

Gasteizko Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Plana



Asier Sarasua Garmendia *

Gako-hitzak:
Mugikortasun Plana,
Gasteiz. superetxadi

Norbaitek leku batetik bestera mugitzea erabakitzen duenean, ekintza horren atzean dagoen motibazioa ez da beti bera izaten. Joan-etorri batzuk behartuak izaten dira, adibidez lanera joan behar dugulako, eta beste batzuk hautazkoak, zinemara joatea erabakitzen dugunean gertatzen den bezala. Badaude gu konturatu gabe gure mugikortasun-erabakietan eragina dituzten faktoreak. Hirigintzak eta hiri-ereduak eragin sakona dauka mugikortasunean: azken hamarkadetan Euskal Herrian hedatzen ari den hiri sakabanatuaren eredu iparramerikarrak, esaterako, automobil bidezko mugikortasuna behartzen du.

Gure lurraldean XX. mendearen erdialdetik aurrera jendearen eroste-ahalmena igo zen eta familiak kotxea erosten hasi ziren. Herritarren multzo handi batek autoa erosita, sakabanatua eta berezia zen hirigintza berrirako oinarria jarri zen.

	1999	2008
Ibilgailu guztiak	105.366	139.330
Automobilak	84.456	108.032

Gasteizko motorizazioaren eboluzioa.
Jatorria: Gasteizko Udalaren 2009ko urtekari estatistikoa

Gasteizen fenomeno honen hasierako elementua jarduera industrialen bereizketa izan zen. Industrialdeak sortu ziren Betoñu-Gamarran eta Ehari-Gobeun, industriak biziguneetatik bereizteko. Geroago iritsi ziren auzo sakabanatuak; hirurogeita hamarrek hamarkadan Lakua planifikatu eta eraikitzen hasi zen, sasoi hartan *kalitatezkoak* ziren irizpideei jarraituz: berdeguneen metro koadro gehiago, oso kale zabalak modernotasunaren seinale ziren automobilen jario handiak bideratzeko... Eredu honen aplikazioa XXI. mendera arte luzatu da eta, are gehiago, ezaugarri horietan sakondu da Salburuan eta Zabalganan sortu diren auzo berrietan. Azken aldirian merkataritza-eremuen bereizketa iritsi da, Gorbeia eta El Boulevard merkataritza-gune handiak sortu direnean.

Eredu berri honetan, automobilak *askatasuna* ematen omen zuen, baina azken buruan morrontzak sortu zituen. Gaur egun, *auzo berrietako jendeak ezin ditu bere oinarrizko beharrianak ase oinez soilik*. Lantokiak eta dendak hiritik kanpo kokatzeko joera izan da eta, beraz, haietara iristeko ibilgailu pribatua erabili behar da.

Beraz, hirigintzak eragin nabarmena dauka mugikortasunean, bai zuzenean, adibidez automobilentzako lau lerroko kaleak planifikatzen dituelako, bai zeharka, gizakien beharrak asetzeko guneak urrutiago edo hurbilago kokatzen dituelako, jardueren segregazioa sustatzen duelako, garraio publikoa bezalako mugikortasun-moduak zigortzen dituelako edo bizitza komertziala sustatzeko behar den populazio-dentsitatea mugatzen duelako.

Horrez gain, kontuan izan behar da badaudela mugikortasun-ereduen sorrera baldintzatzen duten beste eragile batzuk. Auzo bakoitzeko biztanleen adin-piramideak garrantzi berezia dauka, jakina baita adingabeek eta nagusiek muga handiak dauzkatala garraio-modu batzuk edo besteak erabiltzeko orduan. Oinarrizko zerbitzuetarako irisgarritasunak ere, goiko adibidean aipatu bezala, eragina dauka automobila, garraio publikoa, bizikleta edo oinezko mugikortasuna erabiltzea erabiltzeko orduan.

Bestalde, neurtzeko zailagoa den beste faktore nagusi bat dago: herritarrek garraio-modu bakoitzari buruz duten iritzia edo pertzepzioa. Askorentzat, garraio publikoa ibilgailurik ez dutenentzako edo erabili ezin dutenentzako garraio-modua da. Oinezko mugikortasuna eta bizikleta, bestalde, beharrezkoak ez diren joan-etorriekin edo kirolarekin lotzen dira, eta ez dira aintzat hartzen garraio nagusi modura erabiltzeko unean.

