

---

# LEZOKO HIRI-MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO PLANA

---



Lezoko Unibertsitateko Udala

Lezoko Unibertsitateko Udala

---

**2021eko urtarrila**

---



**INGARTEK**  
Inteligencia en movimiento

Venezuela Plaza, 1  
48001 Bilbao, Bizkaia  
T. 94 655 62 23  
F. 94 657 43 04  
[www.ingartek.com](http://www.ingartek.com)

# LEZOKO HIRI-MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO PLANA:

---

## **1. FASEA: MUGIKORTASUNAREN DIAGNOSTIKOA**

### **4. eranskina: Aparkaleku plazen analisia**

1. dokumentua: Aurrediagnostikoa

2 .dokumentua: Mugikortasunaren diagnostikoa

1. eranskina: Mugikortasunari buruzko inkesta

2. eranskina: Trafikoaren analisia

3. eranskina: Bidegorriaren analisia

**4. eranskina: Aparkaleku plazen analisia**

3. dokumentua: Datu baseak

4. dokumentua: Planaren diagnostikoa

# Aurkibidea

<b>01. SARRERA</b>	<b>5</b>
01.1 Aurrekariak	6
01.1.1 Aparkaldi mugatuko eremuak	6
01.1.2 Hasierako pertzepzioa	7
01.2 Metodologia	7
<b>02. ZONAKATZEA</b>	<b>8</b>
02.1 Hirigunea	8
02.2 Industrialdea	10
<b>03. DIAGNOSTIKOA</b>	<b>12</b>
<b>04. APARKALEKUA</b>	<b>13</b>
04.1 Hirigunea	13
04.2 Industrialdea	17
04.2.1 Larunbatetako analisisa	17
04.2.2 Irregularitasunak	19
<b>05. IRISGARRITASUNARI BURUZKO ARAUDIA</b>	<b>22</b>
05.1 Mugikortasun urriko pertsonentzako plazak	23
<b>06. TXANDAKATZEA</b>	<b>24</b>
06.1 Xehetasuna sekzioka	26

## Taulen aurkibidea

1. taula: Lezoko hirigunean kokatutako eremuak (Iturria: geuk egina) .....	9
2. taula: Lezoko industrialdeetan kokatutako eremuak (Iturria: geuk egina) .....	11
3. taula: Plaza-kopurua eta okupazioa hiri-ingurunean. Balio absolutuak .....	13
4. taula: Plaza-kopurua eta okupazioa hiri-ingurunean. Ehunekoak .....	13
5. taula: Lezoko hiriguneko aparkaleku plazen okupazioa .....	15
6. taula: Industria-inguruneko plaza kopurua eta okupazioa. Balio absolutuak .....	17
7. taula: Industria-inguruneko plaza kopurua eta okupazioa. Ehunekoak .....	17
8. taula: Industrialdeko aparkalekuen okupazioa (larunbata) .....	20
9. taula: Industrialdeko aparkalekuen okupazioa (larunbata) .....	21
10. taula: Zona bakoitzeko erreserbatutako plaza-kopurua .....	23
11. taula: Ibilgailuen txandakatzea eremu bakoitzean .....	24
12. taula: Aparkalekuak eremu desberdinetan .....	25

## Irudien aurkibidea

1. irudia: Lezoko hiriguneko eremuen kokapena (Iturria: geuk egina) .....	8
2. irudia: Lezoko hiriguneko eremuen xehetasuna (Iturria: geuk egina) .....	10
3. irudia: Industrialdeetako eremuen kokapena (Iturria: geuk egina) .....	10
4. irudia: Industrialdeetako eremuen xehetasuna (Iturria: geuk egina) .....	11
5. irudia: Hiri-inguruneko okupazio-tasa .....	14
6. irudia: Hiri-inguruneko aparkaleku irregularren kopurua .....	14
7. irudia: Industrialdearen okupazio-tasa (laneguna) .....	18
8. irudia: Industrialdearen okupazio-tasa (larunbata) .....	18
9. irudia: Industrialdeko aparkaleku irregularren kopurua (laneguna) .....	19
10. irudia: Industrialdeko aparkaleku irregularren kopurua (larunbata) .....	19
11. irudia: Eremu berean ibilgailuen aparkaldien banaketa (%). (Iturria: geuk egina) .....	25

## Grafikoen aurkibidea

1. grafikoa: Ibilgailuen txandakatzea eremu bakoitzean .....	24
2. grafikoa: Eremu bereko ibilgailuen aparkaldiak, eremuaren arabera .....	26

---

# 01. Sarrera

---

Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Planaren bigarren fasea udalerriko mugikortasunaren azterketan oinarritzen da. Atal hau hainbat ataletan aztertuko da:

- Inkestak oinezkoei eta gidariei
- Pertsonen eta ibilgailuen zenbaketak
- Aparkalekuen analisisa
- Bidegorriaren analisisa

Dokumentu honek udalerriko aparkalekuen azterketa du ardatz. Zeregin hori gauzatzeko, dauden plazak aurrez aurre ikuskatu dira, eta eremu bakoitzeko ibilgailuak erregistratu dira.

Hiri Mugikortasun Iraunkorreko Plan batean, aparkalekuak duen garrantzia handia eta funtsezkoa da hasieran ezarritako helburu orokorrak lortzeko. Aparkalekuan automobilaren erabilerari eta zirkulazioari buruzko estrategia oso bat dago, baina baita hiri-espazio publikoa okupatzeko lehia-estrategia bat ere, aparkaleku erabilerarako, beste erabilera alternatibo batzuen aurrean. Horrela, lur gaineko aparkalekuaren kudeaketa argirik ez izateak, lehenik eta behin, udal-espazio publikoaren hipoteka dakar ibilgailu pribatuaren alde. Aparkalekurik ez egoteak eragin negatiboa izan dezake gaur egungo trafikoa, baita legez kontrako ekintzak ere. Hona hemen, laburbilduta:

- Aparkatzeko lekuen bila udalerriko bideetan etengabe zirkulatzearen ondoriozko pilaketa-arazoak.
- Ilegaltasuna bigarren ilaratan: oro har, bideetan ibiltzea zailtzen du, eta, bereziki, garraio publikoa igarotzea, haren lehiakortasuna murriztuz, merkataritza-abiadura murrizten duten eta, beraz, eskaintza teorikoa betetzea eragozten duten gorabeherak areagotuz.
- Legez kontrako zintarri eta zebra-bideak: nabarmen kaltetzen dituzte oinezkoen irisgarritasun-mailak, batez ere mugikortasun urriko pertsonentzat.
- Biribilgune eta bidegurutzeak legez kontrakoak badira, ikuspena gutxitzen da biribilguneetan, bidearen arriskugarritasuna areagotzen da eta, beraz, istripu-tasa handitzen da.

Zeharkako interakzioko faktore horiei guztiei aparkalekuen kudeaketaren ondorio zuzenak gehitu beharko litzaizkieke. Aparkaleku-eskaintza ibilgailu pribatuko mugikortasun-eskaintzaren osagai bat gehiago dela ulertuta, aparkaleku-eskaintza arautu gabe egoteak, batez ere egoiliar ez direnentzat, ibilgailu pribatuaren erabilera sustatzen du, eta, beraz, hiriguneetara sartzea.

Aparkaleku-politika arazoan identifikazio egokian oinarritu behar da.

## 01.1 Aurrekariak

---

### Lezoko trafikoari buruzko Ordenantzak honako hau dio:

Legeak udalerriei espazio publikoa arautzeko eta kudeatzeko ematen dizkien eskuduntzez gain, 2008ko urriaren 1ean onartutako Trafikoa Arautzeko Ordenantzak, 28. artikuluan, eremu edo auzo jakin batzuetan aparkatzeko neurriak arautzeko aukera ezartzen du, aparkalekuen txandakatzea bermatzeko eta espazio publikoa xede horretarako modu zehatz batean kudeatzeko.

#### 24. artikulua.

Ibilgailuak ilaran, baterian eta erdi-baterian aparkatu ahal izango dira.

- Ilaran edo lokarrian aparkatzea esaten zaio ibilgailuak bata bestearen atzean eta espaloiazen zintarriarekiko paraleloan daudenean.
- Baterian aparkatzea esaten zaio ibilgailuak elkarren alboan eta espaloiazen zintarriarekiko perpendikularrean daudenean.
- Erdi-baterian aparkatzea esaten zaio ibilgailuak bata bestearen alboan eta zeharka espaloiazen zintarrian kokatuta daudenean.

Zoladuran seinaleztapena duten aparkalekuetan, ibilgailuak markatutako perimetroaren barruan jarriko dira.

#### 25. artikulua.

Zirkulazioaren bi noranzkoetako bideetan, aparkatzea debekatuta ez dagoenean, martxaren noranzkoaren eskuineko aldean aparkatuko da. Zirkulazioaren noranzko bakarreko bideetan, eta kontrako seinalerik ez badago, galtzadaren bi aldeetan aparkatuko da, baldin eta zirkulaziorako gutxienez hiru metroko zabalera uzten bada.

#### 26. artikulua.

Gidariak ibilgailuak zintarritik ahalik eta hurbilen aparkatu beharko dituzte, eta gehienez ere 20 zentimetroko tartea utzi espaloiazen zintarriaren eta ibilgailuaren gurpilen kanpoko azaleraren artean, galtzadaren zati hori garbitu ahal izateko.

