

---

Basauriko Udalarentzako prestatutako txostena



## BASAURIKO HIRI MUGIKORTASUN JASANGARRIRAKO PLANA, 2023-2027

ed01

### II. FASEA. PROPOSAMENAK

2024ko maiatza



Txostenaren kontrola:		
<b>Proiektuaren arduraduna:</b>	Lasier Herrero Goienetxea	
<b>Dokumentuaren egilea:</b>	Lasier Herrero Goienetxea	
<b>Berrikusketa:</b>	Iosu Ramirez Freire, Eduardo Garcia Hernández	
<b>Kolaborazioa:</b>		
Historiala		
Edizioa	Data	Entregatzeko modua
01	2024/04/21	Formatu digitalean bidalita
Fitxategia: 2158 Basauri PMUS Fase II Propuestas ed01_FINAL_eu.docx		

LEBER PLANIFICACIÓN E INGENIERÍA, S.A.

**POSTA-HELBIDEA:**

19 posta-kutxatila  
48940 - Leioa, Bizkaia

**BULEGOAK:**

Luis Bilbao Libano Doktorea kalea 10, 2-A  
48940 - Leioa, Bizkaia

Tel.: 94 464 3355

info@leber.org  
www.leber.org

## AURKIBIDEA

1. SARRERA.....	3
2. HELBURUAK .....	4
3. ESPARRUAK ETA JARDUERA-PROPOSAMENAK.....	6
3.1 PROPOSATUTAKO NEURRIAK GARATZEA.....	8
Oinezkoen mugigarritasuna	8
1. neurria. Basauriko erdigunean oinezkoen mugikortasuna hobetzea.....	8
2. neurria. Basauriko ikastetxeen inguruan segurtasun handiagoa ezartzea .....	11
3. neurria. Eskola-bide seguruak sustatzea. ....	14
4. neurria. Konektagarritasun bertikalarekin jarraitzea .....	16
5. neurria. Babes klimatikoa egoteko eremuetan eta oinezkoen igarobideetan.....	17
Garraio publikoa	19
6. neurria. Garraio publikoaren geltokiak hobetzea .....	19
7. neurria. Taxi bidezko hiriko garraio-sistema berria diruz laguntzea, Taxi Lagun izenekoak.	20
Txirrindularien mugikortasuna	21
8. neurria. Basauriko hiri-bilbean ziklo-kaleak sortzea.....	21
9. neurria. Hiriko erdigunean txertatzea aldundiko bizikleta-sarea.....	23
10. neurria. Bizikletentzako aparkalekuak mugikortasunerako zentro erakargarrietan .....	25
Zirkulazioa	26
11. neurria. Basauriko erdigunean ibilgailuen trafikoa baretzea eta lasaitzea. ....	26
12. neurria. Ariz auzoko eta Agirre Lehendakariaren ardatzeko eskeman aldaketak egitea	26
13. neurria. Semaforoak kentzea Agirre Lehendakariaren eta Kale Nagusiaren ardatzean ..	29
Aparkatzea	30
14. neurria. Aparkatzeko plaza berriak noranzko bakarreko kaleetan eta berrantolatutako espazioak Basaurin. ....	30
15. neurria. Egonaldi laburretarako aparkatzeko plazak erregulatzea.....	32
16. neurria. TAO sistemaren edo antzekoaren gogoeta egitea Basaurin. ....	34
Zamalanak	35
17. neurria. Zamalanetarako eremuen erabilera egokia bermatzea, informazio- eta zaintza-kanpainen bidez. ....	35
Ingurumena	35
18. neurria. Gutxien kutsatzen duten ibilgailuen erabilera sustatzea fiskalitatearen bidez	35
19. neurria. Ibilgailu pribatua erabiltzeari uzteko kanpainak abian jartzea, udalerrri barruko kutsadura murrizteko. ....	37
Bideko segurtasuna	38
20. neurria. Abiadura handieneko eta jazoera gehieneko eremu eta zatietan bideko segurtasun-plan bat egin dadin sustatzea. ....	38
Hirigintza	39
21. neurria. Mugikortasun-azterketa gehitzea plangintzarako tresnetan. ....	39
4. EKINTZA FITXAK .....	40
4.1 OINEZKOEN MUGIKORTASUN-ESPARRUA.....	40
4.2 GARRAIO PUBLIKOAREN ESPARRUA .....	43
4.3 TXIRRINDULARIEN MUGIKORTASUN-ESPARRUA .....	44
4.4 ZIRKULAZIO ESPARRUA .....	46
4.5 APARKALEKU ESPARRUA .....	48

4.6 ZAMAKETA-LANEN ESPARRUA .....	50
4.7 INGURUMEN-ESPARRUA .....	51
4.8 BIDE-SEGURTASUNAREN ESPARRUA .....	53
4.9 HIRI-ESPARRUA.....	54
5. JARRAIPENA EGITEKO ADIERAZLEAK .....	55
6. JARDUEREN KRONOGRAMA .....	57
7. AURREKONTUA.....	58

## 1. SARRERA

Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Plana dokumentu estrategikoa da eta Basaurirako Mugikortasun Jasangarriaren eredua zehazteaz gain, udalerriko bizi-kalitatea, garapena eta modernizazioa hobetzeko irizpideetan oinarritutako jarduketa-ildoak planteatzen ditu.

HMJPk hurrengo urteotarako mugikortasun esparruan egingo dituen jarduerak Basauri hiritarrei eta inguruko herritarrei funtsezko zerbitzuetarako eta tokietarako irisgarritasuna bermatuko dien hiri bihurtzera bideratu beharko ditu. Irisgarritasun hori segurtasun handiagoarekin, ingurumenarekiko afekzio txikiagoarekin (tokiko ikuspegitik zein globaletik), baliabideen kontsumo txikiagoarekin eta biztanleriaren integrazio sozial handiagoarekin lortu beharko litzateke.

Txosten hau egin aurretik, Basauriko mugikortasun-egoeraren diagnostikoaren I. fasea eta Planaren parte-hartze publikorako lana egin dira.

