

# Mugikortasuna



*15 medidas y un horizonte para una nueva movilidad*



GASTEIZ  
**gertu**

**ehbildu**



# Aurkibidea

---

0. Sarrera.....	4
1. Nora goaz mugikortasunean?.....	6
2. 15 neurri eredu aldaketa baterako.....	8
2.1. Mugikortasun estrategia.....	8
2.2. Jasangarritasuna.....	9
2.3. Segurtasuna.....	13
2.4. Osasuna.....	15

# 0- Sarrera



Mugikortasunari buruz hartzen ditugun erabakiak baino eragin handiagoa eztabaida gutxik dute geure eguneroko bizitzan . Gizakiok, beharragatik, egunero joan-etorriak egiten ditugu ikasteko, lan egiteko, zerbitzuak eta produktuak eskuratzeko, edota era guztietako gizarte, kirol, kultur edo ekonomia interakzioak egiteko, besteak beste. Geure joan-etorrien mota, modu eta helburuek, egunero banaka hartutako milioika erabakiek, zeharo baldintzatzen dute geure inguru gertukoan dugun bizitza eta elkarbizitza. Zer esanik ez, gizarte egituratze konplexuetan, hiriak bezalakoak, erabaki pilaketa horiek ondorio eta efektu sare erraldoi bat eragiten dute, eta horregatik

mugikortasunaren kudeaketa, eta, azken finean, espazio publikoaren erabilera eta banaketa garrantzi handiena duten gaien artean daude gaur egun.

Eraldatze eta aldaketa ia etengabekoan dagoen esparrua da. XX. mendean motorra, eta, zehazki, mugikortasun pribatu eta banakakoa izan da geure hiri bizitza eta bere antolaketa egituratu duen elementua. Geure kaleak, auzoak, errepideak egokitu eta garatu ziren neurri handi batean motordun ibilgailuari sarbidea eta mugimendua ahalbidetzeko, kasu askotan hirigintza adeitsu eta hurbilago baten bizkarretik, eta autoen eta pertsonen artean espazioa

banatzerakoan, lehenbizikoen mesederako erabat desorekatuta.

Haatik, badira hainbat hamarkada bizitzeko eta mugikortasun eredu hau auzitan jartzen hasi zela maila globalean. Paradigma aldaketa bat onartzen eta sustatzen da orokorrean. Klima aldaketa bezalako arazok azkartu duten aldaketa da, eta, esaterako, sumatu daiteke espazio publikoari buruz, bere banaketari buruz, pandemiaren ondorioekin bizitzeak eragin duen ikusmolde aldaketan. Mugikortasuna berrikustea beharrezkoa bazen aurretik, eta orain klima larrialdi egoerak saiheitsezin bihurtu du.

Ez gara hutsetik abiatuko, egia da. Mugikortasun jasangarriaren kontzeptua askotan eztabaidatu da udalean, bereziki 2006. urtean Mugikortasunerako Hiritar Foroa martxan jarri zenetik, 2007an Mugikortasunaren Aldeko Herritar Itunean amaituko zena, gaur egun indarrean dagoen mugikortasun planaren oinarri. Gaur gaurkoz, izan ginen Gasteizen eta izan nahi dugunaren arteko tentsioa inoiz baino agerikoagoa da. Garaiz gaude ongizate irizpideetan geure

udalerrria aurreratuenen artean kokatzeko, baita mugikortasunean ere. Aurrerapenak egon dira, bai, baina trabak eta atzerapenak ere badira, gabeziak. Hortaz, beharrezkoa da kudeaketa arduratsu bat Gasteiz Europako abangoardian jartzeko mugikortasun jasangarriari, eta, aldi berean, erantzuna eman behar zaie gaur egun mugitzeko moduen gainjartzeak eta elkarbanatutako espazio publikoaren antolatzeak sortzen dituen arazoei. EH Bilduk gogoeta eta zehaztapen honi lagundu nahi dio agiri honetan jasotzen diren ideien bidez.