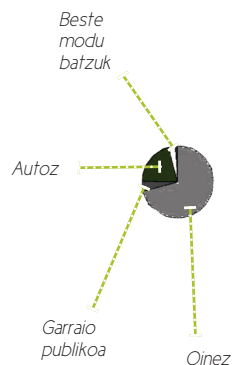
Aurreko guztiari erantsi behar zaio erakundeen eta ekonomia-aren esparruak ibilgailu motordun pribatuak erostera bultzatzen dituela herritarrak. Iritzi-korronte nagusiaren arabera, hiper-motorizazioa aurrerabidea da eta automobil gero eta hobea edukitzea prestigio sozialaren erakusgarri da. Eredu horrek eragindako kanpo-kostuak ez dira kontuan hartzen edo gutxietsi egiten dira, eta askotan garraio-mota hori erosoena eta are merkeena dela uste da. Egoera horretan, normalizat hartzen da espazio publikoaren zati handi bat automobil pribatuari eskaintzea, bai zirkulaziorako bai aparkatuta uzteko, eta espazio hori eskura edukitzea eskubide unibertsaltzat jotzen da.

	azalera (m ²)	ebunekoa (%)
Automobil pribatua	10.243.826	67,40
Oinezkoak	4.200.232	27,63
Bizikleta	306.497	2,02

Gasteizko espazio publikoaren erabilera garraio-motaren arabera.
Jatorria: Gasteizko Agenda 21aren 2009. urteko buletina

Faktore horien guztien konbinazioak beheko irudian agertzen den moduko garraio-moduen banaketa eragiten du Gasteizen.

Ikusten denez, erdialdean dauden auzoetan (Zabalgunea, Judimendi, Babesgabatuak, Pilar, Koroatzea, etab.), dentsitate



Gasteizko auzo bakoitzeko herritarrek erabiltzen dituzten garraio-moduak, ehunekotan (2004. urteko datuak).

Jatorria: Gasteizko Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Plana

Irudia: Asier Sarasua Garmendia



handiagoa, zaharren ehuneko handiagoa, garraio publikoa erabiltzeko aukera gehiago eta merkataritza-gune gehiago dauzkatelarik, oinezkoen mugikortasuna da nagusi alde handiz, eta garraio publikoak garrantzi handia dauka.

Hiriaren erdialdearen inguruetan dauden auzoetan, berriz, oinezkoen mugikortasunak garrantzi gutxiago dauka; gehiago dentsitate altuagoko auzoetan (Adurtza, Aranbizkarra, Zaramaga, Txagorritxu), gero eta gutxiago dentsitate txikiagoa duten auzoetara joazen heinean (Lakuabizkarra, Sansomendi).

Azkenik, oso dentsitate baxuko auzoetan oinezkoen mugikortasuna apenas joan-etorri guztien laurdena izatera iristen den (Mendizorrotza, Ibaiondo). Landa-eremuko herrixketan automobil pribatua da nagusi joan-etorriak bideratzeko orduan.

Azken urteetan, ordea, eredu hau zalantzan jartzen hasi da, batez ere haren inpaktuak —autoen pilaketak, gehiegizko kutsadura, osasun-arazoak— nabarienak diren tokietan.

Eremu praktikoan, espazio publikoa berreskuratzeko, trafikoa lasaitzeko, kutsadura kontrolatzeko eta istripuak gutxitzeko neurriak eskatzen hasi da gizartea. Hirigintzari dagokionez, joera berriek, nahiz eta oraindik gutxiengoak izan, defendatzen dute hiria jadanik ez dela eraiki behar automobiletara egokitzeko etengabeko joerarekin. XX. mendeko bigarren erdialdeko hirigintza alde horretatik akastuna izan zela onartzen dute batzuek, eta pixkanaka izan arren, ikuspegi hori indarra hartzen ari da. Kalea jendearen neurri, ez automobilaren neurri, berriro egiteko joera dago. Kalea berriro kale izan dadin, ez autoen joan-etorriak bideratzeko kanal hutsa. Testuinguru honetan sortu da Gasteizko Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Plana.