I. faseko -diagnostikoa- dokumentu guztiek, parte-hartze publikoek eta II. fase honetakoek -proposamenak- osatzen dute aipatutako HMJP.

Dokumentu hau II. fasekoa da. Diagnostikoa egiteko prozesuaren, parte-hartze publikoaren prozesuen eta helburuen eta estrategien definizioaren proposamenak jasotzen ditu.

## 2. HELBURUAK

Hiri Mugikortasun Jasangarrirako Planak (HMJP) helburu hauek ditu:

*“Hiri- eta lurralde-garapenerako politikak mugikortasuneko politiketan txertatzea, herritarrek beren jardueretarako irisgarritasuna izan dezaten, ahalik eta ingurumeneko inpakturik txikienarekin eta modurik seguruenean.*

*Motorrik gabeko moduak ohiko garraiobide bihurtzea.*

*Garraio eraginkor eta efizientea lortzea energiaren erabilerari dagokionez.*

*Hainbat garraiobiderentzako irisgarritasun unibertsala sustatzea.*

*Udalerriarentzako jarduketak eskaintzea mugikortasun-eredu parekideagoa, inklusiboagoa eta seguruagoa lortzeko, hainbat kolektiboren behar espezifikoak eta irisgarritasun kognitiboa kontuan hartuz.*

*Garraio publiko kolektiboaren eta motorrik gabeko moduen (bizikletaz eta oinez) mugikortasuna sustatzen duten baldintzak ahalbidetzea.*

*Bideko segurtasuna hobetzeko proposamenak eta jarduketak egitea.*

*Aparkalekua kudeatzeko proposamenak egitea, dagozkion alderdi guztiekin.*

*Hiri ez hain zaratatsu eta kutsagarria lortzea”.*

Diagnostikoan hautemandako arazoen arabera eta baldintza teknikoen pleguan ezarritako irizpideak betetze aldera, helburu espezifiko hauek planteatu dira, proposamenak egiteko.

### 1.- Barne-mugikortasunean, kanpo-mugikortasuna ahal den heinean eraldatzea.

Kanpo-mugikortasunak isurtzen ditu udalerriko mugikortasunarekin lotutako berotegi-efektuko gasen % 95. Kanpoko mugikortasun handi horren arrazoi nagusia lanerako joateko bidaiak dira.

Kanpoko mugikortasun hori bidaiak laburragoko barne-mugikortasuna bihurtzeko, **jarduera sortu** beharra dago udalerrriaren barruan, lanekoa batez ere, gaitasun handiko garraio publikoa atzemateko arrotan (RENFE, Euskotren eta Bizkaibus) eta bizitegi-dentsitate handia dagoen eremuetan batez ere.

Bi ezaugarri horiekin, bidaien luzera murrizteaz gain, jarduera-eremu horietara erakarritako bidaiak batik bat oinez eta garraio publikoan egitea lortu behar da.

### 2.- Ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea erakarritako mugikortasunetan eta barne-mugikortasunean.

Erakarritako mugikortasunari dagokionez, erabakiak Basauriren esparru barrukoak dira; izan ere, aparkaleku-politika berriarekin aparkalekuak arautuko dira eta bertakoen eta kanpoko lurzorua erabilera orekatuko da, basauriarren kanpoko mugikortasunean gertatzen den moduan. Izan ere, haien bidaiak modu orekatuan banatzen dira garraio publikoaren eta ibilgailu pribatuaren artean, helmugarik nagusienetan aparkalekua arautua baitute.

Udalerriaren barruan, finkatuen dauden eremuetan, biztanle-dentsitate altua duten eta garraio kolektiboaren influentzia-eremuetan zentratu beharko da jarduera. Puntu honetara helduta, Basauriko biztanleria murriztu egin dela eta biztanleria zahartzen ari dela nabarmendu behar dugu.

Azken fenomeno hori udalerriko eremurik finkatuenetan eta zerbitzu publiko zein pribatu gehien eta hobeak dituztenetan gertatu da batik bat, eta hori geldiarazteko, erdiguneko hiri-eremuen suspertze demografikoa sustatzeko neurriak ezarri behar dira. Antzeko prozesuak egin ziren 80ko eta 90eko hamarkadetan, gure geografiako hirietako alde zaharrak suspertzeko. Hala, etxebizitzak biztanleriaren eskari eta behar berrietara egokitu ziren.

### 3.- Udalerrian oinezkoen mugikortasuna are gehiago erraztea

Basaurik oinezkoen barne-mugikortasun handia du.

Beharrezkoa da oinezkoen mugikortasuna sustatzen duten politikekin jarraitzea, eta udalerria esparru horretan erreferente bihurtu duten indarguneak mantendu eta handitu behar ditu. Horretarako, aukera ona da Agirre Lehendakariaren ardatza “gizatiartzea”.

### 4.- Basauriko garraio publikoaren aukera zabalaren gaitasunak aprobetxatzea.

Treni eta Bizkaibus esker, garraio publikoa nabarmen sar daiteke banaketa modulean. Hortaz, gai dira kanpoko harreman jakin batzuetan automobilarekin lehiatzeko, Bilborekin batez ere, baina ez hainbeste udalerrira erakarritako harremanen kasuan. Rol hori indartzeko eta aurreko politikekin jarraitzeko, Basauriko geltoki eta geldialdietarako irisgarritasuna handitzeko jarduketak egiten jarraitu beharra dago, bai oinezkoen irisgarritasunari dagokionez, bai garraio publikoaren beste zerbitzu batzuen bitartez. Esaterako, San Migelgo lantzaderak lotura du Metroarekin.

### 5.- Kaleko ibilgailuen presentzia murriztea eta espazio hori beste erabilera publiko batzuentzat erabiltzea.

Kalean herritarren erabilera propiorako eskuragarri dagoen espazioa handitzeko, ibilgailuei bideratutako espazioa murriztu behar da. Horretarako, beharrezkoa da ibilgailuek presentzia txikiagoa izatea. Aparkatzeko azpiegiturak garatuz, bideetan aparkatzeko plazak murriztu daitezke eragin handieneko eremuetan.

