

ERRETERIAKO UDALA
AYUNTAMIENTO DE ERRETERIA



Plan Orokorraren Bulegoa
Oficina del Plan General

X. MUGIKORTASUNA, TRAFIKOA ETA GARRAIOA



X.01. ERRENTERIAKO BIZTANLEEN MUGIKORTASUN OROKORRA.

X.01.01. Sarrera

Jarraian, Errenteriako Mugikortasunari buruz egindako ikerketa-lanaren emaitzarik aipagarrienak aurkezten dira, Eusko Jaurlaritzak 2000. urtean egindako inkesta oinarritzat harturik.

Emaitza horiek modu grafikoan aurkeztu dira, alderdirik esanguratsuenak garbiago erakusteko asmoz, eta funtsean, Errenteriako bizilagunen mugikortasuna eta beste udalerrri batzuetan bizi arren hainbat arrazoi direla medio garraiobide desberdinak erabiliz Errenteriara datozenen mugikortasuna aztertzen dira.

Erabilitako hiztegiari dagokionez, zehaztu beharra dago bidaia batek bi lekualdaketa hartzen dituela bere barnean (joanekoa eta etorrerakoa), eta "lekualdaketa" horiek jaso dira, hain zuzen ere, inkesta horretan. Bestetik, komeni da gogoraraztea 5 minutu baino gutxiagoko iraupena duten oinezkoen lekualdaketak ez direla jaso inkesta horretan.

X.01.02. Errenteriako biztanleen mugikortasuna.

Jasotako grafiko horiek, Errenterian bizilekua duten pertsonen egindako bidaien parametro funtzional aipagarrienak deskribatzen dituzte. Mugikortasun-profil desberdin horiek, aldi berean, guztiz Errenteriaren barruan egiten direnen eta udalerritik kanpora joaten direnen artean bereizten dira.

Pertsona bakoitzeko egiten den batez besteko bidaia-kopurua 2,5ekoa da egunean, eta hiru pertsonen osatutako batez besteko familia batek, berriz, ibilgailuren bat izanez gero, 2,1 lekualdaketa autoz egingo ditu, 2,7 bidaia garraio publikoan eta 2,6 bidaia oinez.

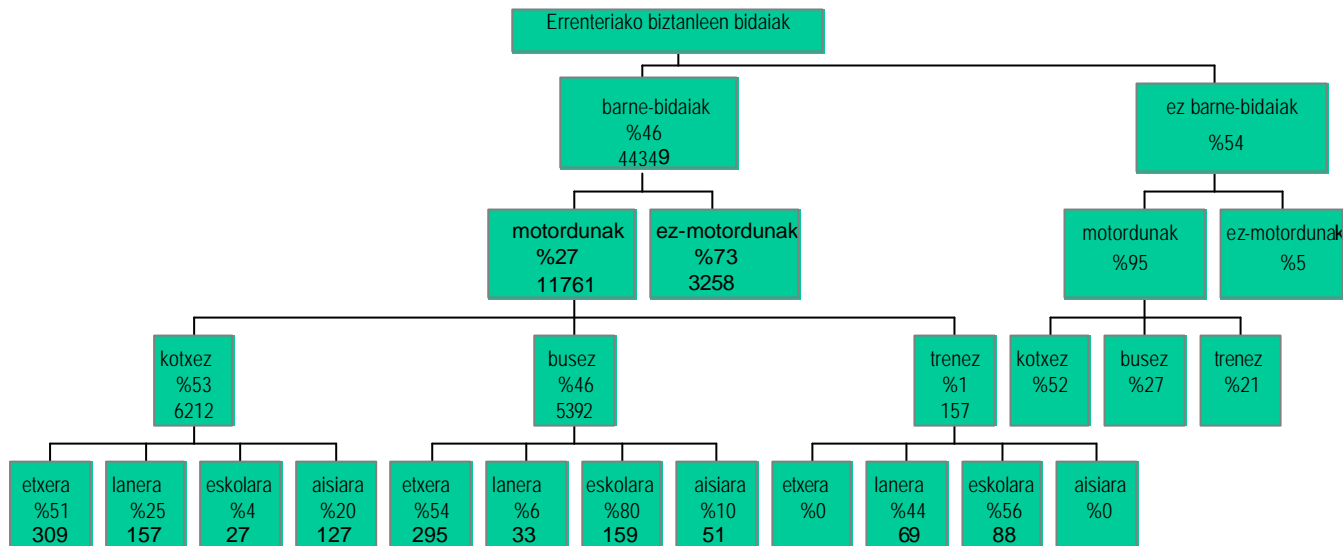
Barneko bidaiak

Lehenik eta behin, Errenteriako udalerraren barruan oso-osorik bertan bizi direnek egiten dituzten bidaiak deskribatzen dira. Bidaia gehienak era honetakoak dira, %53a, jarraian ageri den moduan. Errenteriako bizilagunen barne-mugikortasunaren portzentaje horrek garbi adierazten du udalerrri honek nolako menpekotasuna duen beste herrigune batzuekiko eta batez ere hiriburuarekiko, enplegu eta zerbitzuen eskaintzari dagokionez. Nolanahi ere, beharrezkoa da esatea egoera horretan eragin kaltegarria duela inguruko beste udalerrri batzuetan enplegu-aukeren espazio-hedadura geroz eta handiagoa izateak.

Ikus daitekeen bezala, jarraian barneko bidaia horiek garraiobidearen arabera bereizita ageri dira, eta horiek, aldi berean, bidaia-motiboen arabera, eta ondoren, alderantziko prozesua ageri da: motiboen banaketa, eta hori, aldi berean garraiobideen arabera bereizia, ikuspegi osagarri bat eskaintzen baitu horrek.



Garraio bideen arabeko banaketa



Lehen laburpen grafiko honetan honakoa ikus daiteke:

Kanpo-mugikortasuna udalerrri barruko mugikortasuna baino handiagoa da, edo bestela esanda, bidaien %46k Erreterian bertan dute abiapuntua eta helmuga, baina bidaien %54 Erreteriatik kanpora eginak dira.

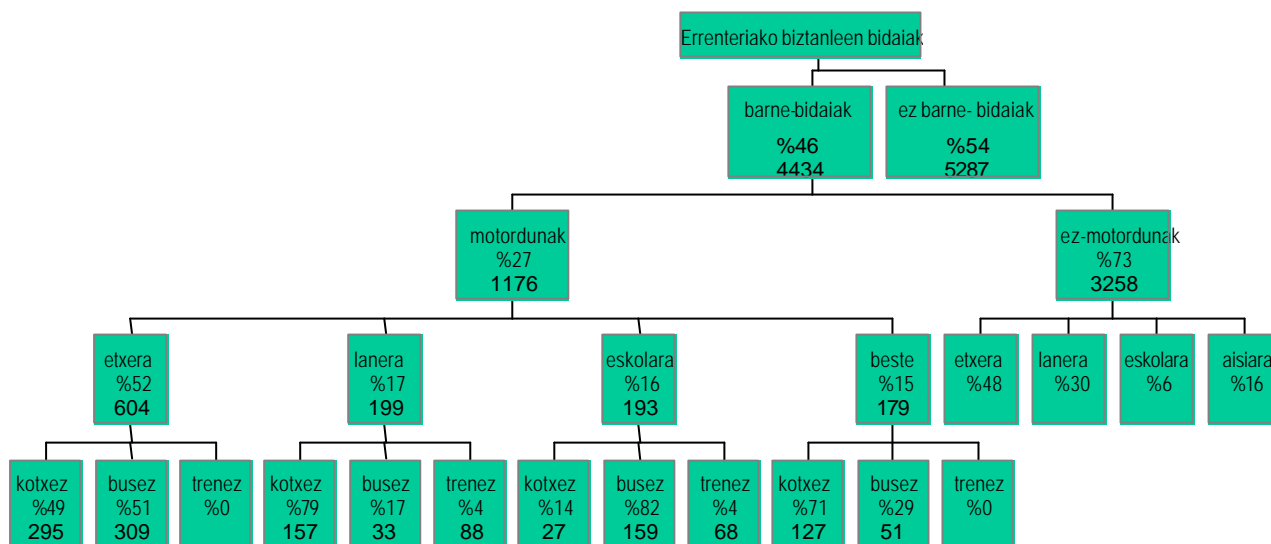
Barne-bidaia gehienak oinez egiten dira (%73), eta %28 bakarrik dira motordunak. Azken horien artetik erdiak baino gehiago, %53, autoz egiten dira, ondoren autobusez egiten direnak leudeke (%46), eta trena, berriz, oso gutxi erabiltzen da barne-bidaietarako -nahiz ehuneko hori handitu egiten den kanpo-bidaietan (%21)-.

Automobila lanera joateko erabiltzen da Erreterria barruan, eta neurri txikiagoan erosketak eta kudeaketak egiteko.

Garraio publikoa ikasleek erabiltzen dute gehienbat, eta neurri txikiagoan lanera joateko.