1. Mugikortasuna Gasteizen gaur egun

Gasteizen egunero egiten diren joan-etorrien erdia baino gehiago oinez egiten dituzte biztanleek. Hala ere, azken urteetan

asko hazi da automobil bidezko bidaien ehuneko, eta orain heren batekoa da. Ehuneko zortzik, berriz, garraio kolektiboak erabiltzen dute. Europako beste hiri batzuekin konparatuta, gasteiztarrak oraindik gehiago mugitzen dira oinez, automobilaren erabilera batez bestekoaren ingurukoa da eta garraio kolektiboaren erabilera txikiagoa da. Egoera honek garraio publikoaren ahulezia adieraz lezake.

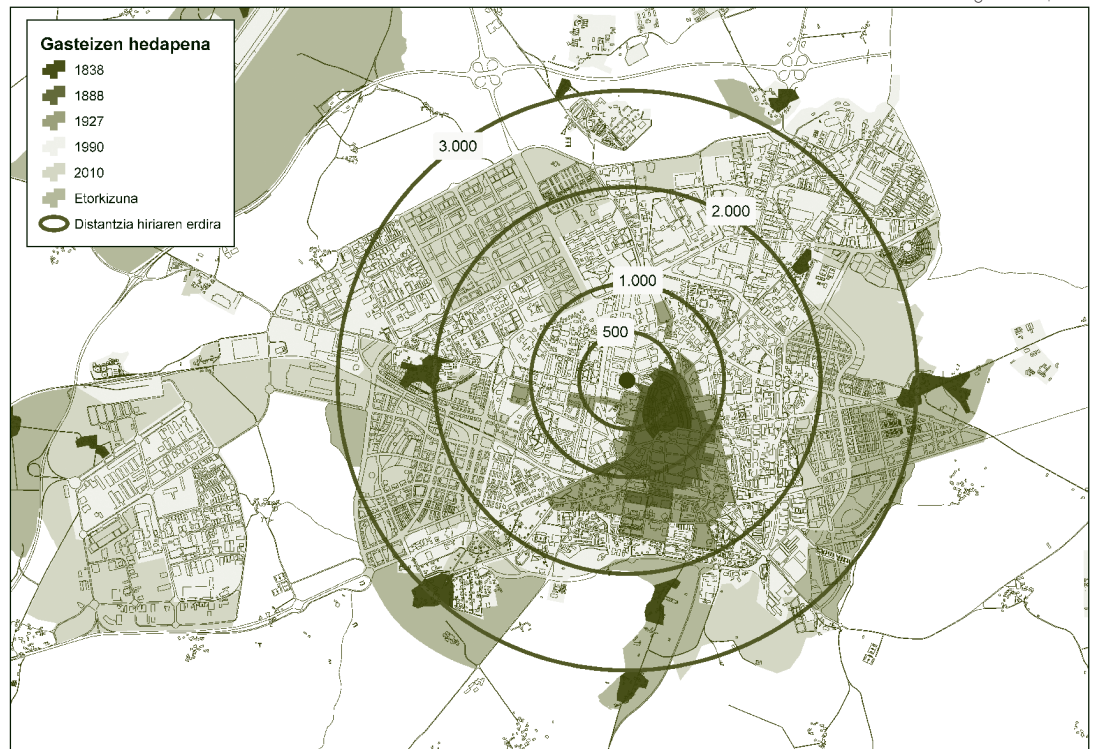
	Automobila	Garraio kolektiboa	Beste batzuk	Oinezkoa
1996	% 29	% 8	% 7	% 56,0
2002	% 31	% 8	% 6	% 55
2006	% 36,6	% 7,9	% 5,6	% 49,9

Gasteizko garraio mota bakoitzaren eboluzioa. Abiapuntuan eta helmugan egindako inkestak. Jatorria: Gasteizko Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Plana

Eguneroko bidaien banaketaren eboluzioak agerian utzi du oinezko joan-etorriak gutxitu eta ibilgailu pribatuen egindakoak gehitu egin direla. Garraio kolektiboak, berriz, egonkor jarraitu du eguneroko bidaien kuotan, eta suma daitekeenez, kopuru hori ez da jaitsi garraio publikoaren erabiltzaileak *gatibu* direlako, alegia, hirian mugitzeko beste modurik ez daukatelako (gidabaimena ez daukaten gazte ikasleak, adinekoak, etab.).