**“Garaiz gaude ongizate irizpideetan geure udalerrria aurreratuenen artean kokatzeko, baita mugikortasunean ere”**




# 1- Nora goaz mugikortasunean?

EH Bilduren aburuz, mugikortasunari buruzko gogoetak bat egin behar du espazio publikoaren berrantolatzearekin. Zerikusi zuzena du geure kaleak, plazak, espaloiak eta errepideak banatzeko moduarekin. Edozein kasutan, uste dugu mugikortasunak eta espazio publikoaren erabilerak hiru betebeharrak izan behar dute euren diseinuan eta garapenean, seguruak euen banaketan eta

antolakuntzan, eta osasungarriak euren erabileran eta gozatzean.

Horren haritik, etorkizunera begira nahi dugun Gasteiz horrek honako helburu orokorreari erantzun beharko die: espazio publikoa berreskuratzea, trantsizio energetikoan aurrera egitea, mugikortasun eredu berri bat abiatzea eta jasangarritasunaren ikur bilakatzea.





## Espazio publikoa berreskuratzea

Gasteiz adeitsu bat gura genuke, 8-80 hiri bat, non pertsonak, pertsona guztiek, lehentasuna izango duten. Bere hirigintzaren ondorioz ireki ziren zauri zaharrak josiko dituen Gasteiz bat herritar oroaren mesederako.



## Jasangarritasun- nean ikur

Mugikortasunean eta espazio publikoaren erabilera jasagarrian Gasteiz ikur izan daitekeela eta izan behar duela uste dugu. Modu eta ideia berriak probatzeko eta horiekin esperimendatzeko toki apartekoa izan daiteke, eta, horri esker, berma dakioke etorkizuna udalerrian mugikortasunari lotuta dauden sektore ekonomiko eta industrial osoari.



## Mugikortasun berria

Mugikortasun jasagari eta seguru bat bermatu behar dugu, garraiobideen arteko gatazkak konpondu eta mugikortasun aktiboa eta osasuntsua lehenetsiko duena, motordun ibilgailuan, bereziki pribatuan, egiten diren joan-etorrien aurrean.



## Trantsizio energetikoa

Isurketa baxuko udalerria nahi dugu, karbonoan neutroa izateko bidean aurrera egingo duena. Mugikortasunaren sektorea da emisio gehien igortzen dituen sektoreetako bat, eta, beraz, trantsizio energetikoaren esparruan jardun behar dugun sektoreetako bat.

# 2- 15 neurri eredu aldaketa baterako



## 2.1. Mugikortasun estrategia

### • Mugikortasun ordenantzaren berrikusketa

Mugikortasun ordenantza batek Gasteizen mugikortasun jasangarria, osasuntsua eta segurua sustatu beharko luke. Gaur egungo ordenantzak ez dio erantzuten premisa horri, eta berrikusi eta eguneratu behar da helburu horiek aintzat hartuta. Hortaz, hauek izan beharko dira ordenantza berriaren oinarriak: mugikortasun aktiboa lehenetsiko duen hierarkia, hiriaren desmotorizazioa, trafikoaren baretzea, eta espazio

publikoa pertsonen mesederako berreskuratzea.

Guzti hori lortzeko hainbat neurri aldi berean garatzen joango dira, eragile politiko eta sozialen artean adostutsako estrategia baten bidez, eta beharko diren inbertsioak modu planifikatuan eginez. Hori dela eta, ordenantza berria modu mailakatuan indarrean sartzeko aukera planteatzen dugu, helburuak gauzatu ahal izateko espazio publikoa egokitzen den neurrian.