#### 28. artikulua.

Udalak aparkaldi mugatuko neurriak ezarri ahal izango ditu, berariazko arauketa bidez, udalerriko eremu, kale edo auzo jakin batzuetan, aparkalekuen txandakatzea bermatzeko edo dagokion arauketa zehatzak zehazten duen espazio publikoa modu zehatzean kudeatzeko.

### 01.1.1 Aparkaldi mugatuko eremuak

Gaur egun, Altamira auzoa da aparkalekua mugatuta duen udalerriko gune bakarra. Altamiran aparkaldi mugatua arautzen duen ordenantzaren arabera, "Altamira auzoak aparkatzea mugatzeko helburuak dira, alde batetik, helburu orokorren barruan, aparkatzeko eskaerari behar bezala erantzutea, eta, horrela, aparkalekuaren txandakatzea bermatzea, eta, bestetik, erabilera publikoko aparkalekuaren espazioa kudeatzea".

## 01.1.2 Hasierako pertzepzioa

Udaleko zuzendaritza teknikoak adierazi du gaur egun aparkalekuak herritarrengan nolabaiteko arreta sortzen duen faktorea dela. Zehazkiago, herritarren zati batek Lezoko hiri-ingurunean aparkaleku publikorik ez dagoela uste du. Ikuspegi hori berretsi egiten da azterlan honetan egindako inkestan (kontsultatu 1. eranskina).

Bestalde, uste da industrialdea arazo-gune bat dela aparkalekuaren ikuspegitik. Eremuaren antolamenduak ez du lan hori errazten. Era berean, arazo hori lanegunetan ez ezik, zantzu batzuen arabera, asteburuetan ere erabiltzen dute garraiolariak eremu hori beren ibilgailu partikularrak edo laneko ibilgailuak denbora luzez aparkatzeko.

Kasu horiek aztertu eta berrestea izango da analisi honen helburua.

## 01.2 Metodologia

---

Aparkatzeko sistemaren azterketa osorik garatzeko, fase anitzeko metodologia erabili da, horrelako azterlanetan testatua eta frogatua.

**Zonakatzea.** Abiapuntua azterketaren gainerakoarekin homogenea den zonakatzea da, udalerrriaren banaketan oinarrituta, eta, kasu honetan, auzoka edo udal-entitateka taldekatuta.

**Oinarrizko informazioa.** Eskuragarri dagoen informazioa jasotzen da, eta informazio hori zabaltzeko beharra hautemanenez gero, landa-lanen kanpaina egokiak egiten dira, hala nola eskaintzaren eta eskariaren inbentarioak, txandakatzeen analisiak, inkestak, etab.

Informazio guztia eremuka multzokatuta dagoenean, analisi-irizpideak ezartzen dira. Kasu honetan, alde batetik, eskaintza aztertzen da, eta, bestetik, eskaria.

### **Eskaintza:**

Aparkalekuak eskaintzen dituzten azpiegitura motak aztertzen dira (lur gainekoak edo lurrazpikoak izan), eskaintako kopurua, azpiegitura horien kokapena eta, halakorik badago, ordutegi-tarifa.

### **Eskaria:**

Garrantzitsua da eskaintako plazen okupazioak aztertzea, baita horien txandakatzea ere. Beharrezkoa bada, irregularitasun-kasurik atzeman den zehaztuko da.

Azkenik, eskaintza erabiltzaile motaren arabera eskarira hurbildu dela jakin ondoren, horietako bakoitzerako dagoen defizita/superabita ezar daiteke.

---

# 02. Zonakatzea

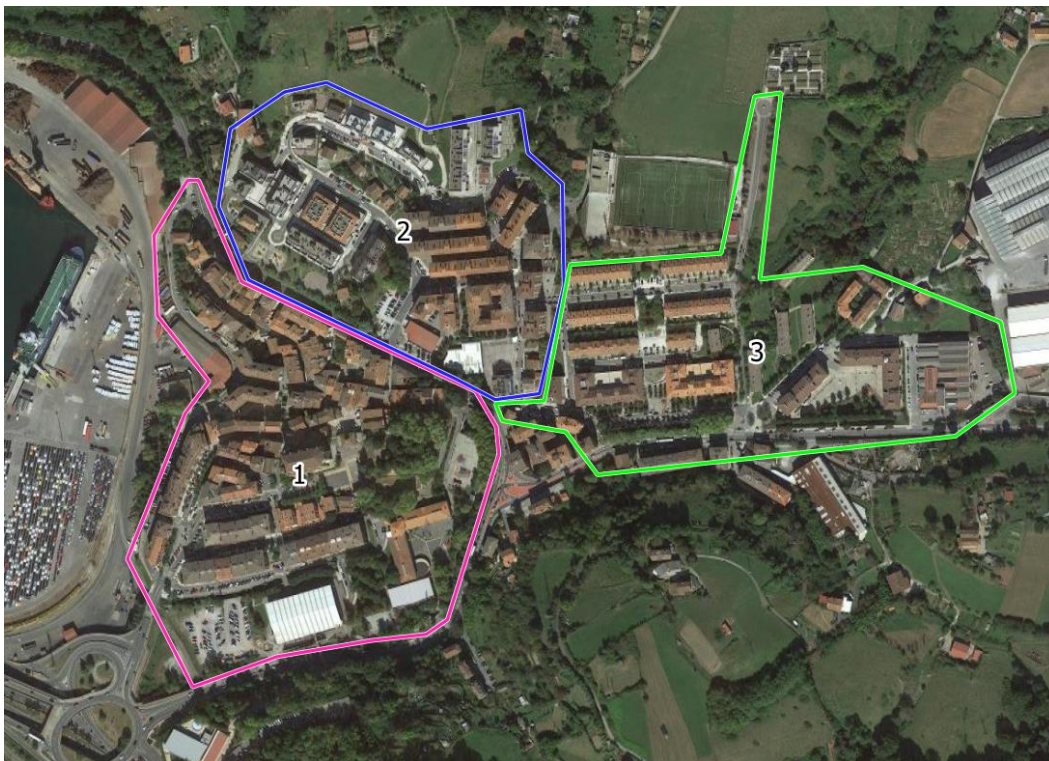
---

## 02.1 Hirigunea

---

Lezoko hirigunea hiru gunetan banatu da.

- Lehenengoak udalerriko mendebaldeko ertzetik Jaizkibel Hiribidea errepidearen mugaraino dauden kaleak hartzen ditu.
- Bigarren multzoa iparraldean Jaizkibel Hiribidearekin eta ekialdean Arretxene kalearen mugatzen da.
- Azkenik, hirugarren multzoa ekialderago dagoen eremuan dago, Jaizkibel Hiribideak, Arretxene kaleak eta Algeposak mugatuta.



**1. irudia: Lezoko hiriguneko eremuen kokapena (Iturria: geuk egina)**

Era berean, xehetasun gehiagorako, eremu bakoitzaren barruan, kaleei eta ibilbideei lotutako tarte batzuk definitu dira. Horiek jarraian kontsulta daitezke.



1. taula: Lezoko hirigunean kokatutako eremuak (Iturria: geuk egina)

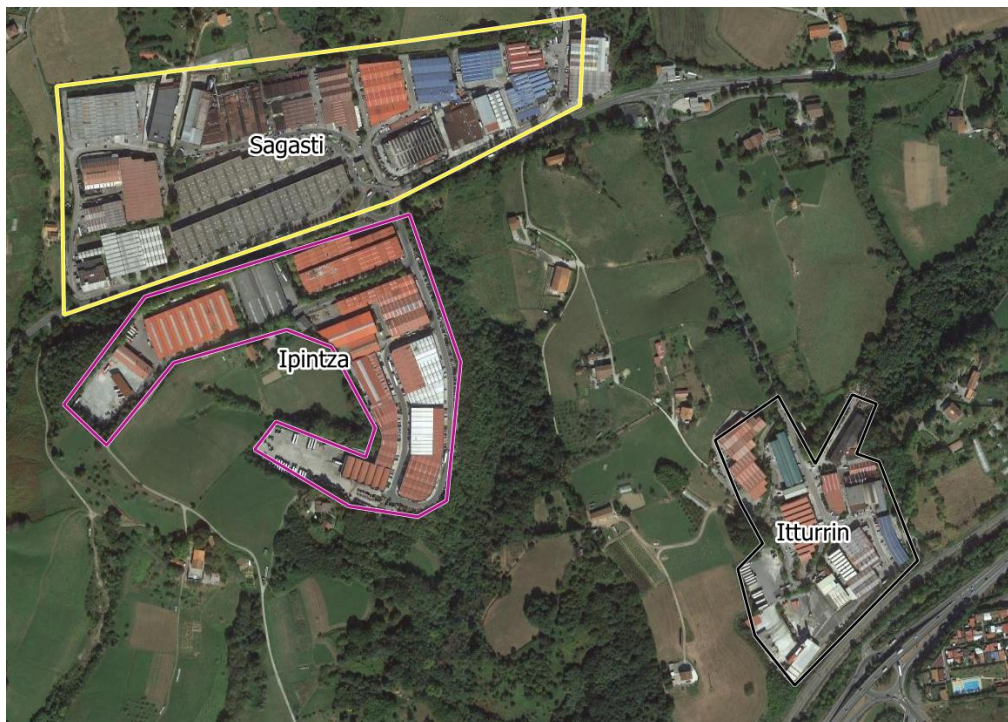
<b>Id</b>	<b>Eremua</b>	<b>Sekzioa</b>	<b>Kalea</b>
1	Lezo	1	Kiroldegia
2	Lezo	1	Polentzarrene Kalea
3	Lezo	1	Polentzarrene Kalea
4	Lezo	1	Polentzarrene Kalea
5	Lezo	1	Polentzarrene Kalea
6	Lezo	1	Kale Nagusia Kalea
7	Lezo	2	Aralar Kalea aparkalekua
8	Lezo	2	Aralar Kalea aparkalekua
9	Lezo	2	Larrun Kalea
10	Lezo	2	Urdaburu Kalea, 6
11	Lezo	2	Urdaburu Kalea
12	Lezo	2	Aralar Kalea
13	Lezo	2	Gorbea Kalea
14	Lezo	2	Aralar Kalea, 7
15	Lezo	2	Aralar Kalea
16	Lezo	2	Aralar Kalea, 9
17	Lezo	2	Donibanealde Bailara
18	Lezo	2	Aralar Kalea/ Auñamendi Kalea
19	Lezo	2	Auñamendi Kalea
20	Lezo	2	Gorbea Kalea
21	Lezo	2	Auñamendi Kalea
22	Lezo	2	Auñamendi Kalea
23	Lezo	3	Zubitxo Kalea
24	Lezo	3	Arretxene Kalea
25	Lezo	3	Plazeta Kalea
26	Lezo	3	Lexo bertsolaria Kalea
27	Lezo	3	Lexo bertsolaria Kalea
28	Lezo	3	Lope de Isasti Plaza
29	Lezo	3	Arretxene Kalea
30	Lezo	3	Zubitxo Kalea
31	Lezo	3	Eugenio de ochoa Kalea
32	Lezo	3	Eugenio de ochoa Kalea
33	Lezo	3	Gaintxurizketa-lezo
34	Lezo	3	Elias Salaberria Hiribidea
35	Lezo	1	Goiko Plaza
36	Lezo	1	Antonio pildain Kalea
37	Lezo	1	A. Lizarazu Kalea
38	Lezo	1	Donibane Kalea
39	Lezo	1	G. de Lazon Kalea
40	Lezo	1	Hipolito Gezala Kalea