Gasteizek hartzen duen eremuan ez dago aldapa handirik, hirigune historikoan salbu. Duela gutxi arte eremu urbanizatuaren muga 2 kilometro ingurukoa zen, hau da, pertsona batek oinez egin zezakeen distantziara zegoen dena. Azken urteetako hazkundearen ondorioz, ordea, hiriak eskala-jauzia egin du eta auzoen arteko distantzia ez dago jada oinezko arrunt baten eremuaren barruan. Hori dela-eta, garraiobide mekanizatuaren erabilera hazi egin da.

Hala ere, egunero egin ohi diren batez besteko distantziak laburrak dira Europako beste hiri batzuekin alderatuta. Beraz, Gasteiz hiri trinkoa da, nahiz eta azken urteetako urbanizazioen dentsitatea kezagarria izan. Gainera, trinkotasun urbanistikoa osagarri modura, laneko joan-etorriari dagokienez udalerriz



Distantziak Gasteizen. Koloreetan Gasteizen hedapena erakusten da. Zirkuluek gaur egungo hiriaren erdialderaino (populazioari dagokionez) dagoen distantzia adierazten dute.

Irudia: Asier Sarasua Garmendia

kanpoko lanpostuekiko mendekotasuna txikia da, Gasteizko langileen % 88k udalerrian bertan baitu lanpostua (Geo Vitoria-Gasteiz azterlanaren arabera). Konparaziorako, Donostian eta Iruñean adierazle hori % 69koa da, eta Bilbon % 63koa.

2. Gasteizko Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Plana: ahuleziak eta sendotasunak

Kontuan izan behar da Mugikortasun Plan hau hirirako dela, ez hiriarteko joan-etorrietarako: ez du aztertzen ez proposamenik egiten Gasteiz inguruan gerta daitezkeen mugimendu handietarako, batez ere N-I autobidean izaten diren joan-etorrietarako. Modu berean, ez da sartzen trenaz edo hegazkinez egiten diren bidaietan. Beraz, **gerta daiteke hiriko bidaiari motorizatuak gutxitzea, baina hiriartekoak handitzea, eta kutsadura bezalako ondorioak modu globalean handitzea.**

Bestalde, nahiz eta nagusiki mugikortasunera zuzenduta egon, Planak hainbat proposamen egiten ditu espazio publikoaren moldaketa eta kudeaketarako, bi aspektu horiek hertsiki loturik baitaude. Hala ere, Planak ez du eraginik mugikortasun-patroiak sortzen dituzten kausa askotan eta, batez ere, goian aipatu den hiri-dentsitatean. Hala ere, faktore hau jadanik beste toki batzuetan kontuan hartzen hasi da, batez ere Gasteizko etorkizunerako idazten ari diren hirigintza-planetan.

Proposamenei dagokionez, ahalegin berezia egin da automobilaren aurrean garraibide alternatiboak sustatzeko. Garraio publiko kolektiboa (tranbia, autobusa) eta bizikleta bultzatuko dira bereziki. Hala ere, arreta jarri behar da ekintza hauek indarrean jartzeko unean, gerta baitaiteke haien ondorioa ez izatea automobil pribatuaren erabilera jaiste, baizik eta mugikortasuna handitzea. Adibidez, 2008. urtean Gasteizko tranbia abian jarri zen, eta 2010eko lehen hiruhilekoan tranbiak 1.862.248 bidaiari bideratu zituen hiriko iparraldetik erdigunera. Bidaiari horietatik guztietatik, zenbat dira bidaiari berriak, eta zenbat garraibidea aldatu dutenak? **Gehienak bidaiari berriak izatea porrota litzateke**, automobilaren kopurua ez bailitzateke

murriztuko eta, bestalde, Planaren helburuetako bat herritarrei oinarritzko zerbitzuak etxetik ahalik eta hurbilen, auzoan bertan, eskaintzea baita.

