edo helmuga duten hiriarteko bidaia kopurua handia da.
- Lanagatiko mugikortasuna ibilgailu pribatuaren erabilerari estuki lotuta dago.
- Gunearen izaera industrialak ibilgailu pisutsuen trafikoa handia izatea eragiten du udalerrian, N-634 errepidean nagusiki.

3.2. APARKALEKU ARAZOAK

Azpimarratu beharra dago udalerrian aparkamendu arazo nabarmen bat dagoela, bai hirigunean bai industrialdeetan, aparkaleku kopurua eskasa baita. Udalaren datuei jarraiki, aparkaleku pribatu kopurua 4.300 den bitartean, aparkaleku kantitatea bide publikoan 2.455 da (2005eko datuak). Kopuru hori (6.755 aparkaleku) matrikulatutako ibilgailuen guztizko kopuruarekin alderatuz gero, ondoriozta daiteke aparkaleku-eskaintzan hutsune bat dagoela.

Aparkamendu arazo hori dagoeneko islatu da Debabarreneko Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planean eta Hiri Antolaketarako Plan Orokorrean, 2005 eta 2012an idatziak hurrenez hurren. Plan orokorrak, aparkamenduari dagozkion honako helburu hauek gailendu ditu:

- Etxebizitzarekin loturiko lurpeko aparkalekuak ezartzea sustatu, ibilgailuen agerpena urrituz guneko publikoetan.
- Merkataritzarekin eta kudeaketekin loturiko iraupen motzeko eta txandakatze azkarreko aparkamenduak doitu herri kanpoaldean.
- Garraio publiko sistemekin loturiko disuasio-aparkalekuak sortu herri kanpoaldean.
- Zamalanetako gunek areagotu herrian ibilgailu pribatuen aparkaleku iraunkorren kalterako.
- Udal edo eskualde mailan kamioien aparkalekuak sortu, beren beharrei irtenbide bat eman eta gutxieneko talka eraginez errepidean eta herri inguruan.

3.3. ORDEZKO MUGIKORTASUNA ELGOIBARREN

Elgoibarko udala aspalditik ari da mugikortasun jasangarriagoa lortzeko apustua egiten. Horren adibide dira *car-sharing* elektrikoa edo bizikleta publiko elektrikoaren proiektu pilotuaren ezarpena. Nahiz eta ez lortu ordezeko garraibide gisa finkatzea, ekimen hauek guztiek frogatzen dute udalaren konpromesua higikortasun jasangarriago baten alde.

Higikortasun iraunkorreranzko apustu hau saritua izan zen urrezko domina jaso zuenean 2014ko Mugikoratsun Iraunkorraren Europako astean, jarrian datozen 2012 eta 2013an martxan jarri ziren honako neurriei esker:

- Toletxegainen ezarritako auto elektriko partekatuen aparkamendu berria.
- *Car-sharing*-aren erabilera sustatzen EMUGI zerbitzuaren bitartez.
- Bizikleta publiko elektriko sistema ezartzea.
- Bizkletaren erabilera sustatzea, pertsona, bizikleta eta autoen arteko elkarbizitzaren berri emateko jarri ziren seinale berrien bitartez.
- 20 km/h gunearen sorrera Pedro Migel Urruzuno kalean.

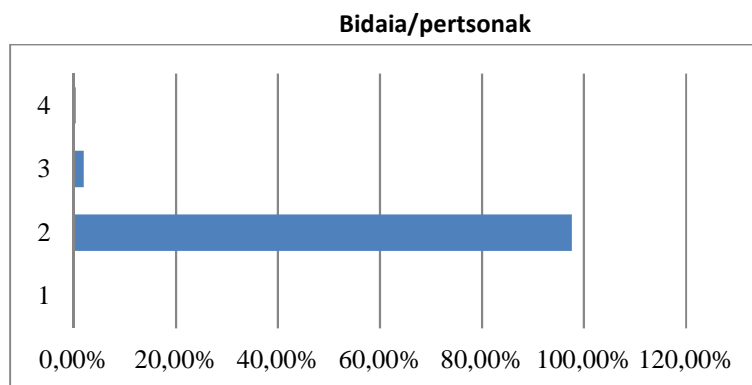
4. MUGIKORTASUN OROKORRAREN AZTERKETA

Aurrediagostikoarekin batera, datu-bilketa zabal bat egin da (trafikoa neurtzeko guneak elkargune eta enborretan, bide, garraio publikoaren instalazioak eta oinezko mugikortasun bertikalaren inbentarioa, etab.) eta, halaber, mugikortasun inkesta telefonikoa eta oinezkoei, txirringulariei, garraio publikoaren erabiltzaileeri, merkatariei eta garraiolarietara kalean egindako inkestak.

Aldi berean, elkarte zibil, enpresa, hezkuntza, merkataritza eta industrien ordezkarietara elkarrizketa sorta bat mantendu da.

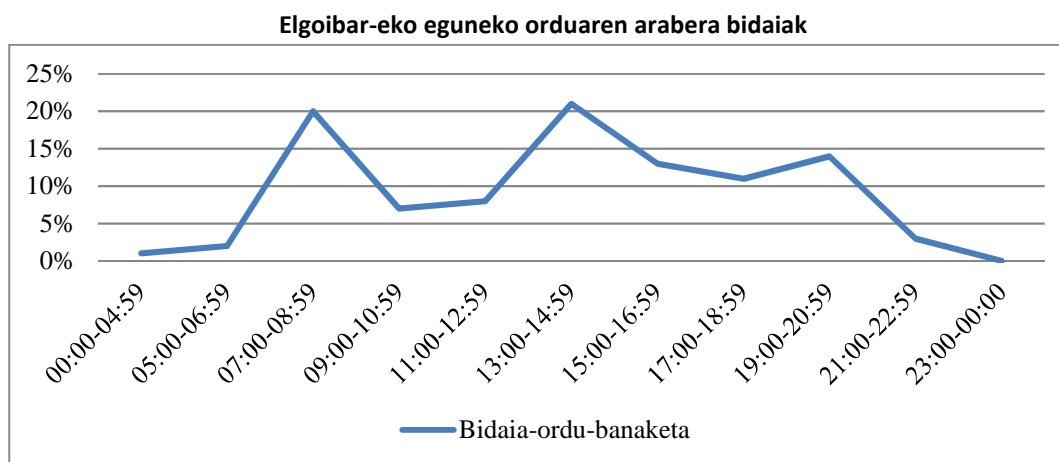
4.1. BIDAIEN KARAKTERIZAZIOA

Elgoibarko mugikortasun erlatiboa batez besteko lanegun batean 2,027 bidaia pertsonako da. Udalaren tamaina txikia denez, bidaiak motzak izan ohi dira, asko 5 minututik beherako lekualdatzeak (erosketak edo bestelako tramiteak herrian). Nahiz eta bidaia hauek mugikortasun orokorraren zenbaketan kontuan ez hartu, lekualdatze kopuru orokorra handitzen dute.



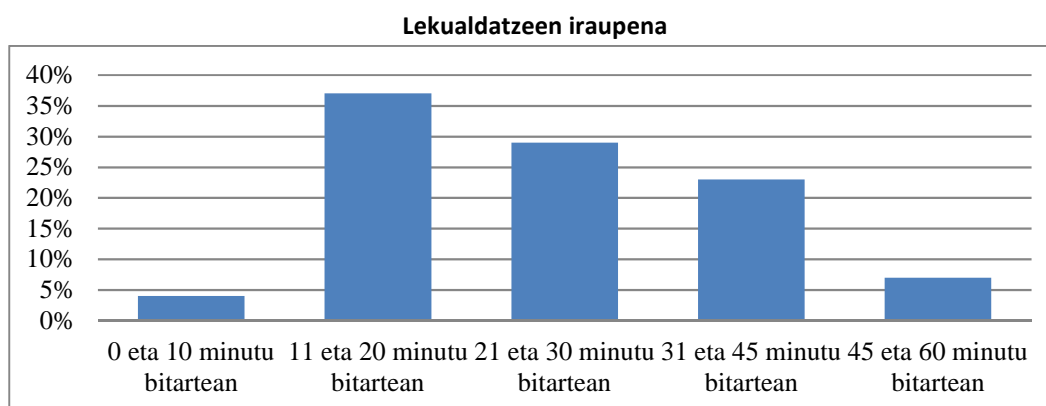
Iturria: Berezko lantzea

Lekualdatzeen banaketa denboran zehar, Kontuan hartu beharreko beste faktore bat da. Honela, datuek goizeko puntako denboraldi nabarmen bat (07.00 – 09.00), goizeko ibar denboraldi bat (09.00 – 13.00), goizekoaren oso antzekoa den arratsaldeko puntako denboraldi bat (13.00 – 15.00) eta 17.00 eta 23:59 bitartean gertatzen den bidaia kopuru baxuko denboraldi bat aurkezten dute. Honek guztiak adierazten du Elgoibarko biztanleek bere lanaldia eten dezaketela etxera joateko bazkaltzera.



Iturria: Berezko lantzea

Lekualdatzeen iraupenak, mugikortasunaren kudeaketarentzat eta antolakuntzarentzat garrantzia duen beste faktore bat da. Udalerrian 11 eta 30 minutu bitarteko bidaiak guztizkoaren %66 irudikatu arren, ohikoena 11 eta 20 minutu bitarteko bidaiak egitea da. Lekualdatze hauen iraupen luzeak motorezko ibilgailuekiko dagoen menpekotasuna islatzen du.



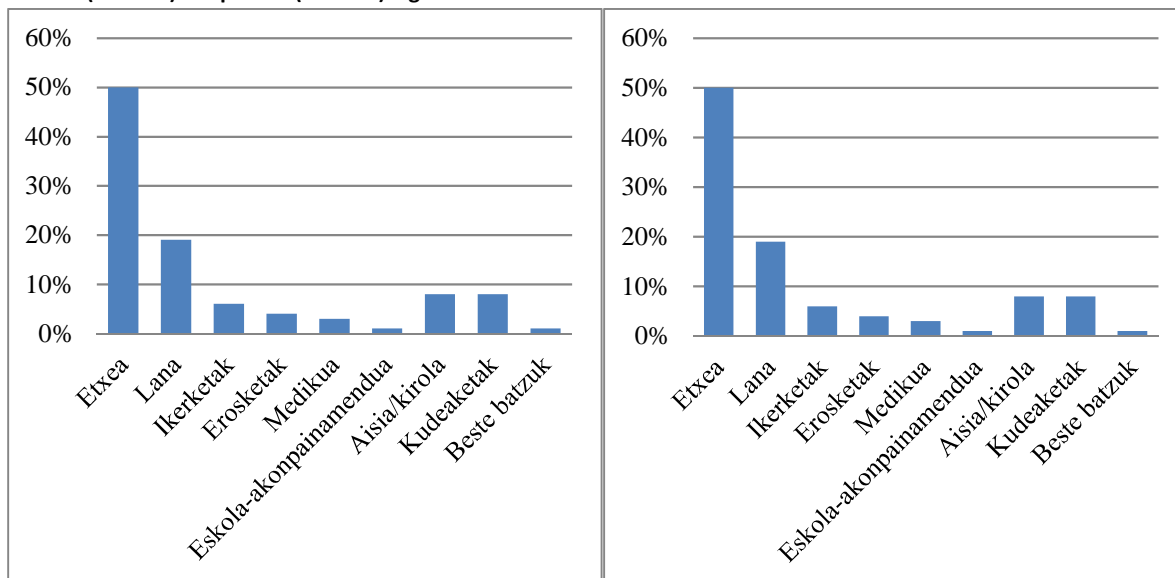
Iturria: Berezko lantzea

Udal baten mugikortasuna ulertzeko beharrezkoa da kontuan edukitzea jatorri-norako binomioa. Honela, lekualdatzeen ohiko jatorria, jakina, etxea da, guztizkoaren % 50-arekin. Beste alde batetik, lekualdatzeen arrazoi nagusiak lana, aisia/kirola, eta beste egiteko batzuk (etxea kontuan hartu gabe) direla ikus daiteke.

Hala ere, eguneko lehenengo bidaiak aztertzerakoan, puntako orduari eta mugikortasunean arazo nabarmenena aurkezten duen gune denboralari dagokiona, bidaiak horren lehendabiziko arrazoia laganatikoa dela ikusten da (%38). Aisia/kirola, ikastetxera joatea eta bestelako egitekoak egitea, aldiz, balio txikiagoak azaltzen dituzte, denak %12 eta %16 bitarteko balioekin.

Elgoibarko guneei dagokienez, hirigunea, populazioaren gehiengoa biltzen duen eremua izanik, bidaien jatorri nagusia da. Jarraian, bizitegi-auzoak kokatzen dira (Maala – Urruzuno, Urazandi, San Roke eta Aizkorri).

Jatorriak (exkerra) eta patuak (eskuina) Elgoibar-en lekualdatzeetako.



Iturria: Berezko lantzea

Elgoibarko herrigunea, bere merkataritza-jarduera dela-eta, egiten diren lekualdatzeen norako nagusia da. Bere atzetik, Maala-Urruzuno eta San Roque dira norako garrantzitsuenak.

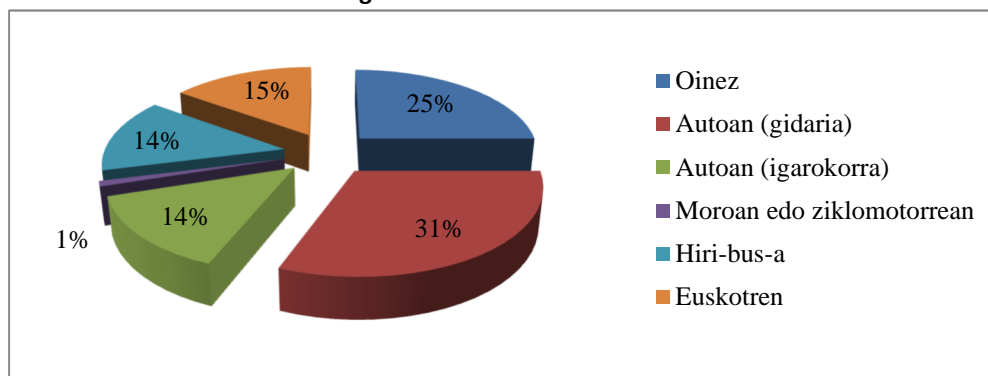
Elgoibarko auzoen edo guneen arteko mugikortasuna aztertzen badugu, bidaiak gehienak erakartzen dituen tokia hirigunea dela ondoriozta daiteke. Haren ondoren, Maala-Urruzuno da bidaiak gehien jasotzen dituen.

Beste leku batzuek, Urazandi, San Roke eta Elgoibarko hegoaldea kasu (IMH inguruan), garrantzi gutxiago dute udalen arteko bidaien erakarpenari dagokionean, eta are gutxiago Olasto eta Aizkorriko guneei.

4.2. BANAKETA MODALA

Elgoibarko banaketa modalak ibilgailu pribatuarekiko menpekotasuna islatzen du. Biztanleriaren %45ek modu hau erabiltzen du bere lekualdatze beharrak asetzeko; gizonetako kontuan hartuz soilik, portzentaje hau %53ra igo da.

Elgoibar-en Banaketa Modala.



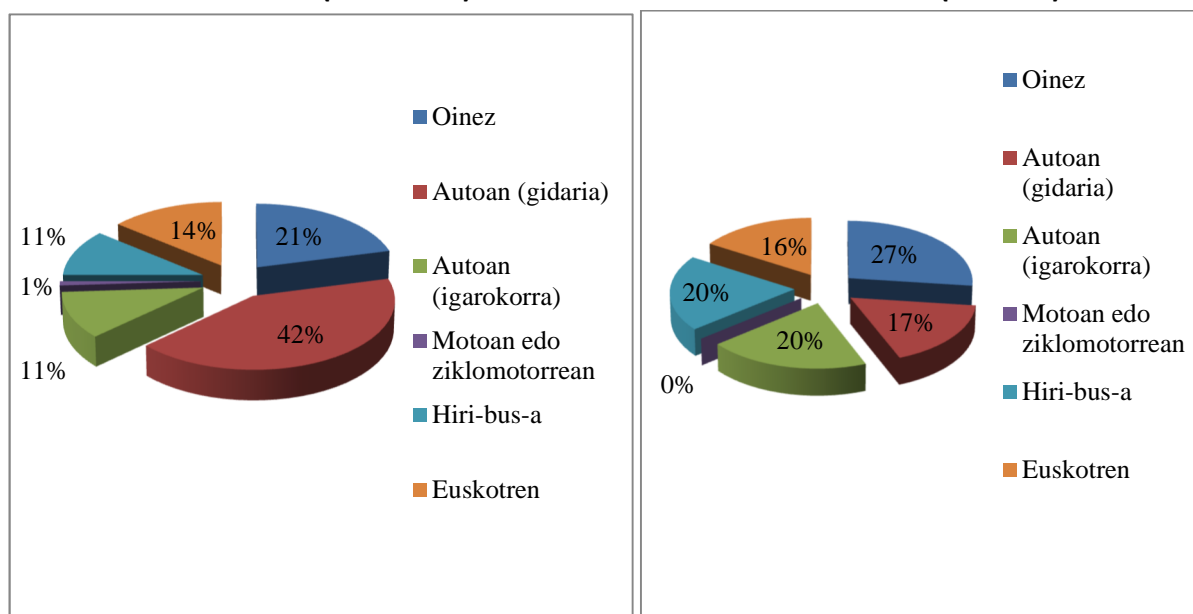
Iturria: Berezko lantzea

Bidaia guztien laurdena (%25) irudikatuz, oinez egiten diren lekualdatzeak nahiko ugariak dira, hirigunearen tamaina txikiagatik eta gune erakargarrien kokalekuek bultzatua. Garraio publikoari dagokionez, populazioaren %29 garraiobide hau erabiltzen du normalean, ia era berean banatuta autobusaren (%14) eta trenaren (%15) artean.

Bidaien %1 izanik, motor edo ziklomotor bidez egiten diren lekualdatzeek presentzia gutxi dute. Bizikletaz mintzo bagara, biztanleriak ez du garraiobide hau eraginkortzat hartzen herrrian, normalean ez baitu erabiltzen mugitzeko.

Azkenik, generoari dagokionez, galdeketa telefonikoaren bitartez lortutako banaketa modalaren analisia banandu da. Eskuratu diren datuek adierazten dute, gizonek garraiobide pribatua sarritan erabiltzen dutela. Bidaien %53 era honetakoak dira, gehienbat gidari eta ez-laguntzaile izanik (%42). Emakumezkoak aztertzen badira, aldiz, askoz gutxiago gidatzen dute (%17), eta, autoz joanez gero, laguntzaile bezala egiten dute (%20, gizonen kasuan %11 izanik)

Gizonetako (ezkerreko) banaketa modala eta emakumeak (eskuina)



Iturria: Berezko lantzea

Era berean, garraio publikoa (Euskotren eta Lurreldebus) erabiltzen duten emakumeak gizonetakoak baino ugariagoak dira (%36 eta %25 hurrenez hurren).

5. OINEZKO ETA BIZKLETA-BIDEZKO MUGIKORTASUNA

5.1. HESI FISIKOAK

Lurzoruaren ezaugarriek eta, batez ere, oinezko mugikortasunean eragina duten hesi fisiko zatitzaileak diren azpiegiturek, Elgoibarko mugikortasuna aski baldintzaten dute.

N-634 errepidearen bi muturren arteko joan-etorriak errazteko asmoz, pasaguneak eta azpi pasabideak ezarri dira. Hala ere, azpiegitura horrek kontuan hartu beharreko hesi bat izaten jarraitzen du.

Bere aldetik, trenbidea hiri-hesi bilakatzen da bere ibilbide guztian zehar, Pedro Muguruza Etorbidetik Trenbide kaleraino. Kasu honetan, trenbideak banandutako guneak elkartzeko, igogailuak, oinezkoen arrapalak eta bide-loturak ezarri dira.

Deba ibaiak, zeinak bizitegi-guneak banantzen dituen, lurraldea bitan zatitzen du. Honela, Urazandi eta Aizkorri dira era nabarmenean eraginda ikusten diren hiri-garapenak.

Luzetarako hesi hau gainditzeko burutu den irtenbidea, ibaiaren bi aldeak lotzeko erabili diren zubi edo pasabideak eraikitzea izan da.

Aipatu diren hesi topografiko hauek apurtzeko helburuarekin, Elgoibarko Udalak mugikortasun bertikaleko elementuak jarri ditu, hala nola eskailera mekanikoak, igogailuak eta oinezkoentzako pasabideak (Deba ibaiaren gainetik).

5.1.1. GORABEHERA TOPOGRAFIKOAK

Gorabehera handienak, batez ere, Urazandi eta San Roke auzoetan ematen dira. Bizitegi-auzo hauetan izaera orokorreko azpiegiturak, ikastetxeak (Herri Eskola Urazandin edo Haurreskola San Roken) eta polikiroldegia (San Rokeko auzoan) aurki daitezke.

Motorizatu gabeko moduek, mugikortasun bertikaleko irtenbideak aurkitzen dituzte puntu ezberdinetan, igogailu eta eskailera mekanikoen bitartez. Populazioak ondo baliosten ditu azpiegitura hauek, eta, modu eraginkor batez, ibilgailu pribatuaren erabilera murriztu dutela balioetsi da.

5.2. OINEZKOAK

5.2.1. OINEZKOEN MUGIKORTASUNAREN EZAUGARRI OROKORRAK

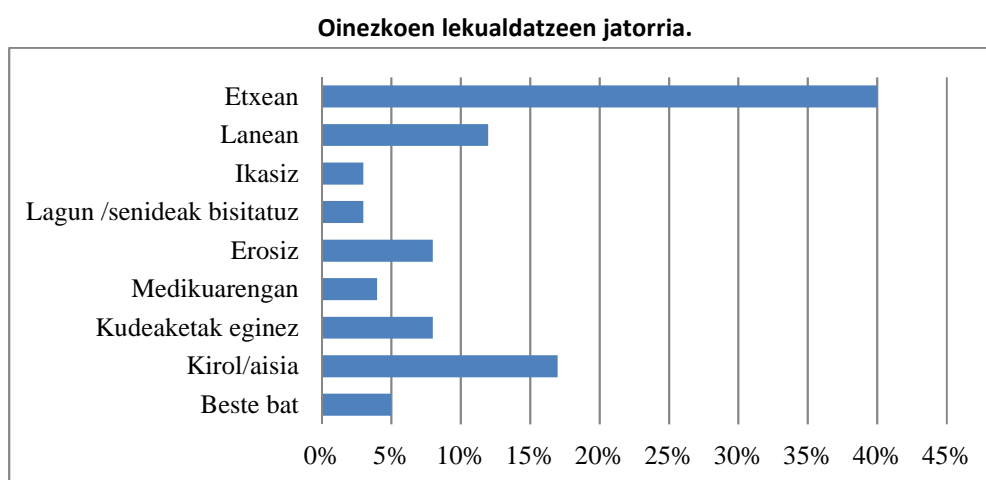
Oinezkoen mugikortasuna zailtzen duten alderdi arazotsuak daude, hala nola oztopoak espaloietan, espaloien estutasuna edo sare eskema eza udalean zehar.

Elgoibarrek duen tamaina txikia da egunean zehar egindako lekualdatzeen gehiengoa oinez egitera bultzatzen duen alderdi garrantzitsuenetarikoa.

Bestalde, ikasle gehienak oinez iristen dira ikastetxeetara. Elgoibarren bizi ez diren ikasleak, aldiz, trenez heltzen dira (zenbait ikastetxeren ordutegia trenaren heldueraren arabera ezartzen da).

Lekualdatzeek arrazoi anitzak dituzte: lana, ikasketak, eguneroko erosketak edo aisia. Horien gehiengoa biltzen da goizean (lana eta ikasketak), goizerdian (erosketak) eta arratsaldean (lanetik edo ikastetxetik bueltan eta erosketak egitetik). Oinez egiten diren lekualdatze gehiengoaren iraupena 20 minututara artekoa da.

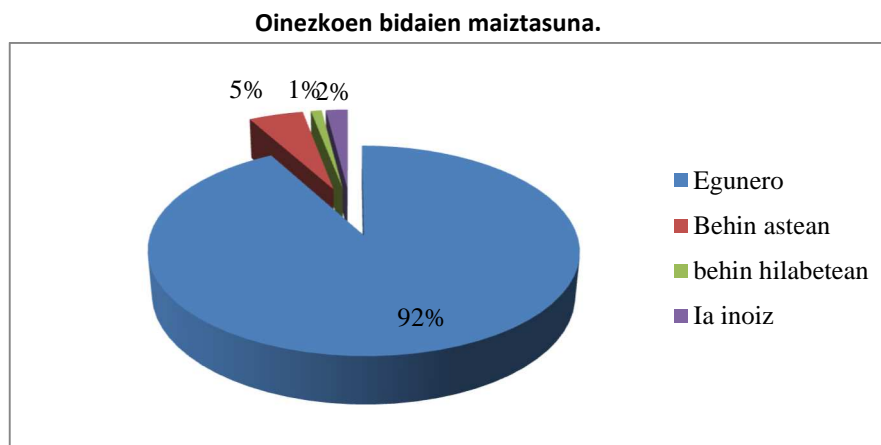
Pertsonen mugikortasuna ikertzerakoan funtsezkoa da beren bidaien jatorria eta norakoa ezagutzea. Alde horretatik, inkestatuena %40k etxea dute euren lekualdatzeen jatorri, oso urrutitik aisia edo kirola jarraitzen diote, inkestatuena %17 bilduz.



Iturria: Berezko lantzea

Norakoez mintzo bagara, etxera joatea salbuetsiz, nagusienak honako hauek dira: aisia/kirola (%25), erosketak (%16), lana (%9) eta bestelako egitekoak (%8).

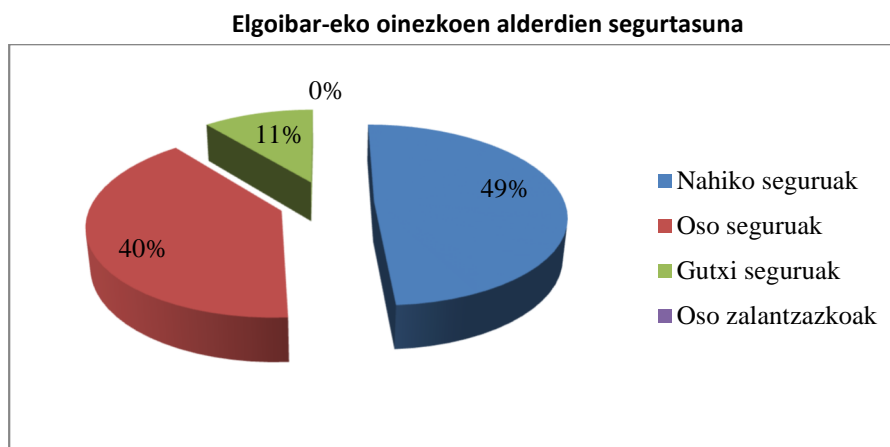
Inkestatuak egindako bidaia zein maiztasunez burutzen duen jakitea, oinarrizko beste puntu bat izan da. Inkestatuena %92k egunero egiten du lekualdatze bera. Honek, zenbait lekualdatze oinez egiteko duen konpromezua erakusten du.