Motiboen araberako banaketa



Bigarren laburpen grafiko honetan, aldiz, ondokoa nabarmendu dezakegu:

Udalerri barruan egiten diren bidaia ez-motordunak dira gehienak, eta batez ere, lanera joateko (%59), erosketak eta kudeaketak egitera joateko (%31) eta eskolara joateko (%10) dira.

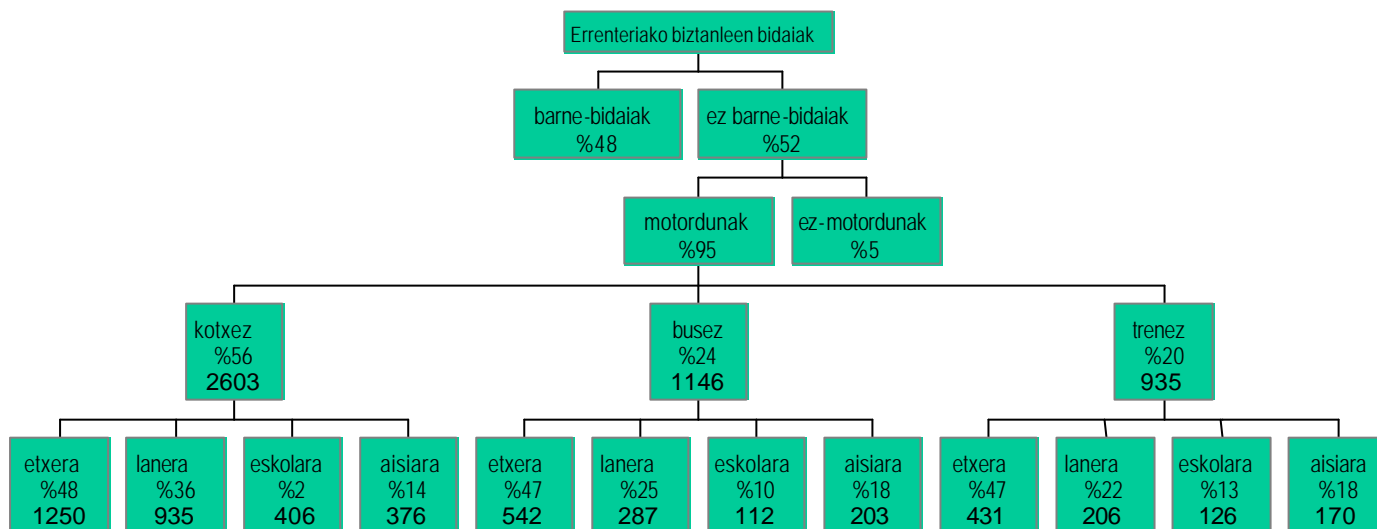
Alderantziz, bidaia motordunak gehienbat lanera joateko (%35), eskolara joateko (%35) eta erosketak eta kudeaketak egitera joateko (%31) dira .

Garraibide motordunen bidez lanera egiten diren bidaia gehienak autoz egiten dira, hots, %79. Alderantziz, ikasleek autobusa hartu behar izaten dute gehienbat (%82), eta neurri txikiagoan, Euskotren (%4) –gogoratu barne-bidaiez ari gara–.



Kanpo-bidaiak:

Bidaia hauek Errenterian bizi diren pertsonen beste udalerrri batzuetara arrazoi desberdinengatik eta garraiobide desberdinak erabiliz egiten dituztenak izango lirateke, jarraian azaltzen den moduan.



Banaketa Garraiobideen arabera:

Errenteriako biztanleak herritik kanpora irteten direnean garraiobide mekanizatuen bidez egiten dute (%95), eta gehienetan automobilerara jotzen dute (%56), baina baita garraio publikora ere: autobusa (%24) eta tren (%20).

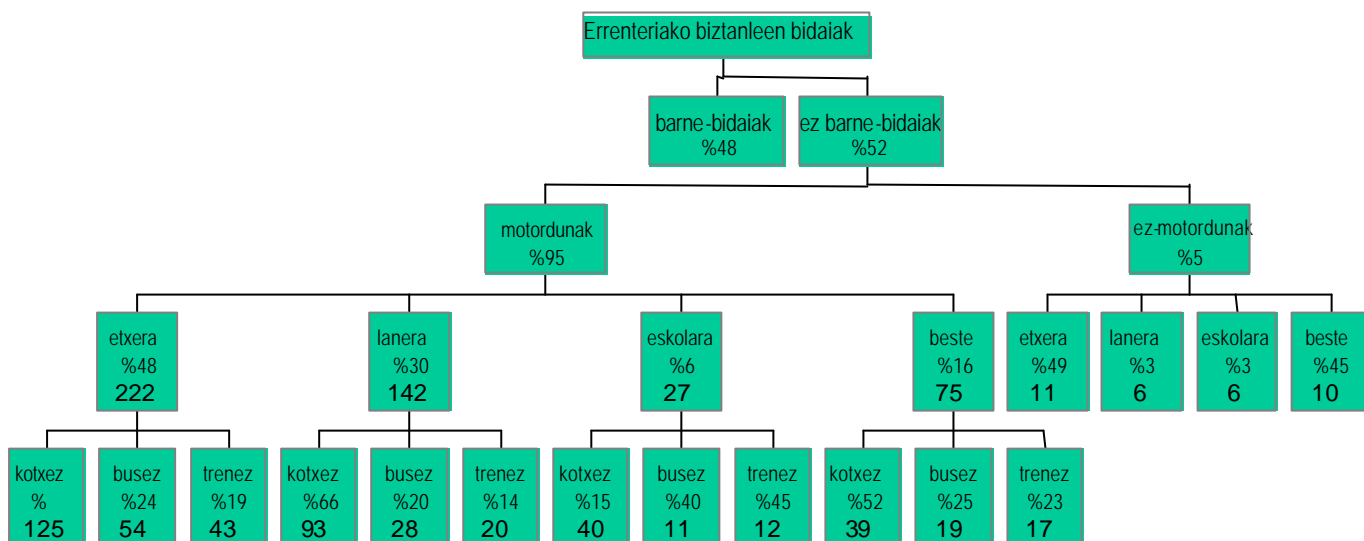
Autoa batez ere lanera joateko erabiltzen da (%69), eta aldiz, kudeaketak eta erosketak egiteko %28k erabiltzen du.

Errenteriatik irteten den garraio publikoa lanera joateko izaten da batez ere, bai tren (%41) eta bai autobusez ere (%48).

Errenteriatik garraio publikoa erabiliz irteten diren gainerako bidaiak eskolara joateko dira funtsean, %19 autobusez eta %25 tren-bidaietan; arrazoi desberdinengatik egiten diren bidaiak (erosketak, kudeaketak, etab.) autoz egiten diren bidaien %28 dira, autobusez egiten direnen %34 eta trenen %34.



Bidaia-motiboen araberako banaketa:



Garraiobide motordunak erabiliz Errenteriatik irteten diren bidaia gehienak laneko arrazoiengatik izaten dira (%58). Horiek, batez ere, autoz egiten dira (%66), garraio publiko bidez egiten direnak askoz gutxiago direlako, %20a autobusez eta %14a trenhez.

Udalerritik egiten diren gainerako irteerak eskolara joateko eta kudeaketak egiteko dira. Bi bidaia-arrazoi horien arteko aldea honakoa litzateke: bidaia guztien %31 liratekeen kudeaketak eta erosketak egiteko direnen artean %52a automobileraz egiten dira, eta aldiz, eskolara joateko diren bidaiak funtsean autobusez (%40), trenhez (%45) eta neurri txikiagoan, automobileraz (%15) egiten dira.

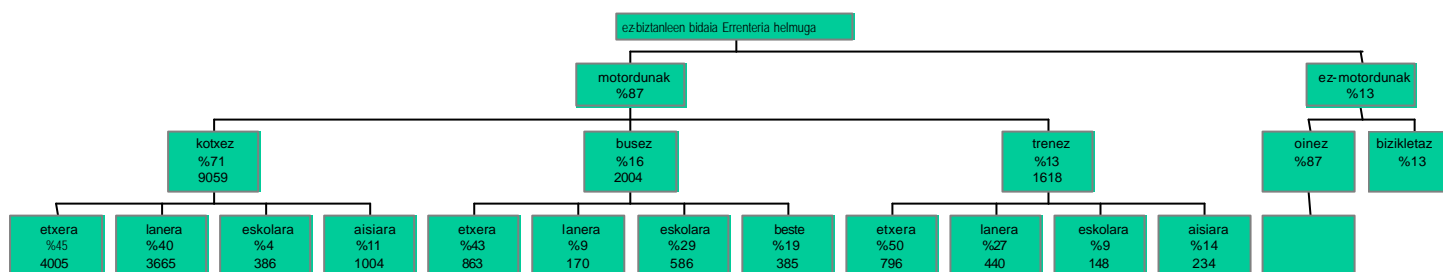
Errenteriatik aldameneko herrietara, hots, Pasaia, Lezo eta Oiartzunera egiten diren oinezko irteeren helburua erosketak egitea, aisia edo kudeaketak izaten da.