Aipagarria da Plana onartzeko prozesuan eta ekintzak indarrean sartzeko unean herritarren iritzia kontuan hartu dela. Plana idazten ari zen bitartean herritar, elkarte, alderdi politiko, gizarte-eragile eta abarren parte-hartzerako foro bat eratu zen, nahi zuen orok ekarpenak egin zitzaizkien prozesu honen inguruan. Horren ondorioz, Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Hiritar Ituna deritzona sinatu zen. Foro hori osatzen duten eragileen lana oso garrantzitsua izan da Plana abian jartzeko, batez ere hura gauzatzeko aukerak itxuragabetu izan diren zenbait momentutan. Horrez gain, herritarrek Planaren alderdi teknikoetan zuzenean eman dute iritzia: autobus-sare berria ezartzearen prozesuan, esaterako, hamaika bilera egin izan dira auzoetan eta herritarrekin, eta horren ondorioz zenbait aldaketa egin dira sarean.

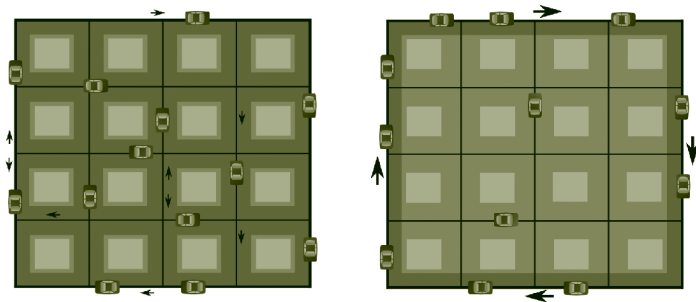
Superetxadiak

Planaren ardatz nagusia superetxadi deitu izan den kontzeptua da. **Superetxadia hiria egituratzeko unitate berri bat da, 400 x 400 metro ingurukoa, kale nagusiz inguratuta dagoena.** Ibilgailu gehienak, eta batez ere pasaeran daudenak, kale nagusi horietatik bideratu nahi dira, eta soilik derrigorrezkoa dutenean sartuko lirateke superetxadiaren barrura. Barruko kaleetan mugatu egingo litzateke motordun ibilgailuen joan-etorria, eta batez ere egoiliarren autoak, zamalaneak, larrialdietakoak eta zerbitzuetakoak sartuko lirateke. Azken finean, betiko auzoak biziberritzea da ideia, autoak gutxituz eta oinezkoiei protagonismoa emanez.

Gasteizen dagoeneko existitzen dira eredu honen antza eduki dezaketen egiturak. Lakua-Arriagan, esaterako, kaleak auzoentzako moztuta daude erditik eta ezin dute auzoaren alde batetik bestera igaro. Hala ere, ezaugarri hori bera bakarrik ez da nahikoa superetxadia osatzeko: kasu horretan kalean egin

EREDUA SUPERETXADIRIK GABE

EREDUA SUPERETXADIEKIN



- Gaur egungo errepidea
- Oinarrizko bideak superetxadietan
- 🏠 Zirkulazio orokorra
- 🏠 Larrialdiak, zamalanak, egoiliarrak...
- 🏠 Etxadiak
- 🏠 Oinezkoek lehenetasuna duten esparrua
- 🏠 Motordun ibilgailuen esparrua

Superetxadien irudi eskematikoa. Jatorria: Asier Sarasua Garmendia, Gasteizko Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Planean oinarrituta.

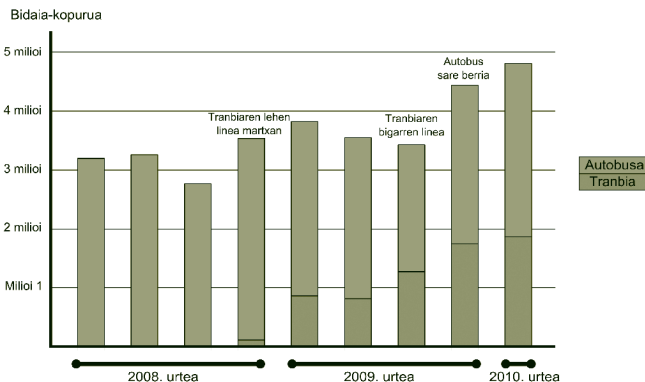
beharreko lan asko, esaterako plataforma bakarria ezartzea, ez daude garatuta. Alde Zaharra, ordea, bere ezaugarri fisikoen-gatik, superetxadizat har daiteke. Superetxadien ideia hiri osora hedatu nahi da.