Iturria: Berezko lantzea

5.2.2. OINEZKOAK NABARITUTAKO BIDE SEGURTASUNA

Landa-ikerketaren atal bezala oinezkoei egindako galdeketak, populazioak zeharkatzen dituen kaleak seguruak direla adierazten du. Hain zuzen ere, %89k nahiko edo oso segurak direla pentsatzen du.

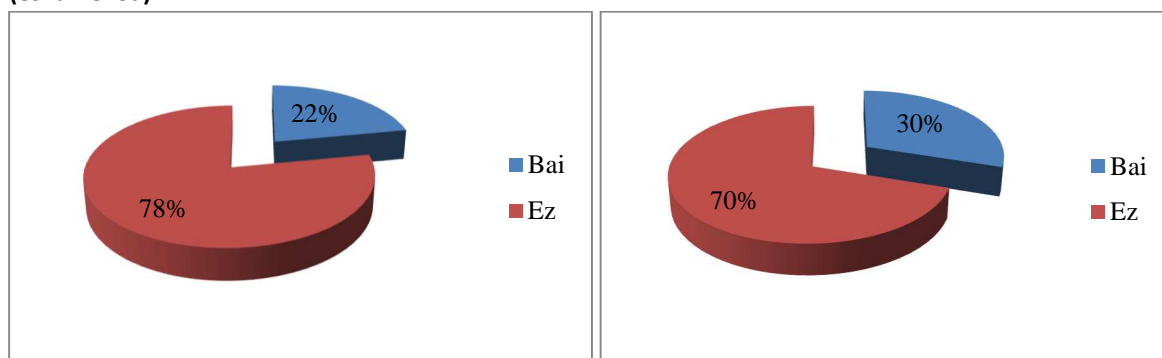


Iturria: Berezko lantzea

Azken urtean ibilgailu motorizatu batez harrapatua izatearen beldurrik sentitu al duen galdetzerakoan, %78k ez duela izan aipatu duen bitartean, %22k baietz erantzun du.

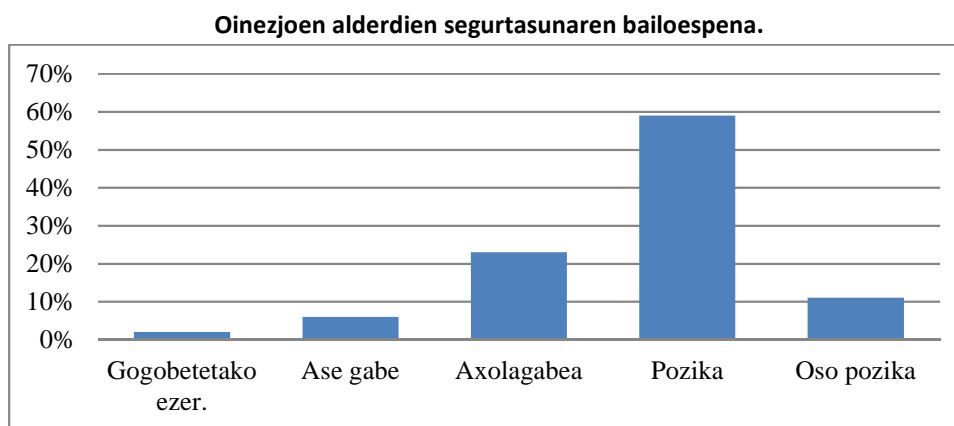
Honen haritik, aipatzekoa da biztanleriak beldur handiagoa diola bizikleta batez harrapatua izateari ibilgailu motorizatu batez baino. Eskuratutako datuek, inkestatutako oinezkoen %30k bizikleta batez harrapatua izateari beldurra diola islatzen dute.

Motorizatutako ibilgailu batek harrapatzearen beldurra (ezkerroa). Bizikleta batek harrapatzearen beldurra (eskuinekoa).



Iturria: Berezko lantzea

Azkenik, eskala kualitatibo batean oinarrituz, oinezkoek nabaritzen duten segurtasunari buruz galdetu zen. Zenbait galderen bitartez, segurtasunaren inguruan iritzi bateratzaile bat dagoela hauteman da; hain zuzen ere, oinezkoak nahiko pozik daudela oinezkoen azpiegituren segurtasunarekin.



Iturria: Berezko lantzea

5.2.3. MUGIKORTASUN BERTIKALA

Udalerrian, auzoen eta herriko zenbait guneren arteko lotura eskasa da. Honek, oinezko sare eskeman, leku desberdinen arteko integrazio eza sortarazten du.

Hesi hauek gainditzeko asmoz, Udalak oinezkoen mugikortasunarekin bat datozen ekintza berri eta sostengatuak jarri ditu abian (zenbait kale oinezko eta erdioinezko bihurtu, zenbait pasabide igo, oinezkoen ibilbideak hobetu, etab.).

Funtsezkoa da aipatzea, gorabehera topografiko sendoak dituzten auzoek (San Roke, Urazandi) mugikortasun bertikaleko elementuen hornidura altua dutela.

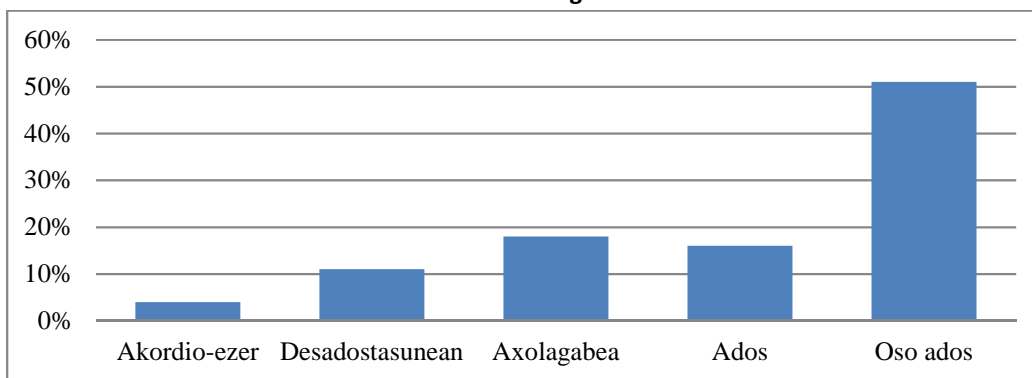
Era berean, Elgoibarren dauden hesi nagusienak, igogailu, pasabide edo arrapalen bidez gainditu dira.

5.2.4. OINEZKOEN ETA ERDIOINEZKOEN KALEAK

Azken urteotan, Elgoibarko udal-administrazioak hiriguneko kaleak oinezkoentzat egokitu ditu. Hala ere, kale hauek ibilgailuekin era partekatuan erabiltzen dira goizeko 07.00etatik 11.00ak arte. Honela, ibilgailuen zirkulazioa kale osoan zehar eta, asko jota, 10 minutuko geldialdia baimentzen da.

Landa-lanaren emaitzen bitartez, oinezkoen iritzia ezagutu ahal izan da oinezkoen kaleen nahikotasunaren inguruan. Era honetan, inkestaturen %51k oinezkoentzako kaleak nahikoak direla pentsatzen duen bitartean, %15 nahikoak ez direlako iritziarekin bat dator.

Oinezkoen kaleko kantitatearen gaineko oinezkoen iritzia



Iturria: Berezko lantzea

Elgoibarko merkatarien gehiengoak oinezkoen kaleetan kokatzen da eta, ondorioz, zamalanek gatazka nabarmenak sortarazten dituzte oinezkoen mugikortasunean. Kalebarren Plazan eta Aita Agirre Plazan zamalanetarako guneak egon arren (6 eta 10 hurrenez hurren), garraiolarien gehiengoak salgaiak hutsi behar dituen saltokiaren parean egiten du geldialdia. Honek guztiak, oinezkoen lekualdatzeen puntako orduarekin bat etorritik, kalean zehar furgoneta edo kamioi txikien zirkulazioa goizeko lehen orduetan ohikoa izatea eragiten du.

Gainera, oinezkoen kaleen elkarbitzita izaerak (gune partekatua auto eta oinezkoen artean), kale hauek altzari egokiz (eserlekuak, kale-argiak, lore-ontziak, etab.) hornitzea galazten du.

Azkenik, eguneko 24 orduetan zehar erabilera partekatua duen kale bat dago Elgoibarren: Pedro Miguel Urruzuno kalea, non zirkulazio-abiadura 20 km/h baita. Hala ere, erabilera partekatuko gune bezala ez erabiltzean datza kale honen arazoa, eta ez da erabiltzen, honako arrazoiengatik:

- Kalearen amaieran Aita Agirre plaza dago, hirigunearen aparkaleku-poltsa nagusia, eta honek ibilgailu ugari egotea eragiten du.
- Oinezkoek ez dute kale partekatu bezala erabiltzen, errepidearen erditik ibiltzerakoan segurtasun eza somatzen dutelako.
- Zoladura ezberdina dute galtzadak eta espaloiak.
- Mutiloiak egotea espaloiaaren ardatzean, espaloiaaren eta galtzadaren artean hesi bat ezartzen du.

5.3. BIZIKLETA

5.3.1. BIZIKLETA-BIDEZKO MUGIKORTASUNA ELGOIBARREN.

Espazio publikoaren gabezia dela medio, ez da hiri-egituran zehar bizikleta-sare bat egokitu. Horren ondorioz, txirrindulariak espaloietatik joan behar dira, oinezkoekin konpontzeko zaila den arazo bat sortuz, edo errepideak erabili behar dituzte, txirrindulariek somatzen duten segurtasun eza areagotuz. Beraz, txirrindulariek ez dutenez eurentzako bide egokirik aurkitzen herrian, bizikletaren erabilera alboratzen dute.

Udalerrri mailan, orografiak ez du bizikleta-sare baten ezarpena ahalbidetu; udalerriko gunerik lauena eta bizikleta-azpiegitura egokiena barne hartu dezakeena N-634 errepidearen plataforma da. Hala eta guztiz ere, erabili daitekeen gunea murriztua da, Deba ibairi paraleloki iragaten baita eta errepidearen beste aldeak aldapa handiak dituelako.

Era berean, Elgoibarrek duen klimak ez du bizikleta-bidezko mugikortasuna garatzeko aukera ematen. Hala ere, badira Herbereak bezalako beste estatu batzuk, zeintzuek Euskadiren antzeko eguraldia edo eguraldi are makalagoa izan arren, neurri handiagoan hedatu duten bizikleta-bidezko mugikortasuna.

Beste alde batetik, Elgoibarko bizikleta-bidezko mugikortasunak eskaera eta eskaintzaren arteko desoreka argia aurkezten du.

Bizikleta erabiltzen duten pertsonak helburu nabari batekin soilik egitea (aisia edo kirola), bizikleta-bidezko mugikortasunaren inguruan ematen den beste arazo bat da. Hori dela eta, bizikleta-bidezko mugikortasunaren etorkizuneko potentzialak herri mailan du aukera gehiago eskualde mailan baino.

Garrantzitsua da azpimarratzea, bizikletak lantokira joateko aukera paregabea ematen duela, Elgoibartik 1 eta 5 km bitartean kokatzen diren industrialde ugari baitago. Industrialdeetara garraio publikoaz joateko dagoen lotura eskasa dela-eta (geltokiak N-634 errepidean kokatuak dadude batik bat), langileek bi aukera dituzte soilik, bizikleta erabiltzea edo auto pribatuaz joatea.

5.3.2. BIDEGORRIEN AZTERKETA DEBABARRENAN

2010. urtean, Debabarrena eskualdeko bidegorrien azterketa burutu zen, bi helburu nagusi ezarrita:

- Bizikleta bultzatu garraio bide bezala, bizikletaren erabilerak ematen dituen aukerez ahalik eta gehien baliatuz.
- Kalitatezko herri-ingurune bat berreskuratu, esparru publikoa trafikoz askatuz.

Aldi berean, planak, agerian jartzen ditu txirrindularientzako gune erakargarri nagusienak. Elgoibarri dagokionez, planak zehazten dituen eskualdeko interes puntuak honako hauek dira: Mintxetako polikiroldegia, Makina Erramintaren Institutua eta sare foralaren inguruan kokatzen diren industrialdeak.

5.3.3. BIZIKLETA APARKALEKUEN SAREA

Nahiz eta Elgoibar udalerrri txiki bat izan, bizikleta aparkalekuak ezarri ditu biztanleriarentzat erakargarriak diren guneen inguruan (Tren-geltokia). Hala eta guztiz ere, herritarren beharrak ase ditzakeen bizikletak aparkatzeko sare baten gabezia somatzen da.

Herrian dauden bizikleta aparkaleku gehienak ahalmen txikikoak dira (alderantzizko U formaduten burdinezko barrak), hau da, Elgoibarren banakako aparkalekuak kolektiboek gailezten zaizkie.

Banakako aparkaleku hauek ez dira batere seguruak. Horretaz gain, etxebizitzan jada, bizikleta aparkatzeko edo gordetzeko leku seguru eta eroso baten gabezia nabaritzen da, eraikin askotan garajea, sotoa edo terraza erabiltzen baitira gordeleku bezala.

5.3.4. BIZIKLETA ZERBITZU PUBLIKOA

Emugi proiektuaren bitartez, Udal Administrazioak bizikleta elektriko partekatuen zerbitzu publikoa ezarri zuen. Geltokiak Elgoibarko tren geltokietatik hurbil kokatu ziren: Kalebarren Plazan, Toletxegainen eta Ubitarten.

Bizikleten hornidurari dagokionez, udalerrian guztira 10 zeuden (0.96 bizikleta 1000 pertsonako). Ratio hau ez zen baxua, beraz, sistemak aurrera ez egitearen arrazoia mailegu-puntuen kokapena zela pentsatzekoa da.

Nahiz eta mailegu-puntuak garraio publikoen azpiegituretatik hurbil kokatu, hauen gabezia nabarmena zen bizitegi-guneetan, ikastetxeetan eta lantegi zein industrialdeetan

6. GARRAIO PUBLIKOA

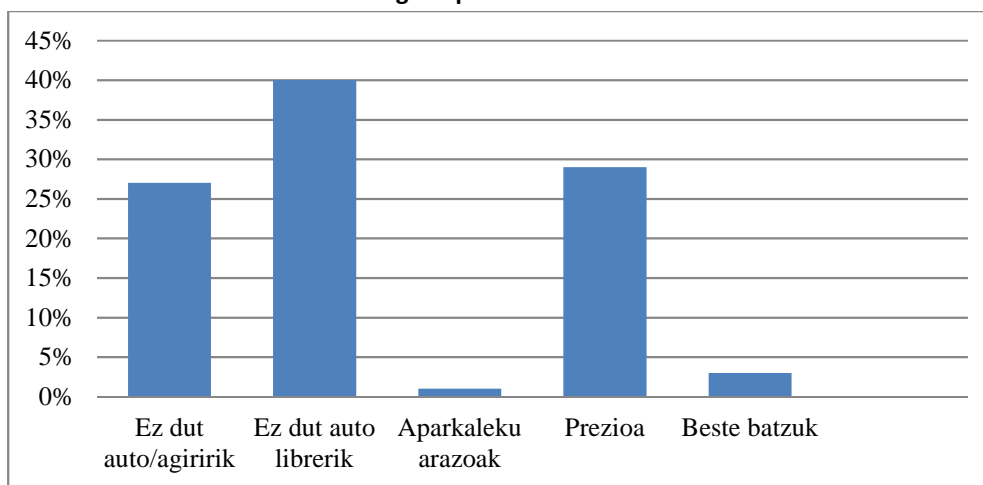
Elgoibarko garraio publikoa ez da herrikoa, sare supramunicipal baten baitakoa baizik. Autobusa eta trena esaterako, Lurraldebus eta Euskotren enpresek kudeatzen dituzte.

6.1. TARIFAREN INTEGRAZIOA

Tarifaren integrazioari dagokionez, Gipuzkoako garraibide nagusietan euskarri bakarrarekin bidaiatzea baimentzen duten garraio bateratuko bi sistema mota daude: Lurraldebus eta Mugi txartelak (azken hau Lurraldebus sistemaren bilakaera da). Bi txartelek prestazio berak eskaintzen dituzte eta Mugi Sistema osatzen duten garraibide publikoak era berean erabiltzeko aukera ematen dute.

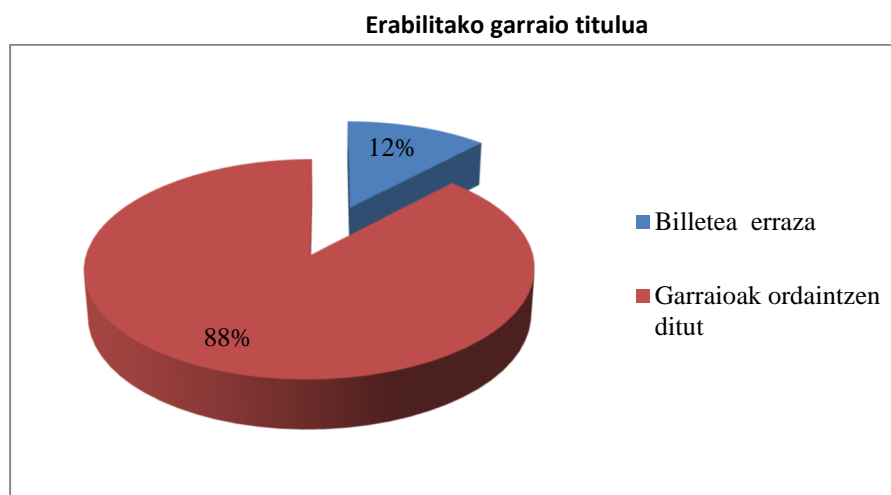
Banaketa modalean ikusi izan den bezala, ibilgailu pribatuaren erabilera garraibide publikoena baino handiagoa da. Horregatik, etxebizitzaren inkestan, ibilgailu pribatua ez erabiltzearen arrazoiak galdetu zen. Erantzunak honako hauek izan ziren: ez dut ibilgailurik edo gidabaimenik (%67) eta ibilgailuaren prezioa (%29). Erantzun horietatik ondoriozta daiteke, populazioak, beste garraibide batzuk aukeratzeko ez duela auto-pilaketa kontuan hartzen.

Motorizatutako ibilgailu pribatua ez erabiltzeko arrazoiak.



Iturria: Berezko lantzea

Aldi berean, garraio publikoaren erabiltzaileen gehiengoak bidaiatze-txartela erabiltzen duen bitartean (%88), erabiltzaileen %12k aldi baterako txartela erosten du.



Iturria: Berezko lantzea

6.2. AUTOBUSA. LURRALDEBUS

Debarrena eskualdean, Eusko trenbideak eta Autobuses la Guipuzcoana dira garraio-zerbitzu kolektiboa kudeatzen duten enpresak.

Autobus geltokiei dagokienez, guztiak N634 errepidean kokaturik daude. Orain dela urte batzuk, aldiz, herri barnetik igarotzen zen ibilbide bat zegoen. Irisgarritasun handiagoa lortzeko asmoz, ordea, bide hau erabiltzeari utzi zitzaion.

Garraio publikoko geltokiak N634 errepidean egoteak, populazioaren gehiengoa Deba ibaiak eta errepideak berak irudikatzen duen hesia gairiditzera bultzatzen du.

Bestetik, industrialdeetan geltoki eza nabaritzen da. Honek, bertan garraio publikoak ibilgailu pribatuarekin nekez lehiatzea dakar.

Azpimarratzekoa da geltokiek argibide-taularik ez izatea denbora errealean autobus lineen iriste denborak ezagutzeko. Honek guztiak, biztanleriari frustrazioa eragiten dio eta, aldi berean, itxaronaldiaren hautematea nabarmenki areagotzea dakar. Horrela, populazioak garraio modu honen erabilera gutxiesteko aukerak handitu daitezke.

Orokorrean, ikusitakoaren arabera, garraio publikoaren eskaintza, printzipioz, egokia da. Hutsune nagusienak, udan kostaldeko norazkoan ematen direnak eta industrialdeetatik gertu autobus geltokirik eza dira.

6.3. TRENA

'E1' tren lineak, zeinak Euskotrenek kudeatzen duen eta Bilbo Donostiarekin lotzen duen, hainbat geldialdi ditu Elgoibarren. Geltokiak, Trenbide Kalean (Elgoibarko geltokia), Pedro Muguruza Etorbidean (Toletxegain) eta Altzolan dauden.

Nahiz eta Donostiara iristeko lekualdatzeak ugariak ez izan, hiriburuarekin lotura arazo nabarmenak somatzen dira.

Elgoibarko geltokian gertatu ohi den bezala, Altzolan geltokia egoteak ez du esan nahi bertan tren guztiak gelditzen direnik.

E1 linearen barnean (Bilbo-Donostia) bigarren mailako zerbitzuak burutzen dira. Bilbo-Elgoibar zerbitzuaren kasua da hau, zeinek ez duen geldiladirik egiten ez Toletxegainen ez Altzolan.

Derrigorrezko mugikortasunari dagokionez, trena, batez ere, ikastetxeetara, heltzeko erabiltzen den modua da. Eta hain da garrantzitsua bere erabilera, ezen ikastetxe batzuek beren ordutegiak trenaren heltze orduarekin batera ezartzen dituzten.

Bidaia kopurua eta maistazuna aztertu ondoren, garraio-eskaintza nahikoa eta egokia dela esan daiteke. Hala eta guztiz ere, udan, Euskotrenek kostalderako duen zerbitzua jendez gainezka joan ohi da.

6.4. GARRAIO PUBLIKOAREN IRISGARRITASUNA

Autobus geltokiak N634 errepidean kokatzen dira soilik. Honek, bereziki San Roke auzotik, Elgoibarko hegoaldean dagoen geltokira heltzeko behar den denbora igotzea eragiten du. Denbora hori, zenbait gunetan, 10 minutu baino gehiagokoa izatera heltzen da, IMH inguruan eta alboko bizitegi-guneetan kasu (San Roke auzoa, AP-8-aren hegoaldean). Beste alde batetik, Urazandi edo Aizkorri bezalako hirigintza-garapenek, printzipioz Elgoibartik urrun, autobus geltokietarako irisgarritasun egokia dute N-634 errepidetik hurbil baitaude.

Tren geltokietarako irisgarritasunari buruz hitz egiten bada, IMHaren auzo-guneaz gain, Urazandiko eta Aizkorriko auzoek ere irisgarritasun eskasa dute (10 minutu baino gehiago). Hala ere, Elgoibarko biztanleriaren gehiengoak, garraio publikoko geltokietara iristeko irisgarritasun egokia du, bai autobus geltokietara bai trenera.

Garraio publikorako – Autobus-Geldialdietarako. Erraztasunak.



Iturria: Berezko lantzea

Garraio publikorako – Tren-Geldialdietarako. Erraztasunak.



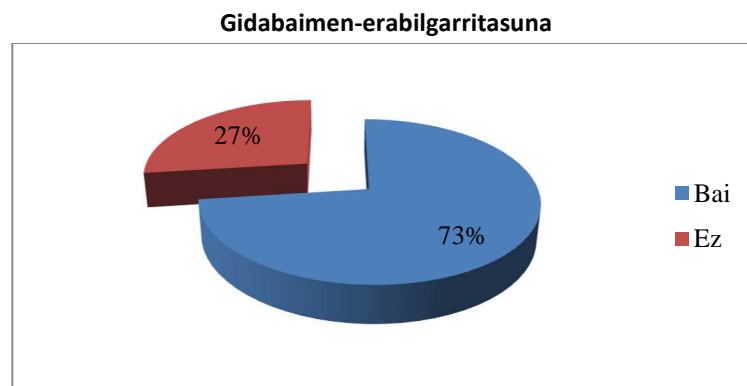
Iturria: Berezko lantzea

7. IBILGAILU PRIBATUA

7.1. IBILGAILU PRIBATUAREN ERABILGARRITASUNA

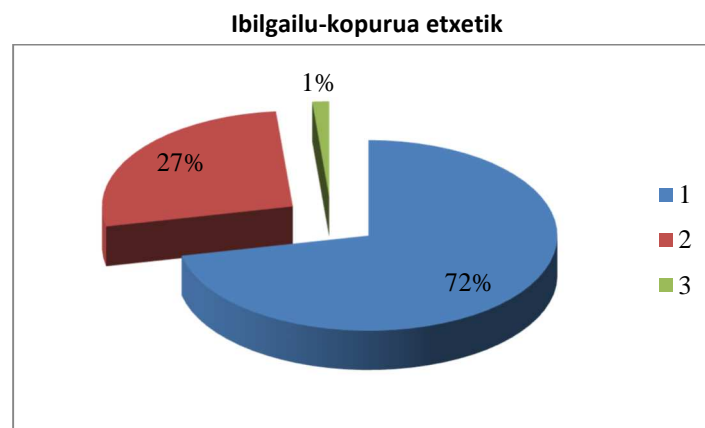
Ibilgailu pribatuan egiten diren lekualdatzeek joera gorakorra erakusten dute azkenaldian. Hau posible da ibilgailu pribatuaren erabilgarritasuna zein gidabaimena edukitzeko adina duen populazioaren portzentajea oso handia delako (%73).

Aldi berean, gidabaimenaren erabilgarritasuna asko aldatzen da generoaren arabera. Hori dela-eta, Elgoibarren gizonezkoen %83k gidabaimena duten bitartean, emakumezkoen portzentajea askoz txikiagoa da (%58).



Iturria: Berezko lantzea

Beste aldetik, automobil-kultura hain dago sustraitua gure gizartean, ezen inkestauriko etxebizitza guztiek ibilgailu bat duten.