X.01.03. Erreteriarako bidaiak

Bidaia hauek Erreteriatik kanpo bizi diren eta arrazoi desberdinengatik eta garraibide desberdinak erabiliz udalerrira etortzen diren pertsonen egindakoak dira, jarraian zehazten den moduan.

Garraibideen araberako banaketa:



Grafiko honetan honakoa ikus dezakegu:

Erreteriarako bidaiak gehienak garraibide mekanikoen baliatzen dira, eta %13k bakarrik egiten dute oinez (Pasaia, Oiartzun eta Lezoren hurbiltasuna kontuan izanik).

Automobilez %71 egiten dira, eta autobusez berriz %16 eta trenez %13.

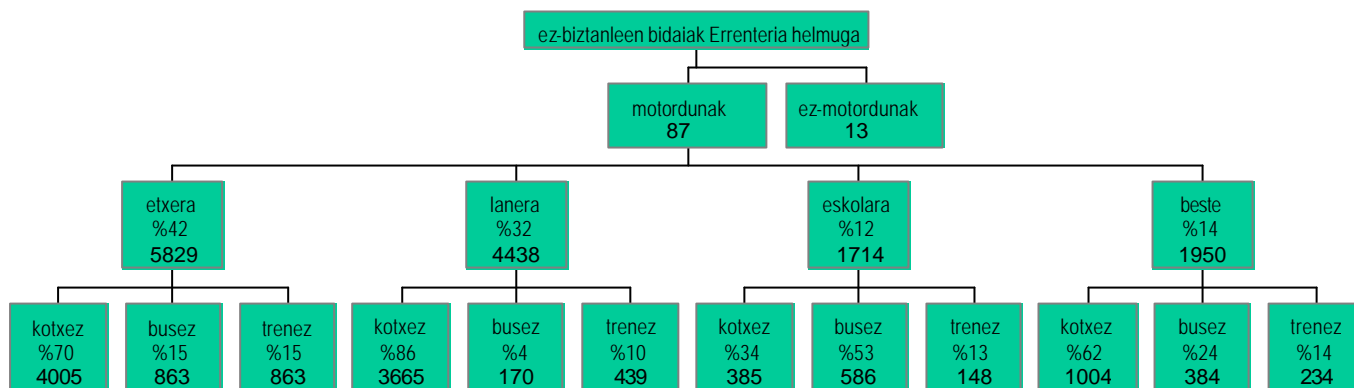
Autoz egiten diren bidaien %73 lantokira joateko izaten dira, eta Erreteriarako zerbitzu eta komertzioetara joateko egiten direnak, berriz, %20 dira.

Autobusaren eginkizuna eskolarako bidaiak (%51), kudeaketak eta erosketak egitekoak (%34) eta, neurri txikiagoan, lanera joatekoak (%15) ahalbidetzea da.

Trena erabiltzen dutenak, harrigarria bada ere, lanera joaten direnak dira (%54), ziurrenik geltokietatik lantokietara duten hurbiltasunagatik.



Bidaia-motiboen araberako banaketa:



Grafiko honetan honakoa ikus dezakegu:

Errenteriara datozen bidaia gehienak garraio bide mekanikoen bidez egiten dira, eta %13 bakarrik egiten dira oinez.

Bidaia horien arrazoi arruntena lanera joatekoa (%55) da, eta gehiengo garbi batek automobila hartzen du (%86) -%14k bakarrik egin ohi ditu garraio publiko bidez-.

Aipatzekoa da, halaber, Errenteriak duen erakarpen-indarra, izan ere Errenteriara datozen bidaia horien %24 erostetak eta kudeaketak egiteko egiten baitira, eta eskolara joatekoak %21 dira.

Errenteriako zerbitzu eta komertzioetara etortzeko egiten diren bidaia horietatik gehienak autoz egiten dira (%62), eta bigarren lekuan autobusa legoke (%24).



X.01.04. Zenbait ohar, laburpen gisa.

Eusko Jaurlaritzak Errenteriako (eta Gipuzkoako Lurralde osoko) familiei egindako inkestari buruzko ikerketa-lan sakon honi esker, garrantzitsuak iruditzen zaizkigun zenbait ohar aurrera ditzakegu:

1. Errenteriako biztanleen mugikortasunari baldin bagagozkio, esan dezakegu bertako lekualdaketen %46 udalerrriaren barruan egiten direla, eta gainerako %52 kanpora egiten direla.
2. Banaketa hau, biztanleria aktiboarekin alderatuz udalerrian dagoen enplegu-eskaintza urriaren ondorio da neurri handi batean, eta halaber, Donostiarekiko duen menpekotasun funtzionalaren ondorio.
3. Barne-bidaia gehienak oinez egiten dira (%73), eta gainerakoak, autoz (%14) eta autobusez (%13).
4. Automobila Errenteriako biztanleria aktiboaren zati handi batentzako laneko tresna bihurtu da, izan ere lanera egiten diren bidaietatik %79a autoz egiten baitira.
5. Automobila, era berean, behar-beharrezkoa da Errenterian lan egiten duten edo bertara erosketak egitera edo Errenteriako udalerriak eskainitako zerbitzuez baliatzera hurbiltzen diren kanpotarrentzat.
6. Esan daiteke garraiobidearen aukeraketak (oinez, autoz edo garraio publikoa) nolabaiteko harremana duela egin beharreko ibilbidearekin, eta baita ere, jakina, automobila erabiltzeko aukera edukitzearekin.
7. Beraz, oreka garbi bat dago, udalerriko barne-mugikortasunari dagokionez, oinez, autoz eta garraio publiko bidez egindako bidaietan, antzeko denborak behar izateak erakusten duen moduan.
8. Datu horiek garbi adierazten dute Errenteria barruan egiten diren bidaia laburretarako automobilak duen erakarpen eskasa –ziurrenik TAOren ondorioz–, oinez egiten diren lekualdaketa ugariarekin bat etorritik.
9. Garraio publikoak, trenaren kasuan bere geltokiek duten kokapenak baldintzatzen duelarik, eginkizun garrantzitsuagoa betetzen du herri arteko harremanetan, baina halere ikus daiteke, bestetik, geltokietarainoko lekualdaketak luze samarrak direla.



X.02.
TRAFIKOA ETA BIDE-SAREA

2000ko irailean eta urrian, zenbait neurketa egin dira herriko erdigunean, eta horiei esker, egunean zehar trafikoak ordutegiaren arabera izaten dituen intentsitate-gorabeherak aztertu ahal izan dira, eta horrela, gehienezko erpinak zein izaten diren eta zein ordutan gertatzen diren zehaztu ahal izango da.

Jarraian, bide-sarearen egungo egoerari buruzko azterketatik lortutako ondorio nagusienak laburbiltzen dira:

- ✓ Erdigunera sartzeko bideetan 1.000 ib./h. inguruko gehienezko intentsitateak atzeman dira Lezoko errepidean, 900 ib./h.koak San Markosen, 500 ib./h.koak Sorgintxulon, eta 400 ib./h.koak Versallesen.
- ✓ Erdiguneko sarrera eta irteeretan oso gorabehera handiak izaten direla ikus daiteke orduen arabera, denboran oso mugatuak, goizez, eguerdian eta arratsalde, lanera sartu edo lanetik irteteko ordukin batera egokitzen direnak.
- ✓ Saihesbideak pasaerako trafikoak bideratzen ditu, baina saihesbide horretatik Errenteriako erdigunera doazen sarbideek erakusten dute trafiko ahul batzuk ere badaudela, hala Kaputxinoetatik nola Versallesetik.
- ✓ Errenteriako erdiguneko trafikoari dagokionez, saihesbideak duen funtzionalitateak garbi adierazten du bide horrek erabilera gorabeheratsua duela. Sarbiderik erabilienak, hots, Lezokoak trafikoa sortzen du herriko erdigunean, Maria de Lezon atzemandako bolumenak garbi erakusten duen moduan. Horregatik azpimarratu behar da Kaputxinoetako eta Versalleseko sarbideak bultzatu behar direla Herriko Erdigunetik trafikoa ezabatzeko.
- ✓ Izan ere, Nafarroa hiribideak oraindik 800 ib./h.ko intentsitateak ematen ditu, eta horrek esan nahi du oraindik ere Errenteriako biztanleek kanpo-trafikorako erabiltzen dutela.
- ✓ Herri barruko bideetan, trafikoaren zamak nolabaiteko erregularatasuna erakusten du egunean zehar, nahiz eta zenbait erpin-ordu ere gertatzen diren. Ordu-intentsitate handienak -1.000 ib./h.- Maria de Lezo kalean izaten dira, hau da, herriko erdigunea gurutzatzen duen zeharkako ardatzean.
- ✓ Barneko bide-sareak sare-maila egokia du, baina esan beharra dago zenbait kate-maila falta direla, esate baterako Maria de Lezo Gaztaño eta Gabierrota auzoekin lotu beharra. Sare hori Agustinak eta Gabierrota auzoen arteko loturaren bidez osatzen ari da.