### 6.- Zirkulazio-arazo puntualak hobetzea

Automobilaren erabilera murriztu behar dela nabarmendu dugun arren, Basauriko herritarren kanpo- eta barne-bidaietan bereziki, harreman batzuk modu horretara soilik egin daitezke. Horri dagokionez, harreman horiek beharrezko arintasunarekin egitea bermatu beharko da, bai bidaiarien onurarako, bai hiri-espazioa erabiltzen duten pertsona guztien onurarako.

### 7.- Udalerriko zamalanak behar bezala kudeatzea.

Salgaiak banatzea beharrezko jarduera da, betiere, gure herriek bertako jarduera mantentzea eta kanporanzko lekualdaketak saihestea nahi baldin badugu, batez ere autoz egindakoak, herritarren erosketa-beharrak asebetetzeko. Horretarako, beharrezkoa da karga eta deskargara bideratutako eremu publikoek beren funtzioa ondo betetzea. Kontrako kasuan, banaketa-jarduerak itxuraldaketa handiak eragiten ditu herriko barne-mugikortasunean.

### 8.- Herritarren aparkatzeko baldintzak hobetzea.

Plan honen helburua automobilaren erabilera murriztea den arren, ezin dugu alde batera utzi garraiobide horrek protagonismo handia duela udalerrian,

biztanleen artean bereziki. Horregatik, aparkalekuak kudeatzea beharrezkoa da, bai herritarrek duten aparkatzeko behararengatik, bai gaindimentsionamendua ekiditeko. Izan ere, horrek eskaria eragingo luke bisitariarentzat bereziki, eta herritarrentzako probetxuzkoagoak diren beste gauza batzuetarako espazio publikoa galduko litzateke.

#### 9.- Udalerrko isurpen kutsatzaileak murriztea.

Esparru hau da HMJPren oinarrizko elementua. Hain zuzen ere, proposamen gehienak ingurumen-hobekuntzara daude zuzenean bideratuta. Mugikortasunarekin lotutako isurpenek aurkako bi eragin dituzte: berotze globalari ekarpena egiten diote (CO<sub>2</sub>) eta tokiko biztanleriaren osasuna okertzen dute (mikropartikulak eta NO<sub>x</sub>).

Hortaz, ibilgailuek erabiltzen dituzten erregai fosilek eragindako isurpen horiek murriztea edo horiek desagerraraztea Planaren helburu gakoetako bat izan daiteke.

Helburu honetarako, erreferentzia gisa balio du Europako Batzordearen Garraioaren Liburu Zuriak. Garraio sektorerako, 2050 urterako, 1990rekin alderatuta, negutegi-efektuko gasen igorpenak % 60 murriztea jarri du helburu gisa. Gainera, 2030erako, 2008rekin alderatuta, igorpen horiek % 20 murrizteko helburu partziala ezarri du.

#### 10. – Udalerriko bideko istripuen-tasa murriztea.

Bide-sareko ezbehar kopurua da egungo mugikortasunak dituen ondorio negatibo garrantzitsuenetako bat eta HMJPko helburuekin talka egiten du. Ezbehar kopuruak dituen ondorio dramatikoak direla eta, efektu horiek arintzeak herritarren bizitza-kalitatea nabarmen hobetzen lagunduko du.

Oinarrizko helburuen arabera, neurrien katalogo bat sortu dugu, dagokien jarduketak-esparrua oinarri hartuta:

- Oinezkoen mugigarritasuna
- Garraio publikoa
- Txirrindularien mugikortasuna
- Zirkulazioa
- Aparkatzea
- Zamalanak
- Ingurumena
- Bideko segurtasuna
- Hirigintza

**3. ESPARRUAK ETA JARDUERA-PROPOSAMENAK**

Proposatutako neurriak aipatutako bederatzi esparruen barruan sartzen dira. Jarraian, proposamen horien laburpena egingo dugu eta aurrerago garatuko ditugu.

ESPARRUA	KOPURUA	NEURRIA	DESKRIBAPENA
Oinezkoak	1	Oinezkoen mugikortasuna hobetzea Basauriko erdigunean, eta neurri zehatzak ezartzea beste auzoetan.	Oinezkoentzako lehenetsutako jarduketan sare bat definituko da, Agirre Lehendakariaren ardatz nagusia "gizatiarteko", besteak beste, zirkulaziorako bide bat kentzea espaloi gehiago izateko, semaforoak kentzea eta oinezkoentzako desplazamenduak arintzea. Gainerako auzoetan, oinezkoentzako desplazamenduaren kalitatea hobetzeko ekintzak sustatuko dira, Agirre Lehendakariaren proposamenaren eredu erabiliz Basauriko beste puntu batzuetan.
Oinezkoak	2	Basauriko ikastetxeen inguruan segurtasun handiagoa ezartzea.	Urbiko eskola-eremuaren sarreran espaloia handitzea eta babeserako "belarri" berriak jartzea ikastetxeetarako oinezkoentzako sarbideetan.
Oinezkoak	3	Eskola-bide seguruak sustatzea.	Azterketa bat sustatuko da ikastetxeetarako bide seguruak definitzeko, ikasleek helduen laguntzarik gabe egin ahal izateko eskolarako joan-etorriak.
Oinezkoak	4	Oinezkoen konektagarritasun bertikala sustatzen jarraitzea.	3 igogailu berri eraikitzea.