### • Goya eraikina: Mugikortasun Jasangarriaren Zentroa

EH Bildutik Goya eraikinean Mugikortasun Jasangarriaren Zentroa kokatzea proposatu dugu. Joera aldaketa horietan sakontzeko aukera emango digun zentroa, mugikortasun jasangarria bultzatzea erraztu, eta horretan ari den sektore ekonomikoari laguntzea ahalbidetuko digun espazioa. Mugikortasun hierarkia jasangarrian, bizikleta mugikortasunean, mugikorta-

sun elektrikoan eta logistikoan, besteak beste, berrikuntza sustatzea, ikertzea eta gizartearen sentsibilizazioa landuko lituzke zentro horrek. Herritarrentzako eta sektore ekonomikoarentzako erreferentziazkoa izango den mugikortasun zentroa nahi dugu, XX.mendeko mugikortasunaren erakusle izan zen gasolindegia bat XXI. mendeko joera berrien ikur bihurtuta.



## • **Sektorearentzako etorkizuna**

Aurreko puntu batean aipatu da Goya eraikina Gasteizko Mugikortasun Jasangarriaren Zentro bihurtzeko aukera. Erreferentziazko zentro bat joera eta aukera berriak aztertzeko. Espazio horrek balio behar du baita ere enpresek, batez ere mugikortasun sektorean ari direnen, eta ikerkuntza zentroek nahiz unibertsitateek irtenbide jasangarriak probatzeko aurrez aurre ditugun arazoei heltzeko.

Gasteizek industria sektore indartsu bat izaten jarraitzeko bide berriak ez dira zentro horretara mugatzen. EH Bildu indar proaktiboa izan da Miñaoko Parke Teknologikoan batera solidoak ekoizteko proiektu bat garatzeko, non balio erantsia eta trantsizio

energetikoari lotutako enplegua herrialdean geratuko den. Baita ere, Aranan Fabrikazio Aurreratuko Laborategi baten proiektuak bi-lutzen du, besteak beste, produktu eta ideia berriak sortzea eta martxan jartzea, eta klima larrialdia edo mugikortasun elektrikoa bezalako erronkei heltzeko proiektuak abiatzea. Bi adibide baino ez dira, azken finean, islatzeko botere publikoetatik nolako aukerak egon daitezkeen sektore baten berrikuntza eta trantsizioa errazteko. Iraganen ezinbestekoa izan den sektorea, gaur egun ere badena, eta etorkizunean ere izan beharko litzatekeena: Gasteiz erreferentziazko eredu bat bere mugikortasun jasangarri eta osasuntsuarekin, eta aldaketa global horretan burubelarri parte-hartzeko bokazioarekin.

## 2.2. Jasangarritasuna

### • **Industriguneetara mugikortasuna**

Lantokietarako joan-etorriak, eta Gasteizen, bereziki, industriguneetara egiten direnak konpondu beharreko arazo handienetako bat dira oraindik ere. Gasteizen, industria hiria, kasu argiak ditugu Gamarra, Ehari, Betón eta Jundiz industriguneetan, non makina bat joan-etorri eragiten dituzten Mercedes edo Michelin bezalako lantegi handiek. Gutxi balitz bezala, hirigunearekin batera lotuarik ez duen parke teknologikoa sortu zen Miñaon, bere industria jarduera motagatik hirian bertan kokatzea posible eta egokia zenean.

Bitartean, industriguneetarako mugikortasunari buruz orain dela gutxi egindako udal inkesta batek agerian utzi du langile asko prest daudela euren auto propioa utzi eta bestelako garraiobide bat erabitzeko: %83k dio bizikleta erabiltzeko prest dagoela azpiegitura baldintzak hobetuko balira, eta beste %71k erantzun du garraio publikoa hartuko zukeela, baina exijentzia maila handiarekin.

Hortaz, ibilgailu pribatuarekin lehiatzeko, lehenik, garraio publikoaren eskaintza berrikusi eta hobetu behar da; Zabalganako

tranbia Jundizeraino luzatzeko aukera azertu behar da, ondoren intermodalitatea baliatuz industrigune osora hedatzeko, eta enprekin nahiz enpresen arteko lankidetzaz eta koordinazio akordioak landu behar dira garraio kolektiboaren sistemari buruz, langileentzako bizikleta mugikortasun planari buruz, eta abar.