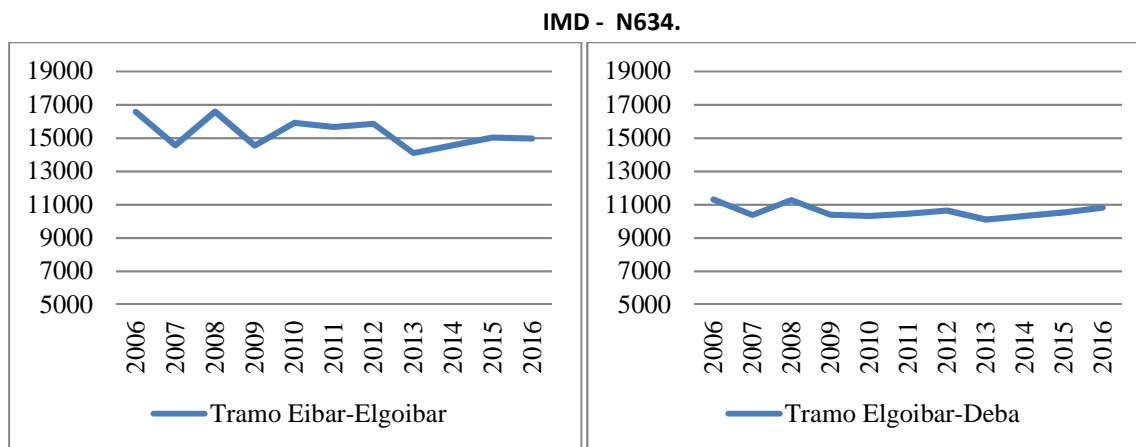
Iturria: Berezko lantzea

7.2. TRAFIKOA

7.2.1. TRAFIKOA N-634 ERREPIDEAN

Esan daiteke, Elgoibarko udalaren errepide sarearen arazo nagusietako bat, N-634 errepidea zeharkatzen duen ibilgailuen kopuru handia dela, trafiko arinarena zein astunarena. Honek guztiak egoera gatazkatsuak sortzen ditu, batez ere zenbait biribilgune eta bidegurutzetan.

Ibilgailu astunen kontzentrazio altua, Debabarrena eskualdeak eta, bereziki, Elgoibarrek duen izaera industrial sendoaren ondorio zuzena da.

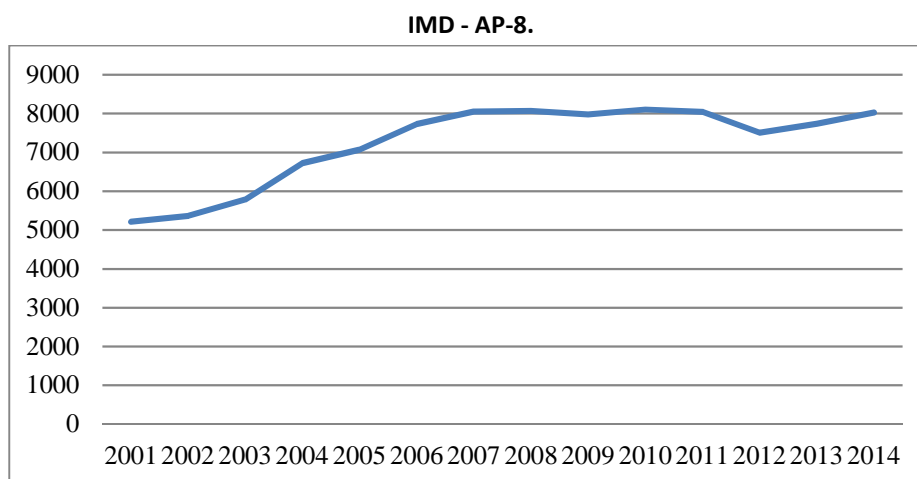


Iturria: Sustapen-Ministerioa

Abiadurei dagokienez, landa-lanean gauzatutako ibilgailu flotagarriaren ariketaren bitartez ondorioztatu da Elgoibartik igarotzerakoan abiadura txikiagoa dela gainerako Eibar-Altzola tarterarekin alderatuz. Errepidean dauden biribilgune erako bidegurutzeek abiaduraren murrizketa esanguratsua eragiten dute.

7.2.2. TRAFIKOA AP-8 AUTOBIDEAN

AP-8-a da Elgoibarrek duen beste errepide garrantzitsuenetariko bat. Honek, udalerriko mugikortasuna asko baldintzatzen du nahiz eta bere eragina txikiagoa izan bereiziago egoteagatik.

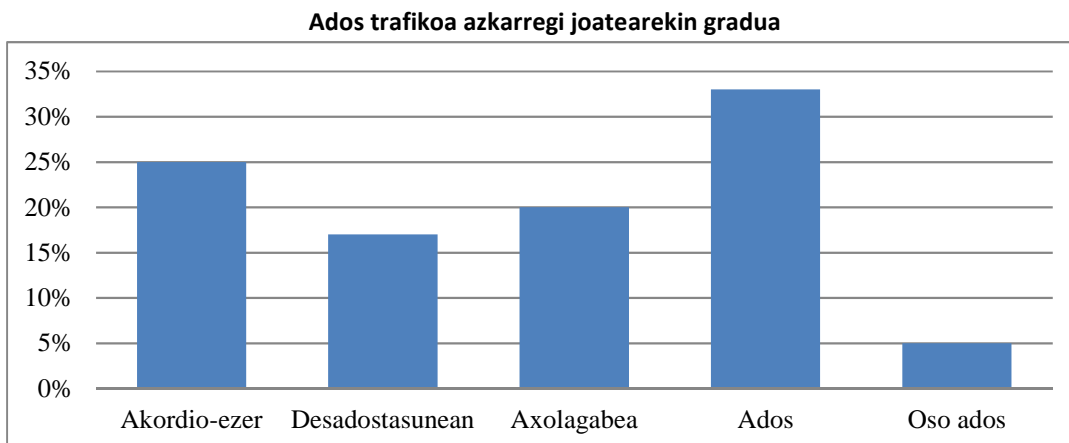


Iturria: DFG-aren datuekin berezko lantzea.

7.2.3. TRAFIKOA HIRIGUNEAN

Elgoibarko kaleetatik dabilen barne trafikoa batez ere autoek osatzen dute. Hala eta guztiz ere, salgai-banaketa egiten duten ibilgailuen kopurua handia da, furgonetak kasu eta neurri txikiagoan kamioiak.

Honen inguruan, trafiko motorizatuak daraman abiadurari buruz galdetu zitzaion populazioari. Biztanleriaren erantzunek trafikoa azkarregi doala erakusten dute.



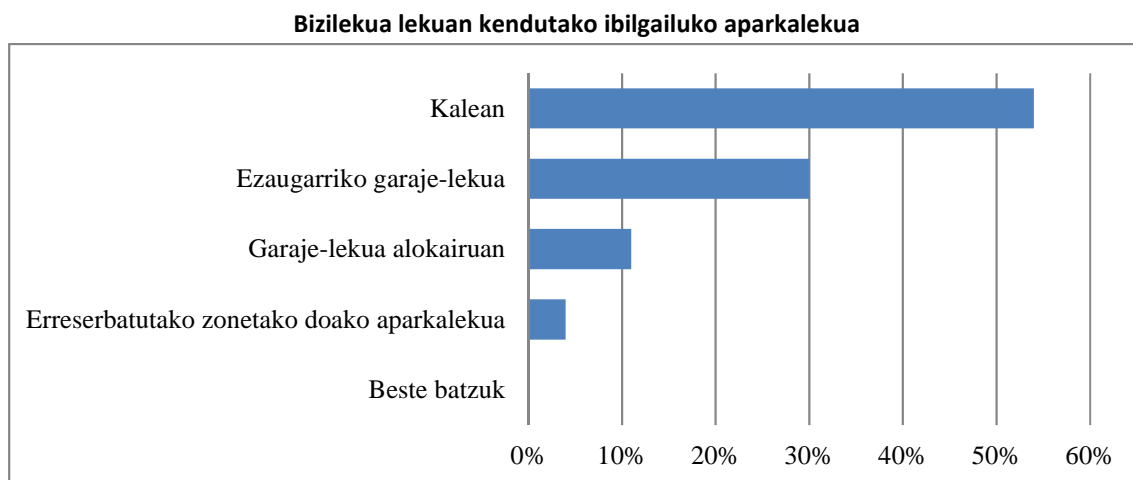
Iturria: Berezko lantzea

7.3. APARKAMENDUA

Aparkalekua, udalerriak duen arazo garrantzitsuenetariko bat bezala hautematen da. Honela, Udalaren datuen arabera, guztira 2.455 aparkamendu daude Elgoibarko herriguneko lurzoru publikoan. Kopuru honek ez du udalerrian erroldaturik dauden 6.867 ibilgailuen aparkaleku beharrak asetzeko gaitasunik.

Plaza kopuru hauetaz gain titulartasun pribatuko 4.300 aparkaleku daude. Kopuru honi, udalerriko beste puntu batzuetan herrigunetik kanpo dagoen kopuru gehigarri ezezagun bat gehitu behar zaio.

Titulartasun pribatuko aparkamendu kopurua hadia bada ere, oso ohikoa da jabeek aparkaleku horiek ez erabiltzea eta kalean aparkatzea. Biztanleriaren %41k garajeen aparkatzen duen bitartean, %54k kalean egiten du.

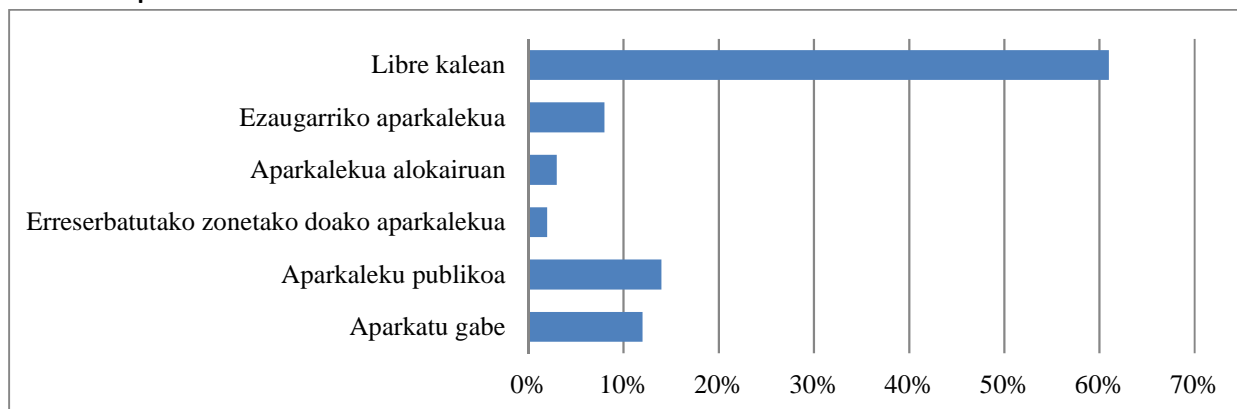


Iturria: Berezko lantzea

Inkestatuen aparkamendu xedea nolakoa den ezagutzeko asmoz, horretaz galdetu zitzaien. Emaitzak honako hauek dira: portzentaje handieneko erantzuna “kalean aske” da, inkestatuen % 61k kalean aparkatzen du eta % 51k plaza bat du jabetzan.

Aparkamenduaz gain, diziplina eza nabaria da aparkatzeko orduan. Arazoa areagotu egiten da, bereziki, bidaia-erakarpen handiagoko guneetan, bizitegi-guneetan, herrigunean edo ikastetxeetan batik bat.

Norakoko aparkalekua.



Iturria: Berezko lantzea

Udalan erroldaturik dauden ibilgailuen eta aparkatzeko dauden plazen artean dagoen desorekak, ibilgailuen asetasuna dakar. Arazo hori, honela konpondu izan da:

- Erabilera denboraren araberako TAO zerbitzua (tarifarik gabe).
- Aparkamendu-poltsen egokitzapena kanpoaldean.

7.3.1. APARKAMENDUAREN ARAUTZE SISTEMA: TAO

Elgoibarko aparkamendua arautzen duen sistema, 2007. urtean ezarri zen Aita Aguirre Plazan eta bere ingurunean. Helburua argia zen; ibilgailuen zirkulazioa arautzea herrigunean, gune hori oinezkoentzat bihurtzeko asmoaren lehen urrats bezala. Ekimen horrek, 10 urte eta gero burutu gabe jarraitzen du.

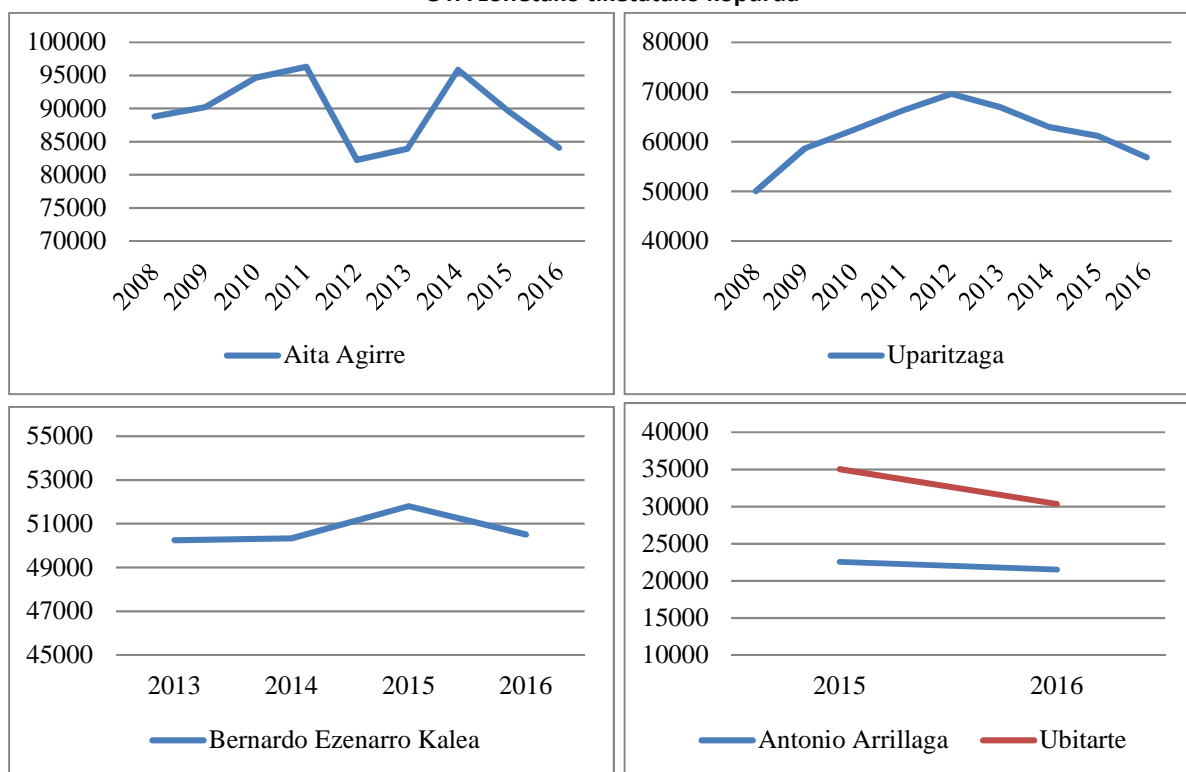
TAO zerbitzuaren lehen ezarpenaren ondoren, sistema, herriguneko beste gune batzuetara hedatu zen.

Bi gune desberdin daude, gune urdina eta berdea. Bien artean dagoen desberdintasun bakarra aparkamenduaren iraupena da. Gune urdinean gehienez ordu eta erdiz aparkatu ahal den bitartean, gune berdearen iraupena 4 ordukoa da. Denbora hori gainditzean ezingo da gune berean aparkatu bi ordu pasa arte.

Prezioari dagokionez, ez dago alderik bi guneen artean, doakoak baitira. Helburua ez da dirua biltzea, aparkamendua arautzea eta ibilgailuen txandaketa bermatzea baizik.

Araututako aparkamendu guneen erabilerearen bilakaeraz mintzo bagara, gune urdinen erabilera gutxitu egin den heinean (Elgoibar barnean), urteen joan etorriarekin, gune berdeen erabilera handitu egin da (kanpoaldean). Horren arrazoia populazioak hirigunean aparkatzeko dagoen zailtasuna ezagutzen duela izan daiteke eta, hortaz, kanpoaldean aparkatzea aukeratzeko duela. Honela, gune hauek disuasio-aparkamendu bezala erabiltzen dira, geroago hirigunera oinez hurbilduz distantziak ez baitira hain handiak.

OTA zonetako tiketatako kopurua



Iturria: Berezko lantzea

Gainera, kanpoaldeko gune hauetan lau orduz aparkatu daiteke. Era honetan, gune hauen erakargarritasuna handitzen da, eta aldi berean, beren erabilgarritasuna.

7.3.2. KANPOALDEKO APARKAMENDU-POLTSA

Agerian jarri den bezala, egun, Elgoibarko herrigunean dagoen eskaintzak ez du aparkamendu eskarera berdintzen. Hori dela-eta, populazioa kanpoaldean dauden aparkamendu-poltsak erabiltzen hasi da.

Hirigunetik hurbil aurkitzen direnez, poltsa hauetara oinez joateko aukera dago, behar izaten den denbora beti 5 minutu baino gutxiago izanez.

Era berean, Deba ibaiak sortarazten duen hesia gainditzeko pasagune edo zubiak ezarri dira, poltsa hauetatik hirigunera joateko ibilbidea erraztuz.

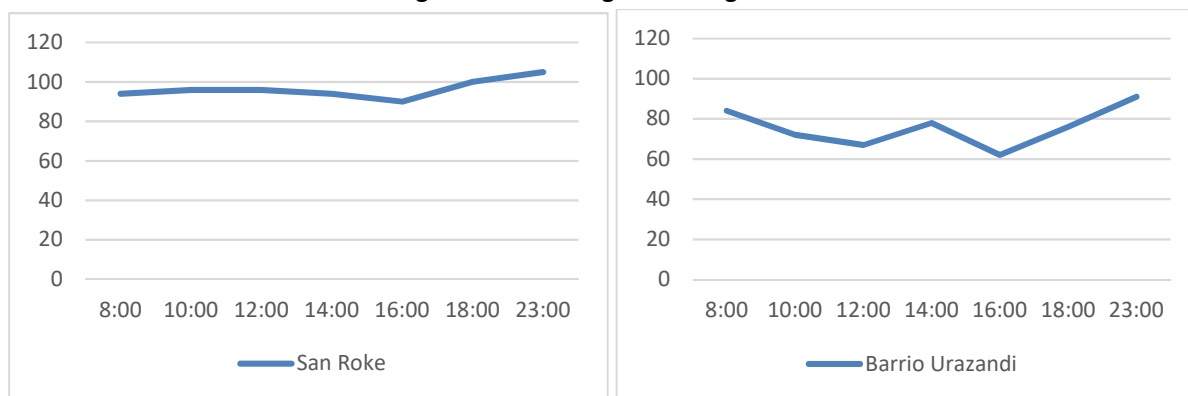
Kanpoaldean dauden guneen erabilera bultzatzea da, aparkamenduaren inguruan ezarri nahi den helburuetako bat. Lurzoru eskasirik ez dagoenez, eta trafikoak ez duenez herrigunean

bezain besteko eraginik mugikortasun iraunkorrean, gune hauei ahalmen handiagoa emateko aukera ere badago.

7.3.3. APARKAMENDU ESKARIA

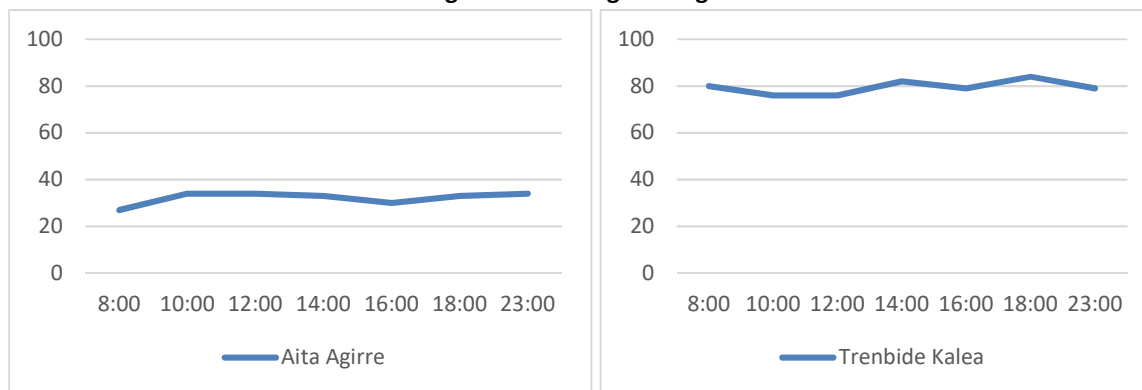
Landa-lanean ikusi da bizitegi-auzoetan (San Roke eta Urazandi) aparkamenduen okupazioak behera egiten duela egunak aurrera egin ahala, eta gaua heldzean leku hoiak kotxez betetzen direla berriz ere. Joera hori ohikoa izaten da bizitegi-auzoetan, non biztanleek euren etxeak usten dituzten lanera zein ikastetxera joateko, etxera bueltatuz arratsaldean.

Elgoibar-eko bizitegi-zonetan geratzea.



Iturria: Berezko lantzea

Elgoibar-eko hirigunean geratzea.



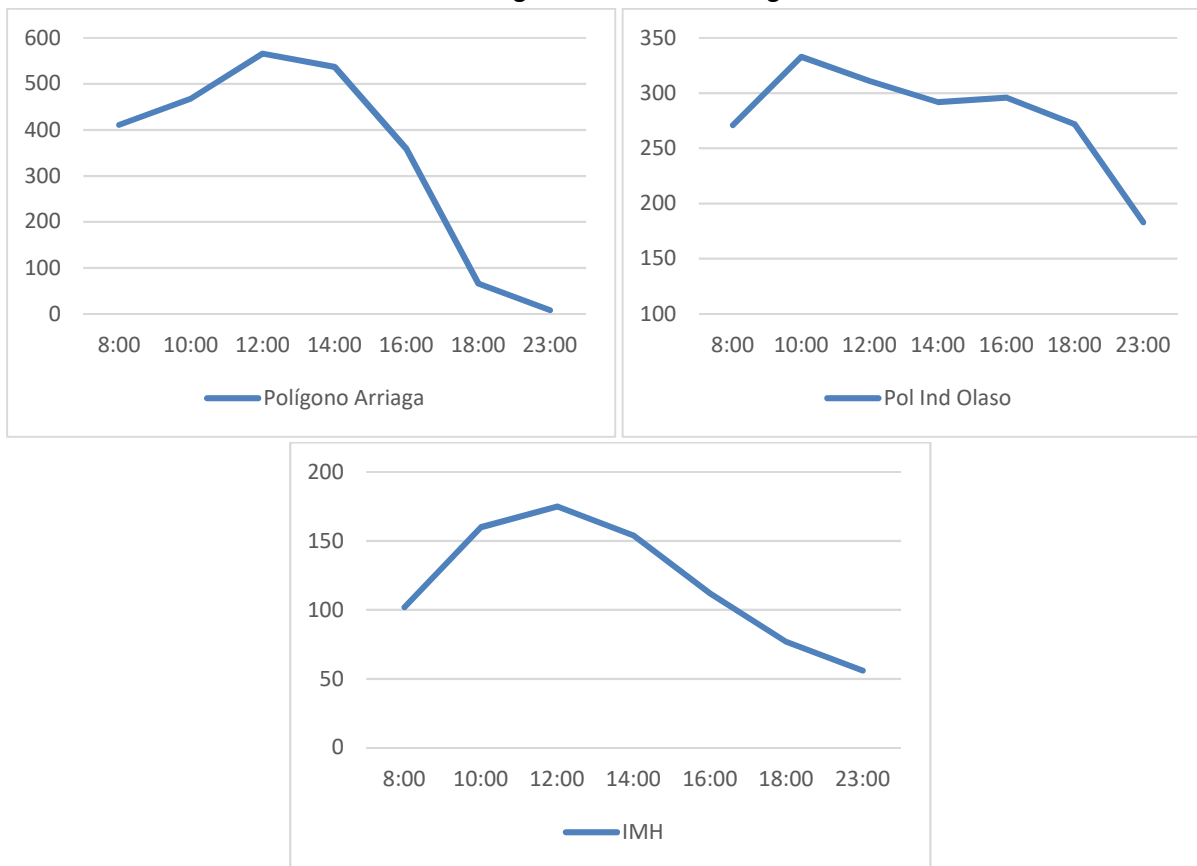
Iturria: Berezko lantzea

Hirigunean aldiz, aparkalekuak beteta daude egun osoan zehar. Ez dago ez ordu puntarik ez ibar ordurik, egun osoan zehar dagoen eskari handiak poltsa horiek beteta egotea eragiten duelako.

Herrigunean aparkaturik dagoen ibilgailu kopuru handiak, dagoen ahalmen osoa betez beti, aparkamendu bila dabiltzan ibilgailuen zirkulazio itzela eragiten du kaleetatik.

Bidaiek erakartzen dituzten guneetan, industrialdeetan edo ikastetxeetan adibidez, hain da altua okupazioa goizetan, ezen horien inguruak ere autoz betetzen diren. Geroago, lanaldia edo ikasaldia amaitzerakoan, guneak hustu egiten dira.

Atractores-a Elgoibar-ean zentroetan geratzea.

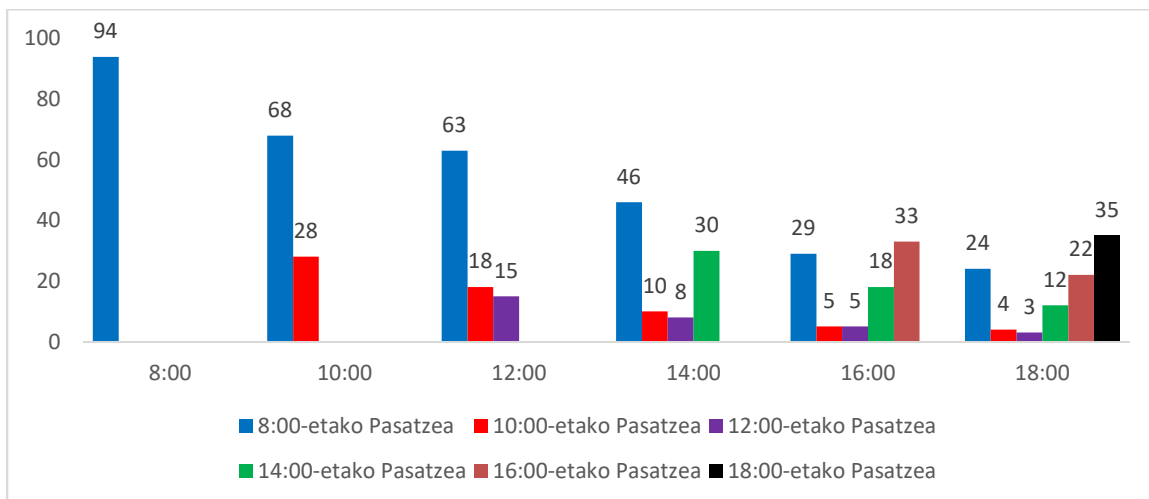


Iturria: Berezko lantzea

Olasoko industrialdeaz hitz egiten badugu, disuasio-aparkamendu bezala jokatzen duenez herrigunera sartzeko, okupazio altu-ertaina mantentzen du arratsaldean, IMH edo Arriagako industrialdean baino ibilgailu gehiago hartuz.