ESPARRUA	KOPURUA	NEURRIA	DESKRIBAPENA
Oinezkoak	5	Babes klimatiko ezartzea oinezkoentzako egoteko eta igarotzeko eremuetan eta "Birnaturalizazio" kontzeptua txertatzea Basauriko Udalak etorkizunean egiten dituen proiektuetan.	Haurrek jolasteko eremuak eta oinezkoentzako igarobideak babesten jarraitzea, hala nola Urbirekin lotzen duen Nerbioi zubia. Espazioen birnaturalizazioa sustatzea Basauriko Udalak egiten dituen proiektuetan, ahal den heinean.
Garraio publikoa	6	Garraio publikoaren geltokiak hobetzea	Agirre Lehendakaria kaleko 76 zenbakiko geltokia babestea.
Garraio publikoa	7	Taxi bidezko hiriko garraio-sistema berria diruz laguntzea, Taxi Lagun izenekoa.	Neurri horren helburua da beren etxeetatik osasun-zentroetara eta adinekoen zentroetara joaten diren adinekoen mugikortasuna hobetzea, hilean bidaia-muga bat ezarriz.
Txirrindularia	8	Basauriko hiri-bilbean ziklo-kaleak sortzea.	"Basauri 30" kontzeptuari esker ibilgailuek eta txirrindulariek parteka dezakete galtzada, bizikletentzako bide bereziak sortu beharrik gabe. Seinale horizontal eta bertikalen bidez adieraziko zaie ibilgailuei bideak bizikletekin partekatuak direla.
Txirrindularia	9	Hiriko erdigunean txertatzea aldundiko bidegorri-sarea eta BizkaiBizi programa atxikitzea.	Ziklo-kaleen kontzeptuari esker, aldundiko kanpoko bidegorrien barne-lotura osatu ahal izango da, Arrigorriagatik eta Etxabarritik Agirre Lehendakariaren kaleraino. Bizkaiko Aldundiaren BizkaiBizi zerbitzuak alokairuko bizikletak eskaintzen ditu erriberako 9 udalerritan. Proposamen horri esker foru aldundiko zerbitzu hori Basauriraino eta gertuko inguruneraino zabaldu nahi da.
Txirrindularia	10	Bizikletentzako aparkalekuak mugikortasunerako zentro erakargarrietan.	Basauriko hainbat interes-puntutan (ikastetxeak, kultur jarduerak, kirolekoak, garraio publikoa...) bizikletentzako aparkalekuak jartzeak bizikleten segurtasuna bermatzeaz gain,

Basauriko Udala/Ayuntamiento de Basauri. Sarrera-erregistro elektronikoa/Registro general entrada. Dokumentuaren egiaztasuna balaztatzeko https://egiazta.basauri.eus/EKS/ Para validar la autenticidad de este documento: https://sede.basauri.eus/CSV\_Egiazta Kode Seguroa (EKS) / Código de verificación (CSV): 15250605683422003532

ESPARRUA	KOPURUA	NEURRIA	DESKRIBAPENA
			bizikleten erabilera sustatzen du Basaurin.
Zirkulazioa	11	Basauriko erdigunean ibilgailuen trafikoa baretzea eta lasaitzea.	“Basauri 30” kontzeptua modu eraginkorrean ezartzea, seinaleekin, abiadura murrizteko elementuekin eta radar-kanpainekin puntu sentikorretan.
Zirkulazioa	12	Ariz auzoko eta Agirre Lehendakariaren ardatzeko eskeman aldaketak egitea.	Agirre Lehendakariaren ardatzean bide bat kentzea, eta Ariz eremuko trafikoaren noranzkoetan aldaketak egitea, Basauriko erdiguneko oinezkoen mugikortasuna hobetzeko.
Zirkulazioa	13	Semaforoak kentzea Agirre Lehendakariaren eta Kale Nagusiaren ardatzean.	Neurri horrek oinezkoen mugikortasuna sustatu nahi du, semaforoetan itxaroteko denbora murriztuz, oinezkoek izan dezaten lehentasuna ibilgailuaren aurrean.
Aparkatzea	14	Aparkatzeko plaza berriak noranzko bakarrek kaleetan eta berrantolatutako espazioak Basaurin.	Basauriko trafikoaren zirkulazio-eskema berriak aukera ematen du ibilgailu pribatuentzako espazioak irabazteko, hornikuntzarik eskasena duten eremuetan, zein noranzko bakarrek bideetan, esaterako Katalunian. Halaber, berreskuratutako bideetan ere, esaterako Antonio Fernandez kalean, aparkatzeko plaza berriak sortzea proposatzen da. Bizkotxalde parkearen inguruan ere plazak gehituko dira, birmoldatu ondoren.
Aparkatzea	15	Egonaldi laburretarako aparkatzeko plazak erregulatzea.	Anbulatorioaren eremuan, Jose Garai Doktoarearen kalearen moduko beste eremuetan eta Basauriko Udalaren alboan plaza berriak egiteko garaian, egonaldi laburretarako aparkatzeko plazak erregulatzea proposatzen da, egun ambulatorioan dagoen eredia kopiatuz.

ESPARRUA	KOPURUA	NEURRIA	DESKRIBAPENA
Aparkatzea	16	TAO sistemaren edo antzekoaren gogoeta egitea Basaurin.	Aparkalekuei buruzko azterketa xehea egiteko oinarriak ezartzea, alderdi guztiak ebaluatzen eta erabakiak hartzeko tresnak ezarri ahal izateko, araututako aparkaleku-sistema bat exekutatu hala ez erabakitzen.
Zamalanak	17	Zamalanetarako eremuen erabilera egokia bermatzea, informazio- eta zaintza-kanpainen bidez.	Erabiltzaileari informatzea eta arau-hauste horiek zaintza eta zigortzea beharrezkoa da horiek ekiditeko eta zamalanak errazteko.
Ingurumena	18	Gutxien kutsatzen duten ibilgailuen erabilera sustatzea fiskalitatearen bidez.	Ibilgailu ez hain kutsatzaileak eta elektrikoak erostea sustatuko da, udal-zergetan horien aldeko diskriminazio positiboa ezarri eta, aldiz, diskriminazio negatiboa kotxe kutsatzaileen kasuan, diru-bilketaren konputu orokorra aldatu ez dadin.
Ingurumena	19	Ibilgailu pribatua erabiltzeari uzteko kanpainak abian jartzea, udal-erri barruko kutsadura murrizteko.	Basaurin planteatutako trafiko-eskema berriarekin, oinez edo bizikletaz joatea ibilgailu pribatua erabiltzea baino askoz ere azkarragoa da. Existitzen diren ekimenak sustatzea, esaterako Metrominutua, interesgarria da.
Bideko segurtasuna	20	Bideko segurtasun-plan bat egin dadin sustatzea.	Zirkulazio-abiadurarik handiena hauteman den lekuetan, esaterako San Migelen, eta udaltzaingoak jazoera gehien erregistratu dituen lekuetan, istripuen arriskua murrizteko neurriak ezarri beharko dira. Horretarako, abiadura radar bidez neurtzeko kanpainak izango dira ekintzarik egokienak.
Hirigintza	21	Mugikortasun-azterketa gehitzea plangintzarako tresnetan.	Proposamena da hirigintzako plangintzaren edozein figurak mugikortasunean izango duen inpaktua gehitzea, bereziki berriki onartutako HAPON eta, ahal dela, mugikortasun-eredua ezartzeko tresnak erabiliz.