2. irudia: Lezoko hiriguneko eremuen xehetasuna (Iturria: geuk egina)

## 02.2 Industrialdea

Industria-eremua hiru industrialdetan banatuta dago: Sagasti, Ipintza eta Iturrin. Hirigunean bezala, industrialde bakoitza zati txikiagotan banatu da.

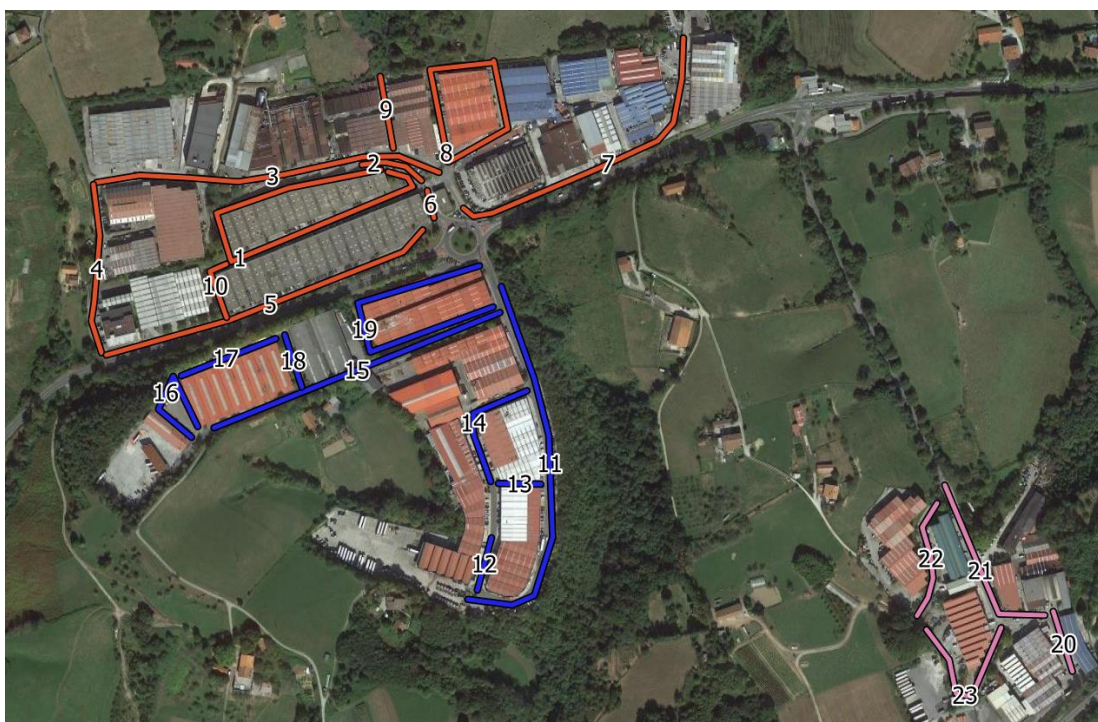


3. irudia: Industrialdeetako eremuen kokapena (Iturria: geuk egina)



2. taula: Lezoko industrialdeetan kokatutako eremuak (Iturria: geuk egina)

Id	Eremua	Sekzioa	Kalea
1	Industrialdea	Sagasti	Aritzbakar Kalea/Sagasti Kalea
2	Industrialdea	Sagasti	Aritzbakar Kalea
3	Industrialdea	Sagasti	Irurtzun Kalea
4	Industrialdea	Sagasti	Irurtzun Kalea
5	Industrialdea	Sagasti	Urune Kalea
6	Industrialdea	Sagasti	Sagasti Kalea
7	Industrialdea	Sagasti	Urune Kalea
8	Industrialdea	Sagasti	Irurtzun Kalea
9	Industrialdea	Sagasti	Irurtzun Kalea
10	Industrialdea	Sagasti	Sagasti Kalea
11	Industrialdea	Ipintza	Txatxamendi Kalea
12	Industrialdea	Ipintza	Txatxamendi Kalea
13	Industrialdea	Ipintza	"Kalezulo" Txatxamendi Kalea
14	Industrialdea	Ipintza	Txatxamendi Kalea
15	Industrialdea	Ipintza	Ipintza Kalea
16	Industrialdea	Ipintza	Herrikoetxea Kalea
17	Industrialdea	Ipintza	Herrikoetxea Kalea
18	Industrialdea	Ipintza	Herrikoetxea Kalea
19	Industrialdea	Ipintza	Iribarren Kalea
20	Industrialdea	Iturrin	Iturrin Kalea
21	Industrialdea	Iturrin	Iturrin Kalea
22	Industrialdea	Iturrin	Abendaño Kalea
23	Industrialdea	Iturrin	Abendaño Kalea



4. irudia: Industrialdeetako eremuen xehetasuna (Iturria: geuk egina)

---

## 03. Diagnostikoa

---

### Eskaintzaren eta eskariaren arteko erlazioa

Oro har, azpimarratzekoa da aparkalekuaren saturazioa (% 80tik gorako ehunekoak kontuan hartuta), bai zentroan, bai industria-ingurunean (lanegunetan).

Lehen eta azken orduko ordu-tarteek gaueko egoiliarren aparkaleku-egoera islatzen dutela (7:00etatik 9:00etara eta 20:00etatik 22:00etara) eta eguerdiko ordu-tarteak (13:00etatik 15:00etara) eguneko eskaria islatzen duela kontuan hartuta, Lezon eguneko eskaria gauekoa baino % 12 txikiagoa dela ikusten da. Hau da, kanpoko ibilgailuek hirigunean duten erakarpen-pisua bertakoena baino txikiagoa da.

### Mugikortasun urriko pertsonentzako aparkalekuak

Mugikortasun urriko pertsonentzako aparkalekuei dagokienez, ez da horretarako erreserbatutako leku nahikorik aurkitu.

### Ondorioak

Lezoko aparkalekuaren egoera guztiz motorizatutako udalerrri-profilaren antzekoa da; eredu horretan, autoa da eguneroko mugikortasunaren protagonista nagusia, eta auto-gidarien beharrak (eskariak) iraganeko egoerekiko paraleloak dira.

Hala ere, egungo errealitateak ibilgailu pribatua ardatz duten politikak atzeaz uztea du helburu. Bestela esanda, mugikortasun jasangarrirako politika eta gidalerro berrien helburua da hiri-ingurunean ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murriztea, bai eta eguneko ordu nagusietan bide publikoan aparkatzea mugatzea ere.

Beraz, Lezoko egoera, ia udalerrri guztiak bezala, jasangarritasunaren ikuspegitik eraginkorrak ez diren praktika eta ohiturak birbideratzean datza. Egoiliarren ohiturak pixkanaka birbideratu behar dira, murrizketaren eta kontzientziazioaren bidetik, ingurumena errespetatzen duten jokabide bidezkoagoetara.

Doan eta helmugatik gertu aparkatzeko eskaintzan sartzeak erdiguneko eta hiriko bideen saturazio iraunkorra ekar dezake; aldiz, hiri-eremuetatik kanpo, ordenaziorik gabe, legez kanpoko aparkalekuak eta bide publikoaren okerreko okupazioa ezartzen dira.

Inplikazio eta afekzio multzo bat, bai autoari erabat lotutako mugikortasun-eredu batek bai aparkalekuaren kudeaketa-politikarik (arrazionalik) ez egoteak eragindakoak, erabilera eta ohitura jakin batzuk murriztu eta beste batzuk bultzatzen dituztenak.