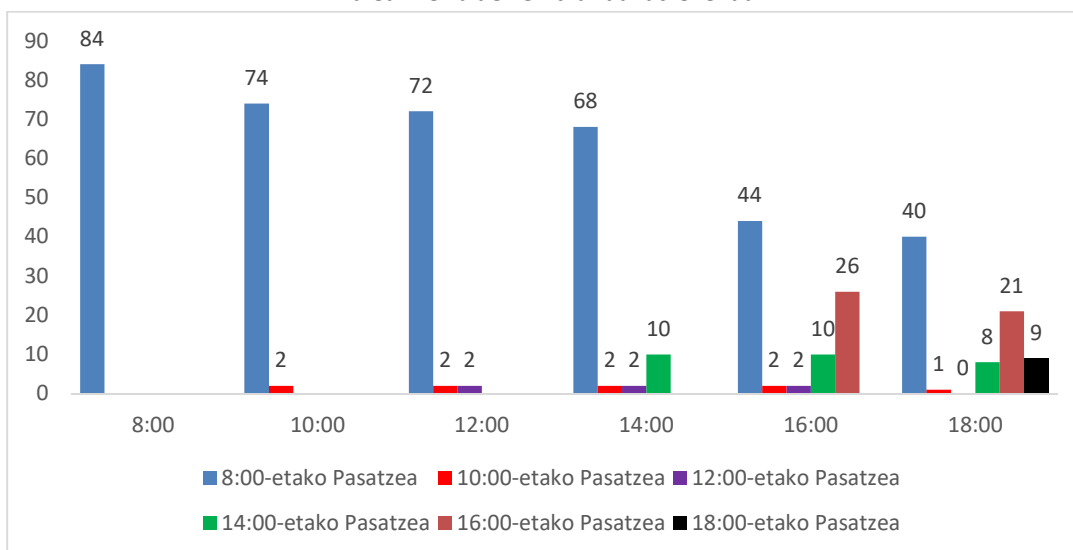
Beste alde batetik, TAO zerbitzurik ez duten aparkamenduek duten ezaugarri amankomun bat ibilgailuen txandaketa baxua da. Honela, San Roken eta Trenbiden ibilgailuen txandaketa baxua den bitartean, Aita Agirre plazan txandaketa oso handia da.

San Roke-ren txandakatze lekua



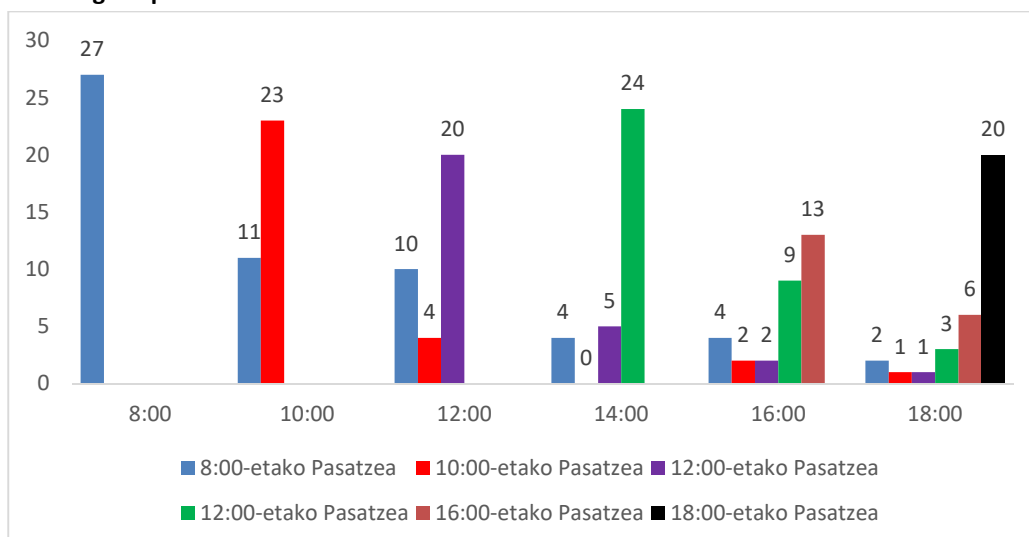
Iturria: Berezko lantzea

Kalea Trenbide-ren txandakatze lekua



Iturria: Berezko lantzea

Aita Agirre plazaren txandakatze lekua



Iturria: Berezko lantzea

7.3.4. APARKAMENDUA HIRIGUNeko OINEZKOENTZAKO KALEETAN

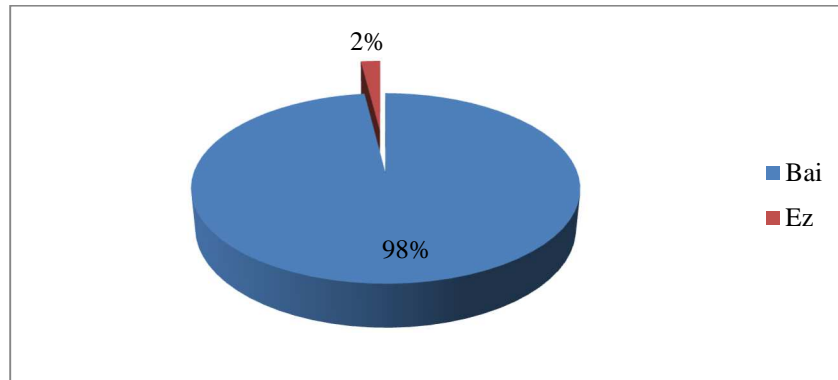
Oinezkoentzako kaleetan, zeintzuek kale partekatuko izaera duten goizeko lehen orduetan, gehienez 10 minutuko geldialdiak baimentzen dira.

Honek kale horiek behin betikoz oinezkoen kaletzat hartzea galarazten du, oinezkoek ez baitute sentsazio hori antzematen. Dokumentu honetan aipatu izan den bezala, ibilgailuen igarotzeak kale horietatik oinezkoentzako kaleak ohiko hiri-altzariz hornitzea eragozten du, hala nola kale-argiz, eserlekuz edo loreontziz.

Azaroaren 20a eta 24a bitartean ospatu zen mugikortasunaren astean, ibilgailuen sarrera debekatu zen eta oinezkoentzako kaleetan berezkoak diren hiri-altzariak ezarri ziren (soropila,

loreontziak, eserlekuak, etab.). Hiriguneko kaleak behin betikoz oinezkoentzat bihurtzea lortuko lukeen egoera aste horretan bizi izandakoaren antzekoa izango litzatekeenez, bertan zegoen populazioa inkestatu zen mugikortasun astearen inguruan zuen iritzia jakiteko asmoz. Galdeketaren bitartez lortutako daturik esanguratsuena, inkestatuen % 98ri esparru hori urte osoan zehar era horretan antolaturik egotea gustatuko litzaiokeela da, kaleak guztiz oinezkoentzat egitearen eta ibilgailuen zirkulazioaren debekuaren alde agertuz.

Ados hirigunea mugikortasuneko astean bezala urte guztian zehar izatearekin gradua.



Iturria: Berezko lantzea

8. HIGIKORTASUNAREN BESTE EREMU BATZUK

8.1. ESTUDIOETATIKO HIGIKORTASUNA

8.1.1. IKASTETXEETARANZKO MUGIKORTASUNA

Eskola-mugikortasuna era egokiago batean zehazteko bi galdeketa ezberdin egin dira, bata lehen hezkuntzako ikasleei eta, bestea, bigarren hezkuntzakoei (IMH). Era honetan, lagina 12 urte baino gutxiagoko eta 12 urte baino gehiagoko umeen artean banatu da.

Inkesten erantzunetan bi ikasle moten arteko bestelako bi joera antzematen dira, lehen hezkuntzako ikasleen gehiengoak ikastetxera oinez joaten den bitartean (%76), IMH-ko ikasleak batez ere autoz heltzen dira (%58).

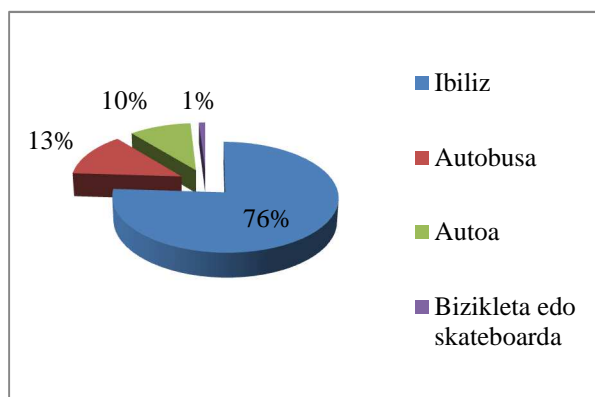
Bidaia-tasa oinez IMH-ra %10koa da, Elgoibartik datozen ikasle batzuk irudikatzen dituenak. Bestetik, inkestatuen %10 soilik heltzen da autoz bigarren hezkuntzako ikastetxeetara.

Ikasleak beste udalerrri batzuetatik datozenez gero, garraio publikoa gehiago erabiltzen da IMH-ra heltzeko. Guztira, ikasleen %32 garraio publikoa erabiliz joaten da IMH-ra (autobusez %20 eta trenez %10). Bien bitartean, lehen hezkuntzako ikastetxeetara garraio publikoaz iristeko egiten diren bidaiak %13 dira.

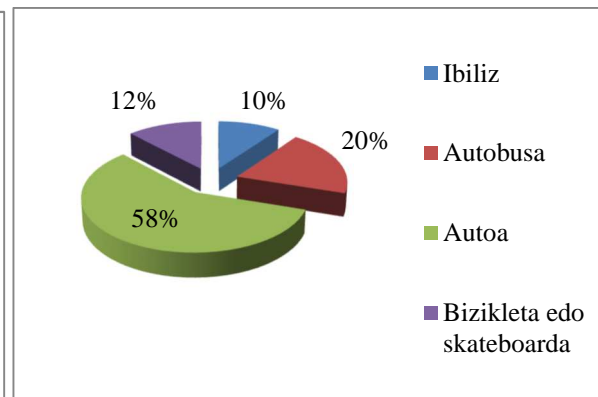
Azkenik, esan daiteke bizikleta ez dela erabiltzen ikastetxeetara mugitzeko. %1ek bakarrik erabiltzen du lehen hezkuntzako ikastetxeetara joateko, eta bakar batek ere ez IMH-ra heltzeko. Halere, ibilbide hori bera egiteko zein garraiobide gustatuko litzaiekeen erabiltzea galdetzerakoan, honako hau ikusi zen: IMH-ra heltzeko egiten diren bidaien portzentajeak arinki gora egin eta lehen hezkuntzako ikastetxeetan behera egiten duen arren, goranzka egiten du era adierzgarri batean bizikletaz edo monopatinez egiteko desioak (edo ziklomotorra erabiliz bigarren hezkuntzako ikasleen kasuan).

Heziketa-zentrora joateko erabilitako modua

Lehen Hezkuntza.



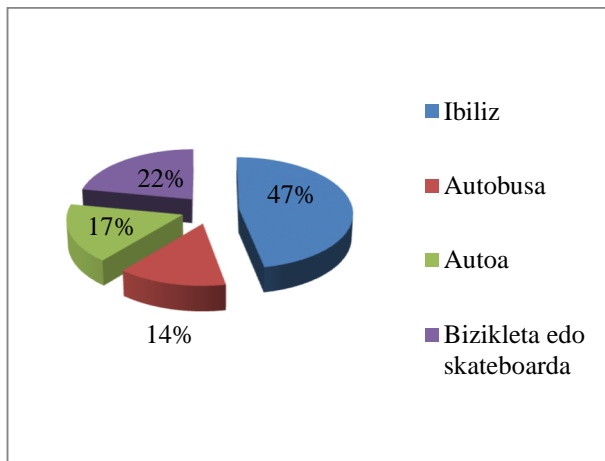
IMH.



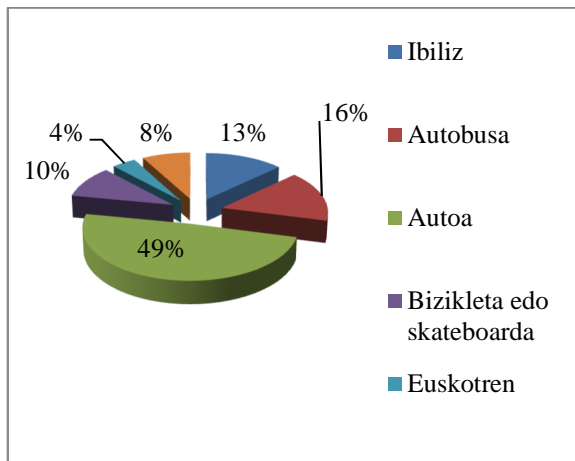
Iturria: Berezko lantzea

Heziketa-zentrora joateko erabilitako modua

Lehen Hezkuntza.



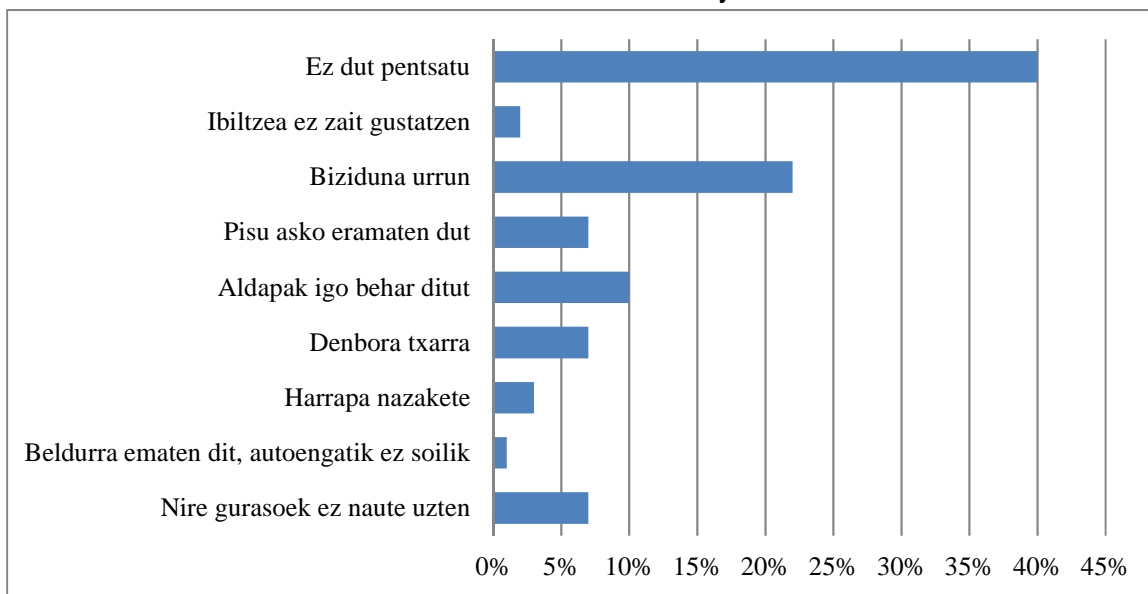
IMH.



Iturria: Berezko lantzea

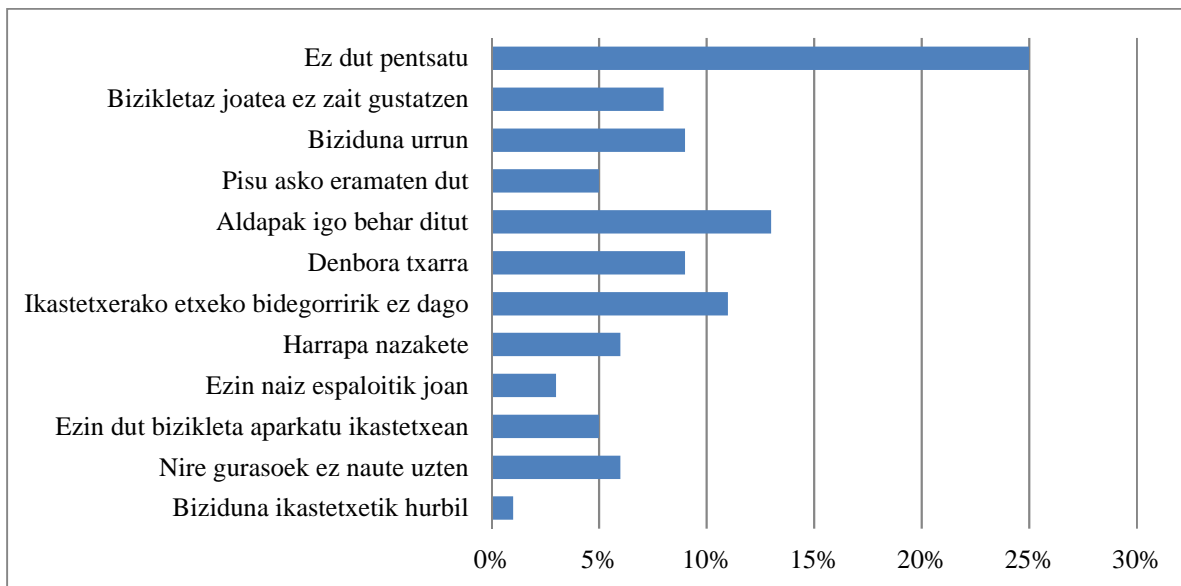
Lehen hezkuntzako ikastetxeen kasuan, ibilbide hauek oinez edo bizikletaz ez egiteko arrazoia ez da bat etortzen ikastetxeen inguruetan segurtasun eza somatzea, gune hauek “segurutzat” edo “oso segurutzat” hartzen baititira. Arrazoia nagusiki ikastetxe eta etxebizitzaren arteko urruntasunean edo bidegorri baten gabezia zein Elgoibarrek duen orografian datza. IMH-ren kasuan, aldiz, bere kokapenak suposatzen duen neurritz kanpoko urruntasunean dago gakoa.

Lehen Hezkuntza-zentrora ibiltzen ez joateko arrazoiak



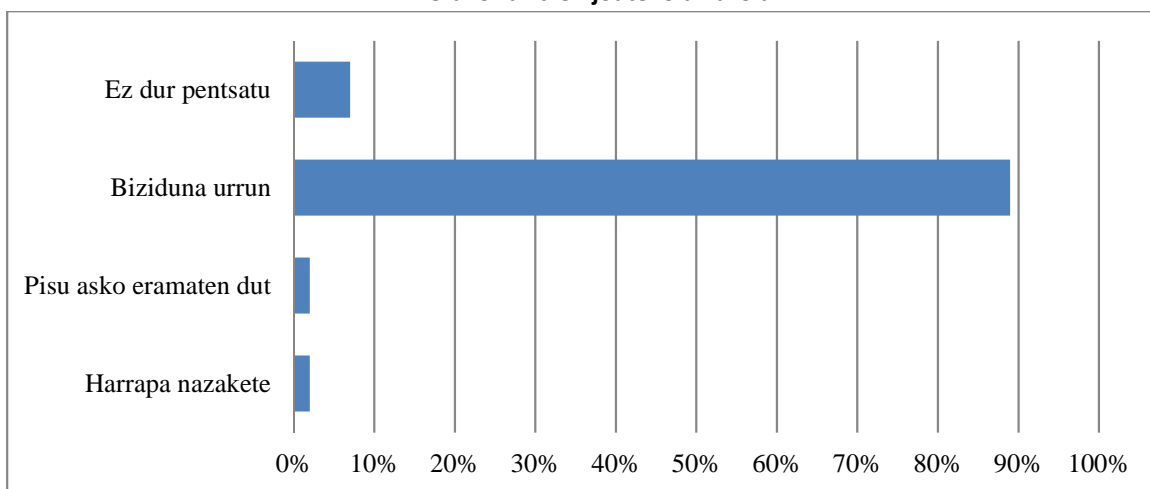
Iturria: Berezko lantzea.

Lehen Hezkuntza-zentroa bizikleta ez aukeratzeko arrazoiak.



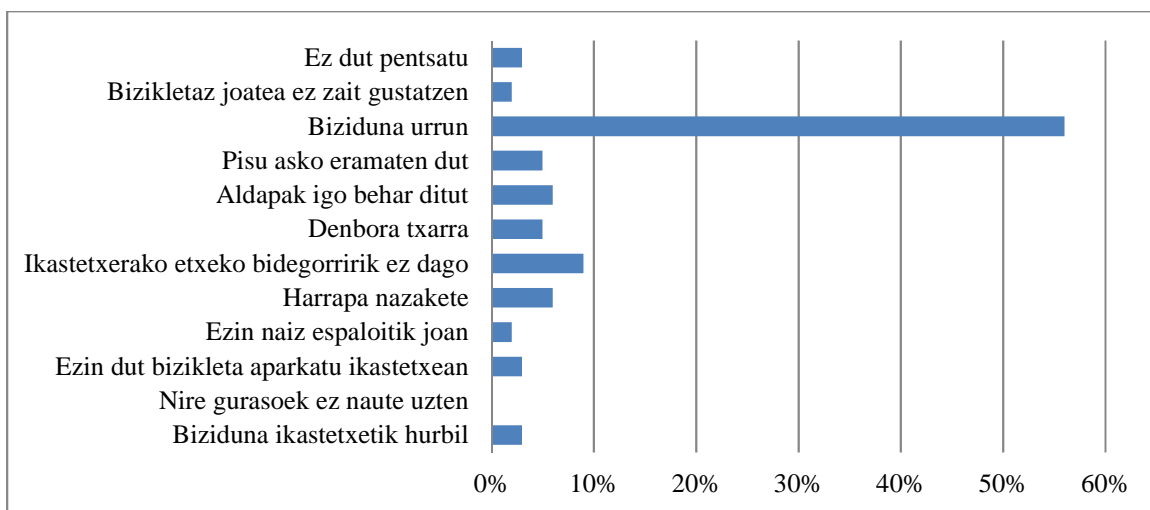
Iturria: Berezko lantzea

IMH-erako ibilitzen joateko arrazoiak.



Iturria: Berezko lantzea

IMH-erako bizikleta ez aukeratzeko arrazoiak.



Iturria: Berezko lantzea

Nahitaezkoa da Oin Alaien ekimena aipatzea puntu honetan. Ekintza hau, ikasleak, boluntarioek lagunduta eta txaleko gorriz jantzirik, ikastetxeetarako bideak oinez egitean datza. 2010eko ekainean jarri zen abian, Herri Eskolan eta Ikastolan, eskola-bideko proba pilotu bezala, 120 ume baino gehiago bilduz eta 40 boluntarioz baliaturik.

Nahiz eta lehenego urteetan demaseko harrera izan eta laguntzaile askok hartu zuten parte, azken urteotan partaidetzak behera egin du. Joera hori aldatu beharra dago, egun, oso ohikoa baita Ikastolaren irteeran auto-ilarak aurkitzea irteera orduetan. Egoera horrek, IMH-tik irtetzen diren autoen eta ikastolatik ateratzen diren auto eta pertsonen arteko gatazkak ekartzen ditu Ermuaranbideko bidegurutzean, beharrezkoa izanik udaltzaingoak egotea trafikoa gidatzeko.

8.2. SALGAIEN GARRAIOA

Elgoibarko bidegurutze nagusietan egindako landa-landaren arabera, ibilgailu astunen tasa puntako orduan zehar nahiko altua da guztizko trafikoarekin alderatuz gero. Barne hiriguneko bidegurutzeetan ez dago kamioirik, Maalako biribilgunean izan ezik non kamioien kuota %2koa den.

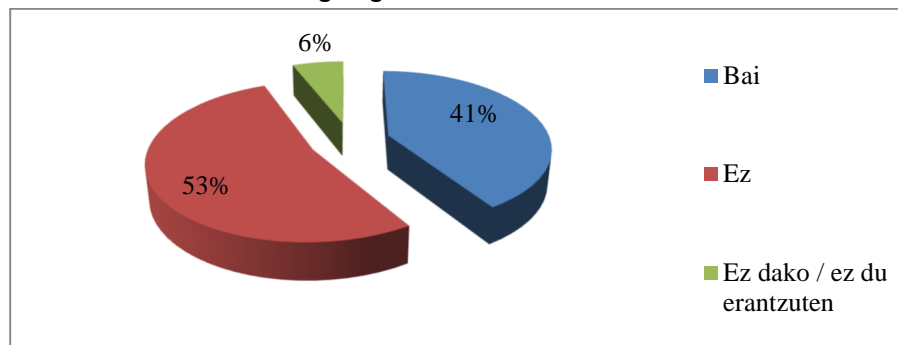
N634 errepideak ibilgailu astunen kuota altua dauka, udalerrian dauden industrialde kopuru handiak eraginda. Egunak aurrera egiten duen heinean kuotak behera egiten du, ibilgailu astunen batez besteko proportzioa %13koa izanik (Euskadiko Errepideen bigarren Planetik eskuratutako datua).

Zamalanetako guneei dagokienez, Elgoibarrek lanok gauzatzeko 3 gune dauzka: Kalebarren Plaza (6 leku), Aita Agirre Plaza (10 leku) eta Pedro Miguel Urruzuno Kalea (5 leku). Zamalanetako gune hauek merkataritza-gune nagusien inguruan kokatzen dira. Merkatarieei egindako galdeketak mahai gainean jartzen du horien % 55ek saltokietatik hurbil zamalanetako guneak dauzkatela pentsatzen duela, % 36k ordea, iritzi kontrajarria du.

Merkatari bakoitzarentzat egokia den zamalan gunetarako hurbiltasuna, jasotzen duen salgai motaren eta salgaien hornikuntzaren maiztasunaren arabera da. Oro har, produktu freskoak jasotzen dituztenek edo egunero hornitzen direnek, 5-15 metrora zamalanetarako guneak egon beharko lirakeela pentsatzen dutela ondoriozta daitekeen bitartean, beste salgai mota batzuk jasotzen dutenak edo hilerok zein astero hornitzen direnak distantzia hori handiagoa izan beharko litzatekelakoan daude, 20 eta 50 metro bitartean hain zuzen ere.

Beste alde batetik, Elgoibarren inkestatutako garraiolarien %41entzat zamalanetarako ezarrita dagoen ordutegia egokia da, %53k alderantzizko iritzia duelarik.

Ordutegia egokitzen dela irizten du.



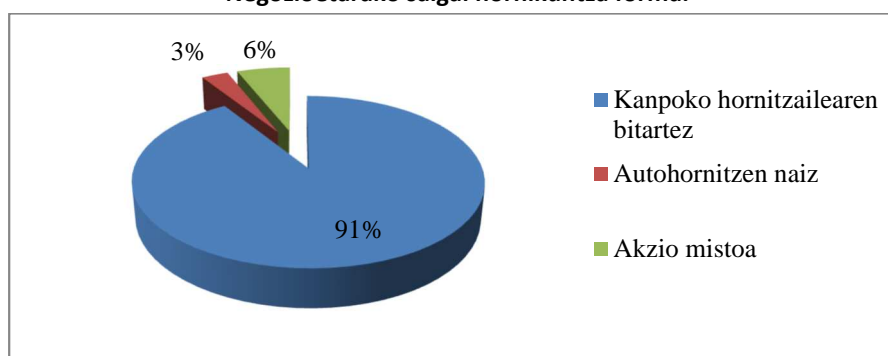
Iturria: Berezko lantzea

Aparkamenduaren alderdia aztertzerakoan, garraiolarien %35k soilik adierazi du ez duela arazorik zamalanan guneetan aparkatzeko. Halere, arazoaren jatorria leku horiek ibilgailu pribatuek erabiltzean egon daiteke, salgaien zamalanak zailduz edota eragotziz.