### 3.1 PROPOSATUTAKO NEURRIAK GARATZEA

Aurreko taulan zerrendatutako neurriak deskribatutako esparru estrategiko bakoitzaren barruan sartzen dira. Kapitulua honetan, esparru horietan taldekatuta egiten da garapena.

#### OINEZKOEN MUGIGARRITASUNA

Oinezkoen mugikortasuna da hiri-mugikortasun jasangarrirako planean lehentasuna izango duen ardatza, ingurumenean inpaktu apalena duen modua izateagatik, bitartekorik ez kontsumitzeagatik eta irismen unibertsalagatik. Horrez gain, gainerako joan-etorrietarako osagarria da; izan ere, bidaiak motorizatuak egiten dituzten erabiltzaileek ere bidaiaren zati bat oinez egiten dute –muturretan–.

Argudio horiez gain alderdi demografikoa ere gehitu beharra dago; izan ere, Basaurik adinekoen proportzio handia du eta mugikortasun mota hori maiz erabiltzeaz gain, adinekoek zaurgarritasun handia dute trafiko-arriskuen aurrean; gainera, oinezkoen mugikortasunari dagokionez, zailtasun fisikorik handiena duen sektorea da.

Oinezkoen mugikortasuna jorratzeaz gain, hiri-espazioaren kontzeptua ere jorratzen da egoteko eta elkartzeko elementu gisa.

#### 1. neurria. Basauriko erdigunean oinezkoen mugikortasuna hobetzea

Basauriko HMJPren diagnostikoan jasotzen den moduan, oinezkoen mugikortasunaren ehuneko altua da basauriarren faktore bereizgarrietako bat. Fenomeno hori hobetzeko eta sustatzeko proposamena da Agirre Lehendakariaren kaleko zirkulazio-bide bat kentzea, 74. ataritik 58. bitarte.

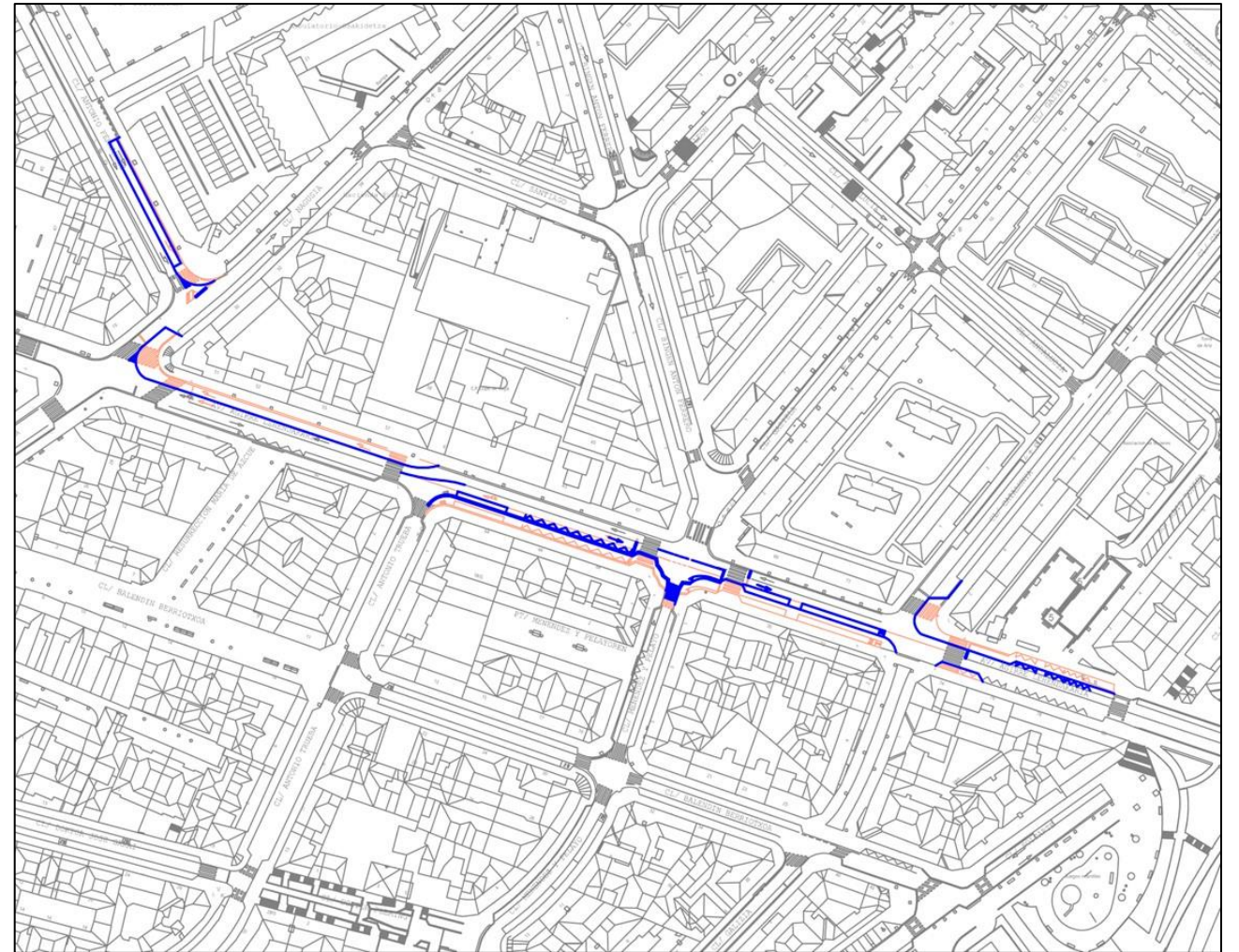
#### Onurak

Neurri horrekin Agirre Lehendakariaren ardatzean oinezkoentzako igarobideen distantzia murrizteaz gain, igarobidea hiru bidetatik bira murriztuko da. Ardatzeko semaforoak kentzearekin batera, neurri horrek udalerriko nukleoko oinezkoen mugikortasuna hobetuko du.