Azken batean, aparkatzeko irtenbideak ez dira soilik egungo eskaintzaren prestazioak funtzionalki berregituratzea, baizik eta, bereziki, eskariaren portaerak arauketa eraginkorrago baten bidez bideratzea, onura jakin batzuk murriztuz, alternatiba interesgarriak sustatuz eta lurzoru publikoari balioa emanez, Lezoko herritarren erabiltzeko eta gozatzeko.

## 04. Aparkalekua

Aparkaleku-maila neurtzeko, udalerriko hainbat eremutako aparkaleku-plazak zenbatu dira.

Okupatutako eta hutsik dauden plazen kopurua ez ezik, mugikortasun urriko pertsonentzako plazak ere kontuan hartu dira, eta, egotekotan, zati bakoitzean gaizki aparkatutako ibilgailuen kopurua zenbatu da.

Azterketa lanegun batean egin da (azaroaren 13an) hiri-ingurunean, eta lanegun batean eta larunbat batean (azaroaren 17an eta 14an, hurrenez hurren) industria-ingurunean.

### 04.1 Hirigunea

Aztertu den Lezoko hiriguneak aparkatzeko plazen okupazio handia islatzen du. Aztertutako tarte guztiek (Lexo Bertsolaria kaleko hilerritik hurbilen dagoen tartean izan ezik) okupazio-maila handia edo oso handia dute. Saturazio handieneko eremu horiek udalerriko sarbideetatik gertu daude.

Aparkalekuen araudia betetzeari dagokionez, hiri-ingurunean ez da arazo handitzat har dezakegun egoerarik antzeman. Oro har, gaizki aparkatutako ibilgailu gutxi batzuk hauteman dira, baina pertsonen segurtasuna eta irisgarritasuna ez zuten arriskuan jartzen.

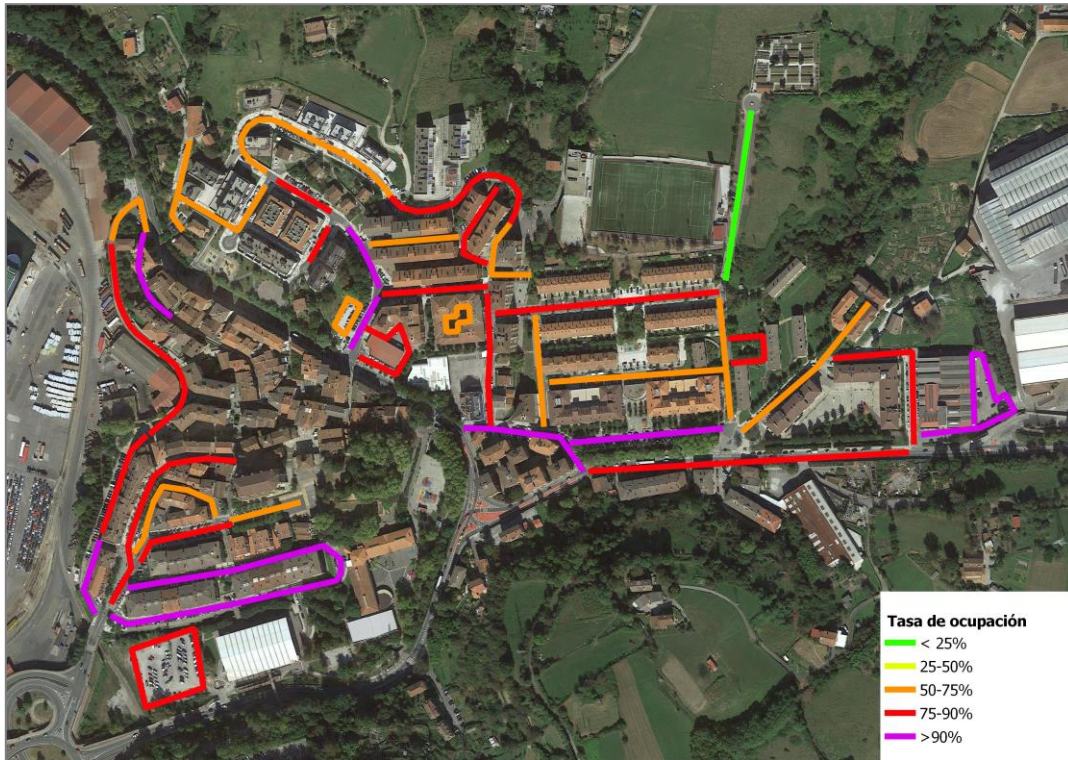
3. taula: Plaza-kopurua eta okupazioa hiri-ingurunean. Balio absolutuak

Sekzioa	Plazak guztira	Okupatuak	Libreak	Irregularrak
1	450	382	68	14
2	415	318	97	13
3	499	367	132	10
Total	1.364	1.067	297	37

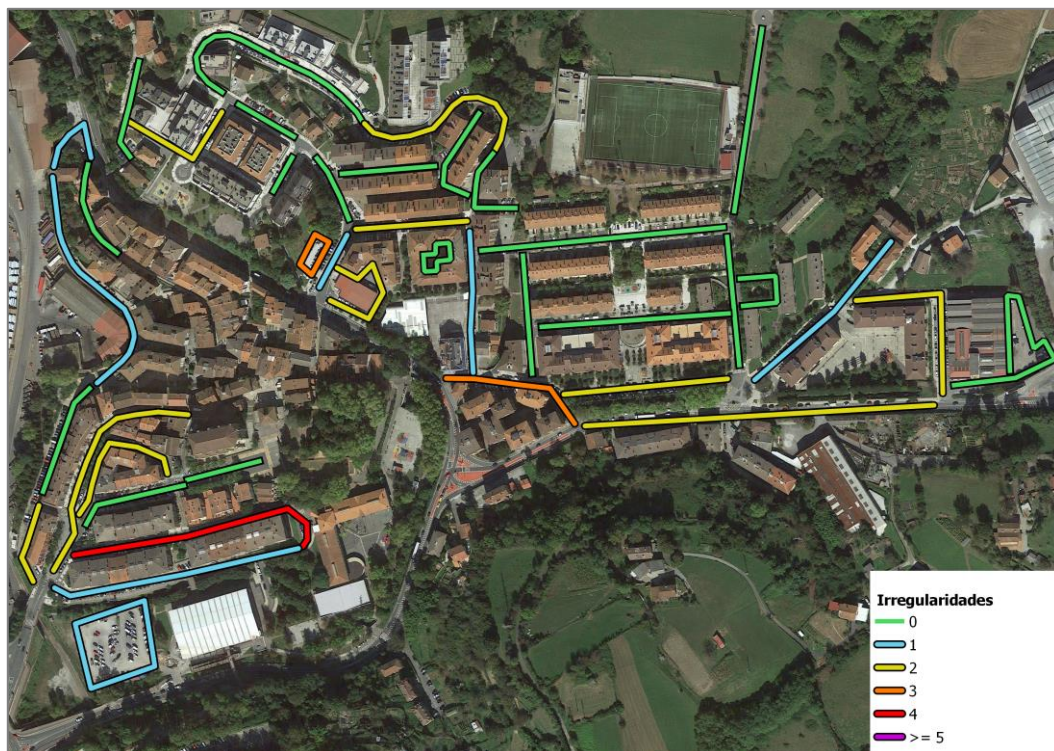
4. taula: Plaza-kopurua eta okupazioa hiri-ingurunean. Ehunekoak

Sekzioa	Plazak guztira	Okupatuak	Libreak	Irregularrak
1	% 100	% 85	% 15	% 3
2	% 100	% 77	% 23	% 3
3	% 100	% 74	% 26	% 2
Total	% 100	% 78	% 22	% 3





5. irudia: Hiri-inguruneko okupazio-tasa



6. irudia: Hiri-inguruneko aparkaleku irregularraren kopurua

## 5. taula: Lezoko hiriguneko aparkaleku plazen okupazioa

Id	Sekzioa	Tartea Kalea	Plaza erregularrak			MUP plazak			Apark. Irregularrak	Ehunekoak		
			Guztira	Okupatuta	Libre	Guztira	Okupatuta	Libre		Okupazioa	MUP	Irregularrak
1	1	Kiroldegia	120	99	21	0			1	% 82,5	% 0,0	% 0,8
2	1	Polentzarrene Kalea	11	10	1	0			2	% 90,9	% 0,0	% 18,2
3	1	Polentzarrene Kalea	52	42	10	0				% 80,8	% 0,0	% 0,0
4	1	Polentzarrene Kalea	45	36	9	1		1	1	% 80,0	% 2,2	% 2,2
5	1	Polentzarrene Kalea	20	14	6	0			1	% 70,0	% 0,0	% 5,0
6	1	Kale Nagusia Kalea	8	8		0				% 100,0	% 0,0	% 0,0
7	2	Aralar Kalea Parking	38	26	12	1		1	3	% 68,4	% 2,6	% 7,9
8	2	Aralar Kalea Parking	10	9	1	0			1	% 90,0	% 0,0	% 10,0
9	2	Larrun Kalea	25	22	3	0			2	% 88,0	% 0,0	% 8,0
10	2	Urdaburu Kalea, 6	10	7	3	0				% 70,0	% 0,0	% 0,0
11	2	Urdaburu Kalea	37	33	4	2		2	2	% 89,2	% 5,4	% 5,4
12	2	Aralar Kalea	12	11	1	1		1		% 91,7	% 8,3	% 0,0
13	2	Gorbea Kalea	25	17	8	0				% 68,0	% 0,0	% 0,0
14	2	Aralar Kalea, 7	8	7	1	0				% 87,5	% 0,0	% 0,0
15	2	Aralar Kalea	11	9	2	0				% 81,8	% 0,0	% 0,0
16	2	Aralar Kalea, 9	16	12	4	0			2	% 75,0	% 0,0	% 12,5
17	2	Donibanealde Bailara	16	11	5	0				% 68,8	% 0,0	% 0,0
18	2	Aralar Kalea/ Auñamendi Kalea	59	34	25	1		1		% 57,6	% 1,7	% 0,0
19	2	Auñamendi Kalea	65	53	12	2		2	2	% 81,5	% 3,1	% 3,1
20	2	Gorbea Kalea	35	31	4	0				% 88,6	% 0,0	% 0,0
21	2	Auñamendi Kalea	19	13	6	1		1		% 68,4	% 5,3	% 0,0
22	2	Auñamendi Kalea	29	23	6	1		1	1	% 79,3	% 3,4	% 3,4
23	3	Zubitxo Kalea	33	32	1	1		1	3	% 97,0	% 3,0	% 9,1
24	3	Arretxene Kalea	19	14	5	0				% 73,7	% 0,0	% 0,0
25	3	Plazeta Kalea	47	37	10	0				% 78,7	% 0,0	% 0,0