Horretaz gain, aparkatzeko tokien eskasiak ibilgailu kopuru handi bat aparkaturik egotea bultzatzen du, bertan egindako guneen behaketen %83k adierazten duen bezala. Bi alderdi hauek bat egitean, ibilgailu kopuru altua eta leku gabezia, emaitza da (behaketen %60) lan horiek gauzatzeko bideraturik ez dauden lekuen erabilera desegokia.

Elgoibarrek zamalanan inguruko lanetan duen arazoak ez du aparkalekuen urritasunean sorburua soilik, honi, salgaien hornikuntza kanpo-hornitzaileen bitartez egiten duten denden kopurua gehitu behar zaio. Honela, inkestatutako saltzaileen %91k kanpo-hornitzaileak erabiltzen ditu. Halaber, saltokien %58k astean behin baino gehiagotan egiten du hornikuntza eta, %33k behintzat, astean behin. Honek guztiak, salgai-garraioaren eskari handia egotea eragiten du, lan horietara bideratuta dagoen lekuen eskariarekin orekaturik ez dagoena inolaz ere.

Negozioetarako salgai hornikuntza forma.



Iturria: Berezko lantzea

8.3. TAXIA

Elgoibarko taxilariak Debabarrena eskualde guztian egiten dituzte zerbitzuak. Udalaren datuen arabera, 2013. urtean Elgoibarren, 8 taxi lizentzia zeuden.

Guztira 7,95 taxi-lizentzia daude 1000 biztanleko. Euskadiko udalerrien datuekin alderatuz gero, kopuru hau handia da, batez ere, Elgoibarren antzeko herriekin parekatzen badira.

2013. urtean, dagoen geltoki bakarra Txarriduna Hotelaren alboko biribilgunera aldatu zen. Taxi-gidarien esanetan, aldaketa hau onuragarria izan zen honako arrazoiengatik:

- N634tik gertuago dago.
- Kalteak ekiditzeko festa garaietan, zeinetan geltokia beste leku batera mugitu behar zen.

8.4. MUGIKORTASUN ELEKTRIKOA

8.4.1. EMUGI PROIEKTUA

Elgoibarko Udalak 2011. urtean Emugi proiektua ezarri zuen, 21 Agenda prozesuaren bitartez jasangarritasun aranzko lanei jarraipena emanez.

Emugi proiektuaren baitan honako lau ekintza hauek burutu ziren: *car-sharing*, *bike-sharing*, "Azken milia" salgaien banaketa eta pedalezko triziklo berritzaile baten prototipoaren eraikuntza.

Jarduera hauen abiarazteak honako hauek zituen helburu:

- Udalerriko erdiguneko kaleetan motorizatutako ibilgailuen joan-etorria murriztea.
- Oinezkoentzako guneak berreskuratzea.
- Hirigunearen birsorkuntza, birgaikuntza eta mantentze-lanak erraztea.
- Berotegi efektuko gasen isurpena murriztea.
- Herritarrak sentsibilizatzea.
- Bide-sergurtasuna hobetzea.

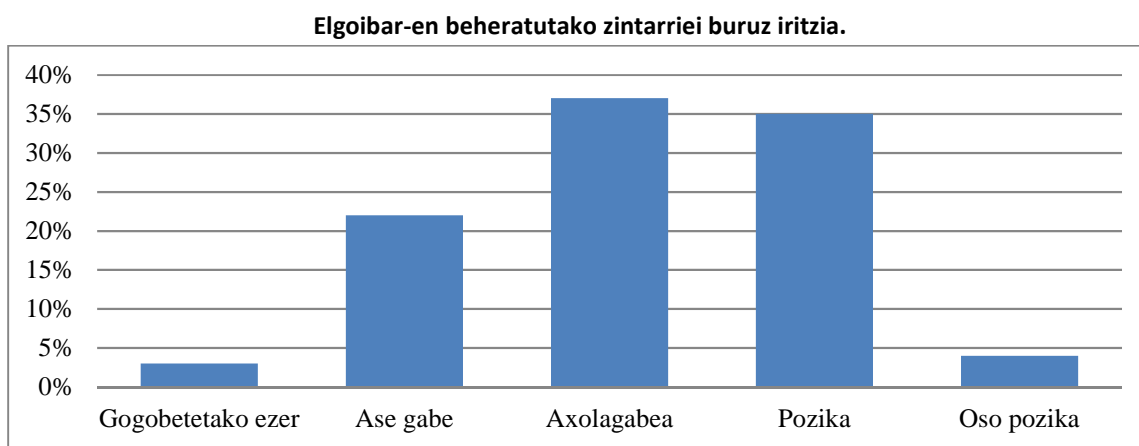
Hala ere, bere sorkuntzatik lau urtera proiektua amaitu egin zen, zegoen eskaria urria zelako eta mantentzeko behar zen kostua zela medio.

9. IRISGARRITASUN UNIBERTSALA

Elgoibarko Udalak irisgarritasun unibertsaleko politika sendo bati jarraitu dio. Igoailuen eta eskailera mekanikoen ezarpena (dauden hesiak gainditzea bermatzen duten sistemak) izan da abian jarri den ekimen nagusia eta begi-bistakoena.

Udalak, hain nabariak ez diren ekintzak ere burutu ditu: zintarri txikituen ezarpena, zebra-bideak igotzea edo mugikortasun urria duten pertsonentzako aparkalekuen erreserba, besteak beste.

Oinezkoegi egindako galdeketaren arabera, populazioaren %39 pozik dago adierazi diren hobekuntzekin, eta %37k jarrera epel bat du horien aurrean. Elgoibarko elbarrituen kolektiboaren iritziz, epeltasun hau, euren egunerokotasunean mugitzeko aurkitzen dituzten oztopo zein hesien ezaguera ezan errotzen da.



Iturria: Berezko lantzea

Udalak garatu duen beste ekintza nabarmen bat, mugikortasun urriko pertsonentzat erreserbaturiko aparkamenduak antolatzea izan da. Guztira, 41 plaza daude herrigunean, tren geltokien ingurunean zein bizitegi-auzo nagusietan.

Dena dela, mota honetako aparkamenduen gabezia somatzen da industrialdeetan eta ikastetxeen inguruan, bidaien norako garrantzitsuetan.

Hori guztiari gehitu behar zaio, talde horren hitzetan, biztanlegoaren errespetu falta aparkamendu erreserbatuak erabiltzerako orduan. Batzuk, senide bati dagokion elbarrituen aparkatzeko txartela erabiltzen dute eta beste batzuk, baimenik gabe aparkatzen dute besterik gabe. Halaber, aparkamenduen egokitzapenek arauadiak betetzen dituzten arren, elbarrituen beharrak kontuan hartu gabe diseinatzen direla aditzera ematen dute.

Zebra-bide garatuei dagokienez, ia hiriguneko zebra-bide guztiak berriz diseinatu dira eta era horretan egin dituzte.

Azkenik, mugikortasun urriko kolektiboak, mantendu diren batzar eta elkarrizketetan, bere egunerokotasunean aurkitzen dituzten arazoak azaldu ditu:

- Garraio publikorako irisgarritasun txarra eta kolektiboaren beharrak asetzeko moldatzen diren ibilgailuen egokitzapen eskasa.
- Errespetu gutxi kolektiboarentzat erreserbaturik dauden lekuak erabiltzean.
- Aldapa handiak dituzten auzoak eskailera-mekanikoz hornitu dira, elbarrituentzat guztiz erabilezinak. Beraz, auzo horien irisgarritasuna oso txarra da (Urazandi edo San Roke).
- Elgoibarko denda zein taberna gehienetarako sarbidea ez dago bermatua kolektiboarentzat.
- Oinezkoentzako kaleetako galtzada-harrizko zoladurak gurpil-aulkien mugikortasuna zailtzen du.

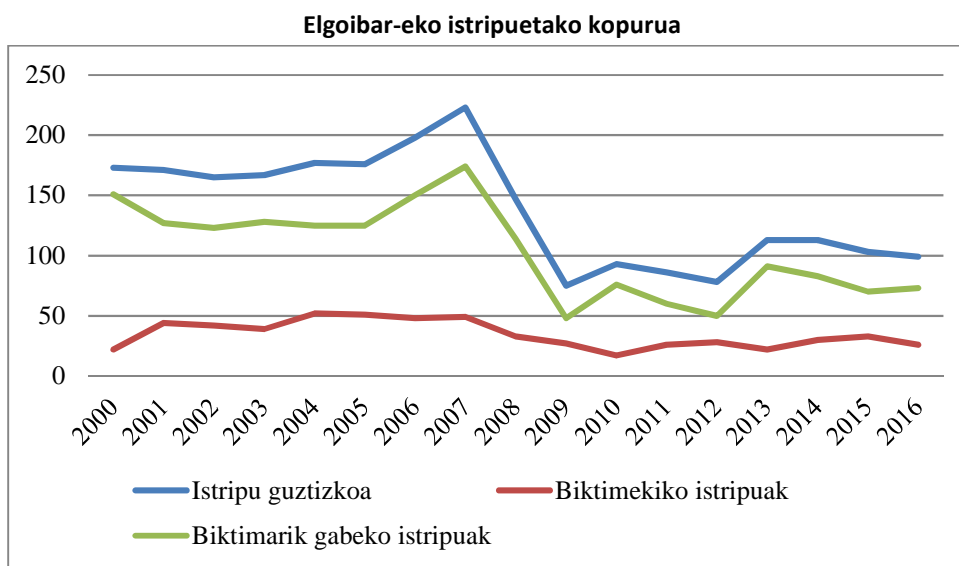
10. BIDE-SEGURTASUNA

Istripu-tasaren ikuspuntutik, Elgoibarko errepide-sarearen puntu kritikoak urriak dira.

2012, 2013, 2014, 2015 eta 2016 urteetako istripuen datuak aztertu ondoren, Elgoibarko Udaltzaingoaren bitartez eskuratuak, honako puntu larri hauek aurkezten dira:

- N634 errepidearen bidegurutzak Elgoibar zeharkatzerakoan.
- Aita Agirre Plaza.
- Trenbide eta Pedro Miguel Urruzuno Kaleen arteko bidegurutzak.
- Bernardo Ezenarro, Uparitzaga eta Ermuaranbide kaleen arteko bidegurutzak.
- Olaso industrialdeko aparkalekua.

Erdietsi diren datuen arabera, 2007 izan zen istripu gehien biltzen duen urtea, guztira 223. Harrezkerotik, istripu kopuruak behera egin du. Hala ere, aipatzekoa da 2013. urtean joera horrek aldaketa bat somatu zuela eta, 2016. urtean 2012an baino istripu gehiago zenbatu zirela. Horrek agerian jartzen du bide-segurtasunaren esparruan oraindik asko egiteke dagoela.



Iturria: Elgoibar-eko poliziaren datuekin berezko lantzea

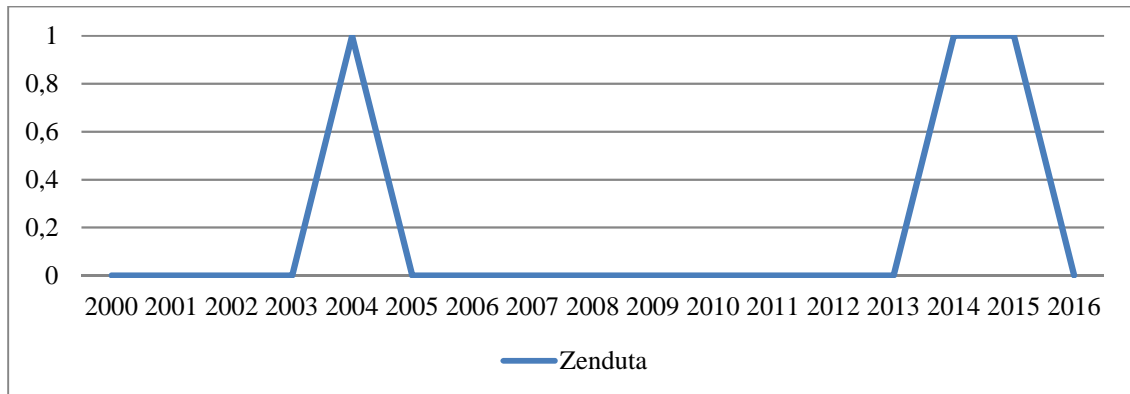
Istripu hauen ondorioak aztertzerakoan, zauritu gehienak arinak izan direla ikusten da, nahiz eta ere zauritu larriak eta hildakoak egon. Elgoibarko kasuan, jakina, ez da 0 istripuren datua betetzen, 2016. urtean 99 egon baitziren. Alabaina ia-ia lortzen da erronka hori.

2014, 2015 eta 2016. urteetan hiru hildako egon dira (bat urteko), desiratutakotik hurbil, baina, datu ona denik ezin esan.

Zauritu larrien datuak jaitsiera esanguratsu bat islatzen dute, zaurituen kopurua 18tik (2000) 3ra txikiagotuz (2016) azken urteotan. Datu hauek, mende honetan bide-segurtasunaren inguruan hartu diren neurriak onuragarriak eta eraginkorrak izan direla baieztatzen dute.

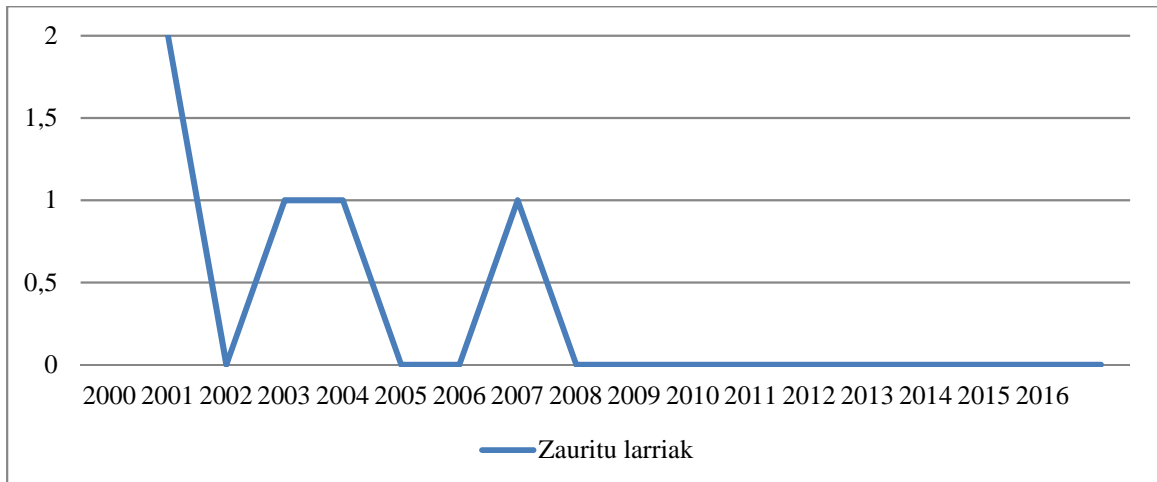
Oinezkoei dagokienez, 2004, 2014 eta 2015 urteetan oinezko bat besterik ez da hil eta, 2007. urteaz geroztik ez da zauritu larririk zenbatu.

Elgoibar-en zendutako oinezkoak.



Iturria: Elgoibar-eko poliziaren datuekin berezko lantzea

Larriki Elgoibar-en zauritutako oinezkoak.



Iturria: Elgoibar-eko poliziaren datuekin berezko lantzea

11. ELGOIBARKO MUGIKORTASUNAREN KONTU EKOLOGIKOAK

11.1. PERTSONEN MUGIKORTASUNAREN INGURUMEN KOSTEAK

Etxebizitzen inkesta oinarri, Elgoibarren egiten diren eguneroko bidaien deskribapen nahiko zehatz bat egin daiteke. Hala, Elgoibarren egiten diren lekualdatzeen %45 autoz dira. Garraio kolektiboak, bere era ezberdinetan, lekualdatzeen guztizkoaren %29 irudikatzen du, oinez egiten direnak aldiz, %25.

Bestetik, bidaiariak kilometroko datuak eskura, esan daiteke ibilgailu pribatuak %61 baino gehiago biltzen duela (modu erabiliaren izateaz gain, distantzia handiagoak egiten dira). Hau guztia dela-eta, eta egiten diren lekualdatzeak motzak direnez, oinezkoei dagokien mugikortasun kuotak baxuak ditu (%2,71).

Beraz, pertsonen mugikortasuna udalean, kaleak, bideak eta errepideak azpiegituratzat dituzten garraiobideetan egindako lekualdatzeen bitartez ebazten dela bereziki ondorioztatzen da. Trena modu osagarria bilakatzen da.

Garraio jardueren Kontsumo-energetikoetara hurbiltzeko prozesua, zirkulazio edo lekualdatze fasean gertatzen den energia kontsumoaren kalkularekin hasten da. Burutu diren eragiketei jarraituz, zirkulazio-faseko egungo CO₂ isuriak 15,84 tona/eguneko dira, hauetariko gehienbat auto pribatuak eraginda (84,47%). Bestetik, autobusak guztizkoaren %10,23 isurtzen du eta trenak %5,30.

HMJP-ren baitan, mugikortasunari loturiko behar energetikoak ere aztertzen dira. Sentzu honetan, ale energetikoaren kalkulua TPB (Tona petrolio baliokide), garraio era ezberdin bakoitzean egiten diren kilometro, eta bidaiaria bakoitzaren okupazio-indizearekiko batez besteko kontsumoen bitartez egiten da.

Oinezko eta bizikleta bidezko mugikortasunak, hasiera batean, ez du kontuan hartu beharreko isurtzerik eragiten. Eskailera mekanikoek eta igogailuek kontsumitzen duten energia soilik hartu behar genuke aintzat.

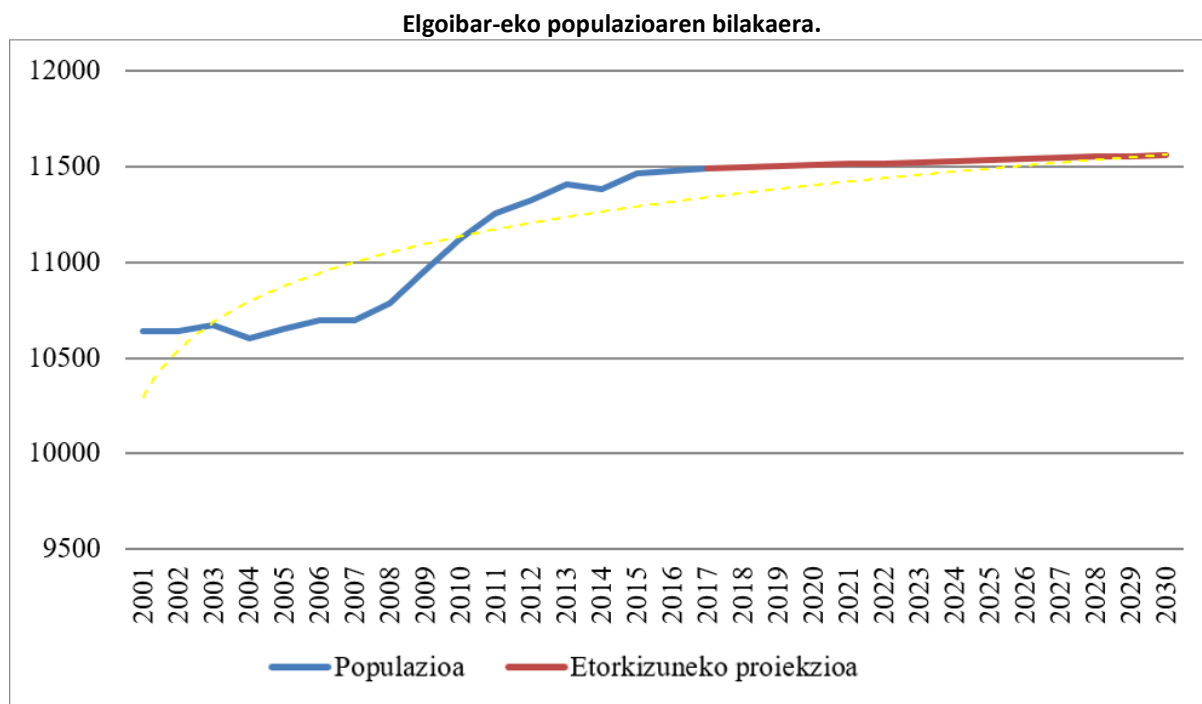
Elementu hauek kontsumitzen duten energiaren inguruko daturik ez dugunez, "Aurrezki eta Eraginkortasun Energetikoa Eskailera mekanikoetan eta igogailuetan" gidaren datuak erabiliko dira. Datu hauek, Elgoibarren, urtero igortzen den batez besteko kopurua 11.048,34 tonakoa dela eta dagokien TPB 3744,80 tonakoa dela erakusten dute.

11.2. ETORKIZUNERAKO PROIEKZIOAK

Elgoibarren sortzen diren lekualdatzeetan kontsumitzen den energiaren bilakaera ezagutzeko asmoz, hurrengo aldagaien eboluzioa aztertzen da: populazioa, per capita errenta, ibilgailu kopurua eta ibilgailu mota erregaiaren arabera.

Etorkizunerako proiektzioak, egun dagoen joera mantenduz burutzen dira, alegia, “Do Nothing” prozedura jarraituz. Hau da, emaitzek etorkizuneko kontsumo energetikoaren balioak erakutsiko dituzte inongo politikarik edo planik burutu ezean. Aldagai guztiak 2030eko denbora horizontera eramango dira, proiektzioa 2017tik 13 urtera jaurtikiz.

Populazioak arinki egingo du gora hurrengo urteetan, %4,15eko igoera adieraziz, 11.563 pertsonara iritsiko da 2030. urtean.



Iturria: Berezko lantzea

Per capita errenta ikertzen bada, herr ialde baten ondasuna eskuarki baliozten duen adierazlea, hau, 23.810 €tara igoko da, gaur egungo balioa baino %6,23 baino gehiago.

Antza denez ibilgailu kopuruak ere gora egingo du. Kalkulatu denaren arabera, 2030.urtean ibilgailu-parkea 7.348 izango da, gaur egun dagoen ibilgailu kopurua baino %3,27 gehiago.

Hau guztia ikusita, bidaia-kopuruak gora egingo duela ondoriozta daiteke, hiru aldagai hauen hazkundearekin bat baitator (biztanleria, per capita errenta, ibilgailu kopurua). Honela, 2030ean egunero 20.387 bidaia egingo dira, egun egiten diren 19.438 bidaien aurretik kokatuz (%2,38ko hazkundera).

Azkenik, bidaia kopuruaren hazkunde maila, ibilgailu-parkearen etorkizuneko tipologia eta etorkizuneko banaketa modala kontuan hartzen badira, Elgoibarko mugikortasunaren kontsumo energetikoak 2030. urterarte %6,6ko igoera izango duela baliozten da.

12. FORMALIZAZIOA ETA HELBURU-EGITURAKETA

12.1. AMIA ANALISIA

Planaren helburuen identifikaziorako AMIA análisis bat egin da.

AMIA analisisa (aukera, mehatxu, indargune eta ahulezia hitzez osatutako akronimoa), jatorrian ingelesez SWOT (Strength (indargune), Weakness (ahulezia), Opportunity (aukera) eta Threat (mehatxua) hitzetatik). AMIA analisisa, normalean kanpoko analisi bat izaten da, batzuetan barnetik egiten bada ere. Erakunde baten indarguneak, ahuleziak-eta zehaztu eta baloratu, barne diagnosis burutu eta enpresaren estrategia-erabaki egokiena hartzen laguntzen duen analisisa da.

12.1.1. AMIA LEHEN MATRIZEA

Analisi osoa lau pausoz osatuta dago:

- Kanpo analisisa: Aukerak eta Mehatxuak.
- Barne analisisa: Indargune era Ahuleziak.
- Lehen matrizearen egitea: Helburuak jartzeko lehen pausoa.
- Bigarren matrizea: Estrategien erabakia.

Lehen matrizea

	ALDERDI POSITIBOAK	ALDERDI NEGATIBOAK
KANPO ANALISIA	Aukerak	Mehatxuak
BARNE ANALISIA	Indargune	Ahuleziak

Iturria: Berezko lantzea

12.1.2. KANPO ANALISIA: AUKERAK

Aukerak ingurunean sortzen diren kanpoko egoera positibo haiek dira. Higiortasun iraunkorreranzko laguntzen duen hura guztia da.

- Marko fisikoa:
 - Muturrik gabeko meteorologia. Ez da mehatxua ez motorizatutako higikortasunerako.
- Testuinguru ekonomikoa:
 - Aldeko periodoa krisia gainditu ondoren. Ingurune aldekoagoa aurkezten du inbertsio publiko eta pribaturako.

- Aldaketa sozial eta teknologikoak:
 - Ez motorizatutako garraibideetako erabileraranzko joera.
 - Teknologia berriak aldi bakoitzean merkeagoak dira.
 - Partekatutako higikortasun metodo goren unea (carpooling edo carsharing).
 - Bizikleta-kultura garrantzitsua.
- Marko juridiko eta antolatzailea:
 - Gipuzkoako Lurralde Historikoaren Erregio Erregimena. Autonomia finantzarioa baimentzen du.
 - Europar Batasuna (liburu zuri) bere higikortasuna hobetzeko beharra erakusten du.

12.1.3.KANPO ANALISIA: MEHATXUAK

Mehatxuak kanpoko egoera negatiboak dira. Etorkizuneko lekuari eragin diezaiokete era garrantzitsuan:

- Marko fisikoa:
 - Udalaren hesi orografikoak. Ez motorizatutako higikortasuna zailtzen dute.
- Hirigintza eta lurralde-antolamendua:
 - PGOU baikorregia. Soluzio nekez eskuragarriak.
 - Ibilgailu bateko edukitzeak zuzen aurkitzen duela hura aparkatzera bide publikoa pentsamendua.
 - Aparkalekua txikiagotzeko jokaeratarako ulertezintasun soziala.
- Garraioa eta higikortasuna:
 - Udalen arteko lekualdatzeen hazkundea.
 - Trafiko-bide handietatik hurbil kokapena.
 - Erregaien prezioaren joera alderraia (jaitsiera).
 - Partekatutako higikortasun metodoekiko esperientzia negatiboak (bikesharing eta carsharing).
 - Ibilgailu astuneko presentzia altua.
 - Sedentarismo orokorra.
- Marko juridiko eta antolatzailea:
 - Eskualdeko udalen arteko lankidetzaren administratibo urria.
 - Garraioko kompetentziekiko beste entitate batzuen existentzia (Lurraldebus eta EuskoTren).
 - Europako diru-laguntzen lorpenaren zailtasuna.
 - Errekuperazio ekonomikoa. Ibilgailu pribatuaren erabilera handiagoa sor dezake.