3. Planaren proposamenak

Plan honetan modu integratuan aztertu dira mugikortasun-modu guztiak, bai automobilak, garraio publikoa, oinezkoen joan-etorriak, bizikleta zein zamalanak, eta proposamenak ere garraio-modu guztiak integratuta egin dira.

Motordun ibilgailuen zirkulazioari dagokionez, trafikoa berrantolatu nahi da, pasaeran dauden ibilgailuak oinarrizko kaleen saretik ibil daitezkeen lortuz eta bigarren mailako kaleak —auzo barnekoak— nagusiki oinezkoentzat utzita. Helburu hau lortzeko konponbide bat baino gehiago planteatu dira: garesti eta teknikoki konplexuenetatik hasita, esaterako sarbideak bideokamerez eta zutoin automatikoz zaintzea Barzelonan egin den bezala, sotilagoetaraino, adibidez superetxadien barneko kaleen zentzuak aldatzea, bertara sartzen den edozein ibilgailu toki beretik irten dadin behartuz; horrela, autoek ez lituzkete kale horiek lasterbide modura erabiliko. Konponbide hori Gasteizko Alde Zaharrean erabiltzen da orain, eta seguru asko horixe izango da gainerako auzoetan erabiliko den estrategia nagusia.

Aparkalekuari dagokionez, aparkalekuen defizita dagoen aztertu da auzoz auzo, eta ikusi denez, gutxi dira horrelako eskari errealik dutenak. Análisi hau gauzatzeko bi aldagai alderatu dira: alde batetik, auzo bakoitzean existitzen diren ibilgailu guztiak, eta bestetik, ibilgailu horiek uzteko dauden tokiak guztira. Planaren irizpide nagusia automobilak kaletik ateratzea da, baina jende askok nahiago du autoa kalean aparkatu, nahiz eta zenbait kasutan hiruzpalau buelta eman behar izan tokia aurkitzeko, kotxea lurpeko aparkaleku batean utzi baino, arrazoi nagusia prezioa izanik. Beraz, helburu hau lortzeko neurrietako bat prezioa erabiltzea izango da. Planarekin garestiagoa izango da autoa kalean uztea, lurpean aparkatzea baino. Dagoeneko egin dira aparkatze erregulatua (TAO) hedatzeko



Gasteizko garraio publikoaren bidaia-kopuruaren eboluzioa 2008. urtetik 2010. urtera. Jatorria: Asier Sarasua Garmendia, TUVISA (Gasteizko Hiri Garraioak) enpresa publikoaren datuetan oinarrituta.

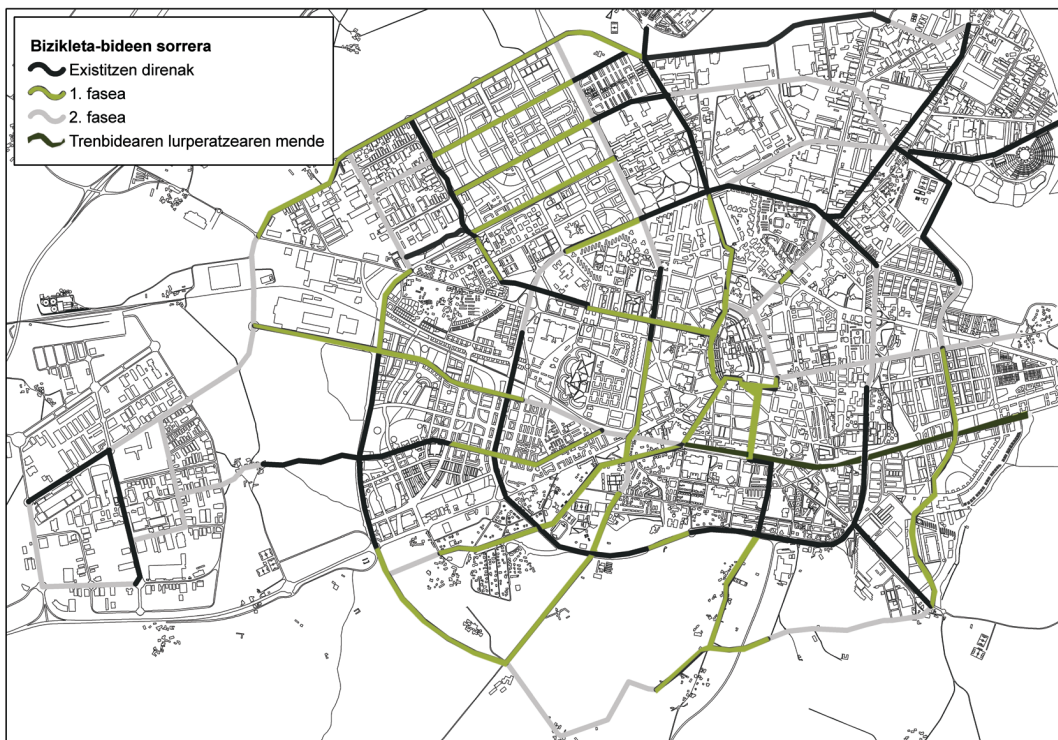
zenbait lan, superetxadien eskemari jarraituz, eta orain herritar guztiak —baita egoiliarrek ere— ordaindu behar dute. Neurri honekin lurpeko aparkaleku baten jabe denari derrigortu egiten zaio autoa bere aparkalekuan uzten.