Tartea			Plaza erregularrak			MUP plazak			Apark.	Ehuneakoak		
Id	Sekzioa	Kalea	Guztira	Okupatuta	Libre	Guztira	Okupatuta	Libre	Irregularrak	Okupazioa	MUP	Irregularrak
26	3	Lexo bertsolaria Kalea	69	13	56	0				% 18,8	% 0,0	% 0,0
27	3	Lexo bertsolaria Kalea	15	10	5	0				% 66,7	% 0,0	% 0,0
28	3	Lope de Isasti Plaza	17	14	3	0				% 82,4	% 0,0	% 0,0
29	3	Arretxene Kalea	47	35	12	0				% 74,5	% 0,0	% 0,0
30	3	Zubitxo Kalea	61	56	5	2		2	2	% 91,8	% 3,3	% 3,3
31	3	Eugenio de ochoa Kalea	51	38	13	1		1	1	% 74,5	% 2,0	% 2,0
32	3	Eugenio de ochoa Kalea	43	36	7	0			2	% 83,7	% 0,0	% 4,7
33	3	Gaintzurizketa-lezo	41	37	4	0				% 90,2	% 0,0	% 0,0
34	3	Elias Salaberria Hiribidea	56	45	11	0			2	% 80,4	% 0,0	% 3,6
35	1	Goiko Plaza	22	16	6	0				% 72,7	% 0,0	% 0,0
36	1	Antonio pildain Kalea	36	32	4	1	1			% 88,9	% 2,8	% 0,0
37	1	A. Lizarazu Kalea	15	11	4	1		1	2	% 73,3	% 6,7	% 13,3
38	1	Donibane Kalea	36	31	5	0			2	% 86,1	% 0,0	% 5,6
39	1	G. de Lazon Kalea	50	48	2	1		1	4	% 96,0	% 2,0	% 8,0
40	1	Hipolito Gezala Kalea	35	35					1	% 100,0	% 0,0	% 2,9



## 04.2 Industrialdea

Industrialdearen ezaugarria aparkalekuen antolamendu argirik ez egotea da. Batez ere, marka horizontalak mugatuta ez daudelako edo hondatuta daudelako.

Egindako ikuskapenetan egiaztatu da zati askotan okupazio-maila oso handia dela, eta, ondorioz, aparkaleku irregular asko daudela.

Aparkatzeko leku falta eta ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna arazo handiak dira hiru industrialdeetan, baina deigarriagoa dira Iturrinen kasuan. Ibilgailu askok espaloia gainean aparkatzen dute, ondorioz, espaloia ia baliogabe geratzen da.

**6. taula: Industria-inguruneke plaza kopurua eta okupazioa. Balio absolutuak**

Sekzioa	Plazak guztira	Okupatuta	Libre	Irregularrak
Ipintza	570	488	82	24
Iturrin	198	198		130
Sagasti	618	472	146	97
Total	1.386	1.158	228	251

**7. taula: Industria-inguruneke plaza kopurua eta okupazioa. Ehunekoak**

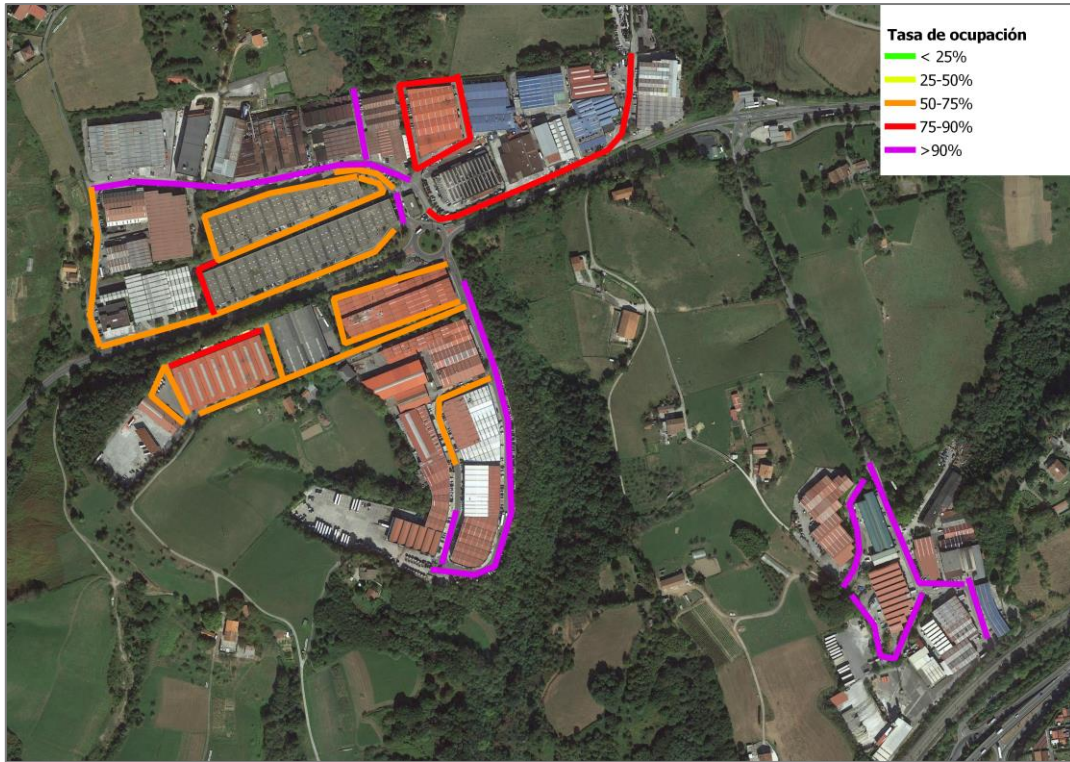
Sekzioa	Plazak guztira	Okupatuta	Libre	Irregularrak
Ipintza	% 100	% 86	% 14	% 4
Iturrin	% 100	% 100	% 0	% 66
Sagasti	% 100	% 76	% 24	% 16
Total	% 100	% 84	% 16	% 18

### 04.2.1 Larunbatetako analisisa

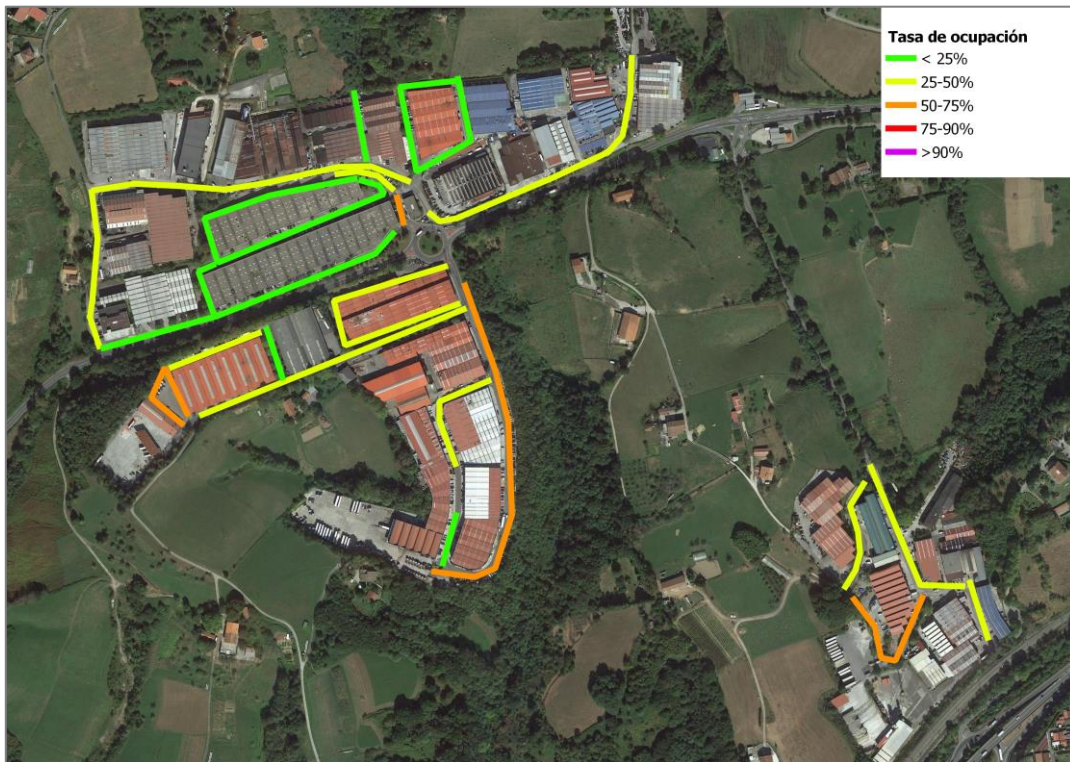
Industria-ingurunean aztertu beharreko beste alderdi bat asteburuetako aparkalekuen erabilera da. Azaroaren 14an (larunbata), egindako ikuskapenaren ondoren, egiaztatu da ibilgailu askok erabiltzen dutela eremu hori.