X.03.
APARKALEKUA.

X.03.01. Eskaintza eta eskariaren arteko balantzea.

Aparkalekuen eskaintza eta eskariaren balantzea egiteko, zenbait datu-iturri erabili ditugu. Batetik, GISen Udaltzaingoak emandako datuak sartu dira, bide-sareko kale bakoitzean dauden aparkaleku-plazen kopuruarekin batera.

Horrekin batera, bebarruka eta kaleka garajeetarako xedatutako azalerrari dagokion datu-basea eskaini zaigu. Plaza-kopuru teorikoa plaza bakoitzari batez beste 30 metro koadroko azalera bat emanaz lortzen da, eta barne-bideetarako xedatutako azalera ere izendatzen da. Emaiza horiek GISen sartu dira, eta horiek bide-sarean lehendik dauden plazei gehiturik, aparkaleku-plazen eskaintza osatzen duten plaza teorikoen kopuru osoa jakin dezakegu.

Eskaria, aldi berean, errealitatera ahalik gehiena hurbiltzea nahiko genukeen prozesu baten bidez kalkulatu da. Udalerrian matrikulaturik dauden ibilgailuen datuak oinarritzat harturik, udal administrazioak berak emanak, horien sailkapen bat egiten ahalegindu gara soilik familienak diren ibilgailuak aztertu ahal izateko. Horretarako, biztanle eroldaturik ez dagoen helbideetan helbideraturik dauden ibilgailuak ezabatu dira kalkulu horietatik. Horrela, prozesu honetan lortzen diren emaitzek, hau da, familiak bizi diren helbideetan helbideratutako ibilgailuek osatuko dute, gure ustez, bertako biztanleen aparkalekuen benetako eskaria.

Udalaren datu-basean ageri diren ibilgailuak 16.341 dira, eta horietatik 15.175k, familiak bizi diren helbideetan helbideraturik daude. Horrexegatik hori izango da kontuan izan beharreko kopurua, familien ibilgailu-kopurua zehazteko eta biztanleen aldetik dagoen aparkalekuen eskaintza eta eskariaren arteko balantzea egiteko.

Familiako ibilgailu-kopuruaren eta bide-sareko aparkaleku-plazaren arteko aldeak adieraziko digu zein den balantzea. Bide-sarean dauden aparkaleku-plaza teorikoak 5.587 dira, udal emakidako aparkalekuen garaje-plazak 1.258 dira eta ibien datu-basearen araberako garaje-plazak, berriz, 3.830 dira.

Azterketa horretatik lortzen diren ondorioak honela laburbil daitezke:

Erreterian dauden aparkaleku-plazen defizit orokor eta teorikoa 4.500 plazakoa da. Gabezia hori, bai garajeetan eta bai bide-sarean ere dauden plazen erabilpen intentsibo baten bidez konpentsatzen da, baita legearen aurkako aparkaleku-maniobreakin ere (ibiak, bigarren ilarak, zebra-bideak, etab.)



-
- Bertako egoiliarren autoek, ordukako plazei dagokienez, espazio gehiago okupatzen dute okupazio libreko eremuetan TAO eremuetan baino, nahiz eta horietan askatasun osoz aparkatu dezaketen, horretarako txartel bereizgarria baldin badute. Halere, TAO eremuetan egoiliarrek egonaldi laburretan aparkatzen dute, eta pentsa liteke txartelik gabeko egoiliarrek direla edo garaje-plazak dituztela eta ez dituztela erabiltzen egonaldi laburretarako (bazkalordurako, esate baterako).
 - ✓ Errenteriako gainerako biztanleek duten okupazio urriak adierazten du autoan barne-mugikortasun txikia dutela, mugikortasunari buruzko inkestek berretsi duten moduan. Halere, ibilbide laburreko bidaiak egiten dira autoz. TAO eremuetan erabiltzaile horiek iraupen laburreko epealdietarako aparkatzen dute funtsean, eta aldiz, egonaldi luzeagoak erabilera libreko eremuetan egiten dira, jakina.
 - ✓ Kanpotarren ibilgailuen (Errenterian matrikulatuta ez daudenen) %23k bost orduz baino gehiago aparkatzen du Nafarroa Etorbidean, eta %30ek denbora-tarte berean egiten du Pablo Iglesiasen (eremu libre). Eremu horietan, 2 eta 5 ordu bitarteko egonaldiak dira erabiltzaile-mota horrek gehien egiten dituenak.
 - ✓ Isunak jarri arren, kanpotarren kopuru handi samar batek eta Errenteriako biztanleen beste kopuru batek bi orduz baino gehiago aparkatzen du –are bost orduz baino gehiago ere– TAO eremuetan.



X.04.
GARRAIO PUBLIKOA.

X.04.01. Eskaintza.

Errenteriako Garraio Publikoaren eskaintzak garraio bide desberdinen aukera ematen du, eta horrek gaitasun bat eman diezaioke etorkizunari begira. Eskaintza hori trenean dugu:

- ✓ Euskotren: Errenteria eta Donostia artean 15 minuturoko maiztasunez aritzen da egun osoan, eta Irun eta Lasarte artean ere bai erpin-orduetan. Azken bi herri horien arteko maiztasuna 30 minutukoa da haran-orduetan.
Bi geltoki ditu udalerrian, Galtzarabordan eta herriko erdigunean.
- ✓ Renfe: 41 zirkulazio eskaintzen ditu egunean norabide bakoitzeko, eta maiztasunik handienak erpin-orduetan izaten dira.
Geltoki bat du Iztietan eta Olibetetik hurbil, nahiz eta Lezoko Udal Mugartean dagoen.
- ✓ Herriarteko autobusa:
 - ◆ hamabost minutuko maiztasunak ditu Beraun-Donostia linean. Linearen abialekua Beraunen dagoenez gero, udalerrin barruan zenbait ibilbide egitea ahalbidetzen du horrek,
 - ◆ hamabost minutuko maiztasunak ditu Hondarribia-Donostia linean, eta horren ibilbidea N-1 zaharretik barrena doa,
 - ◆ hogeit hamar minutuko maiztasunak Oiartzun-Donostia eta Donibane-Donostia lineetan.

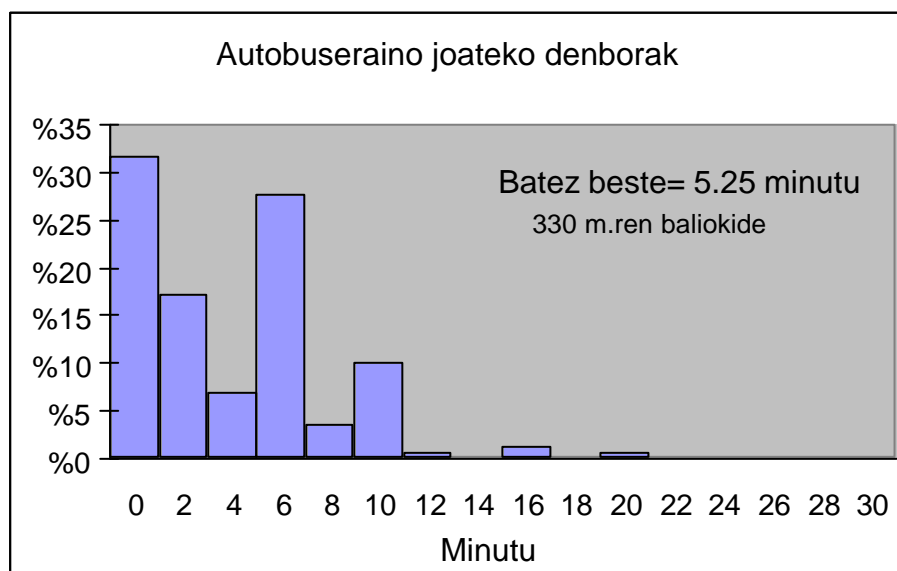
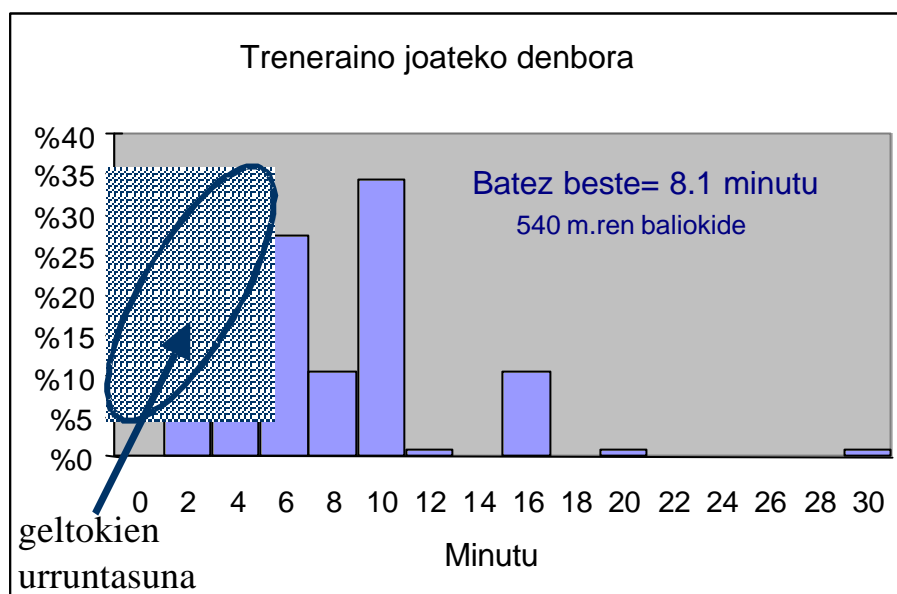
Hiri barruko autobusak auzo desberdinak lotzen dituen birakako ibilbidea egiten du, baina horren denbora-kostua gehiegizkoa gertatzen da.