Halaber, ezinbestekoa da bizikleta azpiegitura oso bat garatzea, enpresetan txirrindula aparkatzeko aukera barruan sartuta, eta gainerako industriguneetara garraio publikoarekin kalitatezko zerbitzu bat eskaini behar da, aukera dagoen eremuetan intermodalitatea eskaintza garatuz.



## • TAOren zabalpena

Aparkalekuen arautzeak, ezarri den lekuan, auzokideen egoera hobetu du, desagerrarazi duelako neurri handi batean auzotik kanpo aparkatzeko leku bila gerturatzen zen trafiko parasitua. Ez dira soilik ibilgailuak murrizten, joan-etorriak ere jaisten dira aparkatzeko lekuak araututa dituzten zonaldeetan.

TAOren zabalpena planteatzen denean kezka bat da Muga efektua delakoa. Trafiko parasitoaren presioa TAO berria ezarri den ondoko auzoetara mugitu ohi da, kaltea lekualdatuz. Horregatik uste dugu beharrezkoa dela planifikazio oso eta argi bat jartzea indarrean, beti ere eragindako auzokideekin elkarlanean.

Geure proposamena da TAO Gasteizko sahesbide zaharraren barruan dauden auzo guztietara hedatzea, modu mailakatu,

argi eta planifikatu batekin, Muga efektua-ren arriskua lausotu eta arauketak auzokideentzako dakartzan onurak zabaltzeko.

## • Trafikoan kritikoak diren puntuetan esku-hartzea

Nahiz eta EH Bildurentzat premia handiena duten inbertsioak mugikortasun piramidearen erpinean kokatu, beharrezkoa da hainbat puntutan inbertsioak egitea trafikoa arintzeko eta ibilgailu dentsitate handiak sortzen dituzten arazoak konpontzeko. Egoera zailenak bi puntutan gertatzen dira orain: Latinoamerikako biribilgunea eta Esmaltaciones-Adurtza biribilguneko ingurua.

Latinoamerika biribilgunearen kasuan, honezkero badago egina trafikoa lurperatze posibleko azterketa. Obra oso adierazgarria litzateke, eta ezinbestekoa da eztabaida zabaltzea aukeratu nahi dugun irtenbideari buruz. Lurperatzeari buruzko azterlan informatiboan bi alternatiba ezberdin agertu ziren, eta, EH Bildu-

ren ustez, mereziko luke sakontzea bien onura eta kalteetan, kontuan hartuta trafikoa arintasuna, kostu ekonomikoa, eta espazio publikoa berregituratzeko ematen duten aukerak.

Esmaltaciones-Adurtza biribilguneko inguruari dagokionez, beharrezkoa da egoera berrikustea, behin BEIren ibibide periferikoa ezarrita, Zumabide kalean espazio publikoa berrantolatzeke izango duen efektua dela-eta. Halaber, azterketa horretan aintzat hartu beharko da zer gertatuko den azkenean tren lurperatzeko proiektuarekin. Hasiera batean, proiektu horrek ekialde-mendebalde ardatzean trafikoa lurperatzeko errepidea ere jasotzen du, eta horrek egungo trafikoa parte esanguratsu bat bereganatuko duela aurreikusita dago.

## • Isurketa gutxiko eremuak: Karbonogabetzea

Hirigune baten mugikortasun ereduak lotura estua du bertako ingurumenaren kalitate parametroekin. Negutegi efektuko gas isurketan kutsadura handiena sortzen dutenen artean dago mugikortasunaren sektorea, eta bada ere kutsadura akustikoarekin zerikusia duten arazoaren parte handi baten erantzule. Estatuan onartu den Aldaketa Klimatikoaren eta Trantsizio Energetikoaren Legeak ezarri du 50.000 biztanle baino gehiago dituzten udalerriek neurriak hartu beharko dituztela isurketak murrizteko 2023. urtea baino lehen, horien artean, besteak beste, isurketa gutxiko eremuak martxan jarrita.