Aldi berean, benetako aparkaleku-defizita duten auzoetan lurpeko aparkaleku berriak eraikitzeko proposamena egiten du Planak. Hain zuzen, 13.500 plaza berri sortu nahi dira. Horrez gain, hiriarren sarbideetan 5 disuasio-aparkaleku atondu dira kanpotik autoz datorren jendeak autoa bertan utzi eta garraio publikoa hartu ahal dezan. Horretarako, autobus-geltokiak kokatu dira aparkaleku hauetatik hurbil. Ikusteke dago mota honetako neurriek zein eragin izango duten.

Garraio publikoaren sarea birdefinitu da, sistemaren eraginkortasuna handitzeko eta toki gehiagotara eta azkarrago iristea ahalbidetzeko. 2009ko urrian autobusen sare berria sartu zen indarrean, eta tranbiaren bi linea berriekin batera, askoz zerbitzu hobea eskaintzen da orain. Maiztasuna handiagoa izanik —10 minuturik behin igarotzen dira autobusak— erabiltzaileak zenbait linea konbina ditzake edozein tokitara iristeko. Linea berriek ibilbide artezagoak egiten dituzte, auzo barruetatik hainbeste jira-bira ematea saihestuz, eta horrela bidaiaren iraupena murriztea lortu da. Gainera, ibilbide berri hauek, superetxadien filosofiarekin bat eginik, haiek inguratzen dituzten oinarrizko kaleetatik doaz. 2010eko urrian zenbait aldaketa txiki egin dira linea batzuetan, eta orain auzo batzuen erditik igarotzen dira, gehienbat auzokide batzuek hala eskatu dutelako.

Autobusen mugimenduak azkarragoak izan daitezkeen, garrantzi berezia eman zaio auto-ilarak sortzen diren zenbait kaletan autobus-lerro eskusiboak sortzeari. Dagoeneko sortu dira lerro horiek Zumakadi kalean eta Euskal Herria bulebarrean, esaterako.

Bizikletari dagokionez, orain arte bizikleta-bideen zati isolatuz eratuta egon den sarea osatu egin nahi da, irizpide nagusi bat erabiliz: superetxadiak inguratzen dituzten kale nagusietan, automobilaren mugimendu gehiago dutenez, gehienetan beharrez-



Distantziak Gasteizen Koloreetan Gasteizen hedapena erakusten da. Zirkuluek gaur egungo hiriaren erdialderaino (populazioari dagokionez) dagoen distantzia adierazten dute.

Irudia: Asier Sarasua Garmendia

koa izango da galtzadatik bereizita egongo diren bizikletentzako bideak eraikitzea, baina barruko kaleetan estrategia gehiago bideratuko da galtzadak lasaitzera kaleen diseinua moldatuz eta bizikletak galtzadan kokatuz. Konpondu nahi den hutsune nagusietako bat hiriaren erdigunetik txirrindularien pasaera erraztea da, gaur egun zaila baita erdialdean bizikletaz ibiltzea. Alor honetan lagunduko duten beste zenbait neurri hartuko dira: bizikletentzako aparkalekuak instalatzea, bizikleten mailegua modernizatzea, legedia moldatzea, etab.