Hiriarteko lineen ibilbideek luzekako ardatzetan eskaintzen dute zerbitzua, erdigunetik urrunen dauden auzoetara ino doazen hiri barruko lineekin elkar hartuz, eta geltokien arteko batez besteko tartea 310 metrokoa da, eskeman ikus daitekeen moduan.

Halaber, 540 metroko erradioen arabera "barnean hartutako" azalera kalkulatu da tren-geltokiak oinarritzat harturik. Ia udalerrin osoa hartzen duela nabarmentzen da, nahiz eta 500 metroko lekualdaketak egin behar diren horretarako, eta hori ez-ohikoa gertatzen da. Halere, arestian azaldutako inkestaren emaitzek gertakari hori berresten dute.



Tren-geltokien eta autobus-geltokien urruntasuna, mugikortasun-inkestaren arabera



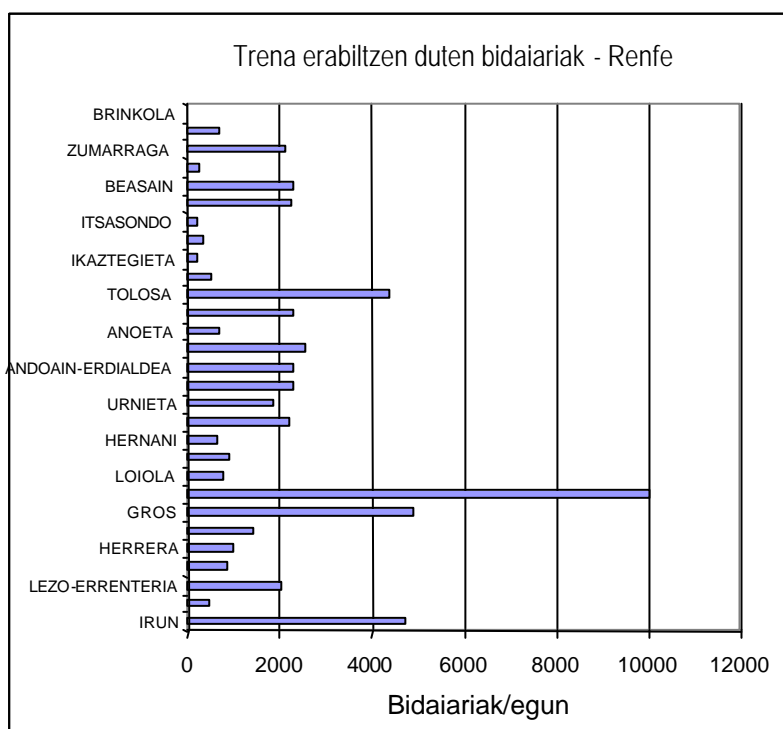
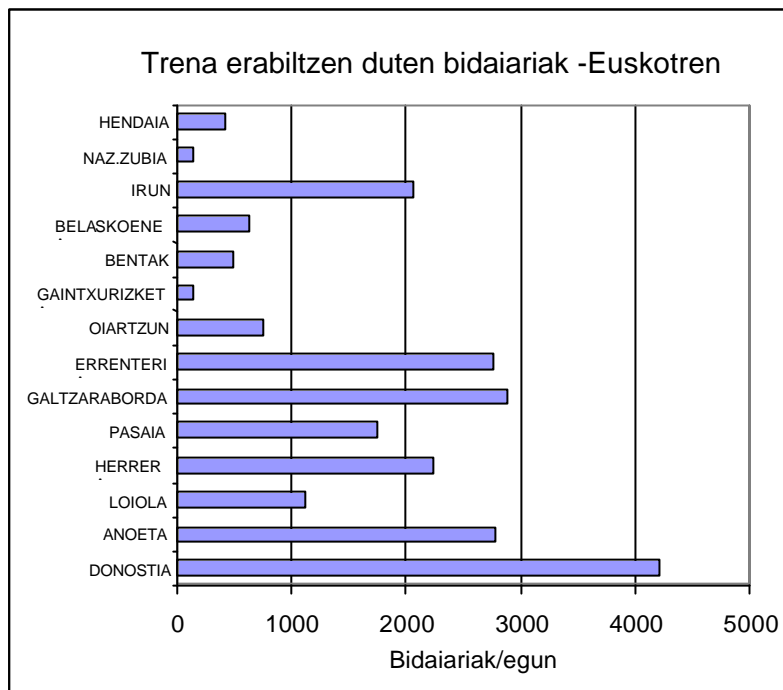


Geltokietatik hurbiltasuna: tren-geltokien inguruan 540 m-ko erradioak



X.04.02. Eskaria.

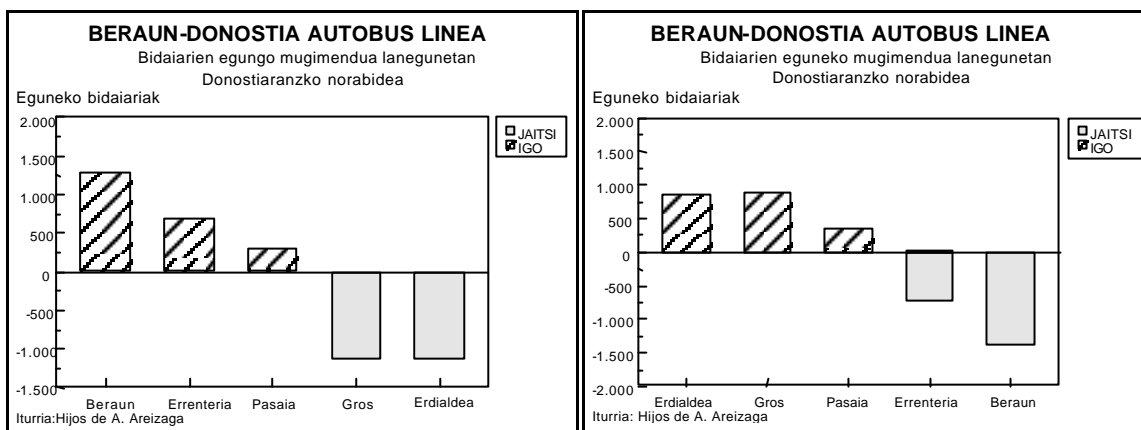
Batez besteko lan-egun baten eguneko eskaria, garraiobide guztiak barne, 15.300 bidaiari inguruan dabil, eta horietatik %50ek trena erabiltzen du. EuskoTrenek emandako datuak oinarritzat harturik, esan liteke 5.600 pertsonak Topoa erabiltzen dutela, eta Renfen, aldiz, eguneko eskari hori 2.060 pertsonakoa da.





Autobusen eskaria ondorengo datu hauetan laburbiltzen da:

- ✓ Hiri barruko sarea: 1.840 bidaiari/egun.
- ✓ Hiriarteko sarea: 11.600 bidaiari bi norabideetan, hau da, erdigunera 5.800 pertsona etortzen dira.



Gogora dezagun Mugikortasunari buruzko Inkestatik ateratako datuek esaten zutenaren arabera, kanpo-bidaia motordunen %48 garraio publikoaren bidez egiten zirela. Garraio publikoaren erabilera handi hori Errenteriak Donostiarekiko duen menpekotasunak baldintzatzen du, izan ere Donostian aparkatzeko zailtasunak areagotu egiten baitira beren kostuagatik. Horrexegatik, biztanleen kopuru handi batek garraio publikoa erabiltzen du bere joan-etorrietarako. Baina ez da ahaztu behar gurea bezalako metropoli-inguru batean izan ezik garraio publikoa menpeko bidaiarientzat izan ohi dela soil-soilik.

Bestalde, enpleguaren lurralde-banaketak ibilgailu pribatua erabiltzea bultzatzen du, beste udalerri batzuetako auzoetara joatea nekez bete baitaiteke garraio publikoaren bidez. Eta fenomeno horrek arazoa areagotu besterik ez du egingo ibilgailu-kopurua handitzean, eta nahiz Errenterian kopuru hori oraindik txikia den, etengabe handitzen ari da.