12.1.4. BARNE ANALISIA: INDARGUNE

Gotorlekuak barruko elementu positiboak dira. Higiortasun iraunkorrera heltzea ematen dute.

- Marko fisikoa:
 - Edo ingurumenaren ona, lekualdatzeei laguntzen die ez motorizatutako moduetan.
- Hiringintza eta Lurralde-Antolamendua:
 - Udal txikia: lekualdatze motzak.
 - Hiri-dentsitate trinkoa, soziala, merkataritza, zuzkidura eta zerbitzu erakargarritasuna sortzen du.
- Garraioa eta higikortasuna:
 - Kongestio larririk Gabe. Udaltzaingoarekin konpontzen diren puntu batzuetan soilik.
 - Aparkalekuko disuasio-aparkaleku bezala funtziona dezaketen kanpoko poltsetako existentzia.
 - Segurtasunaren sentsazioak, higikortasunari laguntzen dio bizikletaz edo ibiliz
 - Hiri-garraioaren bidez udalen arteko komunikazio ona.
 - Higikortasun bertikaleko elementuek hesi fisikoak salbatzen dituzte.
 - Eskoletako kontzientziario kanpainak.
 - Higikortasunejo astearen balioespen oso positiboak hiritarren artean.
- Ehun soziala eta teknologikoak:
 - Higikortasun iraunkorragatik arduratutako politikak.
 - Txartel herritarreko prozesuetako esperientzia.
 - Oso dibertsifikatutako enpresa-ehun existentea.
 - Higikortasun-proiektuetan eta plangintzan ibilbide oso ona.

12.1.5. BARNE ANALISIA: AHULEZIAK

Ahultasunak higikortasun zailtzen duten elementuak dira:

- Hiringintza eta Lurralde-Antolamendua:
 - Higikortasunari autoz laguntzen dioten horniduretako kokapena.
 - Desegituratutako plangintza-tresnak.
 - Eskuragarritasun lan gehiago.
 - Eskuragarritasun arazoekiko auzoak.
- Garraioa eta higikortasuna:
 - Arazo fisikoak azpiegitura existenteei eraginda.
 - Hornidura garrantzitsuen eskasia.
 - Motorizazio tasa oso garaia.
 - Zona zentraletako aparkaleku asko.

- Zentroa autoz lortzeagatik neke gutxi.
- Zentroko sarrerarako kongestioa. Aparkalekua bilatzen dutenen asaldura trafikoa.
- Garaje-lekuen erabilera urria.
- Gehiegizko ibilgailu-presentzia.
- Industrialdeetako garraio publikoko geldialdirik eta ikastetxea eza.
- Denbora errealeko informaziorik gabeko autobusak.
- Erregai autobus berriztagarri eta hibridoko erabilerarekiko autobusaren konpromisorik Gabe.
- Bizikleta-higikortasun azpiegituren inexistentzia.
- Bizikleta aisia/kirola erabiltzen da, eguneroko higikortasuna ez egiteko.
- Aparcabicis-ak falta dira.
- Kontzeptu bizikleta-azpiegituretako sare jarraituko eta oinezkoenik eza.
- Marko juridiko eta antolatzailea:
 - Udalen artean zatikatze administratiboa.
 - Zatikatzeko estatistikoa.
 - Politika zigortzaile gutxi.

12.1.6.AMIA BIGARREN MATRIZEA

Planaren helburuak identifikatzeko, analisi bat egingo ondoren erakusten denez gero:

- Gotorlekuak aukerekin konbinatzea: potentzialtasunak.
- Ahultasun konbinazioa eta mehatxuak: Mugak.
- Azkenik, arriskuak eta erronkak norabidea markatzeko kontuan hartuko dira. Era eskematikoan, hurrengo matrizea lortzen da.

	AHULTASUNAK	GOTORLEKUAK
MEHATXUAK	<p><u>Mugak</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> hesi natural Garrantzitsuak. <input type="checkbox"/> eskualdeko udalen artean Zatikatzeko administratiboa. <input type="checkbox"/> bizikleta eta oinezkoena udal-sarearen Falta. <input type="checkbox"/> ibilgailu pribaturako espazio publikoaren Gehiegizko arduraldia. <input type="checkbox"/> distantzia luzeko bidaiak hornikuntza handi (unibertsitate, ospitale, etab.) faltan egiteko Beharra. <input type="checkbox"/> Limitada behartutako higikortasunerako garraio publikoaren erantzuna. <input type="checkbox"/> partekatutako higikortasun proiektuetako Esperientzia negatiboak. 	<p><u>Arriskuak</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> kanpoko zonetako industriaren Deskokatzeta. <input type="checkbox"/> La errekuazio ekonomikoak jatorria dezake ibilgailu pribatuaren erabilera handiagoan. <input type="checkbox"/> bidaia aldi bakoitza luzeagoak egiteko Joera. <input type="checkbox"/> salgai-banaketaren kuota Hazkorra. <input type="checkbox"/> errekuntza elektriko edo hibridoaz gabetutako ibilgailuetako Goren Unea modu iraunkorragoko kuota txikiago dezake.
AUKERAK	<p><u>Erronkak</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> auzo periferikoetarako Erraztasunak. <input type="checkbox"/> oinezkoen espazioetako hiri-altzari hornidura Urria. <input type="checkbox"/> baino ez aisiarako bizikletaren Erabilera edo kirola. <input type="checkbox"/> estancial-a izaerarik gabeko oinezkoen Espazioak 	<p><u>Potentzialtasunak</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> hiri-egituraren Morfologia egokia lekualdatze motzak, modu iraunkorretan maiz. <input type="checkbox"/> hiriguneko dendaren Lokalizazioa. <input type="checkbox"/> Baja istripu-tasa. <input type="checkbox"/> nabaritutako segurtasun ONA. <input type="checkbox"/> hiria modelo aldaketarako joerako Hiritarrak. <input type="checkbox"/> aparkalekuko Kanpoko Poltsak. <input type="checkbox"/> bizikleta-kultura Garrantzitsua.

Iturria: Berezko lantzea

12.2. HELBURU-DEFINIZIOA

12.2.1.HELBURU-ARTIKULAZIOA

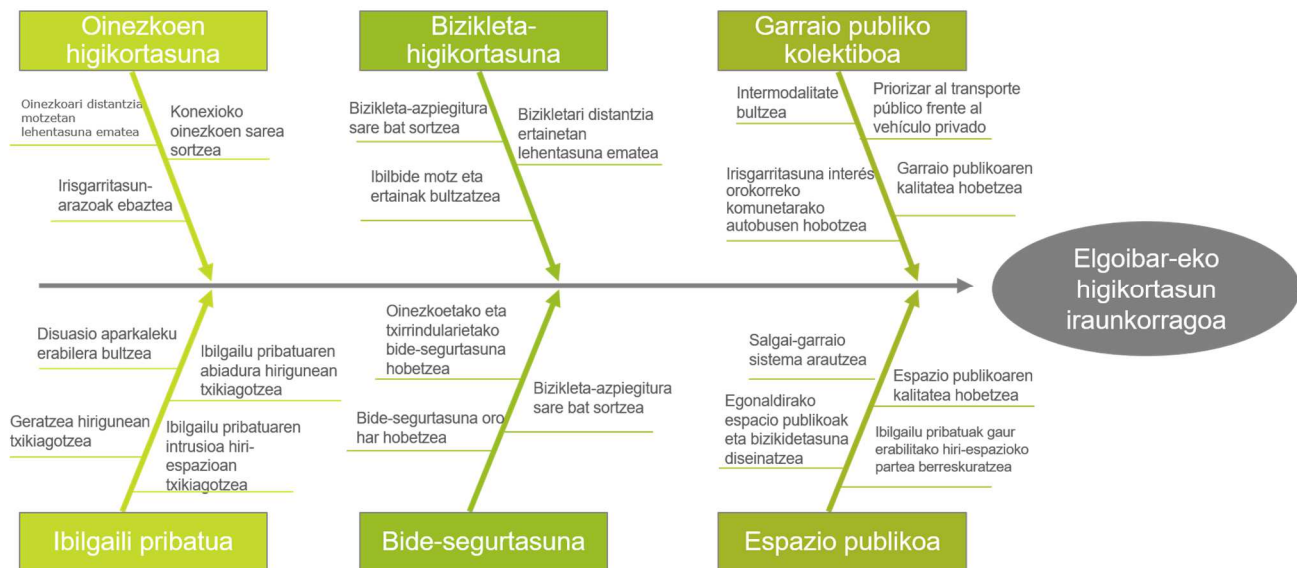
Ishikawa-ren, bere egituragatik diagrama, bada kausak ikus daitezkeen irudikapen grafiko erraza eta era erlazionaleko efektuak.

Estrategia egituratzeko, konponbideetan zentratutako ikuspegiarekin, Ishikawa-ren diagrama, diagrama hurrengo moduko landu den, diagnostikoan baino gehiago hartu da:

- Zehaztu da zein izango den heldu nahi duen helburua: gezi bat marrazten da eta beraren amaieran jartzen da.
- Gezi nagusian amaitzen dituzten bigarren mailako gezieta zehar analizatzeko kategoriak identifikatu dira. Bigarren mailako kategoriak ezarri dira.

Emaitza, hurrengo grafikoan jasotzen da helburuak islatuz, Elgoibar-eko higikortasun iraunkorrerako lortuz.

Ishikawa-diagrama



Iturria: Berezko lantzea

12.3. ESTRATEGIA-DEFINIZIOA

Estrategiak definitu dira prozesu iteratiboaren bitartez helburuetara heltzeko. Ambitos-ak ordenatu ditu:

Estrategia-definizioa eta jokaera-eremuengatiko agregazioa

Eremua	Kodea	Estrategia
Hirigintza eta lurralde-antolamendua	1.1	Lurralde plangintza loteslearen egituraketa
Oinezkoen higikortasuna	2.1	Hiri-diseinuko praktika onak
	2.2	Oinezkoen ibilbideko udal-sarea
	2.3	Higikortasun bertikaleko elementu sarea
Bizikleta- higikortasuna	3.1	Ciclistas bizikleta-azpiegituretako udal-sarea
	3.2	Aparcabis seguruako udal-sarea
	3.3	Bizikleta publikoko udal-sistemako ezarpen ikerketa
	3.4	Bizikleta-higikortasunaren udal-plan gidatzailea
Garraio publikoa	4.1	Garraio publiko-geldialdi/geltokiak urtaro erraztasunen hobekuntza
	4.2	Garraio publiko-geldialdi/geltokiak urtaro oinezkoen ibilbideen hobekuntza
	4.3	Garraio publiko-geldialdi/geltokiak kalitatearen hobekuntza
Ibilgailu pribatua	5.1	Hirigunean txandakatze geratzearen kudeaketa osoa
	5.2	Beste erakarpen-zentro batzuetan txandakatze geratzearen kudeaketa osoa
	5.3	Ibilbideetako kudeaketa osoa, abiadura eta bide-segurtasuna
	5.4	Zentroarekin lotutako disuasio-aparkalekuetako sarea
Salgai-garraioa	6.1	Kargaren sistemaren berrikuste politikoa eta hiri-eremuko deskarga.
Eremu bereziak	7.1	Lanagatiko higikortasuna
	7.2	Erosketengatiko higikortasuna
	7.3	Ikasketetatiko higikortasuna
Zeharkako neurriak	8.1	Informazio-estrategia eta heziketa
	8.2	Higikortasun-planeko udal-bulegoa

Iturria: Berezko lantzea

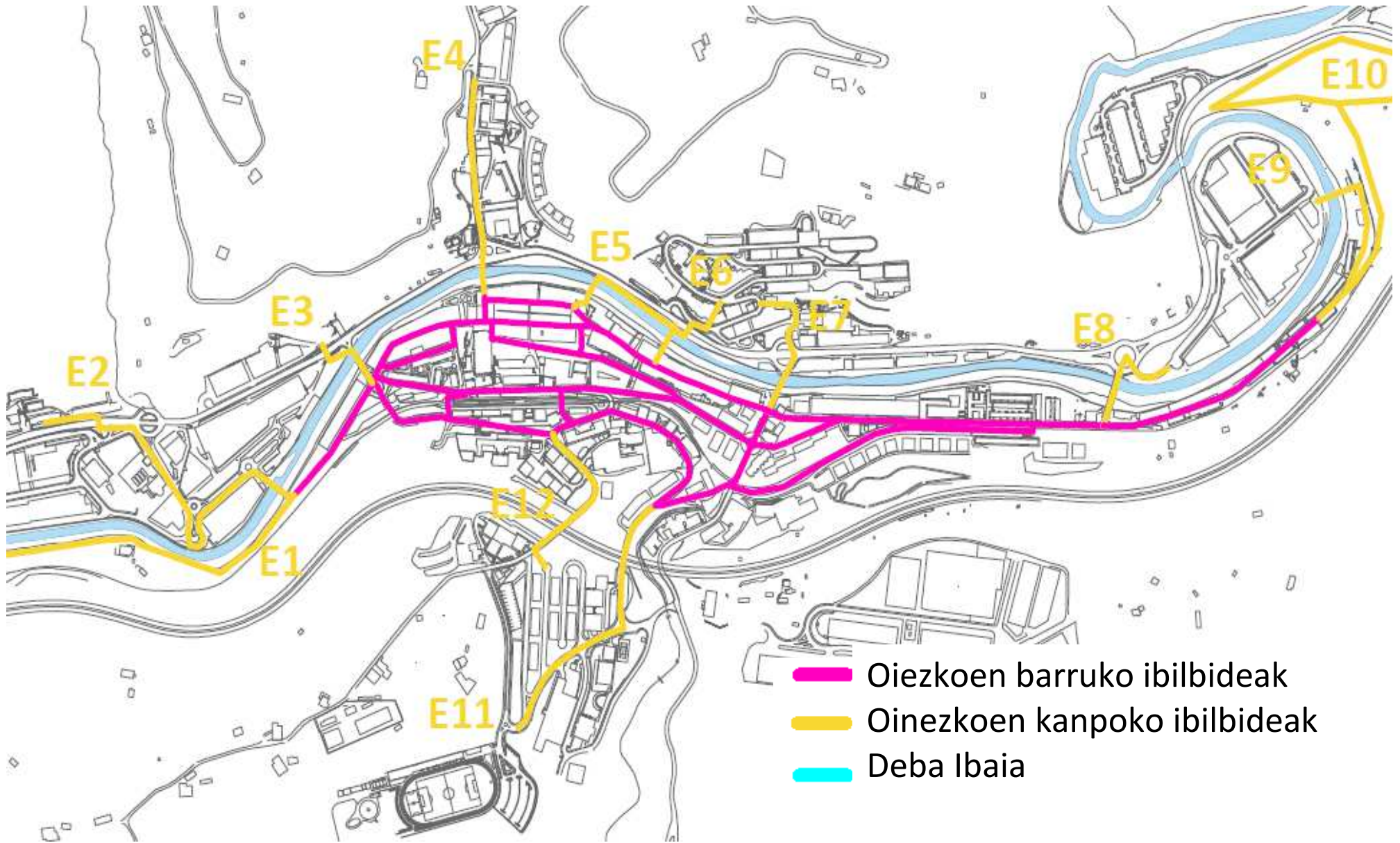
13. AKZIO PLANA

LURRALDE PLANGINTZA LOTESLEAREN EGITURAKETA (P1.1)
ESTRATEGIAREN LOGIKA
Lurralde-jarduera-higikortasuna sistema guztia era unitarioan begiestea Administrazio Publikoaren organismo desberdinen artean, onespena eta Planaren aplikazioa
PROPOSAMENAK
<ul style="list-style-type: none"> • Gipuzkoa-ko Higikortasuneko Lurralde-Plan Sektorialeko Erredakzioa • Bultzatzea eta Debabarrena-ren Lurralde-Plan Partzialeko Erredakzioa sustatzea
KOSTUAK
<ul style="list-style-type: none"> • Erredakzio-kostua eta/edo Planen berrikustea: 100.000€ alternatiba bakoitza. • Urteroko mantenurik gabe.
EPEA
<p>4 urte baino gutxiagotan</p> <p>Estrategia relacionada con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.2 estrategia: Oinezkoen ibilbideko udal-sarea. • 3.1 estrategia: Bizikleta-ibilbideetako udal-sarea. • 3.4 estrategia: Bizikletaren Udal-Plan Gidatzailea. • 4.3 estrategia: Disuasio-aparkaleku sarea

HIRI-DISEINUKO PRAKTIKA ONAK (P 2.1)
ESTRATEGIAREN LOGIKA
<p>Ezarpina higikortasun forma berriko (bizikleta bezala) baimenduz, oinezkoen espazio gehiago eman diezaiela hiria berriz diseinatzea</p> <p>Planaren hurrengo helburu orokorrak lortu nahi ditu</p> <ul style="list-style-type: none"> • Helburu orokor 1: Ematea lekualdatze motzetako gainerako garraiobideen kontrako oinezkoentzako lehentasun handiagoa. • 11 helburu orokorra: Ibilgailu pribatuaren abiadura hiri-inguruneetan txikiagotzea. • 12 helburu orokorra: Ibilgailu pribatuaren intrusioa hirigune historikoan txikiagotzea. • 14 helburu orokorra: Oinezkoentzako eta txirrindularietako bide-segurtasuna hobetzea. • 15 helburu orokorra: Bide-segurtasuna oro har hobetzea. • 18 helburu orokorra: Espazio publikoaren kalitatea hobetzea. • 19 helburu orokorra: Estanciales-a espazioak hirigunean garrantzitsutzat jotzea. • 20 helburu orokorra: Espazio publikoak eta egonaldirako eta bizikidetasunerako espazio bezala hornikuntzak diseinatzea. • 21 helburu orokorra: Hiri sartzan errazertantz PMRs-etarako aurrera egitea. • 22 helburu orokorra: Hiri inklusiboagoa irizpideekin diseinatzea 8-80.
PROPOSAMENAK
<p>Argazkiekin, praktika onetako katalogo bat sortzea. Proposamenek guztiko artikulazioa bilatu behar dute eskuragarritasun unibertsaleko optikaren azpian oinezkoaren inguruan, egoera leku bakoitzaren espezifikoak diren arazoetara molda daitezkeen konponbide orokorrak emanez.</p> <p>Proposamenek hurrengo eremuak, Katalogoaren edukien indize orientagarria har daitezkeenak, bere gain hartu behar izango lituzkete: irizpide orokorrak, galtzada eta geratzea, oinezkoen espazioak, bizikleta-azpiegitura, oinezkoentzako pasaguneak, higikortasun bertikala, karga-garraioa eta deskarga.</p>
KOSTUAK
<ul style="list-style-type: none"> • Sorrera eta katalogoko erredakzioa: 40.000 € • Urteroko mantenurik gabe.
EPEA
<p>6 hilabetetan.</p> <p>Estrategia relacionada con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.3 estrategia: Sarea higikortasun bertikaleko elementuak. • 3.2 estrategia: Aparcabicis seguruko udal-sarea. • 3.4 estrategia: Bizikletaren Udal-Plan Gidatzailea. • 4.3 estrategia: Disuasio-aparkaleku sarea • 5.3 estrategia: Bideko antolamenduko kudeaketa osoa integrala, abiadura eta bide-segurtasuna. • 5.4 estrategia: Zentroarekin lotutako disuasio-aparkalekuetako sarea • 6.1 estrategia: Kargaren sistemaren berrikuste politikoa eta hiri-eremuko deskarga. • 8.2 estrategia: Higikortasun-planeko udal-bulegoa.

OINEZKOEN IBILBIDEKO UDAL-SAREA (P 2.2)
ESTRATEGIAREN LOGIKA
<p>Elgoibar-en tamainak ez du planteatzea baimentzen lekualdatzeak oinez izan daitezten lekualdatze guztietarako konponbidea. proposatzen da igarotzeko eta erakarpén-zentro desberdinen arteko oinezkoen erabilerako espazio sare bat osatzeko oinezkoen ibilbideko sare bateko eta zona desberdinen arteko bidaia sorkuntzako sorrera.</p> <p>Higikortasun-Planaren hurrengo helburu orokorrak lortu nahi ditu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Helburu orokor 1: Ematea lekualdatze motzetako gainerako garraiobideen kontrako oinezkoentzako lehentasun handiagoa. • 2 helburu orokorra: Auzo guztietako eta urbanizatutako areetako konexioko oinezkoen sare sartzen erraza sortzea. • 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea • 14 helburu orokorra: Oinezkoetako eta txirindularietako bide-segurtasuna hobetzea. • 15 helburu orokorra: Bide-segurtasuna oro har hobetzea.
PROPOSAMENAK
PROPOSATUTAKO IBILBIDE PLANOAK
KOSTUAK
<p>Hasierako inbertsioko kostua: 1.348.600 €</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esku-hartze txikiak (problemas P02, P03, P06): 100 €/m². • Esku-hartze ertainak (problemas P01, P07): 300 €/m². • Esku-hartze handiak (problemas P04, P05, P08): 2000 €/m². <p>Mantenu-kostua:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5% de la inversión inicial: 67.430 € • 5% del coste estimado de las obras ya ejecutadas: 27.560 €
EPEA
<p>8 urte baino gehiagotan</p> <p>Ahalik eta azkarrenen aurrera egiteko irizpidea aukeratuz, kostuaren, zailtasun-mailaren eta eskatutako denboraren arabera, strategiaren ezarpena hiru fasetan banatzen da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lehen jokaera emanaldi jarduera-fasea: esku-hartze txikiaren beharrarekin “ibilbidetzat” jotako ibilbideen egokitze esku-hartzeak. • Bigarren jokaera emanaldi jarduera-fasea: esku-hartze ertainen beharrarekin “ibilbideak” izena emandako ibilbideetako beharrezko egokitze-jokaerak emanaldiak jarduerak. • Hirugarren fasea: Fase honetan helburuagatik izango luke gainerako ibilbideen (esku-hartze handien)gokitzea. <p>Erlazionatutako estrategia:</p>

- 2.3 estrategia: Sarea higikortasun bertikaleko elementuak.
- 3.1 estrategia: Bizikleta-ibilbideetako udal-sarea



HIGIKORTASUN BERTIKALEKO ELEMENTU SAREA (P 2.3)

ESTRATEGIAREN LOGIKA

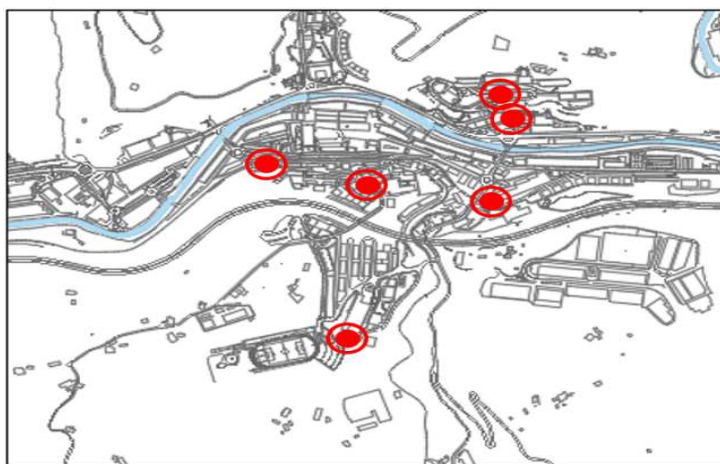
Jarraitutasuna egindako edo higikortasun bertikalari buruz planifikatutako jokaerei ematea. Hurrengo zereginen emaitzaren ikerketarekiko konkordantzia egotea: oinezkoenak eta bizikleta fluxuetako, sortzen duten puntuengatikoa higikortasunaren detekzioa, orografia-analisietako eta mekanizatutako pauso | pasatze posibleetako identifikazioa, zonako populazioko tipoaren, edo etorkizunean | geroaldian egon daitekeen populazioko tipoaren analisia, bere factibilidad-a eta egokitasuna zehazteko auzo-proposamenen ikerketa | estudioa.

Higikortasun-Planaren hurrengo helburu orokorrak lortu nahi ditu:

- Helburu orokor 1: Ematea lekualdatze motzetako gainerako garraio bideen kontrako oinezkoentzako lehentasun handiagoa.
- 2 helburu orokorra: Auzo guztietako eta urbanizatutako areetako konexioko oinezkoen sare sartzan erraza sortzea.
- 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea.
- 6 helburu orokorra: Ibilbide motz eta ertainei bizikletaz laguntzea.
- 21 helburu orokorra: Hiri sartzan errazera PMR-etarako aurrera egitea.
- 22 helburu orokorra: Hiri inklusiboagoa irizpideekin diseinatzea 8-80.

PROPOSAMENAK

- Jokaera 1 (San Roke Kalea): etorkizuneko pasagunea oinezkoen ibilbide-sare berriarekin lotzea.
- 2 jokaera (Arregitorre Kalea): AP-8a ondoren dagoen zona sartuz, San Roke-ren auzorako accesibildiad handiagoa dohatzea.
- 3 jokaera (Ermuaranbide Kalea): Ikastola-ranzko oinezkoen sarbidea hobetzea.
- 4 jokaera (Morkaiku Kalea): auzoko accesibildiad-a handitzeko oinezkoen higikortasuneko azpiegiturak dohatzea.
- 5 jokaera (Urazandi): ordezkatzea igo zenitzan igogailuengatikoa mekanikak, baldin eta posible bada, eta orain eskailera konbentzionalak dauden tokian puntuetan movildiad bertikalako elementu gehiagoz dohatzea.
- 6 jokaera (Azkuea Bailara): Mintzeta aparkalekuaren eta IMH-aren arteko komunikazioa hobetzea.



KOSTUAL

Gehienbat aurreko estrategian jasota

Jokaera	Hasierako kostua €	Mantenu-kostua €
Jokaera 1: San Roke Kalea	250.000	12.500
Jokaera 2: Arregitorre Kalea	320.000	16.000
Jokaera 3: Ermuaranbide Kalea	360.000	18.000
Jokaera 4: Morkaiku Kalea	360.000	18.000
Jokaera 6: Azkue Bailara	29.000	2.900

EPEA

8 urtetarako nagusia:

- 2.2 estrategia: Oinezkoen ibilbideko udal-sarea.

CICLISTAS BIZIKLETA-AZPIEGITURETAKO UDAL-SAREA (P 3.1)
ESTRATEGIAREN LOGIKA

Bizikleta-ibilbideetako udal-sareko sorreraz PMUS-aren hurrengo helburu orokorrak ematera laguntzea nahi da:

- 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea.
- 04 helburu orokorra: Bizikleta-azpiegituretako sare egituratzailea udal guztian zehar sortzea.
- 05 helburu orokorra: Ematea distantzia ertainetan mekanizatutako lekualdatze-moduen kontrako bizikletarako lehentasun handiagoa.
- 6 helburu orokorra: Ibilbide motz eta ertainei bizikletaz laguntzea.
- 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea.
- 09 helburu orokorra: Interes orokorreko zerbitzuetarako | komunetarako erraztasunak hobetzea.
- 18 helburu orokorra: Espazio publikoaren kalitatea hobetzea.