#### Ekintzak

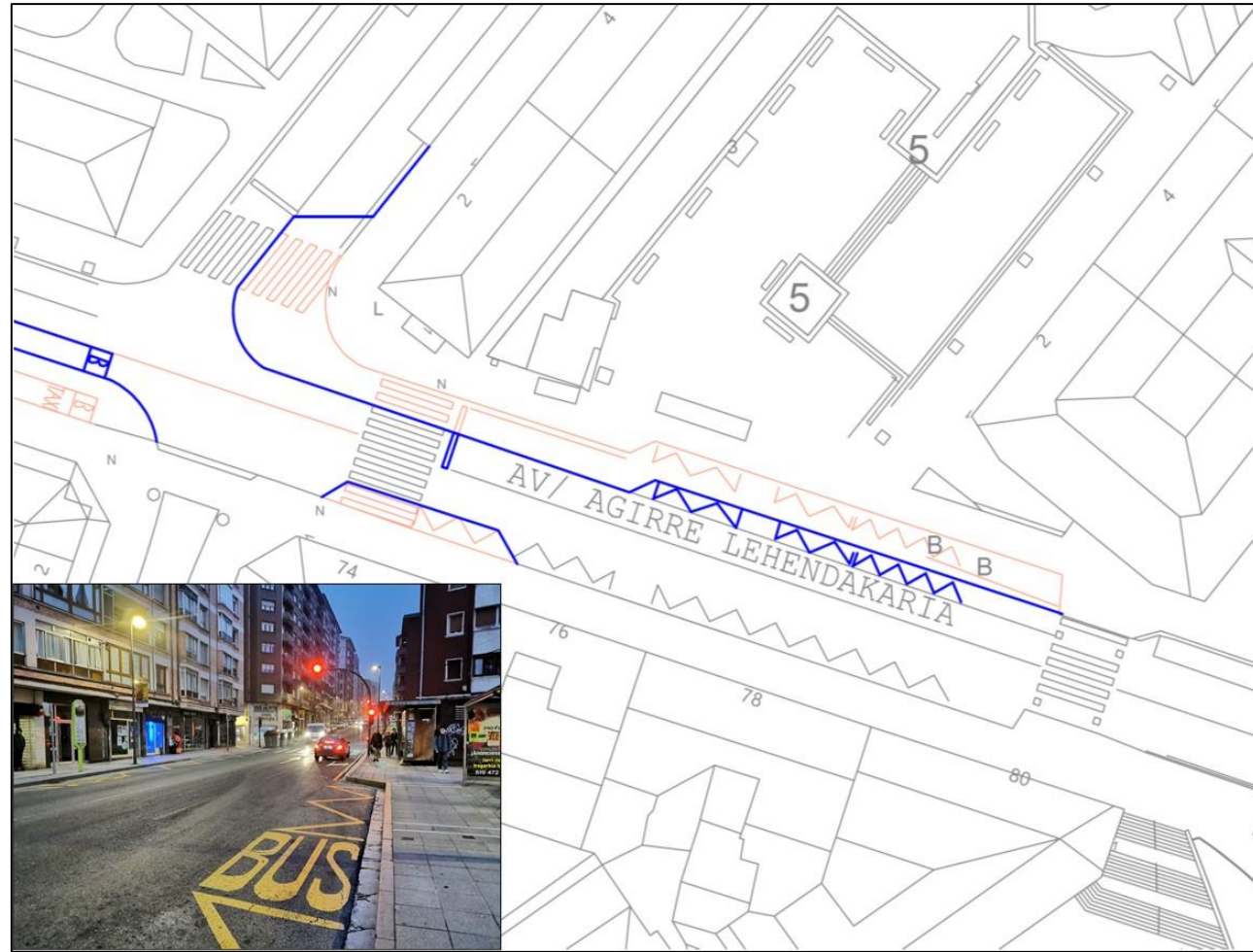
Berreskuratutako bidea oinezkoentzako espaloia handitzeko erabiliko da. Neurri horrekin, Agirre Lehendakariaren kaleko igoeraren eskuineko espaloia handitu daiteke (59. ataritik 51. atarira), alde horretan hornikuntza komertzial handiagoa baitago, eta igoeraren ezker aldeko espaloia handitu egingo da (72. ataritik 64. atarira). Neurri horrekin, gainera, “chicane” moduko bat sortuko da Agirre Lehendakariaren ardatzean, ibilgailuen abiadura murrizteko.

Egungo aparkalekuak ez dira kenduko inolaz ere, lekuz baino ez dira aldatuko.