X.04.03. Laburpena.

- ✓ Errenteriak eskaintza on bat du garraio publikoaren arloan, honakoak kontuan izanik:
 - ◆ garraiobide desberdinen arteko osagarritasuna (Renfe, Euskotren, autobusen hiri barruko eta hiriarteko sarea),
 - ◆ zerbitzuen maiztasun handiak,

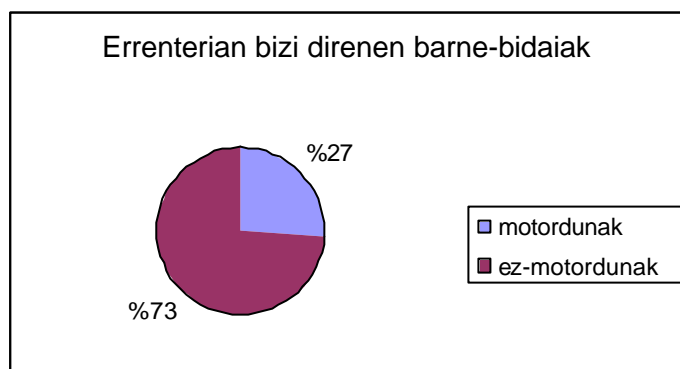


- ◆ konexio onak inguruneko herriguneeekin.
- ✓ Mugikortasunari buruzko inkestak berretsi egiten ditu garraiobide-mota bakoitzaren ustiapen-datu orokorrak. Hau da, egoiliarrek kanpoaldera duten mugikortasuna zati berdinetan banatzen da autoaren eta garraio publikoaren artean. Gure ustez, Donostiarekiko duen menpekotasun funtzionalaren eta hiriburuko aparkaleku-kostuaren ondorio da hori.
- ✓ Garraio publikoraino joateko denborak beste leku batzuetako batez bestekoak baino handiagoak dira, eta bide batez, berretsi egiten da hiriburura joateko garraio publikoa erabili behar izatea.
- ✓ Garraio publikoa erabiltzen duen pertsona-kopuru handia kontuan izanik, badirudi beharrezkoa dela geraleku eta geltokietaraino oinezkoei irispide on batzuk prestatzea, horien inguruneko kalitatea zainduz.
- ✓ Nolanahi ere, Erreteriarantz etorritako bidaiak, batez ere, automobileraz egindakoak dira. Hori dela eta, beharrezkotzat jotzen da bisitarien aparkatzeko joerak aldatzea, eskari hori garraio publikorantz bideratzeari begira.



X.05.
OINEZKOEN LEKUALDAKETAK.

Arestian aurkeztutako mugikortasunari buruzko inkestatik ateratako datuek agerian jarri dute Errenteriako biztanleen lekualdaketen kopuru handi bat, hots, barne-lekualdaketen %73, oinez egiten direla.



Errenterian dituen hiri-ezaugarriak kontuan izanik, badirudi beharrezkoa dela oinezkoen zereginetarako lekualdaketak bultzatzea, hala nola, erosketak, lana, ikasketak, kudeaketak, etab., horiei lehentasuna emanez.

Lekualdaketa horiei lehentasuna emateko beharrezko da gure ustez ondoko urratsak egitea:

- ✓ Oinezkoen lekualdaketen garrantzia onartu: "denok gara oinezkoak" lema (denok noizbait jaisten baikara autotik) ez da aski orain dela gutxi arte gure herrietan nagusi izan den garraio-modu baten garrantzia azpimarratzeko.
- ✓ Oinezkoentzako ardatz batzuk finkatzea, gutxien-gutxienik autoarentzat erabili ohi direnen antzeko abialeku-helmuga batzuetan oinarrituz: horrela, nola joango naiz hemendik haraino? galdera hausnartzeari ekiten bazaio, jokaera hori oinez egiten diren lekualdaketetara zabaldu ahal liteke -eta beharko litzateke-.
- ✓ Oinezkoentzako ardatz horiei lehentasuna ematea, jarraitasuna eta segurtasuna emanez, eta horrek, oinezkoaren kaltetan autoari ematen zaion garrantzi handiagoaren gaineko ikuskera-aldaketa bat ekarriko du.
- ✓ Oinezkoentzako ardatzak atsedendietarako areekin lotzea.

Ikus daiteke oinezkoentzako area batzuk badaudela, merkataritza-jarduera handieneko eremuetan txertatuak; area horiek oinezkoentzat erakarpen-foku dira, eta bai edadeko pertsonak eta bai haurrekin doazen helduek ere erabiltzen dituzte, eta horrenbestez, atsedendialdi-eremu hauetara joateko oso segurtasun-baldintza fidagarriak behar dituzte bereziki.



Gainera, gogora dezagun oinezkoen istripu-kopururik handiena Biteri kalean dagoela, herriko erdigunearen bizkarrezurrean, eta bertan, ezinbestekoa izango da oinezkoa babesteko behar diren elementuak sortzen jarraitzea.

Ikus daiteke oinezkoentzako eremurik zabalena herriko erdigunean dagoela, eta halaber, zenbait ardatz txiki ere badaude beste auzo batzuetan, esaterako Iztieta, Etxe Berrietan eta Pontikan.

Oinezkoentzako edo atsedendietarako area hauen inguruan merkataritza eta aisiarako animaziorik handieneko eremuak daude. Nolanahi ere, eremu hauek duten garrantzia aitortu arren, funtsezkoa iruditzen zaigu horiek lotzea eta jarraitasun handiagoa ematea.

Espaloiak oinarrizko elementu bat dira oinezkoen lekualdaketetan. Horiek handitzea zaitasun bereziak dauzka ibilgailuentzako espazioa murrizten delako, bai kalean bertan edo bai aparkatzeko espazioan ere. Erdialdeko kaleetan eta oinezkoen joan-etorri ugariak dituztenetan espaloi estuegiak daudela atzeman da, esate baterako, Donostia kaleko tarte batzuetan, Pablo Iglesias kalean, Nafarroa Hiribidean..., nahiz azken horren konfigurazioa aldatu egingo den egun egiten ari diren jarduketan bidez.

Gainera, aparkalekuari buruzko inkestetan ikusitako diziplina-eza zailtasun gehigarri bat da oinezkoentzat, zeren batzuetan zebra-bideak eta espaloiak okupatzen baitira gaizki aparkatuz.

Hasiera batean oinezkoak autoetatik babesteko liratekeen hesi metalikoak alferrikako elementu bihurtzen dira Errenteriako erdiguneko pasaerako trafikoak desagertu direnez geroztik. Hesi horiek zenbait bidegurutzetan daude eta goi-pasabideak jarriz edo galtzada estutuz abiadura murrizteko neurri jakin batzuk ezarri gero ezabatu egingo dira zalantzarik gabe. Era horretan, oinezkoak senti dezake espazio publiko hori berea dela.

Autobus-geltoki eta tren-geltokietarainoko irispideak bertan lehentasunez jardutea eskatzen ari diren ardatzak dira, Errenteriako biztanleek garraio publikoa zenbat erabiltzen duten kontuan izanik.



X.06.
TRENBIDEA

Errenteriako udalerrian eragina duen Trenbide Sistema bi sarek osatzen dute, eta horietako bakoitza konpainia batek ustiatzen du, bi konpainia horiek aldi berean bi administrazio desberdinen menpe daudelarik. Horrela, RENFEk ustiatzen duen linearen titularra Estatuko Administrazioa da, eta EAE, berriz, Euskotrenbideak/Ferrocarriles Vascos S.A. konpainiak ustiatzen duenarena. Azpimarratzekoa izango litzateke bi linea horiek zabalera desberdina dutela: 1,668 metro RENFEk ustiatzen duenak, eta metro 1 Euskotrenek ustiatzen duenak.

X.06.01. Renfe

Errenteriako udalerritik barrena Madril – Irun linea igarotzen da, bere ibilbide osoan trenbide bikoitza duela, eta geltoki bat du bertan, Olibeten aurrean, Errenteria-Lezo izenekoa, azken herri horretan kokatua baitago.

Udalerrri honi dagokionez, zerbitzua aldirietakoa da bakar-bakarrik, nahiz ibilbide luzeko trafikoak ere badabilzan bertatik, geldialdirik egin gabe.

Bide batez, merkantzien trafikoa ere ustiatzen da, eta alde horretatik, aipatzekoa da bide-adar bat badagoela Portuari zerbitzua eskaintzen diona.

X.06.02. Euskotrenbideak/Ferrocarriles Vascos S.A.