Gasteiz bezalako udalerrri bat, jasangarritasunean ezagutza aitortu zaion ibilbide batekin, aitzindaria izan beharko litzateke isurketa gutxiko eremuen definizioan, eta horien ezarpenaren alde egiten dugu apustu. Eremu hauetan sarrera mugatzen zaie motordun ibilgailu pribatuei, eta errepideak liberatzen dira pertsonen eta bizikletek erabil ditzaten. Gure ideia da horrelako eremuak sortzea hirigunean eta euren mugikortasun ezaugarriak direla-eta horrelako esku-hartzeak eskatzen duten auzoetan. Gainera, argi dugu isurketa txikiko eremu hauen definizioa elkarlanean egin behar dela eragindako eragile guztiekin.

## • **Garraio publikoa elektrifikatzea**

Klima larrialdiaren aurkako borrokaren barruan, helburu estratregikoetako bat da mugikortasuna bere osotasunean, eta, bereziki, hiri barruko mugikortasuna karbonogabetzea, eta, noski, asmo horrekin bat egiteko, ezinbestekoa da bultzatzea Gasteizko garraio publikoaren karbonogabetzea.

EH Bildutik beti egin izan dugu apustu irmoa Gasteizko garraio publikoa elektrifikatzeko. 2016. urtean sinatu zen erakunde arteko hitzarmenak ideia hori jaso zuen, eta hor jaso ziren hiria egituratzeko ardatzetan beharrezkoak ziren inbertsioak, zerbitzua eskaini ahal izateko sistema elektrifikatu, edukiera handiko, kalitatezko eta adimendu batekin (tranbia eta Azkarbus, edo BEI). Akordio orokor horren ondorioz amaitu zen tranbiaren ibilbidea unibertsitateraino ipar-hegoa ardatzan, BEI martxan jartzea ardatz periferikoan, eta tranbia Salburura eta Zabalganara luzatzea ekialde-mendebalde ardatzan. Ha-

atik, azken kasu horretan trenaren lurperatzeari buruz dagoen ziurgabetasuna zerbitzua ardatz egituratzaile bezala zeukan hasierako asmoa tratatzen ari da.

Bestalde, autobus elektriko gehiago zerbitzuan sartzeko baldintza kotxe-toki berri bat izatea zen, ibilgailuen karga unitateak sartzeko. Espazio berri hori eraikitzen hasi da, atzerapen handiarekin, BEIren ezarpena baliatuta, eta horrek azkenean irekiko du bidea TUVISAko ibilgailu guztien elektrifikaziora jotzeko. Garraio publikoak pandemian galdu duen espazioa berreskuratzeko apustuaren gakoak dira ibilgailuen elektrifikazioarekin eta berritzearekin aurrera egitea, kalitatezko eskaintza ematea geltokien banaketa egoki batekin, intermodalitate aukerak lantzea, edo industriguneei estaldura ematea, besteak beste. Azken finean, pertsona erabiltzaileen konfiantza bereskuratzea eta ibilgailu pribatuaren aurrean lehiakortasuna hobetzea.

## • **Salgaien hiri garraioa**

Salgaiak hirian barrena banatzea, noski, ezinbesteko jarduera da, baina aldi berean ukaezaina da espazio publikoaren erabileran eta trafikoan eragiten duela, gainerako erabiltzaileen, oinezkoen, txirrindularien edo gidarien mugimenduak tratatzen dituen neurrian. Eragin hori areagotu dute kontsumo ohituretan gertatu diren aldaketek, bereziki gero eta gehiago produktuak modu telematikoa erosi eta zuzenean etxean jasotzeko joerak. Hala, salgaiak euren helburura bideratzeko beharrak joan-etorri kopuru esangu-

ratu bat eragiten du. Logistika biltokietatik banaketa puntuetaraino, eta, ondoren, jaso behar diren lekuraino, etxebizitzak edo dendak izan daitezkeenak.