Erabilera hori ez da soilik ibilgailu partikularretara mugatzen; izan ere, zenbait lekutan ibilgailu astunak atzeman dira hainbat plaza okupatuz aparkatuta. Eremuetako batean, gainera, garraiolari talde bat zegoen eremua atsedentleku gisa erabiltzen.

Egoera horiek ez dira lanegunetako ikuskapenean ikusi.



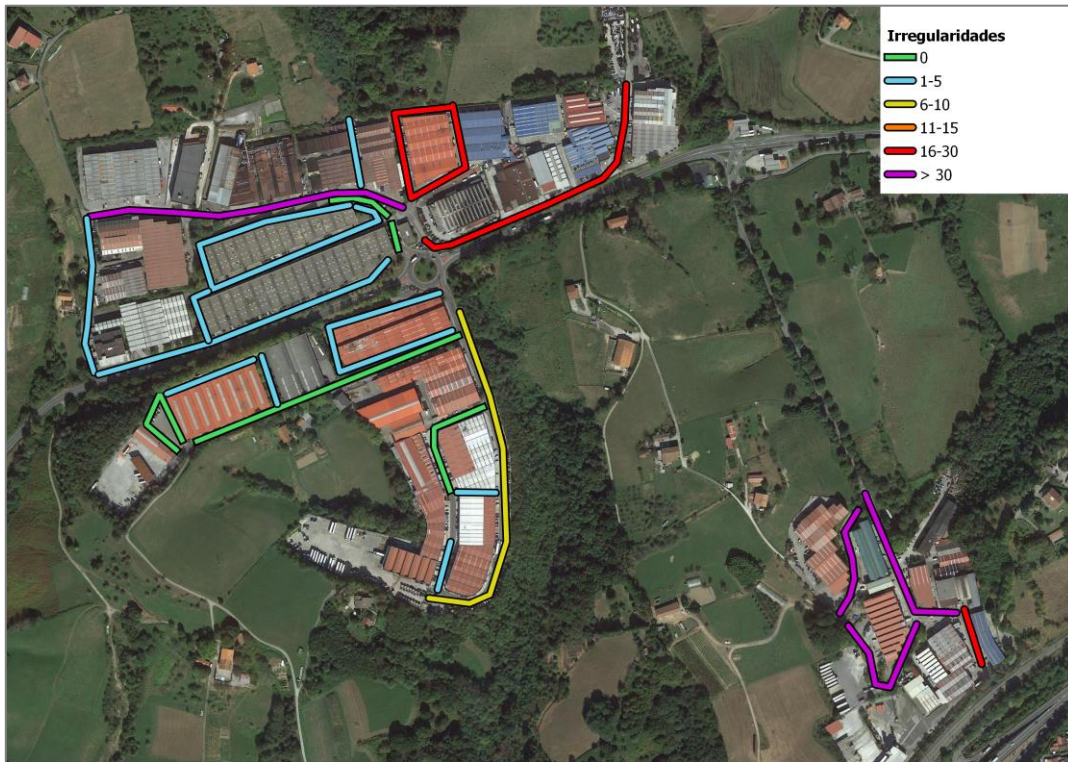
7. irudia: Industrialdearen okupazio-tasa (laneguna)



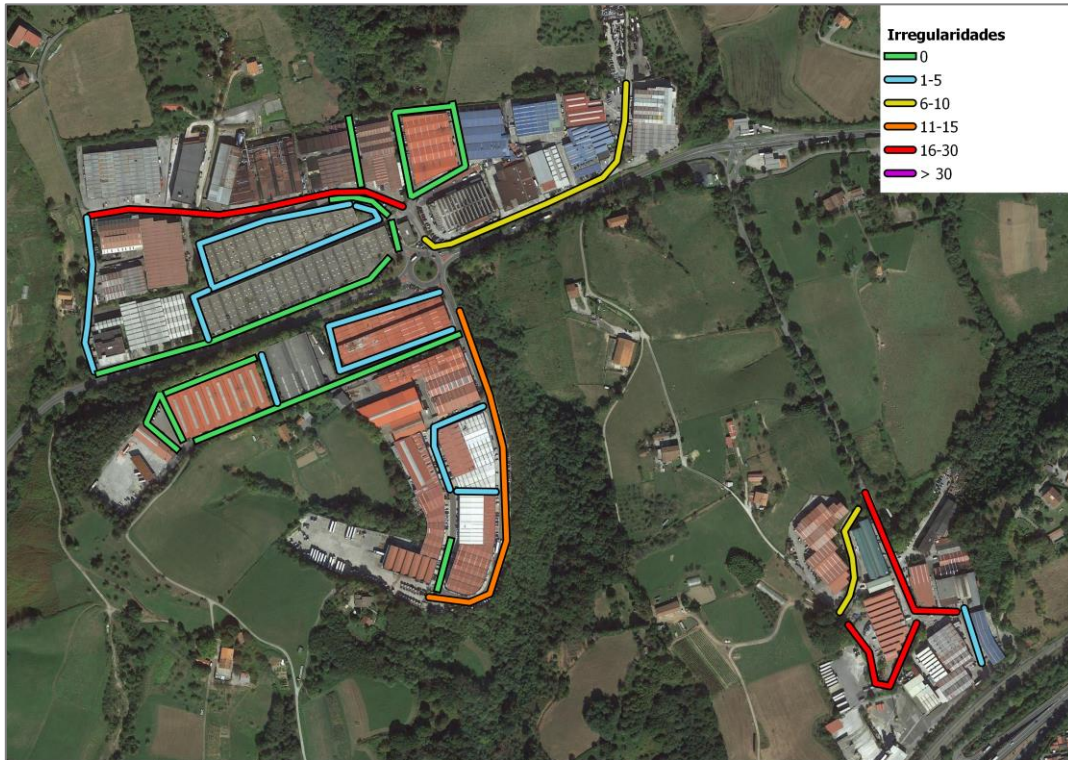
8. irudia: Industrialdearen okupazio-tasa (larunbata)



## 04.2.2 Irregularitasunak



9. irudia: Industrialdeko aparkaleku irregularren kopurua (laneguna)



10. irudia: Industrialdeko aparkaleku irregularren kopurua (larunbata)

## 8. taula: Industrialdeko aparkalekuen okupazioa (larunbata)

Id	Sekzioa	Tartea Kalea	Plaza erregularrak			MUP plazak			Apark. irregularra	Ehuneakoak		
			Guztira	Okupatuta	Libre	Guztira	Okupatuta	Libre		Okupazioa	MUP	Irregularrak
1	Sagasti	Aritzbakar Kalea/Sagasti Kalea	139	13	126	0	0	0	2	% 9,4	% 0,0	% 1,4
2	Sagasti	Aritzbakar Kalea	8	3	5	0	0	0	0	% 37,5	% 0,0	% 0,0
3	Sagasti	Irurtzun Kalea	69	32	37	0	0	0	28	% 46,4	% 0,0	% 40,6
4	Sagasti	Irurtzun Kalea	34	7	27	0	0	0	4	% 20,6	% 0,0	% 11,8
5	Sagasti	Urune Kalea	138	6	132	0	0	0	0	% 4,3	% 0,0	% 0,0
6	Sagasti	Sagasti Kalea	11	8	3	0	0	0	0	% 72,7	% 0,0	% 0,0
7	Sagasti	Urune Kalea	92	20	72	0	0	0	7	% 21,7	% 0,0	% 7,6
8	Sagasti	Irurtzun Kalea	90	7	83	0	0	0	1	% 7,8	% 0,0	% 1,1
9	Sagasti	Irurtzun Kalea	19	0	19	0	0	0	0	% 0,0	% 0,0	% 0,0
10	Sagasti	Sagasti Kalea	18	0	18	0	0	0	2	% 0,0	% 0,0	% 11,1
11	Ipintza	Txatxamendi Kalea	203	112	91	0	0	0	13	% 55,2	% 0,0	% 6,4
12	Ipintza	Txatxamendi Kalea	90	16	74	0	0	0	0	% 17,8	% 0,0	% 0,0
13	Ipintza	"Kalezulo" Txatxamendi Kalea	0	0	0	0	0	0	3			
14	Ipintza	Txatxamendi Kalea	44	12	32	0	0	0	4	% 27,3	% 0,0	% 9,1
15	Ipintza	Ipintza Kalea	32	13	19	0	0	0	0	% 40,6	% 0,0	% 0,0
16	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	31	20	11	0	0	0	0	% 64,5	% 0,0	% 0,0
17	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	47	11	36	0	0	0	0	% 23,4	% 0,0	% 0,0
18	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	27	4	23	0	0	0	2	% 14,8	% 0,0	% 7,4
19	Ipintza	Iribarren Kalea	96	23	73	0	0	0	4	% 24,0	% 0,0	% 4,2
20	Iturrin	Iturrin Kalea	33	12	21	0	0	0	4	% 36,4	% 0,0	% 12,1
21	Iturrin	Iturrin Kalea	88	29	59	0	0	0	20	% 33,0	% 0,0	% 22,7
22	Iturrin	Abendaño Kalea	37	8	29	0	0	0	8	% 21,6	% 0,0	% 21,6
23	Iturrin	Abendaño Kalea	40	25	15	0	0	0	25	% 62,5	% 0,0	% 62,5