Planak oinezkoentzako hainbat ibilbide nagusi proposatu ditu oinezkoek bide seguruak eduki ditzaten hiriko erakarpen puntu nagusien artean. Jarraitu nahi den eredu, gaur egun hiritik Mendizorrotzara joateko existitzen den Senda-Frai Frantzisko-Cervantes ibilbidearena da, baina zaila da eredu hau hiriko beste toki batzuetan ezartzea. Bestalde, hiriaren hainbat kaletan bitzta komertziala sustatu nahi da. Merkataritza loruta, zamalanak egiteko tokiek superetxadien marrazkian nola txertatzen diren aztertu da.

Hala ere, oinezkoen alorrean egin nahi den aldaketa nagusia, hiri osoari eragingo diona, superetxadien barruko kaleak birmoldatzea da. Antso Jakituna kalean 2010ean egindako eraberritzeak edo Alaba Jeneralaren kaleak izan nahi dute eredu. Kale horietan sekzio bakarra erabiltzea proposatu da: alegia, ez da bereiziko garraio-modu bakoitzeko espazio bat kalearen zoruan (nahiz eta altzariak eta zuhaitzak erabil daitezkeen gune batzuk bereizteko). Irisgarritasuna unibertsala izango da horrela, hau da, edozein pertsona, mugikortasun urria dutenak ere, eroso ibili ahal izango dira kaletik. Kale hauetan ibiliko diren motordun ibilgailuek abiadura oso mugatua izango dute, batzuetan 10 km/h-ko abiadura ere ezin izango dute gainditu.

4. Emaitzak

Espero da aurreko guztiak eragin nabarmena edukiko duela kaletako kutsaduran eta zarata-mailan. Era berean, espazio publikoaren kalitatea handitzea espero da, eta herritarrek irisgarritasun hobea edukiko dute.

Planak hurrengo emaitzak aurreikusi ditu:

- Gaur egun automobil pribatuari erreserbatutako espazio publikoaren % 71 askatu eta beste jarduera batzuetarako erabiliko da. Horrela, autoaren espazioa % 29koa izango da, eta oinezkoena % 37tik % 71koa izatera igaroko da.
- Mugikortasun urriko pertsonen irisgarritasuna % 94ra iristea espero da.
- Autoa % 29 gutxiago erabiliko omen da, garraio publikoa % 120 gehiago eta bizikleta % 55 gehiago.
- Aparkatzeko 13.500 plaza eraiki nahi dira lur azpian, superetxadietako kaleak automobiletatik libratzeko.
- Autobusaren zain egon behar den batez besteko denbora 5 minutukoa izango da, eta autobusen abiadura 2 km/h azkarra izango da. Autobus-lineen arteko aldaketak sustatu nahi dira, eta Plana baino lehen % 1ekoak baziren, % 33 arte izatea lortu nahi da.
- Bizikleta garraio-modurik azkarrena eta seguruena bihurtu nahi da.
- Energia-kontsumoa eta kutsadura murriztu nahi dira.
- Zarata-maila jasagarria duten kaleen luzera orain 185.000 metrokoa bada, gero 248.000 metro izatea espero da.
- Espazio publikoaren bolumen berdea (kalean ikusten den landarediaren bolumena) handitu nahi da.
- Kaletako merkataritza-jarduera hobetu dadin espero da.
- Espazio publikoaren bizigarritasun-indizea hobetu nahi da.

Espero dezagun emaitza horiek, edo horietako batzuk bederen, lor daitezkeen Plana 2015. urtean amaitzen denerako.

Bibliografia

GEO Vitoria
Mugikortasun Iraunkorraren eta Espazio Publikoaren Plana
Mugikortasun Iraunkorraren aldeko Hiritar Ituna
Gasteizko Agenda 21aren 2009. urteko buletina
Gasteizko Bizikleta Mugikortasunaren Gida Plana

© Asier Sarasua Garmendia Gasteizko Udaleko Ingurugiro Gaietarako Ikastegiko teknikaria da.