Banaketa zonaldeak eta zamalanak egiteko ordutegiak berrikusi behar dira, eta hiriarren barruan banaketa espazioak eskura jarri beharko dira, arreta berezia jarriz hiriguneari eta oinezkoentzako eremuei. Halaber, banaketa ibilgailu egokiak eta karbonogabetuak sustatu beharko dira.

## 2.3. Segurtasuna



### • Gasteiz 30 Hiria

EH Bildun apustu argia egiten dugu Gasteiz 30 hiri izendatzeko, trafikoa bere osotasunean baretzeko neurri orokor gisa. Espazio publikoa berrantolatzeko eta mugikortasun eredu berri bat lortzeko ezinbestekoa da hiri osoan trafikoa moteltzea. Ez da nahikoa unean uneko moldaketak egitea, kale batzuen egoera hobetuta, baizik eta hiri osorako esku-hartzea behar da. Super-etxadiak sortzea izan liteke abiadura jaisteko neurri bat, baina horiek ezartzeko daramagun atzerapen amaiezinak bitartean bestelako neurri batzuk hartzea eskatzen du, horietako bat izanik 30 hiri izendapena. Gainera, erabaki hori ez zaio kontrajartzen super-etxadien ereduari, kontrakoa baizik, hura indartzen duelako.

Gasteiz 30 hiri izendatzeak ez ditu soilik abantailak bide-segurtasunaren ikuspun-

tutik. Neurri horren bidez lortuko genuke kutsadura akustikoa gutxitzea eta negutegi efektuko isurketak jaistea, mugikortasuna delako kutsadura gehien sortzen duen sektoreetako bat. Hortaz, 30 hiri izatea neurri koherentea da, are gehiago geure bezalako Green capital batean, eta horri esker izan ahalko genituzke aire kalitate hobea, kalitate akustiko handiagoa, eta emaitza hobek ingurumen adierazleetan.

Aterki bezala ikusten dugu Gasteiz 30 Hiri izendatzea, indarrean jartzeko erraza eta kostu ekonomiko oso apal bat duena. Ondoren, bestelako neurriekin osatu behar da trafikoa baretzeko, espazio publikoaren adeitasuna hobetzeko eta errepideetan segurtasuna handitzeko, auzo bakoitzaren egoeraren arabera definituko direnak.

## • Mugikortasun autonomia ikastetxeetara

2020. urteko abenduan egin zen Bartzelonan lehenbiziko Revolta escolar delakoa, adin txikikoak zituzten familiek sustatutako ekimena, ikastetxeen ondoan zegoen kutsadura eta bide-segurtasun falta salatu, eta hura baretzea exijitzeko. Hiri askotan gertatzen den errealitate baten adibidea da, baita gurean ere, eta EH Bildun irtebidea eman nahi diogu.

Edonor gaur egun ikasleen sarrera edo irteera orduetan ikastetxe baten paretik pasatzen bada, ikusiko duen irudia ez da batere

erakargarria. Lerro bikoitzen arazoa egunero errepikatzen da ikastetxe askoren atean. Arazoaren parte batek hizkuntza ereduarekin zirikusia duen arren, mugikortasun esparrutik ondo planifikatutako esku-hartze batek lagun dezake hori mugatzen. Beharrezkoa da eskola arloan lan egitea, ikasleen mugikortasun autonomia errazteko neurriak hartuz, esaterako, bide-segurtasun hezkuntza eta ibilbide seguruak sortuta. Horrela lortuko dugu geroz eta familia gutxiagok autoa aukeratzea ikastetxera joateko orduan.



## • Bizikleta azpiegiturak

EH Bilduren irudiko, mugikortasun alorreko segurtasunak garrantzi berezia hartzen du oinezko-txirrindulari bikoteari dagokionean. Garraiobide bakoitzak izan beharko luke bere espazio propioa, ezberdindua eta banatua, segurtasun ikuspuntu batetik. EAJK eta PSEK Mugikortasun ordenantzarako egin zuten proposamenak bizikleta zuzenean bidaltzen zuen errepidera, baina errepidea txirrindulariak segurtasunez hartzeko prest ez dagoenean.