Udalerrri honetatik Donostia – Hendaia trenbide bakarreko linea igarotzen da. Bi geltoki ditu; Galtzarabordakoa eta Errenteriakoa, Pablo Iglesias kalean. Gaur egun, Donostia – Bilbo linearen barruan Lasarte/Oriako bide-adarra eraiki denez geroztik, zabaldu egin du bere zerbitzua, eta horrela Lasarte eta Hendaia artean geratzen den eremu guztiari eskaintzen dio bere zerbitzua

ET/FVren Donostia – Hendaia linearen trenbide-pasaguneen inbentarioan, Errenteriako udal mugartearen barruan, eta dagozkion kodeen arabera, honakoak ageri dira:

REN401Gaztaño auzora joatekoa.
REN402 Nasen arteko pasagunea Errenteriako geltokian.
REN403 Fanderian.

Adierazi beharra dago, halere, REN403 hori desagertua dagoela egun, Fanderiak izan duen hirigintza-garapenaren ondorioz.

Azpimarratu beharra dago Donostia eta Oiartzun artean egun linea honetan dauden trenbide-pasagune bakarrak direla horiek. Gaur egun, Gaztañoko auzora eta, beraz, Euskotren konpainiaren tailerretara, REN 401 pasagunetik barrena trenbidea zeharkatuz joan behar da nahitaez.



X.07.
ERREPIDEAK

X.07.01. Gipuzkoako Foru Aldundiaren errepideak

Gipuzkoako Foru Aldundiaren Errepideen Zerrendak (2001eko martxoaren 2ko GAO), Errenteriako udal mugartean barruan, honako errepideak finkatzen ditu:

I. Lehentasuneko Errepideen Sarea (Sare Gorria)

A-8 Bizkaiko Golkoko Autobidea (Bilbo – Behobia).

Eusko Jaurlaritzako Lehendakariordetzaren eta Garraio eta Herrilan Sailaren abenduaren 19ko 261/200 Dekretuaren bidez (00.12.29 EHAA), zeinak onesten baitu Gipuzkoako Eskualdaketetarako Bitariko Batzordeak hartutako erabakia, errepideen alorreko funtzio eta zerbitzu batzuk Euskal Autonomia Erkidego osorako erakundeetatik Lurralde Historikoetara eskualdatzeak Gipuzkoako Lurralde Historikoan izango duen eragina zehazteari buruzkoa: "Gipuzkoako Lurralde Historikoari eskualdatzen zaio Bizkaiko Golkoko A-8 (Bilbao-Behobia) autobideak Gipuzkoako Lurralde Historikoan egiten duen ibilbidearen titularitatea".

Bestetik, adierazi beharra dago 1996. urtean Donostiako 2. Ingurabidearen Aurreproiektua idatzi zela, eta hori, 1999ko irailaren 14ko Foru Aginduaren bidez, jendaurrean ikusgai jarri zela bi hilabeteko epe batez. Epe horretan Udalak alegazio bat aurkeztu zuen, eta alegazio horrek honela zioen:

1.

Bigarren Ingurabidearen trazaketa eta eraikuntza proiektuak eta dagokion Ingurumen Eraginari buruzko Azterlana aztertu behar dira Errenteriarantz doazen eta Errenteriatik datozen trafikoak bertan halaberrez txertatu daitezela bermatzeko eta konponbide bat bilatzeko, kontuan izanik bai egun finkatuta dauden edo garapen-fasean dauden bizitegi eta industria mailako ezarpenak eta bai egun prestakuntza-prozesuan dagoen Hiri Antolamendurako Plan Orokorrean zehaztu beharreko etorkizuneko jarduketak ere.

Beharrezkoa izango da bi Administrazio horien artean adostasun bat lortzea, udalaren hirigintza-garapenari begira Donostiako Bigarren Ingurabidea eraikitzeak udalerrri honi ezarriko dion zama arinduko duen irtenbide bateratzaile eta konpentsatzaile bat erdiesteko.

2.

Etorkizuneko Bigarren Ingurabidearen Trazaketa Proiektuan aurkezten den eraikuntza-irtenbideak saihestu egin beharko du, nahitaez, eragin oztopatzaile hori, zeren bestela udalerrriak lurraldearekin duen uztardura apurtuta geratuko bailitzateke.



3.

Ingurumen Eraginari buruzko Azterlanean beharrezko neurri zuzentzaileak hartu beharko dira ingurumenean egoki txertatu dadila bermatzeari begira, eta alderdi horri arreta berezia eskaini beharko zaio, dituen ezaugarri zehatzengatik, Lau - Haizeta eremuaren inguruetan.

4.

Azpiegitura berriak trantsizio-eremuen bitartez uztartu beharko dira udal sarearen barruan, eta horietan, bermatu egin beharko da hiriaren paisaian eta erabileran egoki txertatuko direla.

2000. urtean Gipuzkoako Foru aldundiko Garraio eta Errepideetako Departamentuak Donostiako Bigarren Ingurabidearen Trazaketa Proiektuaren Erredakzioaren lehiaketa egin zuen. Trazaketa Proiektu horren erredakzioa arautzen duten Baldintza Teknikoen Orriek, 7. apartatuan, honela diote: "Proiektatu beharreko obren eta egin beharreko lanen deskribapena", lan horien artean honakoa legokeelarik: "*Halaber, Errenterian egungo A-8 autobidearekin lotura egiteko gunean dauden azpiegiturak eta bideak berregiteko lanen zati gisa, lotura berri bat aztertu eta proiektatuko da GI-3672 errepidearen eta Arraguako gunearen artean aurreikusitako biribilgunearen artean*".

Madrialdik Irunera doan N-1

1999. urtean Errenteriako Saihesbidea zerbitzuan jarri zenez geroztik, 1 Errepide Nazionalak Errenteriako tarte horretan izan duen trafiko-intentsitatea nabarmen murriztu da, aurreikusita zegoen moduan.

2000ko abenduaren 28an Gipuzkoako Errepideen Zuzendari Nagusiaren Jakinarazpen bat jaso zen (erregistro zk. 16.806), Gipuzkoako Foru Aldundiko Garraio eta Errepideetako Foru Aldundiaren Ebazpenaren berri emanez, zeinaren bidez hasiera ematen baitzitzairen "Pasaiako Saihesbidearen Trazaketa Proiektua" onesteko lege-izapideei eta jendaurrean ikusgai jartzekoei. Ebazpen horren edukiarekin bat etorritik, "Aipatutako Proiektu hori, Ingurumen Eraginari buruzko Azterlanarekin batera, jendaurrean ikusgai jarriko da hilabeteko epe batez, Gipuzkoako Errepide eta Bideen gaineko azaroaren 25eko 17/1994 Foru Arauko 21 eta 23. artikuluan eta Euskal Herriko Ingurumenaren Babeserako otsailaren 27ko 3/1998 Lege Orokorrean ezarritakoarekin bat etorritik". Aipatutako Ebazpenaren iragarkia 2001eko urtarrilaren 4ko 3 zk. Gipuzkoako Aldizkari Ofizialean argitaratu zen. Jendaurrean ikusgai egondako epe horretan, Udalak alegazio bat aurkeztu zuen, honela zioela:

A.

(...)

B.

Berraztertu bedi proiektu hori, behar hainbateko zorrotasun teknikoaz, bide-sarearekin loturik ez dauden espazio publikoen antolamenduari eta tratamenduari dagokionez (oinezkoentzako eta txirrindularientzako ibilbideak; atsedenerako eta aisialdirako eremuak,



etab.), bide-azpiegituraren irtenbide berriak biztanle-gune jarraitu bati ekarriko liokeen eragin oztopatzaile hori arintzeari begira, zuzenean eragindako bizilagunen bizikaltatearen kaltetan.

Alde horretatik, ezinbestekotzat jotzen da jarduketa hori planteatzen den "Inguru Andeatua"ren ikuspegiarekin Gipuzkoako Foru aldundiak proiektu horren eremu desberdinei irtenbidea ematea, ondorengo edukiekin bat etorritz:

Molinaoko lotunea

- Espaloia birjartzea Kaputxinoetako tuneleraino.
- Biribilgunearen eremu horretan tunel faltsua luzatzea, eragin oztopatzaile hori eta N.1aren soinu-eragina gutxitzeko asmoz, paisaiari dagokionez irtenbide hobea lortuz.
- Egun "Bianchi" Eraikinak okupatzen duen eremuan oinezkoen atsedenaldi eta aisialdirako zona bat sortzea, zoladura eta lorategiak dituzten zonen bidez osatua.
- "Distribuidora Internacional de Alimentación, DIA" supermerkatuarekin muga egiten duen bide-adarra ezabatzea, eta espazio hori oinezkoen atsedenaldi eta aisialdirako zonan sartzeari.
- Don Bosco ikastetxearekin muga egiten duen egungo bide-adarrean esku hartzea, proiektuan bertan behera utzita dagoena, eta horren bidez, pasealeku-begiraleku bat lortu eta Ikastetxearen eta Molinao bitarteko oinezkoen zirkulazioak hobetuko dira.
- Bide gorrien sareko Loturari dagokionez erabaki bat hartzea, zerbitzua eskaintzen dien udalerriekin koordinazioan.
- Aurreikusitako hiriarteko autobus-geltokien kokapena berriro aztertzea.
- Semaforoak jartzeko aurreikuspenak egitea.