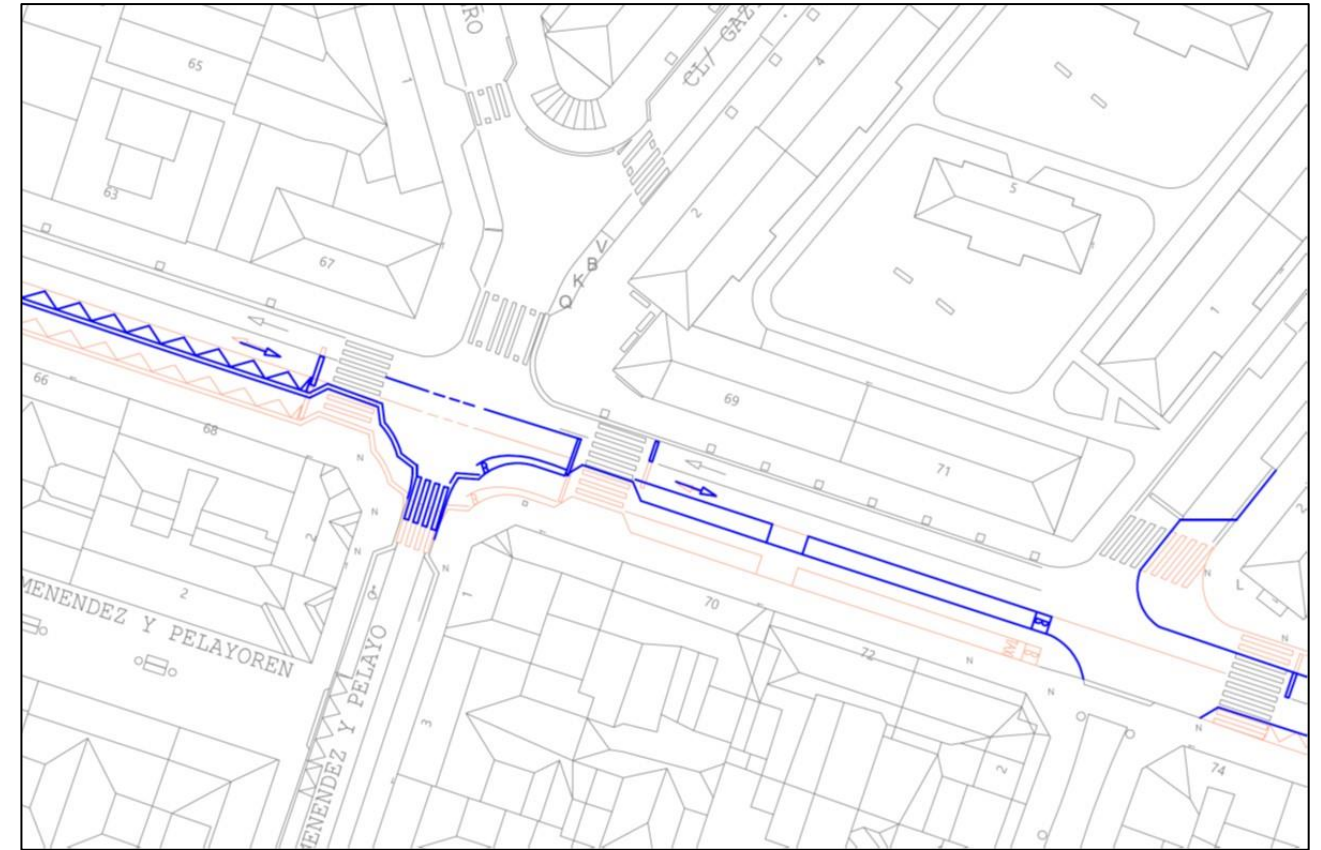


Goiko irudian eskema moduan ageri da ardatzaren bi aldeetan espaloiak handitzeko balizko eredu eskematikoa, fatxada bakoitzaren karga komertzialaren arabera. Urdinez ageri da jarduteko proposamena eta izokin kolorearekin aldatu nahi den egungo egoera.

Jarraian, zatiz zati aztertuko dugu neurri horrekin lortutako oinezkoen irabazia.



Agirre Lehendakariaren ardatzaren lehenengo zatian, Urbitik, Ariz kioskoaren aurreko espaloiak irabaziko duena ikus daiteke, eta, kontrako aldean “belarri” bat egingo da, autobus-erabiltzaileentzako markesina berri bat instalatzeko. Egungo autobus-geltokia zatiaren amaieraraino handituko da, eta zamalanen espazioa okupatuko du.



Hurrengo zatian, espaloia handitzeko proposamena kontrako aldean egingo da, alde horretan komertzio gehiago daudelako. Gainera, konfigurazio horrek “chicane” moduko bat sortuko du ibilgailuen abiadura murrizteko.

Egungo aparkaleku-plazen kopurua berdin mantenduko da, baina lehen zati hori zamalanetarako izan daiteke, hasierako zatiaren galera konpentsatzeko, autobusaren badian sartuko bailitzateke.



Agirre Lehendakariaren eremuan aplikatutako neurri horiek guztiak Basauriko auzo guztietara zabaldu eta kopiatu daitezkeen antzeko jarduerentzako jarraibidea eta eredia dira.

## 2. neurria. Basauriko ikastetxeen inguruan segurtasun handiagoa ezartzea

Basauriko ikastetxeen inguruetan ikasle asko elkartzen dira ikastetxeetara sartzeko garaian. Fenomeno horren adibide argi bat ematen da Urbiko eskola-eremuan, 3 ikastetxe baitaude eremu horretan bertan (Urbiko Institutua, Bidebarrietako Lanbide Heziketa eta Jose Etxegarai Ikastetxea).



### Onurak

Segurtasuna funtsezko elementua da eskola-inguruneetan eta ingurune horiek babestu eta zaindu egin behar dira, udalerriko gazteak oinez joan daitezen sustatzeko.

### Ekintzak

Proposamenen multzo horren barruan, ikastetxeen sarreren inguruko puntuak zaintzeko Basaurin egin daitezkeen ekintza-sorta bat erakutsiko dugu.