PROPOSAMENAK
PROPOSATUTAKO IBILBIDE PLANOAK
KOSTUAK

Erabilgarritasun baliabide batzueiko, bai ekonomiko, bai administratibo eta tekniko, eta aipaturiko erabilgarritasuna ebaluatu behar dena eskatzen du onerako strategiaren bideragarritasuna ezagutzea. Elgoibar-eko bizikleta-azpiegitura sareko estimatutako aurrekontua kalkulatzeko azpiegitura-km-ak ezagutzeak garatuko den tipologia bakoitzeko eskatzen du. Mantenu-kostua inbertsio-kostuaren % 5tzat hartzen da. Jada egindako tarteetarako, % 5 hori kalkulatzeko da tarte horretako ezarpen kostu hipotetikoaren gainean.

Azpiegitura	Luzera existentea (km)	Luzera (km)	Ezarpen-kostua (€)	Mantenu-Kostua (€)
Carril bici	0	0,649	12.331	616,55
Pista bici (bidegorri)	0	5,425	385.175	19.258,75
Senda ciclista	1,75	0	0	2.460
TOTAL	1,75	6,074	397.506 €	22.325,2 €

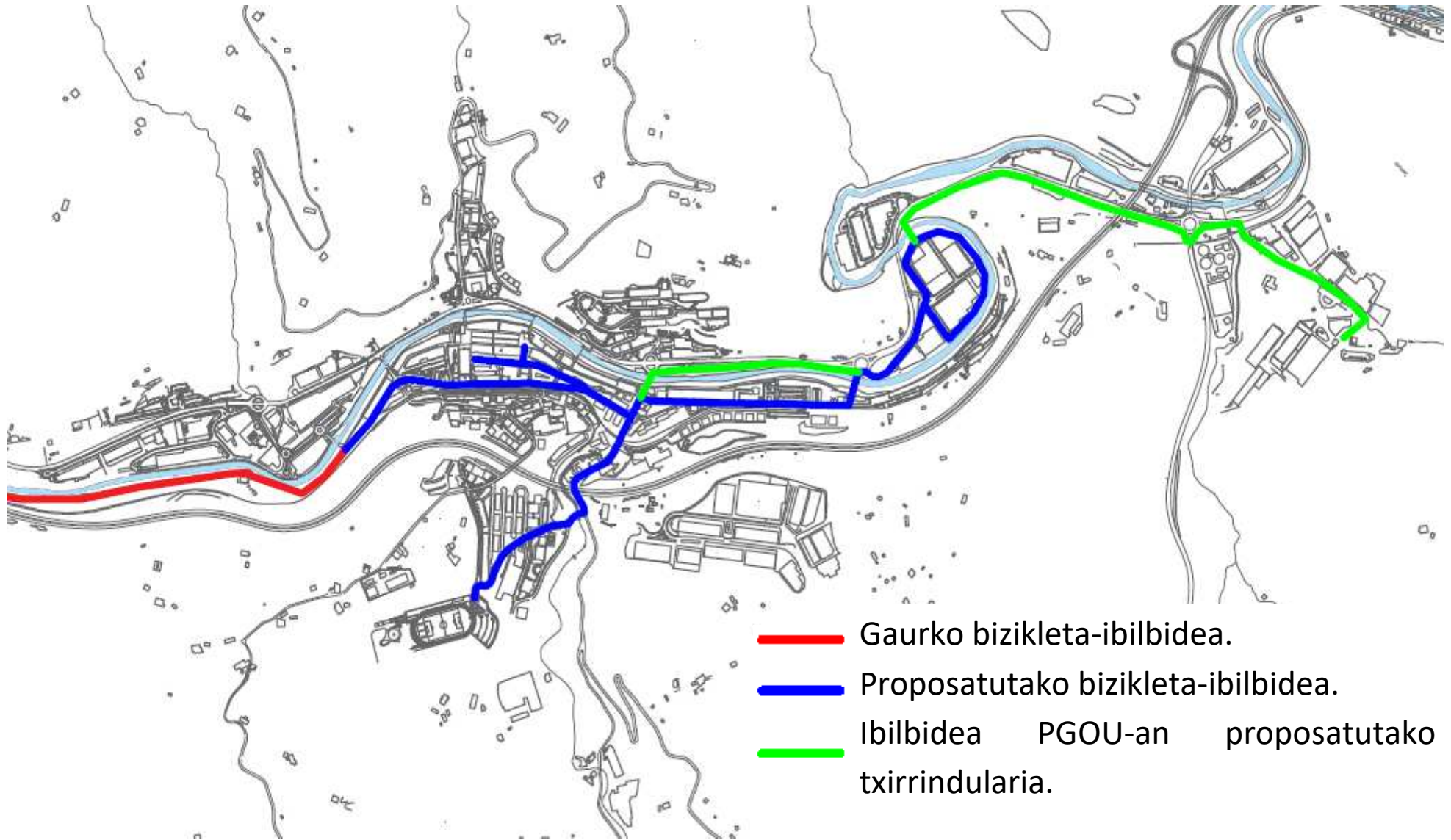
Gainera, Urazandi edo San Roke, eskuragarritasuna gutxitzen duten gotorleku pikoak daudenak, bezala auzoetarako higikortasun bertikaleko elementu ezarpen ikerketa egin behar da bizikletetarako, arrapala mekanikoak edo jasotzaileak bezala halakoetarako.

EPEA

8 urtetarako nagusia.

Erlazionatuta:

- 2.2 estrategia: Oinezkoen ibilbideko udal-sarea.
- 3.2 estrategia: Aparcabicis seguruko udal-sarea..
- 3.3 estrategia: Bizikleta-sistema publikoko ezarpen ikerketa.3.4 estrategia: Bizikletaren Udal-Plan Gidatzailea.
- 7.1 estrategia: Lanagatiko higikortasuna
- 7.2 estrategia: Erosketengatiko higikortasuna.
- 7.3 estrategia: Ikasketetatikohigikortasuna.



APARCABICIS SEGURUKO UDAL-SAREA (P 3.2)

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Bizikletetarako aparkaleku hornidura txikiagotzen da. Instalazio hauen eskasia ez zaie kontaktzen hornikuntzei eta zerbitzu publikoei baizik eta espazio pribatuei ere soilik. Aparcabicis-udal-sareko sorreraz hurrengo helburu orokorrak ematea nahi da:

- 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea.
- 6 helburu orokorra: Ibilbide motz eta ertainei bizikletaz laguntzea.
- 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea.

PROPOSAMENAK

Bizikleta-aparkalekuak sartu behar dira espazioen diseinu publikoko eta, bereziki, bideko sareko prozesuan. Aparcabicis-ek baldintza hobeezin batzuk bete behar dituzte:

- Kokapena: patu-lekutik hurbil. Kokapena egokia izan dadila, aparabicis-instalazioak ekimen herritarretan sostengatu behar du. Kasu batzuetan baimendu ahal izango da, baldin eta honek espazialki amaiera honetarako diseinatutako egiturak aurkezten baditu, berezko geratzerik izango ez den, hiri-altzarietako biciclctas-ak alde batera uztea.
- Segurtasuna: oso espazio ikusgaietan, argiztapen naturaleko baldintzak aurkeztu behar dituzte bandalismo-egintzak ikusteko.
- Balio-aniztasuna: edozein bizikleta-mota hartzea gaitasuna emanda.
- Erosotasuna: pertsona-araudia bete behar dute, igarotzea espaloitik oztopaturik gabe higikortasun txikiarekin, oinezko-movildiad-a inola ere arriskuan ez jartzea.
- Estetika: bai arkitektonikoki bai paisajistikoki ingurunean osatutako diseinua.
- Ahalmena: aparkaldi-plaza nahikoak beti egon behar dira.

Oso egokia da azpiegitura berri hau jakinarazteko aparkalekuak|aparkaldiak, lehen ezarpen-fase batean gutxienez, seinaleztatzea.

Ereduak.



Fuente: Manual de aparcamiento de bicicletas, IDAE.

KOSTUAK

- Hasierako inbertsioko kostua: 70.000 €
- Mantenu-kostua: 3.500 €

EPEA

4 urtetatil beherakoa.

Erlazionatuta:

- 2.2 estrategia: Oinezkoen ibilbideko udal-sarea.
- 3.1 estrategia: Bizikleta-ibilbideetako udal-sarea
- 3.2 estrategia: Aparcabicis seguruko udal-sarea.
- 3.3 estrategia: Bizikleta-sistema publikoko ezarpen ikerketa.
- 3.4 estrategia: Bizikletaren Udal-Plan Gidatzailea.

BIZIKLETA PUBLIKOKO UDAL-SISTEMAKO EZARPEN IKERKETA (P 3.3)
ESTRATEGIAREN LOGIKA

Zerbitzu publikoak bizikletetako (SPB-etako) oinarritzen da ordezko udal-higikortasun iraunkorra garraio pribatuari emateko bizikletetako aldi baterako alokairuan. Eguneko higikortasunari laguntzeko planifikatzen bada, osagarria eta garraio publikorako bizigarria gisa balio du, gainera, bere ekintza-eremua handituz, intermodalitatea emanez eta bideko kongestiotik eta airearen kutsaduratik ondorioztatutako arazoak txikiagotuz.

Bere helburua Elgoibar-eko PMUS-aren hurrengo helburu orokorrak dira:

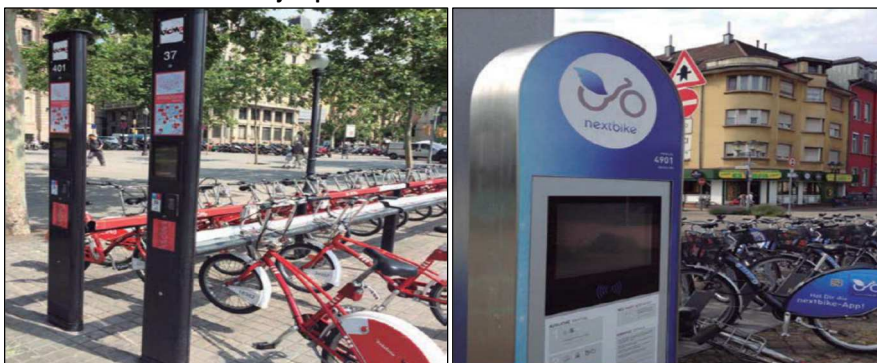
- 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea.
- 04 helburu orokorra: Bizikleta-azpiegituretako sare egituratzailea udal guztian zehar sortzea.
- 05 helburu orokorra: Ematea distantzia ertainetan mekanizatutako lekualdatze-moduen kontrako bizikletarako lehentasun handiagoa.
- 6 helburu orokorra: Ibilbide motz eta ertainei bizikletaz laguntzea.
- 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea.
- 09 helburu orokorra: Interes orokorreko zerbitzuetarako |komunetarako erraztasunak hobetzea.
- 10 helburu orokorra: Garraio publikoko nabaritutako kalitatea hobetzea.

PROPOSAMENAK

Elgoibar-ek itxarondako arrakastak izan ez zituen bizikleta elektrikoko sistema publikoa ezarri zuen Emugi proiektuaren bidez 2012an, jakina, hiritarrek | hiritartasunek sistema honen gainean duten irudiari eragin zion. Horregatik, estrategia honek proposatzen du, irizpide ekonomikoetara eta eskariko arreta ipiniz, sistema berriaren bialidad ikerketa | estudioa egitea

SPB-ak geltoki | urtaro-sare dentsua aurkeztu behar du bezala zerbitzua | komuna erabilgarri eta praktikoa izan dadila. Ezagutu behar da, edo gutxienez estimatu, bidaien eskari potentziala eta bizikleta publikoa bezala zerbitzu | komun batek udalaren espazio desberdinetan begiesten dituen erabiltzaileak. Gomendagarria da funtzionamenduaren gaineko informazioko hasierako kanpaina sendoa eta, gainera, sistemaren segurtasuna areagotzen duen eta gatazkak txikiagotzen dutenarekin, esperientzia gutxirekiko pertsona erabiltzaileentzako heziketa | alderdia | eraketa egitea. Gainera, bide-hezkuntza eta garraio publiko metropolitanorako osagarri bezala bizikletaren erabilera sustatuko ditu, truke modalak sortzen dituen ingurumen-etekinak | onurak azpimarratuz.

Ejemplo de estaciones de SPB



Fuente: Ciudadhumana.

KOSTUAK

- 3.000 euros bizikleta bakoitza, 4.000 euros pedalkadari laguntzearekin..

EPEA

4 urtetatit beherakoa.

Erlazionatuta:

- 3.1 estrategia: Bizikleta-ibilbideetako udal-sarea..
- 3.4 estrategia: Bizikletaren Udal-Plan Gidatzailea.

BIZIKLETA-HIGIKORTASUNAREN UDAL-PLAN GIDATZAILEA (P 3.4)

ESTRATEGIAREN LOGIKA

'Bizikleta-Higikortasunaren' Udal-'Planak' hiri-garraiobide bezala bizikletaren erabilera bultzatu behar du., konponbide bat eskainiz, eraikizaileak edo, bere, ludiko-kiroletakoa, gaur egun duen erabileratik harantz doan eguneroko erabilera sustatzera ez bideratuta. Planaren bizikleta-higikortasunari buruzko beste hiru estrategiak, eta beraz aplikazioa da udalaren lurralde guztian, sostengatzen dituen estrategia hau. Estrategia hau hurrengo helburuekin bat dator:

- 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea.
- 04 helburu orokorra: Bizikleta-azpiegituretako sare egituratzailea udal guztian zehar sortzea.
- 05 helburu orokorra: Ematea distantzia ertainetan mekanizatutako lekualdatze-moduen kontrako bizikletarako lehentasun handiagoa.
- 6 helburu orokorra: Ibilbide motz eta ertainei bizikletaz laguntzea.
- 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea.
- 14 helburu orokorra: Oinezkoetako eta txirindularietako bide-segurtasuna hobetzea.
- 15 helburu orokorra: Bide-segurtasuna oro har hobetzea.

PROPOSAMENAK

Bizikleta-Higikortasunaren Udal-Plan Gidatzaileak aurreko strategiak eduki behar ditu era esplizituan eta beste laguntz batzuekin osatu:

- Eguneroko erabilera bizikletaz seguruaren sustapen kanpainak.
- Bizikletaz segurua den erabilerarako heziketa: ikastaroak eta bide-hezkuntza-kanpainak.
- Bizikletaren udal-erabilerarako zuzeneko eta zeharkako laguntzak: bulegoaren hitzarmenak Udalekoa enprekin eta merkataritzekin Higikortasun Planeko.
- Bizikletaren erabilerarako laguntzaren antolaketa: bizikletetako udal-erregistro sistemako sorrera.

Ejemplos de aparcabícis privados en comercios.



Fuente: Manual de aparcamiento de bicicletas, IDAE.

KOSTUAK

- planeko erredakzio kostua: 100.000€
- urteroko mantenua: beste estrategia batzuetan integratuta

EPEA

4 urtetatik beherakoa
Erlazionatuta:

- 1.1 estrategia: Lurralde-plangintza loteslearen egituraketa
- 2.2 estrategia: Oinezkoen ibilbideko udal-sarea.
- 2.3 estrategia: Sarea higikortasun bertikaleko elementuak.
- 3.1 estrategia: Bizikleta-ibilbideetako udal-sarea.
- 3.2 estrategia: Aparcabicis seguruko udal-sarea.
- 3.3 estrategia: Bizikleta-sistema publikoko ezarpen ikerketa.
- 3.4 estrategia: Bizikletaren Udal-Plan Gidatzailea.
- 4.1 estrategia: Garraio publiko-geldialdi/geltokiak erraztasunen hobekuntza

GARRAIO PUBLIKO-GELDIALDI/GELTOKIAK URTARO ERRAZTASUNEN HOBKUNTZA (P 4.1)
ESTRATEGIAREN LOGIKA
<p>Eskuragarritasun unibertsalaren aukeratik planifikatzea hirikortasun modelo jasagarritasunerantz hurbildu ahal izateko forma gehiago da. Elgoibar sartzen erraza bada ezgaitasunen batekiko pertsona guztientzat, udal sartzen erraza ere bere hiritarren izango da. Zentzu honetan, berdintasun-irizpideek, zuzentasunak eta ez diskriminazioak PMUS hau zuzenduko dute. Geldialdietarako erraztasunen hobekuntzarekin, PMUS-aren hurrengo helburu orokorrak ematea nahi da:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea. • 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea. • 09 helburu orokorra: Interes orokorreko zerbitzuetarako komunetarako erraztasunak hobetzea. • 10 helburu orokorra: Garraio publikoko nabaritutako kalitatea hobetzea. • 21 helburu orokorra: Hiri sartzen errazterantz PMRs-entarako aurrera egitea. • 22 helburu orokorra: Hiri inklusiboagoa irizpideekin diseinatzea 8-80.
PROPOSAMENAK
<ul style="list-style-type: none"> • Indarreko araudira ados Udal-Eskuragarritasuneko Plan Osoaren lantzea. • Landutako Araudia betetzea bermatzea Autoritatea Lurraldekoa Gipuzkoa-ren Garraioko.
KOSTUAK
<ul style="list-style-type: none"> • Planeko erredakzioa: 70.000 €. • Beste estrategia batzuetan osatutako urteroko mantenua
EPEA
<p>2 urtetatik beherakoa. Erlazioa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4.2 estrategia: Garraio publiko-geldialdi/geltokiak oinezkoen ibilbideen hobekuntza • 4.3 estrategia: Disuasio-aparkaleku sarea

GARRAIO PUBLIKO-GELDIALDI/GELTOKIAK | URTARO OINEZKOEN IBILBIDEEN HOBEKUNTZA (P 4.2)

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Hesi arkitektoniko edo naturaleko ezabapenak, edo bere efektuak arintzeko elementu ezarpenak, garraio publiko-geldialdietarako erraztasunen hobekuntza zabala ekarri dute. Hala ere, puntu batzuetako zehaztasunaren eskasiak sortzen du erabilerarako asmoa kentze efektua aipaturiko moduetako duten geldialdi ez hain sartzen errazak egon ahal daitezela.

- Helburu orokor 1: Ematea lekualdatze motzetako gainerako garraibideen kontrako oinezkoentzako lehentasun handiagoa.
- 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea.
- 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea.
- 09 helburu orokorra: Interes orokorreko zerbitzuetarako | komunetarako erraztasunak hobetzea.
- 10 helburu orokorra: Garraio publikoko nabaritutako kalitatea hobetzea.
- 14 helburu orokorra: Oinezkoetako eta txirrindularietako bide-segurtasuna hobetzea.
- 15 helburu orokorra: Bide-segurtasuna oro har hobetzea.
- 21 helburu orokorra: Hiri sartzen errazentz PMRs-etarako aurrera egitea.
- 22 helburu orokorra: Hiri inklusiboagoa irizpideekin diseinatzea 8-80.

PROPOSAMENAK

Hesi existenteak salbatuz, Elgoibar-ek garraio publiko-geldialdi guztiakin, intermodalitatea erosotasun-baldintza batzuekin bultzatuz komunikatzen dituzten oinezkoen ibilbideak, segurtasuna eta eskuragarritasuna edukitzea:

- Oinezkoen azpiegitura egokia.
- Egoera arriskutsuak saihesteko geldialdietako zorian espaloi zabalago eta trenbide-pasaguneekin edo oinezkoentzako pasaguneekin.

Adibide bezala, 2016ko abenduan Sigman, igogailua eta autobus-geldialdiaren berriztatzea sartzen dituenean, jarritako pasagune berria, baina oraindik daude oinezkoen igarotzea bermatzeko bere eskuragarritasun-baldintzak hobetu behar duten garraio publiko-geldialdi ez hain sartzen errazak nola eta segurua.

Parada de Sigma (Elgoibar).



Fuente: Google Street View

KOSTUAK

Beste estrategia batzuetako bilketak.

EPEA

Erlazioa:

- 2.2 estrategia: Oinezkoen ibilbideko udal-sarea.
- 2.3 estrategia: Sarea higikortasun bertikaleko elementuak.
- 4.1 estrategia: Garraio publiko-geldialdi/geltokiak erraztasunen hobekuntza.
- 4.3 estrategia: Disuasio-aparkaleku sarea

GARRAIO PUBLIKO-GELDIALDI/GELTOKIAK KALITATEAREN HOBEKUNTZA (P 4.3)
ESTRATEGIAREN LOGIKA

Geldialdia eta bere ingurunea zaintzeak bidaia errazten die erabiltzaileei, eta beste berri batzuk erakartzen ditu. Diseinu egoki eta zerbitzuaren kalitatearen logikatik pentsatutakoak, bidaiariei bidaia-garaiak eta deserosotasunak txikiagotzen, beste gainerako trafikoaren fluidotasuneko pendienteago bat aurrean laguntzen die. Hobe ditzake zerbitzuaren irudia eta ordu jakinetara eta herritar-talde garrantzitsuetarako segurtasunaren sentazioa ere. Helburua da zerbitzu posible onena soilik errentagarritasun ekonomikoko irizpideetara arreta ipini gabe eskainiz garraio publikoa sustatzea. Hurrengo helburu orokorrak estrategia honen barruan kontuan hartzen dira:

- 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea.
- 10 helburu orokorra: Garraio publikoko nabaritutako kalitatea hobetzea.

PROPOSAMENAK

- Segurtasuna: geldialdietarako (semaforoetarako) sarbideetan, iruzurraren eta herritarren segurtasunaren kontra (bideozaintza, etab.).
- Erosotasuna eta konforta: markesina itxi edo erdi-itxiak, klimatizazioa, argiztapen egokia, altzariak, garraio titulu-takako makina automatiko saltzaileak, entretenimendu edo publizitate pantailak.
- Informazioa: seinale estatikoak, megafonia, ustiapenerako (denbora errealeko informaziorako) laguntzako sistemak.
- Teknologia berriak: WI-FIA sarbidea, kargako edo mugikorretik garraio titulu indargabetzeko aplikazioak, bus-aren hurbiltasun alerta aplikazioa..

Ejemplo de paneles de información en tiempo real



Fuente: Empresa Municipal de Transportes de Madrid.

KOSTUAK

- Inicial-a kostual: entre 10.000 y 15.000 € geldiadi bakoitza.
- Kostu mantenua: 600 €

EPEA

Motza-epe ertaina:

- 4.1 estrategia: Garraio publiko-geldialdi/geltokiak erraztasunen hobekuntza.

HIRIGUNEAN TXANDAKATZE GERATZEAREN KUDEAKETA OSOA (P 5.1)

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Bilgailu pribatuaren erabilera hiriguneetan txikiagotzeko neurriak eraginkorrenak dira geratzearen kudeaketakoak, ez berezko geratzeari soilik, baizik eta zirkulazioari eta, azken finean, ibilgailuaren erabilera berari eragiten dieten neurri osol bezala begietsita.

Horregatik, Elgoibar-eko PMUS-ak bilatzen du edukitzea eta erregulazioa kudeaketa-erreminta bezala erabiliz geratzea hirigunean kendutako ibilgailuetako trafikoa kanalizatzea. Proposamen hau finkatzen da Elgoibar-eko lau helburu orokorren gaineko PMUS-ean

- 12 helburu orokorra: Ibilgailu pribatuaren intrusioa hirigune historikoan txikiagotzea.
- 13 helburu orokorra: Disuasio-aparkaleku erabilera formalizatzea.
- 15 helburu orokorra: Bide-segurtasuna oro har hobetzea.
- 19 helburu orokorra: Estanciales-a espazioak hirigunean garrantzitsutzat jotzea.

PROPOSAMENAK

- Ibilgailu-detekzioa: kameraren bidez, espirak edo sentsoare harigabeko, ibilgailu pribatuaren intrusioa hein handi batean hirigune historikoan txikiagotzea lortzen du.
- Geratzearen murriztapen graduala: txandakatze-geratze eskaintza apurka txikiagotzea. Autoa, aparkatzeko zailtasunaren aurrean, gutxiago erakargarri bilakatzen da eta, beraz, eskaria gutxitzen du. Arrazoi beragatik noiz aparka daitekeela eta ibili hautematea dagoen, gaurko kasua den bezala, trafikoa handitzen duen eta, paradoxikoki, arazoak ere aparkatzeko eta ibiltzeko handitzen dituzten.
- Praktika txarreko errepresio politika: araudiaren ez betetzeen kontrako zurruntasun absolutua (adibidez, ilara bikoitzean edo espaloietan aparkalekua).

Eliminación de plazas de aparcamiento en Oslo y su resultado.



Fuente: Oslo Kommune.

KOSTUAK

- 300.000 €.

EPEA

2 eta 4 urte bitartean.