Beraungo Lotunea

- Oinezkoentzat aurreikusitako bideen trazaketa eta ezaugarriak berriro aztertzea, behe-pasabideak saihestuz.
- Proiektuan bertan behera utzitako bide-adarretan esku hartzea, atsedenaldirako zona hiritartu batzuk lortzeari begira.



C.

Koherentziaz koordinatu bitez Proiektuko agirien edukia (Memoria, Planoak, Aurrekontua eta Ingurumen Eraginari buruzko Azterlana) eta bertako proposamenak, Ingurumen Eraginari buruzko Azterlanean aurreikusitako "Zarataren aurkako pantailen" kokapen eta ezaugarriak grafikoki eta xehetasun guztiekin zehaztuz, eta halaber, kontzeptu hori aurrekontuan zenbatekoa den adieraziz.

D.

Heda bedi Pasaiako Saihesbidearen Proiektuko jarduketa-muga Errenteriako udal mugarteen barruan, bere garaian A-8 autopista eraikitzeke ezarritako eremuarekin elkarrekikotasun logikoaren arabera, kontuan izanik eremu hori Diputatuen Kontseiluak 1991ko azaroaren 26ko bileran behin betiko onetsi zituen indarreko Planeamenduko Arau Subsidiarioetan "Herri arteko Errepide" gisa zehazten dela. Hain zuzen ere, barnera beza San Markoserako zubiaren tratamendu berria, industrialde berriek nola San Markoseko zabortegeak etorkizunean sortuko dituzten trafikoak kontuan izanik, Maleo baserriaren aurrean egun dagoen Biribilguneraino iritsiz.

E.

Proiektuan, eta Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herrilan Sailarekin bat etorritz, arlo honetan eskumena duen erakundea den aldetik, kontuan har bedi bide berriaren trazaketa eta koordinatu bedi "Lasarte/Oria, Donostia - Hendaia" linearen trenbidea etorkizunean bikoizteko aukera emango duten baldintza teknikoekin.

F.

Proiektu horretan berriaz justifikatu bedi Ibilerraztasuna Sustatzeko abenduaren 4ko 20/1997 Legean ezarritako zehaztapenak beteko direla.

G.

Proiektu horretan zehaztu eta deskribatu bitez espaloi eta oinezkoen ibilbideetan eraikiko diren zoladuren ezaugarriak eta kalitateak, baita hiri-altzariak eta argiteria ere, hori guztia udal zerbitzu teknikoekin koordinazioan.

H.

Besterentzea aurreikusita dauden udal titularitateko lur-zatien zerrendei dagokienez, egin bedi horietako bakoitzari buruzko balorazio indibidualizatua.

I.

San Markos eta Txoritokietako harrobiak berreskuratzeari ekiteko aurreikuspenek, hala egokituz gero, erdietsi ditzatela dagozkion izapide eta baimenak.



II. Oinarrizko Errepideen Sarea (Sare Laranja)

Errenteriako Udal Mugartean ez dago sare honetako elementurik.

III. Eskualdearteko Errepideen Sarea (Sare Berdea)

GI-2132 (Errekalde) N-1 errepidetik N-1 errepideraino (Lartzabal), Astigarragatik barrena.
GI-2638 Errenteriatik Gaintxurizketa Gaineraino, Lezotik barrena.

IV. Herriarteko Errepideen Sarea (Sare Horia)

V. Herriko Errepideen Sarea (Sare Grisa)

GI-3671 Astigarragako Bentak auzotik (Errenteria) Pontikako auzoraino.
GI-3672 Zamalbide auzotik (Errenteria) Alduntzin kaleraino.

Adierazi beharra dago Diputatuen Kontseiluaren 2000ko otsailaren 28ko erabakiaren bidez (2000.03.14 GAO) Errenteriako Udalari eskualdatu zitzaiola N-1 errepide zaharraren zati bat, hain zuzen ere 466,600 k.g.aren eta 468,550 k.g.aren artekoa. Gainera, 2000ko martxoaren 7ko erabaki baten bidez, Udalari eskualdatu zitzaion GI-3671 errepidearen zati bat, Aramendi baserriaren (3,190 k.g.) eta Txirrita-Maleoko biribilgunearen (2,883 k.g.) artekoa (2000.03.28ko GAO).

X.07.02. Udal errepide eta bideen sarea

17/1994 Foru Arauak, azaroaren 25ekoa, Gipuzkoako errepide eta bideena, bere 5. artikuluan ("Gipuzkoako errepide eta bideen sailkapena") ezartzen duenez, titulartasunaren arabera bi kategoriatan sailka daitezke errepide eta bideak. Lehen kategoria Foru Aldundiarenak direnei dagokie, eta bigarrena udalarenak direnei, normalean udal-titulartasunekoak izaten direnak.

6.2. artikulua ezartzen duenez, "Gipuzkoako udalek ere beren errepide eta bideen katalogoa onartu eta eguneraturik edukiko dute, eta bera izango da oinarri Arau honetan aurrerago aipatzen den inbentarioa egiteko".

Bestalde, 9. artikulua ondokoa zehazten du: "Gipuzkoako Foru Aldundiak eta udalek beren jabetzako bideen herri jabaria osatzen duten errepideen, bideen eta gainerako ondasun higiezinen inbentarioa beti eginik izango dute. Inbentarioak agertu beharko du errepide edo bide bakoitzaren deskribapen ahalik eta zehatzena, luzera, hasierako eta bukaerako mugak eta ezaugarri orokorrak azalduko dituena, ahal dela aipatutako ondasunen mugaketa agiriak ere barne direla".

Plan Orokorrean, eta III. Eranskina "Udal errepide eta bideen sarea" osatuz, sare horren zerrenda biltzen da, elementu bakoitzaren ezaugarriak banan-banan deskribatuz.



X.08.
BIDAIARIEN GARRAIOA

Bidaiarien garraiorako Zerbitzu publikoak, herri barrukoak nahiz herri artekoak, ondoko ibilbideak egiten ditu eta honako enpresek eskaintzen dute:

HONDARRIBIA-IRUN-ERRETERIA-DONOSTIA

Interurbanos, S.A. - 943.64.13.02
Ibilbidea: Hondarribia-Irun-Pryca -Errenteria-Pasaia -Donostia

OIARTZUN-ERRETERIA-DONOSTIA

Herribus, S.A. - 943.49.18.01
Ibilbidea: Oiartzun-Errenteria-Donostia.

PASAI DONIBANE-ERRETERIA-DONOSTIA

Herribus, S.A. - 943.49.18.01
Ibilbidea: Pasaia Donibane-Errenteria-Donostia
Ibilbidea Errenteria-Donostiako Erietxeak (01.03.16 GAO)

BERAUN-DONOSTIA

Hijos de A.Areizaga, S.A. - 943.45.27.08
Ibilbidea: Beraun-Donostia.



X.09. **PASAIAKO PORTUA**

Portuaren lehorreko mugak, Errenteriako udal mugarteari dagokionez, portuetako itsas lehorreko herri jabaria mugatzeko 1990eko azaroaren 20ko Ministerio Aginduaren bidez onetsitako mugaketak ezarritakoak dira, eta horrela jotzen dira Estatuko Portuen eta Merkataritza Ontzien gaineko 27/1991 Legearen 53. artikulua gerora sailkatu duena. Mugaketa horren xedea, beraz, ez zen soilik itsas lehorreko herri jabari "naturala" izan, Kosten araudiak (22/1988 Legeak eta 1471/1989 E.D.ak onetsitako Arautegiak) hala zehaztu duena horren barruan sartzen dela, baizik eta portuko jarduerarekin loturiko ondasun guztiak barneratu zituen, bai aipatutako herri jabari publiko natural horretatik datozenak eta bai prozedura eta titulu desberdinetatik portuaren historian bereganatutakoak ere.

Gerora, eta Errenteriatik barrena N-1 errepidearen Saihesbidea eraiki izanaren ondorioz, 1998ko maiatzaren 27ko Aginduaren bidez portuaren herri jabaritik zenbait beharrezko lursail desafektatu egin ziren, eta horrenbestez, hasierako mugaketa hori aldatuta geratu zen.

Aldi berean, eta Kaputxinoetako penintsulan dauden gune pribatuei dagokienez, 1990eko mugaketa hori onetsi zenean (Asturiana de Zinc eta KOIPE, S.A.), horiei zegozkien lursailak Portuaren zerbitzu-gunearen barruan sartu ziren, eta Portuko Agintaritzaren aldeko titularitate-aldaketa egokiak egin ziren besterentze eta salerosketa bidez, hurrenez hurren.

Portuko Agintaritzak 1993ko uztailaren 27an Udalari bidali zion Pasaiako Portuko Zerbitzu-gunearen Antolamendurako Plan Bereziaren Informazio-agiria eta Aurrerapena, baina agiri horrek ez du aurrera egin izapideetan.