Pausua eman eta bizikletak espaloietara

tik atera ahal izateko ziurtasunak behar dira. Bizikleta Azpiegituren Plana behar dugu, sare nagusia eta bigarren mailakoa osatzeko eta hobetzeko, eta mantenu egokia izatea ahalbidetzeko. Bide orri eta mugarri sinesgarriak planteatu behar ditugu, finantzaketa nahikoarekin eta hainbat urtetarako ziurtatuta. Noski, eguneroko joan-etorriei erantzuna emango dion azpiegitura propio eta indartsu batekin batera, beharrezkoa da errepideetako trafikoa baretzeko eta abiadura jaisteko neurriekin laguntzea, hala nola 30 hiri izendatzea.

## 2.4. Osasuna

### • Espazio publikoa indartzea

Espazio publikoa berrantolatzeko proposamena da Gasteizko Kaleak ireki, herritarrei espazio publikoa bereganatzeko aukera eman eta mugikortasuna ahalik eta segurtan maila handienarekin bermatzeko. Bi norabide-tan esku-hartzea aurreikusten du Gasteizko Kaleak ireki-k. Batetik, espazioak zabaltzea eta pertsonen horietan duten lekua handitzea, eta, bestetik, hirian dugun garraioaren eskema berrikustea, eskema horretan lehen-tasunezkoak diren eta oraindik ere bidegorri-rik ez duten kaleetako errepideetan bizikletari

lehen-tasuna emateko. Horretarako, ibilgailu pribatuak egun duen espazioaren parte bat hartu eta bizikletari eskaintzea proposatzen dugu, hiriko bidegorri sarea indartuz.

Ekinbide bigunak dira eta kostu ekonomiko apala dute, bizigarriagoak diren espazioak sortzeko, eta behin-behinekoak ere izan daitezke, ondo neurtu ahal izateko horiek kale edo auzo bakoitzean duten efektua, eta behin-betiko bihurtu aurretik beharrezkoak diren zuzenketak egiteko.



### • Alde Zaharra oinezkoentzako

Auzokideek eurek eskatu dutenari jarraituz, eta ulertuta hiriaren zonalde enblematicoko honek dituen ezaugarri oso bereziak, EH Bilduren proposamena da Alde Zaharra osorik oinezkoen eremu bihurtzeko behar diren urrats guztiak egitea.

Prozesu honen bidez lortuko da be-

hingoatik pertsonak protagonista izatea Alde Zaharreko kale eta errepide estuetan. Era berean, neurri osagarriak hartuko dira auzokideek galduko dituzten aparkalekuak orekatzeko. Esaterako, gertu dauden Artium edo Molinuevo udal aparkalekuetan eurentzako lekuak eskura jarrita.

## • **Hiria josi: trenbidearen lurperatzea**

Gasteizko hiriaren zabalpena baldintzatu du ekialdetik mendebaldera zeharkatzen duen trenbideak, hiria bitan banatzen duenak. Hala, hiri arrakala sozial, eta, esan genezake, psikologikoa ere sortu du alde batera eta bestera banatzen diren auzoen artean.

Horregatik uste dugu Gasteizen trenbidea lurperatzeko obra funtsezkoa dela hiria josi eta birgaitzeko, eta liberatuko diren espazioak lehentasunez bideratu behar zaizkiola espazio publikoaren zabalpenari.

Gobernuak aukeratu duen eta Salburua

nahiz Zabalgana, haustura handiena pairatzen duten auzoak, kanpoan uzten dituen lurperatze partzial baten aurrean, EH Bilduren apustua da azterlan informatiboan irtenbide oso bat aurreikustea, argi esan behar delako orain bertan jasotzen ez den ezer ez dela egingo.

Gaur gaurkoz, instituzioen arteko protokoloa sinatu eta hedabideetan iragarpenak egin badira ere, ez dago konpromiso argirik ez obrak egiteko moduari ez finantzaketari buruz, eta are gutxiago lurperatzea bera hedatzeko aukerari buruz.