Erlazionatuta:

- Estrategias 2.1 y 2.2.
- Estrategias 3.1, 3.2, 3.3 y 3.4.
- 8.1 estrategia: Heziketa-estrategia eta informazioa

BESTE ERAKARPEN-ZENTRO BATZUETAN TXANDAKATZE GERATZEAREN KUDEAKETA OSOA (P 5.2)
ESTRATEGIAREN LOGIKA
<p>Elgoibar diseinatuta dago autoaren logikaren arabera. Modu honek ia kaleen eta galtzaden osotasuna hartzen du. Gainera, azkenean da, espazio publikoaren okupazio eskerga sortzen duen, ibilgailuen egoera naturala aparkatuta geratzea. Estrategia hau hurrengo helburuekin bat dator</p> <ul style="list-style-type: none"> • 12 helburu orokorra: Ibilgailu pribatuaren intrusioa hirigune historikoan txikiagotzea. • 13 helburu orokorra: Disuasio-aparkaleku erabilera formalizatzea. • 15 helburu orokorra: Bide-segurtasuna oro har hobetzea. • 19 helburu orokorra: Estanciales-a espazioak hirigunean garrantzitsutzat jotzea.
PROPOSAMENAK
<p>Araututako geratzea: ibilgailu-txandakatzea bermatzea. Edo Redefinir OTA zonak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Berdegunea: bertakoentzat gordetako geratze-zonak; ez-egoiliarrek 2 orduko mugarekin ordaindu behar dute. - Zona urdina: ibilgailu guztiek aparka dezakete, txandakatzearekin 4 orduz behin. - Zona laranja: egonaldia askatzen du, heziketa-zentro gune bezala puntu estrategikoetan, industrialdeetan, etab. Kokatuta <p>Ibi-ordenantza berria: Edo ibiko Orduategia: ibi iraunkorra (eguneko 24 orduetan zehar), ibi laborala (20:00-etarako 10:00-etako orduak, igandeak eta jaiegunak salbu), gau-ibia (09:00-etarako 21:00-etako, asteko egun guztietan). edo ibiaren Kokapena:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elgoibar-ek zonatan banatu behar du arau zonal batzuk markatzeko. - Baldintzak azaleko azalerako aparkaleku aparkaldi eskaria oso garaia den zonetan zorrotzagoak izango dira. <p>edo Baldintza teknikoak: sarbide-atearen zabalera eta irteera > 2.2 m, lokaleko azal azalera txikiena minimoa =12.5 m², sarbide-atearen altuera > 2.1 m.</p> <ul style="list-style-type: none"> - edo Debekuak: - Sarrerako eta irteerako zona kokatuta dagoenean izkina bateko, edo bide-segurtasuna hondatzen duen zonan bost metro baino gutxiago. - Murriztutako trafikoko, oinezkoen kaleetan. - Zeinen espaloi-zabalera berdin edo bi metrotatik beherakoa izan dadin eta eraikinerako sarbideko bidea definituta izan ez dezan eta bide-segurtasunaren hondatzea dagoela susma dadin kaleetan. - Noiz sendotutako edo aurrez ikusitako aparkaleku aparkaldi-zona dagoen, eta lehenaren erabilera segundotik beherakoa den. - Susmatzen denean sarrerak edo eraikineko irteerak kaltetzen dituela sendotutako edo zuhaitziaz aurrez ikusitako bide publikoko zona, lorategiak, kale-argiak eta/edo hiri-altzarien beste elementu batzuk.
KOSTUAK
<ul style="list-style-type: none"> • 40.000€
EPEA
<p>Motza-erdia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1 estrategia: Hiri-diseinuko praktika onak. • 5.1 estrategia: Hirigunean txandakatze geratzearen kudeaketa osoa. • 5.3 estrategia: Bideko antolamenduko kudeaketa osoa integrala, abiadura eta bide-segurtasuna. • 6.1 estrategia: Kargaren sistemaren berrikuste politikoa eta hiri-eremuko deskarga.

IBILBIDEETAKO KUDEAKETA OSOA, ABIADURA ETA BIDE-SEGURTASUNA (5.3 ORRIALDE) (P 5.3)

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Autoa garraibide erabiliaren dela ziurtasuna eta bide-istripu gehienak hiri barruan eragiten dituen aurrean, autoaren erabileraranzko ikuspegi argia eginez estrategia hau garatzea helburu hartzen du. Hiri-ingurune ibilgailuen gehiegizko abiadurak airearen kutsadura-bolumen garrantzitsuak eta akustika sortzen ditu, istripuen arriskua areagotzeaz gain. Proposamen hau hurrengo helburu estrategikoen gainean finkatzen da:

- 7 helburu orokorra: Autobusari ibilgailu pribatu aurrean lehentasuna ematea.
- 11 helburu orokorra: Ibilgailu pribatuaren abiadura hiri-inguruneetan txikiagotzea.
- 12 helburu orokorra: Ibilgailu pribatuaren intrusioa hirigune historikoan txikiagotzea.
- 14 helburu orokorra: Oinezkoetako eta txirrundularietako bide-segurtasuna hobetzea.
- 15 helburu orokorra: Bide-segurtasuna oro har hobetzea.
- 18 helburu orokorra: Espazio publikoaren kalitatea hobetzea.
- 19 helburu orokorra: Estanciales-a espazioak hirigunean garrantzitsutzat jotzea.
- 21 helburu orokorra: Hiri sartzen errazertze PMRs-etarako aurrera egitea.
- 22 helburu orokorra: Hiri inklusiboagoa irizpideekin diseinatzea 8-80.

PROPOSAMENAK

- **Abiadura-doikuntza:** bus-erako lehentasun kudeaketa neurriak eta kudeaketa semaforica.
- **Zirkulazio-antolamendua:** trafikoa hirigunean barnera dadila saihestea.
- **Informazioa eta bide-segurtasunaren gaineko heziketa:** bide-hezkuntzaren gaineko sentsibilizazio politika.
- **Praktika txarreko errepresio politika:** araudi ez betetzeen kontra, abiaduraren kontroleko aldi behingo kanpainen, semaforoen (“argazki gorriaren”) errespetuaren kontroleko teknologia instalazioaren, zurruntasun absolutua

KOSTUAK

	Inbertsioa (€)	Operazioa (€/año)	Mantenua (€/año)
Bideko hierarkiarako zirkulazio abiaduren doikuntza	80.000 €	-	400 €
Zirkulazioetako antolamendua	150.000 €	-	2.500 €
Informazioa eta bide-segurtasunaren gaineko heziketa	2.000 €	-	-
Praktika txarreko errepresio politika.	6.000 €	800 €	-
TOTAL	238.000 €	800 €	2.900 €

EPEA

8 urte baino gehiagotan

Erlazioa:

- 2.1 estrategia: Hiri-diseinuko praktika onak.
- 8.1 estrategia: Heziketa-estrategia eta informazioa
- 8.2 estrategia: Higiortasun-planeko udal-bulegoa.

ZENTROAREKIN LOTUTAKO DISUASIO-APARKALEKUETAKO SAREA (P 5.4)
ESTRATEGIAREN LOGIKA

Disuasio-aparkalekuak zehazten dira hirigune askotan probatutako higikortasun integrazio politikengatik, hirigintzagatik, jokatzea garapena erabaki duten arrakastako eta ingurumeneko jokaera bezala. disuasio-aparkalekuak daude hiri norakoko hirigunean sartuz beste populazio batzuen jatorridun autoko kopurua txikiagotzeko asmatuta. Horrela, disuasio-aparkalekua aurkeztu behar zaio bidaia-alternatiba erakargarria bezala ibiliz gainerako ibilbidea egiteko hirigunera edo garraio publikoan bere autoa iritsi baino lehen aparkatzea erabakitzen duen gidariari.

Estrategia honek PMUS-aren hurrengo helburuak lortu nahi ditu:

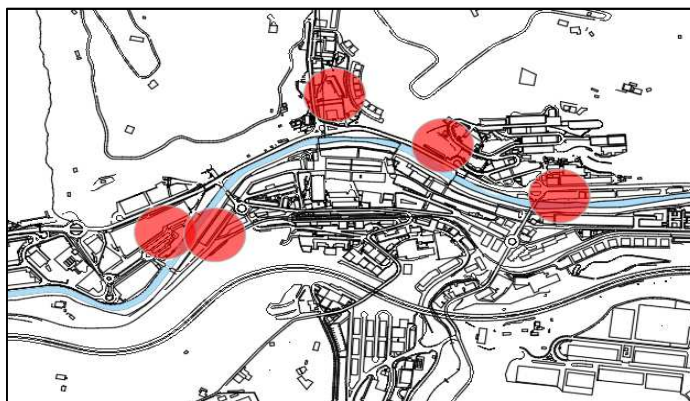
- 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea.
- 09 helburu orokorra: Interes orokorreko zerbitzuetarako |komunetarako erraztasunak hobetzea.
- 12 helburu orokorra: Ibilgailu pribatuaren intrusioa hirigune historikoan txikiagotzea.
- 13 helburu orokorra: Disuasio-aparkaleku erabilera formalizatzea.
- 14 helburu orokorra: Oinezkoetako eta txirrindularietako bide-segurtasuna hobetzea.
- 15 helburu orokorra: Bide-segurtasuna oro har hobetzea.
- 16 helburu orokorra: Salgai-banaketa sistema iraunkorragoa definitzea

PROPOSAMENAK

Elgoibar-ek ditu bere hiriguneko kanpoaldean kokatutako hainbat geratze-poltsa. Hala ere, ez dira halakoa bezalako disuasio-aparkalekuak, eta beraz disuasio-aparkaleku bezala bere erabilera formalizatu behar da. Poltsa hau askotan aldatetak egin behar izango dira komunikazioak (bai oinezkoen bai bizikleta) zentroarekin hobetzea bezala.

Ezartzea eta/edo disuasio-aparkalekuak formalizatzea hurrengoak direnetan proposatutako kokapenak:

- Sigma-Ziziliona Aparkalekua.
- Santa Ana Kalea-ren Aparkalekua.
- Santa Klara-ko Aparkalekua.
- Pilar Ikastetxea Aparkalekua.
- Deba Kalea Aparkalekua


KOSTUAK

- Egitea:
 - Azalean: 3500 €/plaza.
 - Altueran: 5400 €/plaza.
 - Eraikina: 11500 €/plaza.
 - Lurpeko igarobidea: 20700 €/plaza.
- Erredakzioa eta lana: 3,5% aurrekontua.
- Bideko albokoaren hobekuntzak: 7,5% del aurrekontua.

EPEA

2-6 urtetan.

Erlazionatuta

- Estrategias 2.1, 2.2 y 2.3.
- Estrategias 3.1, 3.2, 3.3 y 3.4.
- 5.1 estrategia: Hirigunean txandakatze geratzearen kudeaketa osoa.

KARGAREN SISTEMAREN BERRIKUSTE POLITIKOA ETA HIRI-EREMUKO DESKARGA (P 6.1)

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Estrategia hau batez ere oinarrিতുക da karga-zonen kudeaketaren hobekuntzan eta hiri-eremuko deskargan, ordenantza erregulatzaileren berrikuste politikoagatik hasiz.

- 16 helburu orokorra: Salgai-banaketa sistema iraunkorragoa definitzea
- 17 helburu orokorra: Kargako ariketa zuzena eta deskarga kontrolatzea
- 19 helburu orokorra: Estanciales-a espazioak hirigunean garrantzitsutzat jotzea.

PROPOSAMENAK

- Kontrola eta karga-zonetan geratzeko eta deskargako zainketa: zainketa lana ematen dieten merkataritza-ibilgailuek eraginkorki egiten dutela bermatzeko plaza hauen okupazio ilegalaren kontra handitzea.
- Salgai-banaketa mikroplataforma: mikroplataforma hauek salgaien banaketa prozesuak sinplifikatzen dituzte, eraginkortasuna irabaziz. Horrela, pasatzen da kudeaketa bakarrerako banatzaile anizkunen sistematik, homogeneoa eta zentralizatuta. Salgai-garraioa distantzia motza izango litzatekeelako, furgoneta elektriko bezala ibilgailu iraunkorrak, bizikletak edo triziklo elektrikoak erabil daitezke.

Triciclo eléctrico para la distribución de mercancías



- Salgai-gau-banaketa: gau-banaketa egin dezaketen garraiolariekin onar dezaketen hartzaile haiek harremanetan jartzeko, eta, baldin eta auzotarren atsedenerako eskubidea errespetatzen bada, Plana horrela Salgai-Gau-Banaketarako garatzeko lan-mahai bat sortzea

KOSTUAK

	Kostua (€)
Kontrola eta kargara eta deskargara gordetako plazetan geratzearen zainketa	-
Salgai-banaketa mikroplataforma	150.000 €
Salgai-gau-banaketa	-

EPEA

Motza.

Erlazionatuta.

- 1.1 estrategia: Lurralde-plangintza loteslearen egituraketa
- 5.3 estrategia: Bideko antolamenduko kudeaketa osoa, abiadura eta bide-segurtasuna.

LANAGATIKO HIGIKORTASUNA (P 7.1)
ESTRATEGIAREN LOGIKA
<p>Estrategia honek planteatzea nahi du, lehentasuna eskuragarritasunari distantzia luzeetarako garraio kolektiboaren bulkadaren bitartez emanaz, lan-arrazoiak plangintzarako eta higikortasunari laguntzen dioten neurrietako aplikaziorako hiriarteko tarteetan bereziki partekatutako kontzeptu eta metodologikoa markoa, auzoen eta lantokiekiko udalen artean eta oinezkoen higikortasuna eta hiri-ingurunean eta lantokien gertutasunetan ciclable-a hobetuz. Lortu nahi diren helburuak hurrengoak dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Helburu orokor 1: Ematea lekualdatze motzetako gainerako garraiobideen kontrako oinezkoentzako lehentasun handiagoa. • 2 helburu orokorra: Auzo guztietako eta urbanizatutako areetako konexioko oinezkoen sare sartzan erraza sortzea. • 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea. • 04 helburu orokorra: Bizikleta-azpiegituretako sare egituratzailea udal guztian zehar sortzea. • 05 helburu orokorra: Ematea distantzia ertainetan mekanizatutako lekualdatze-moduen kontrako bizikletarako lehentasun handiagoa. • 6 helburu orokorra: Ibilbide motz eta ertainei bizikletaz laguntzea. • 7 helburu orokorra: Autobusari ibilgailu pribatu aurrean lehentasuna ematea. • 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea. • 09 helburu orokorra: Interes orokorreko zerbitzuetarako komunetarako erraztasunak hobetzea. • 10 helburu orokorra: Garraio publikoko nabaritutako kalitatea hobetzea.
PROPOSAMENAK
<ul style="list-style-type: none"> • Garraio publikoa: garraio publikoko azpiegitura hobekuntza eta bere erabilera erraztea. • Berezko garraio kolektiboa: enplegatuei bere bizilekura helbiderahurbila den puntuan jasotzen dieten autobuseko zerbitzuak komunak. • Autoan (carpooling-ean) partekatutako bidaia: bere hurbileko hurrengo bizileku-lekua haien artean batera joan daitezela lantokira baino ez haietako bateko ibilgailua erabiliz duten enplegatuak sustatzea. • Aparkalekuaren Aparkaldiaren erregulazioa. • Telelana. • Lan-ordutegi alternatibak. • Lanerako bizikleta-higikortasuna: lantokietako bizikletetarako aparkaleku seguruak, industrialdeetara, dutxa-instalaziora eta lantokietako aldageletara bidegorria, lanera joateko bizikleta eskuratzerako laguntza fiskalak
KOSTUAK
<ul style="list-style-type: none"> • PTT: 60.000 € • Berezko garraio kolektiboa: 20.000 € anuales • Lanerako bizikleta-higikortasuna: 10.000 €
EPEA
<p>4-8 urtetan. Erlazionatuta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5.1 estrategia: Hirigunean txandakatze geratzearen kudeaketa osoa. • 5.2 estrategia: Beste erakarpen-zentro batzuetan txandakatze geratzearen kudeaketa osoa. • 5.3 estrategia: Bideko antolamenduko kudeaketa osoa integrala, abiadura eta bide-segurtasuna.

EROSKETENGATIKO HIGIKORTASUNA (P 7.2)

ESTRATEGIAREN LOGIKA

Estrategia honen helburua da, haiek ibiltzearen alde, bizikletaz joateko edo, lekualdatze luzeagorik egotekotan, garraio publikoaren aldeko auto pribatutik bereiziz, ibilbide motzei eta distantzia erdiari lagunduz, hurbiltasun merkataritza (merkataritza lokala) bultzatzea. Estrategia honek planaren hurrengo helburu orokorreari arreta ipintzen die:

- Helburu orokor 1: Ematea lekualdatze motzetako gainerako garraiobideen kontrako oinezkoentzako lehentasun handiagoa.
- 2 helburu orokorra: Auzo guztietako eta urbanizatutako areetako konexioko oinezkoen sare sartzan erraza sortzea.
- 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea.
- 04 helburu orokorra: Bizikleta-azpiegituretako sare egituratzailea udal guztian zehar sortzea.
- 05 helburu orokorra: Ematea distantzia ertainetan mekanizatutako lekualdatze-moduen kontrako bizikletarako lehentasun handiagoa.
- 6 helburu orokorra: Ibilbide motz eta ertainei bizikletaz laguntzea.
- 7 helburu orokorra: Autobusari ibilgailu pribatu aurrean lehentasuna ematea.
- 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea.
- 09 helburu orokorra: Interes orokorreko zerbitzuetarako |komunetarako erraztasunak hobetzea.
- 10 helburu orokorra: Garraio publikoko nabaritutako kalitatea hobetzea.

PROPOSAMENAK

- Espazio publikoaren eta oinezkoenak eta bizikleta ibilbideen hobekuntzaren bitartez, hurbiltasun-merkataritzaren indartzeak gelditzea aurrez ikusten du zeharkako eran hirigunea indartzea.
 - Garraio publikoari buruzko neurriak: garraio-zerbitzuak areagotzea publikoa kontzentrazio-uneetan.
 - Oinezkoena eta bizikleta higikortasuna: ibilbideen hobekuntza, aparcabici-aren.
 - Plangintza eta etorkizunaren konpromisoa: etorkizuneko merkataritza-areako plangintzako higikortasun iraunkorreko politikak.

KOSTUAK

- Igoera-kampaniak 15.000 €.
- Gainerako proposamena daude beste estrategia batzuetan integratuta.

EPEA

Ingurune-luzera epea.

Erlazionatuta:

- Estrategia 2.1: Buenas prácticas de diseño urbano.
- Estrategia 3.1: Red metropolitana de itinerarios ciclistas.
- Estrategia 3.2: Red municipal de aparcabici seguros.
- Estrategia 4.1: Mejora de la accesibilidad a las paradas/estaciones de transporte público.
- Estrategia 4.2: Mejora de los itinerarios peatonales a las paradas/estaciones de transporte público.
- Estrategia 4.3: Mejora de la calidad de las paradas/estaciones del transporte público.

IKASKETETATIKO HIGIKORTASUNA (P 7.3)				
ESTRATEGIAREN LOGIKA				
Higikortasuna hobetu behar da ikasketetatik, oinezkoen higikortasunaren sustapenaren bitartez, ziklista eta garraio kolektiboan auto pribatuaren handiagotze joera itzultzeko ikasle-sektorearen artean.				
Hark guztiak hurrengo helburuei erantzungo lieke:				
<ul style="list-style-type: none"> • Helburu orokor 1: Ematea lekualdatze motzetako gainerako garraibideen kontrako oinezkoentzako lehentasun handiagoa. • 2 helburu orokorra: Auzo guztietako eta urbanizatutako areetako konexioko oinezkoen sare sartzan erraza sortzea. • 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea. • 04 helburu orokorra: Bizikleta-azpiegituretako sare egituratzailea udal guztian zehar sortzea. • 05 helburu orokorra: Ematea distantzia ertainetan mekanizatutako lekualdatze-moduen kontrako bizikletarako lehentasun handiagoa. • 6 helburu orokorra: Ibilbide motz eta ertainei bizikletaz laguntzea. • 7 helburu orokorra: Autobusari ibilgailu pribatu aurrean lehentasuna ematea. • 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea. • 09 helburu orokorra: Interes orokorreko zerbitzuetarako komunetarako erraztasunak hobetzea. • 10 helburu orokorra: Garraio publikoko nabaritutako kalitatea hobetzea. 				
PROPOSAMENAK				
<ul style="list-style-type: none"> • Zentroetarako oinezkoen sarbidearen erraztea. • Zentroetarako sarbideko lehentasunezko bideetako bizikletaren integrazioa. • Bide seguruak aparkaleku-espazioetatik prestatuz, heziketa-zentroen gertutasunetako autoari esleitutako espazioaren murriztapena. • Informazioa eta heziketa. • Partekatutako ibilgailu sistemaren sustapena. • Intermodalitatea sustatzeko, etorkizuneko disuasio-aparkaleku sarearekiko eskola-bide zerbitzuen integrazio politika. • Eskola-bide segurua: hiri-altzarietako, veladores-retranqueo-ko eta terraza-zonetako egokitzea, hobekuntza eta bideko seinaleen presentzia handiagoa, bidegurutzetako izkinetako aparkaleku murrizketaren. • Sentsibilizazio-kanpainak eta ikasturte guztian zeharreko bide-hezkuntza. 				
KOSTUAK				
<ul style="list-style-type: none"> • Higikortasun-plana: 50.000 €. • Gainerako proposamenak beste estrategia batzuetan jasota dago. 				
EPEA				
<p>4-8 urtetan.</p> <p>Dagokionez:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1 estrategia: Hiri-diseinuko praktika onak. • 2.2 estrategia: Oinezkoen ibilbideko udal-sarea. • 2.3 estrategia: Sarea higikortasun bertikaleko elementuak. <ul style="list-style-type: none"> • 3.1 estrategia: Bizikleta-ibilbideetako udal-sarea. • 3.2 estrategia: Aparcabicis seguruko udal-sarea. 				

INFORMAZIO-ESTRATEGIA ETA HEZIKETA (P 8.1)
ESTRATEGIAREN LOGIKA
<p>Higikortasunaren gaurko joerak, garraiobide bezala kendutako ibilgailuaren erabilera gehiengodunak bereizita, barne 3 Km-etatik beherako distantzietan aldatzeak, eta erabileraren handiagotze adierazgarria haren kalterako modu iraunkorragoko lortzeak, kultura-aldaketa handia bultzatzea eskatzen du eta garraio publikoarekin eta gainerako modu ez kutsatzaileekin batera populazioarengan ohituretako, bizikletaren eta oinez mugitzearen erabilera prestigioa ematen duenean. Beraz, beharrezkoa da informazioko eta Higikortasun-Planaren materia arrazoieta kanpaina bizi eta zabalak garatzea.</p> <p>Informazio-estrategia lortu nahi duen PMUSCP-aren eta heziketaren helburu orokorrak hurrengoak dira:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Helburu orokor 1: Ematea lekualdatze motzetako gainerako garraiobideen kontrako oinezkoentzako lehentasun handiagoa. • 05 helburu orokorra: Ematea distantzia ertainetan mekanizatutako lekualdatze-moduen kontrako bizikletarako lehentasun handiagoa. • 7 helburu orokorra: Autobusari ibilgailu pribatu aurrean lehentasuna ematea. • 13 helburu orokorra: Disuasio-aparkaleku erabilera formalizatzea. • 19 helburu orokorra: Estanciales-a espazioak hirigunean garrantzitsutzat jotzea.
PROPOSAMENAK
<p>Zeharkako izaera generikoko higikortasun iraunkorraren sustapen kanpainak garatu behar dira. Era zehatzean gomendagarria da azken urteetan eta Higikortasun-Planarekin erlazionatutako kontzientziazio-jokaeretak beste mota batean, publiko posible guztiei orientatuta, ospatuz etorri den moduan Higikortasuneko Astearen ospakizunarekin jarraitzea:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informazioko kanpaina puntualak: publizitatea, egunak eta topaketa teknikoak, sare sozialak, merchandisinga. • Informazioko sistema iraunkorra: Interneten eta zentzuzko telefonia mugikorraren bitartez, aplikazio existentek, berezko aplikazioko garapena, hedatzea. • Heziketa -kanpainak: higikortasun iraunkorraren eta ikastetxeetako bide-segurtasunaren ganean eta laneko, oinezkoen higikortasuneko politika bulkadako, kanpaina osagarrietako, heziketa • Kanpaina osagarriak. <p>Azkenik, mantendu behar dute, koordinazioaren arduraduna den izakiak lehen eskuko iradokizunak esan ahal ditzala, hiritarrekiko komunikazioko kanal bidirekzionalak etengabe irekita.</p>
KOSTUAK
<ul style="list-style-type: none"> • 5.000 euros urterokoak.
EPEA
<p>4-8 urtetan.</p> <p>Erlazioa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 7.1 estrategia: Lanagatiko higikortasuna. • 7.2 estrategia: Erosketengatiko higikortasuna. • 7.3 estrategia: Ikasketetatikohigikortasuna. • 8.1 estrategia: Heziketa-estrategia eta informazioa.

HIGIKORTASUN-PLANEKO UDAL-BULEGOA (P 8.2)
ESTRATEGIAREN LOGIKA

Elgoibar-eko PMUS-ak jasotzen ditu aktore parte-hartzaileen arteko koordinazio gradu desberdinak ezarpen-prozesuetan behar dituzten proposamen asko. Hark guztiak izakiaren existentzia eskatzen du zeregin hauetan aritutako koordinatzailea. Horregatik, Higikortasun-Planeko Udal-Bulegoa, ezarpenaren garapen harmonikoko eta PMUS-ean aurrez ikusitako proposamenen segimenduko arduraduna izango da:

Estrategia hau erantzuten dien helburuak hurrengoak dira:

- Helburu orokor 1: Ematea lekualdatze motzetako gainerako garraibideen kontrako oinezkoentzako lehentasun handiagoa.
- 2 helburu orokorra: Auzo guztietako eta urbanizatutako areetako konexioko oinezkoen sare sartzan erraza sortzea.
- 3 helburu orokorra: Gaurko eskuragarritasun-arazo puntualak gainditzea.
- 04 helburu orokorra: Bizikleta-azpiegituretako sare egituratzailea udal guztian zehar sortzea.
- 05 helburu orokorra: Ematea distantzia ertainetan mekanizatutako lekualdatze-moduen kontrako bizikletarako lehentasun handiagoa.
- 6 helburu orokorra: Ibilbide motz eta ertainei bizikletaz laguntzea.
- 7 helburu orokorra: Autobusari ibilgailu pribatu aurrean lehentasuna ematea.
- 08 helburu orokorra: Intermodalitatea bultzatzea.
- 16 helburu orokorra: Salgai-banaketa sistema iraunkorragoa definitzea
- 17 helburu orokorra: Kargako ariketa zuzena eta deskarga kontrolatzea
- 18 helburu orokorra: Espazio publikoaren kalitatea hobetzea.

PROPOSAMENAK

- 0 alternatiba: estrategiak garatzen dituzten administrazio desberdinak haien artean koordinatzen diren aurrez ikusitako jokaera desberdinak inplementatzeari begira tokian deszentralizatutako egitura.
- Alternatiba 1: entitate berria, ekaitza edo permanentea, aurrez ikusitako jokaerak alde batera utzita koordinatzen dituena, sortzea. Jokaera desberdinak antolaketa beretik koordinatzea baimenduko du.
- 2 alternatiba: Udal barruan departamentu existentetaren bitartez zentralizatutako egitura.
- 2 alternatiba': unitatea, zeinen izendapena "Planeko Higikortasuneko Bulego Metropolitanokoa" izan daitekeen, udalaren barruan eta, beraz, nortasun juridikorik gabe sortzea

Abantailak eta eragozpenak

Alternatiba	Kostua	Koordinazioa	Autonomía
Alternatiba 0	0	---	+++
Alternatiba 1	---	+++	-
Alternatiba 2	-	++	-
Alternatiba 2'	--	+++	-

KOSTUAK

- Baino gutxiago 100.000€

EPEA

Motza.

Erlazionatut:

- 1.1 estrategia: Lurralde-plangintza loteslearen egituraketa
- 2.1 estrategia: Hiri-diseinuko praktika onak.
- 2.2 estrategia: Oinezkoen ibilbideko udal-sarea.

- 3.1 estrategia: Bizikleta-ibilbideetako udal-sarea.
- 3.2 estrategia: Aparcabicis seguruko udal-sarea.
- 3.3 estrategia: Bizikleta-sistema publikoko ezarpen ikerketa.
- 3.4 estrategia: Bizikletaren Udal-Plan Gidatzailea.
- 8.1 estrategia: Heziketa-estrategia eta informazioa