## 9. taula: Industrialdeko aparkalekuen okupazioa (larunbata)

Id	Sekzioa	Tartea Kalea	Plaza erregularrak			MUP plazak			Apark. irregularrak	Ehuneakoak		
			Guztira	Okupatuta	Libre	Guztira	Okupatuta	Libre		Okupazioa	MUP	Irregularrak
1	Sagasti	Aritzbakar Kalea/Sagasti Kalea	139	101	38	0	0	0	4	% 72,7	% 0,0	% 2,9
2	Sagasti	Aritzbakar Kalea	8	6	2	0	0	0	0	% 75,0	% 0,0	% 0,0
3	Sagasti	Irurtzun Kalea	69	63	6	0	0	0	41	% 91,3	% 0,0	% 59,4
4	Sagasti	Irurtzun Kalea	34	25	9	0	0	0	3	% 73,5	% 0,0	% 8,8
5	Sagasti	Urune Kalea	138	81	57	0	0	0	4	% 58,7	% 0,0	% 2,9
6	Sagasti	Sagasti Kalea	11	10	1	0	0	0	0	% 90,9	% 0,0	% 0,0
7	Sagasti	Urune Kalea	92	77	15	0	0	0	20	% 83,7	% 0,0	% 21,7
8	Sagasti	Irurtzun Kalea	90	75	15	0	0	0	18	% 83,3	% 0,0	% 20,0
9	Sagasti	Irurtzun Kalea	19	19		0	0	0	5	% 100,0	% 0,0	% 26,3
10	Sagasti	Sagasti Kalea	18	15	3	0	0	0	2	% 83,3	% 0,0	% 11,1
11	Ipintza	Txatxamendi Kalea	203	196	7	0	0	0	6	% 96,6	% 0,0	% 3,0
12	Ipintza	Txatxamendi Kalea	90	90		0	0	0	4	% 100,0	% 0,0	% 4,4
13	Ipintza	"Kalezulo" Txatxamendi Kalea	0	0		0	0	0	5			
14	Ipintza	Txatxamendi Kalea	44	33	11	0	0	0	0	% 75,0	% 0,0	% 0,0
15	Ipintza	Ipintza Kalea	32	22	10	0	0	0	0	% 68,8	% 0,0	% 0,0
16	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	31	18	13	0	0	0	0	% 58,1	% 0,0	% 0,0
17	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	47	41	6	0	0	0	5	% 87,2	% 0,0	% 10,6
18	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	27	17	10	0	0	0	2	% 63,0	% 0,0	% 7,4
19	Ipintza	Iribarren Kalea	96	71	25	0	0	0	2	% 74,0	% 0,0	% 2,1
20	Iturrin	Iturrin Kalea	33	33		0	0	0	20	% 100,0	% 0,0	% 60,6
21	Iturrin	Iturrin Kalea	88	88		0	0	0	43	% 100,0	% 0,0	% 48,9
22	Iturrin	Abendaño Kalea	37	37		0	0	0	33	% 100,0	% 0,0	% 89,2
23	Iturrin	Abendaño Kalea	40	40		0	0	0	34	% 100,0	% 0,0	% 85,0

## 05. Irisgarritasunari buruzko araudia

Euskal Autonomia Erkidegoak duela 15 urtetik du irisgarritasunaren arloko bere arau-esparrua. 1997an, IRISGARRITASUNA SUSTATZEKO abenduaren 4ko 20/1997 Legea egin zuen, desgaitasunen bat duten pertsonen ingurune fisikorako sarbidea eta komunikazioa bermatzeko, eta GIDA-TXAKURREI buruzko azaroaren 21eko 17/1997 Legea (1997/12/11ko EHAA, 232.zk.).

Ondoren, apirilaren 11ko 68/2000 DEKRETUAK garatu zuen 20/1997 Legea, HIRI-INGURUNEEN, ESPAZIO PUBLIKOEN, ERAIKINEN ETA INFORMAZIO- ETA KOMUNIKAZIO-SISTEMEN IRISGARRITASUN-BALDINTZEI buruzko arau teknikoak onartzen dituenak. Hala, kaleak, plazak, espazio publikoak, eraikinak eta komunikazio-sistemak diseinatzeko beharrezko parametroak definitu ziren.

Urte horretan bertan, abenduaren 5eko 256/2000 DEKRETUA ere onartu zen, DESGAITASUNA DUTEN PERTSONENTZAKO APARKATZEKO TXARTELA arautzen duena eta eredu komunitario uniformera egokitzen dena (esan beharra dago, gaur egun, dekretu hori indargabetu eta eguneratu egin duela martxoaren 22ko 50/2016 DEKRETUAK).

Urtebete geroago, uztailaren 10eko 126/2001 DEKRETUA argitaratu zen, GARRAIOAREN IRISGARRITASUN-BALDINTZEI BURUZKO ARAU TEKNIKOAK onartzen dituenak, aurreko dekretuaren osagarri.

Azkenik, 2003ko irailaren 3ko AGINDUAK, Etxebizitza eta Gizarte Gaietako Sailburuarena, udalei, irabazi-asmorik gabeko beste erakunde txikiei eta onura publikoko elkarte pribatuei irisgarritasun-planak egiteko, hobekuntza-lanak egiteko eta hiri-ingurunean eta eraikinetan irisgarritasuna bermatzeko ekipamendua eskuratzeko diru-laguntzak emateko deialdia egiten eta arautzen duenak, lagundu du irisgarritasun-irizpideen aplikazioa herritar guztiengana iristen.

Aztergai dugun testuinguruan, irisgarritasun-araudiak honako hau ezartzen du:

### **HIRI-INGURUNEN IRISGARRITASUNARI BURUZKO BALDINTZA TEKNIKOEN 3. ARTIKULUA.**

#### **3.11.– Aparkalekuak.**

1.– Eraikuntzarako bide edo espazio libreetan dauden ibilgailu arinen aparkalekuetan, mugikortasun urriko pertsonak garraiatzen dituzten ibilgailuentzat gutxienez plaza bat gordeko da 40 edo frakzio bakoitzeko.

4.– Bide publikoetan kokatutako ibilgailuak aparkatzeko eremuetan, erreserba egingo den moduan erreserbatutako bi plazaren artean oinezkoentzako ibilbidearen tartea ez da 250 m-tik gorakoa izango.



## 05.1 Mugikortasun urriko pertsonentzako plazak

Mugikortasun urriko pertsonentzat erreserbatutako plazen kopurua irisgarritasunari buruzko araudian ezarritakoa baino txikiagoa da.

Hirigunearen kasuan, erreferentzia honen, 40 plaza bakoitzeko plaza 1, baliokidea hau izango litzateke: erreserbatutako 34 plaza, gaur dauden 17 plazen aldean.

Industrialdearen kasuan, aparkalekuak behar bezala mugatuta ez daudenez, zaila da kopuru zehatz bat ezartzea. Egindako kalkuluen arabera, 1.386 plaza daude; horietatik 35 mugikortasun urriko pertsonentzako plaza izan beharko lirateke. Gaur egun, ordea, ez dago erreserbatutako plazarik.

10. taula: Zona bakoitzeko erreserbatutako plaza-kopurua

Eremua	Sekzioa	Plaza erregularrak	MUP plazak	Araudia betetzen du
Hiriko	1	450	4	Ez
	2	415	9	Ez
	3	499	4	Ez
<b>Hirikoa guztira</b>		<b>1364</b>	<b>17</b>	<b>Ez</b>
Industrial	Ipintza	570	0	Ez
	Iturrin	198	0	Ez
	Sagasti	618	0	Ez
<b>Industrial guztira</b>		<b>1386</b>	<b>0</b>	<b>Ez</b>

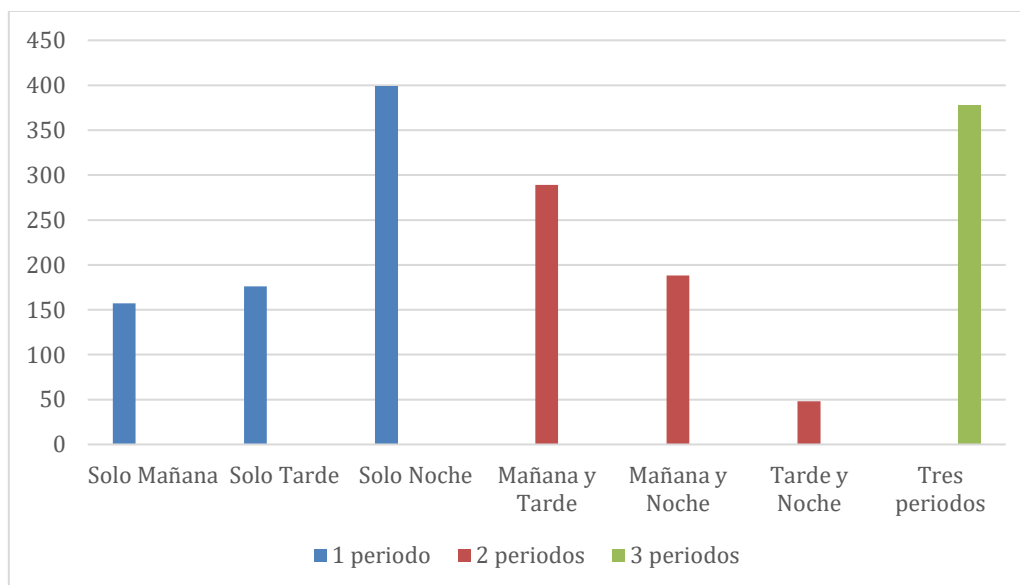
## 06. Txandakatzea

Era berean, ibilgailuen txandakatzea aztertu da udalerriko eremu guztietan. Horretarako, matrikulak hiru ordutegitan erregistratu dira: goizez (7:00etaik 9:00etara), arratsaldez (13:00etatik 15:00etara) eta gauzez (20:00etatik 22:00etara). Erregistroa lanegun batean egin da.

Erreferentziako egunean zehar, 1.635 ibilgailu desberdin zenbatu dira. % 44,8 aldi horietako batean baino ez da detektatu. % 32,1 bi alditan hauteman da, eta gainerako % 22,4, berriz, aztertutako hiru aldietan.

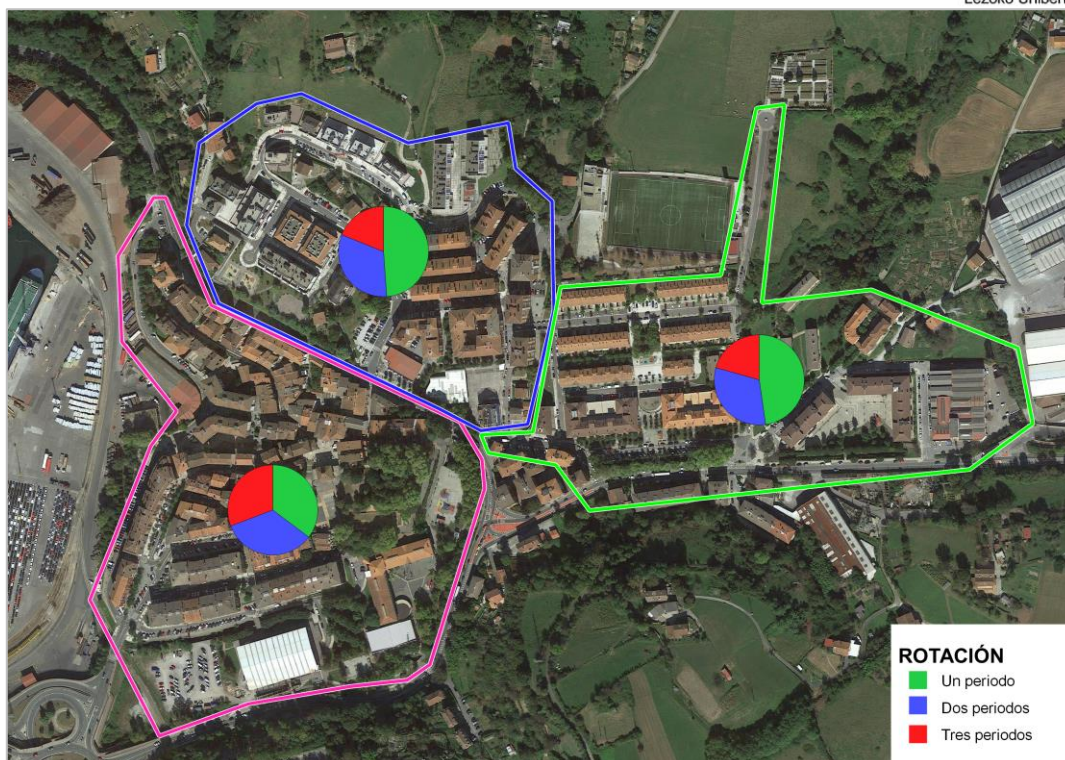
11. taula: Ibilgailuen txandakatzea eremu bakoitzean

Aldia	Txandakatzea	Ibilgailuak	Ehunekoak
1	Goizez bakarrik	157	% 9,6
	Arratsaldez bakarrik	176	% 10,8
	Gauzez bakarrik	399	% 24,4
2	Goizez eta arratsaldez	289	% 17,7
	Goizez eta gauzez	188	% 11,5
	Arratsaldez eta gauzez	48	% 2,9
3	Hiru aldi	378	% 23,1
	<b>Oro har, guztira</b>	<b>1.635</b>	<b>% 100,0</b>



1. grafikoa: Ibilgailuen txandakatzea eremu bakoitzean





11. irudia: Eremu berean ibilgailuen aparkaldien banaketa (%). (Iturria: geuk egina)

Ordu-tarte desberdinetan erregistratutako ibilgailuen kopuruari dagokionez, emaitza ia berdina izan da eguneko lehen eta azken orduan. Egun erdiko ordutegien kasuan, kopuru hori % 12 murriztu da.

Ibilgailu kopurua	
<b>Goizez</b>	1.012
<b>Arratsaldez</b>	891
<b>Gauetz</b>	1.013

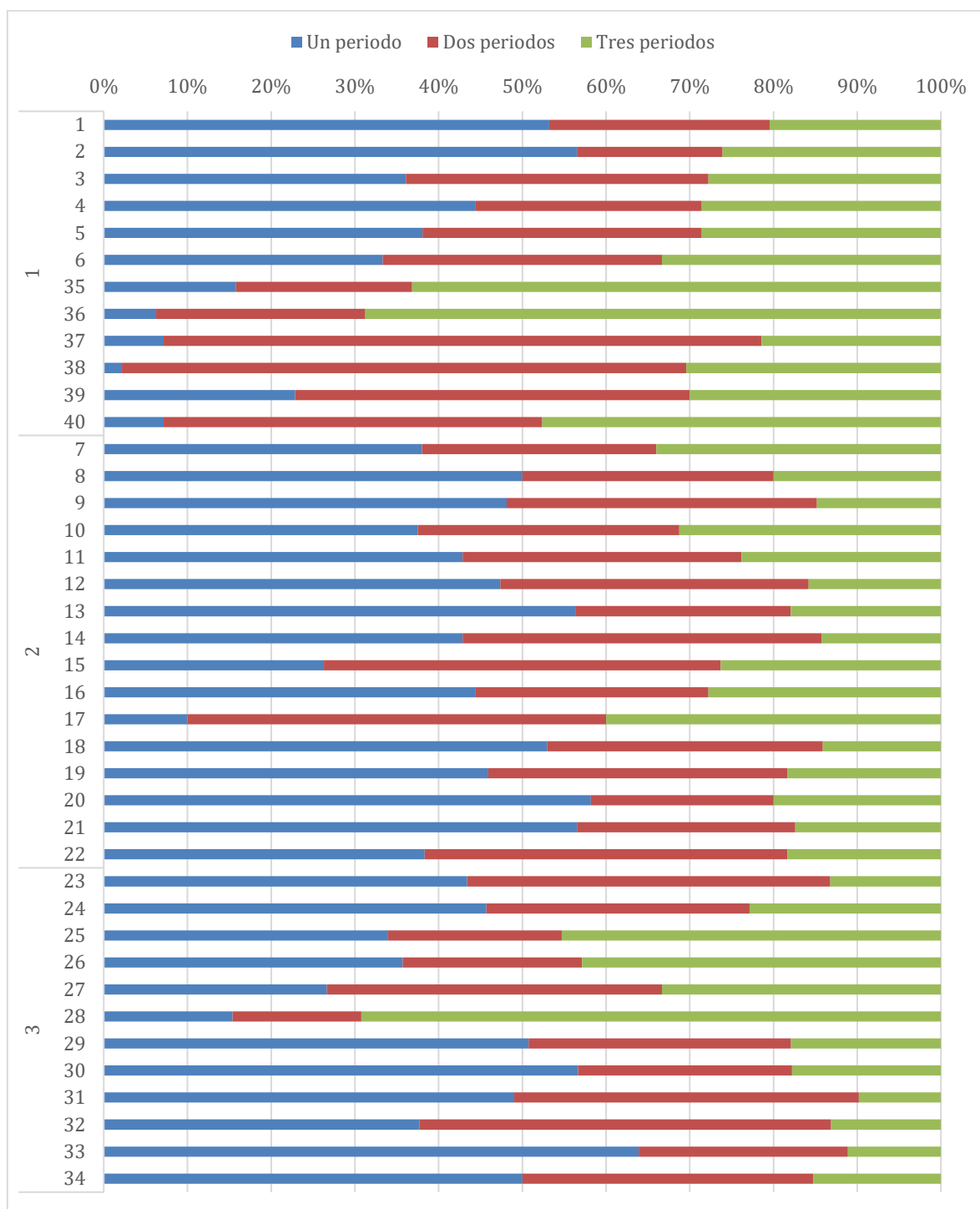
Ia ibilgailu guztiek eremu handietako batean bakarrik aparkatu dute. Erreferentziatzko egunean, % 1,8k bakarrik aparkatu du eremu desberdinetan.

12. taula: Aparkalekuak eremu desberdinetan

	Ibilgailuak	Ehunekoak
Eremu 1	1.605	% 98,2
2 eremu	30	% 1,8
3 eremu	0	0
<b>Guztira</b>	<b>1.635</b>	<b>% 100,0</b>



## 06.1 Xehetasuna sekzioka



2. grafikoa: Eremu bereko ibilgailuen aparkaldiak, eremuaren arabera