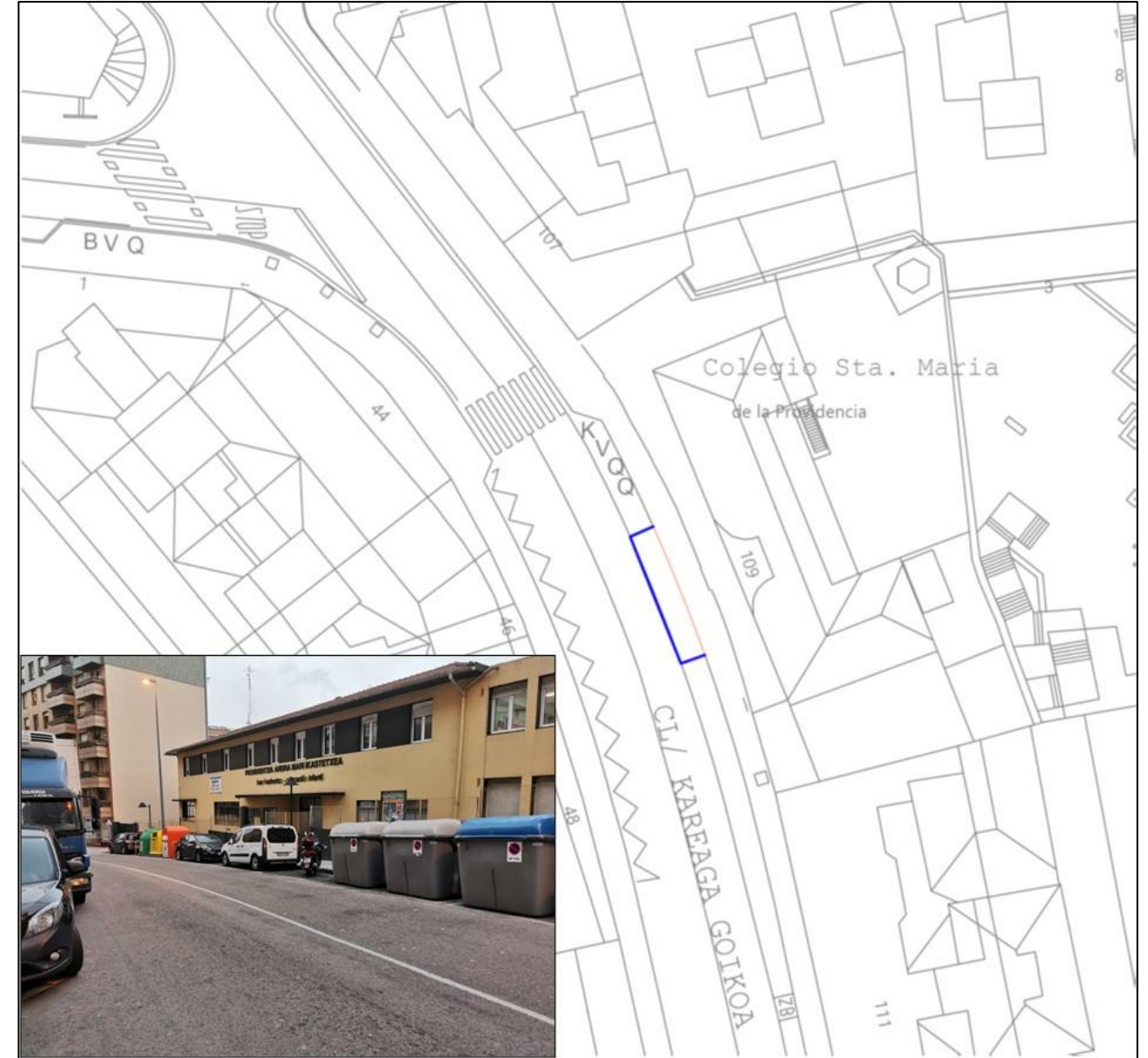
Urbiko eskola-eremurako espaloia irabaztea planteatzen da, Urbi hiribidetik Agirre Lehendakariaren hiribidera sartzeko 2 bideak batera murrizteko. Neurri horrek bi helburu ditu: zubitik gertuen dagoen aldean espaloia irabaztea (aurreko orrialdeko argazkiak goizean izaten dira pilaketak erakusten du) eta bi espaloiak gerturatzea, bi aldean arteko bidea ahalik eta laburrena izan dadin.



Basauri Ikastetxearen sarbiderako proposamena da “belarri” bat gehitzea, egun dagoeneko beste aldean dagoena osatzeko. Hala, ikusgarritasuna lortuko da, bai oinezkoek autoak ikusteko, bai autoek oinezkoak ikusteko.



Basauri Ikastetxearen kasuan bezala, Uribarri BHI ikastetxearen kasuan ere proposamena da zirkulazioaren bidean "belarri" bat gehitzea. Hala, 4,5 metroko zabalera izango du, txandakako bi noranzkoko bidea dela kontuan izanik.



Probidentzia Andra Maria ikastetxekeo proposamena da ikastetxekeo sarreraren aurrean dauden 2 aparkaleku-plazak kentzea, sarrera handiagoa izan dadin.



Kareaga Goikoa Ikastetxe Publikoko proposamena bestelakoa da. Argazkian ageri den oinezkoen pasabide goratua da ikastetxera sartzeko sarbidea eta aldapa nabarmena duen bide batean dago. Gorago abiadura murriztaileak dauden arren, ibilgailu batzuk 30 km/orduko abiaduratik gora iristen dira puntu horretara. Horregatik, “kuxin berlandarrak” jartzea proposatzen dugu, abiadura murrizteko eta zati horretan ibiltzen diren autobusei ez oztopatzeko.

### 3. neurria. Eskola-bide seguruak sustatzea.

Aurretik azaldutako neurriaren ildotik eta hortik eratorrita, azterketa bat egitea sustatuko da ikastetxeetarako bide seguruak definitzeko, ikasleek helduen laguntzarik gabe egin ahal izateko eskolarako joan-etorriak. Ikastetxeen laguntza zian beharko da beti.

Ibilbide horiek udalerriko ikastetxe bakoitzarentzako espezifikoak izan beharko dira. Horretarako, ikastetxeak eta ikastetxe bakoitzeko guraso-elkarteak barne hartzen dituen azterketa espezifiko bat egin beharko da, bideen diseinuari buruz duten iritzia biltzeko. Halaber, eskolako ibilbide seguruak egiteko garaian ikasleen etxebizitzaren datu-basea izango da.

Prozesuan, interesa duen ikastetxe bakoitzak dagokion azterketa egiteko laguntza eskatu beharko dio udalari. Emaiza izango da ikasleak elkartzeko puntu batzuk definitzea, eta ikastetxeko langile baten edo kolaboratzailearen baten laguntzarekin joatea ikastetxera, bide jakin batetik.

Hurrengo orrialdeko irudiak erakusten du udalerrian dauden lehen mailako ikastetxeen kokapena.

#### Onurak

Ikastetxeetako bide horien helburua da eskola-ingurunea hobetzea, ikastetxera joaten diren autoen kopurua murrizteko, kutsadura-mailak murrizteko eta hala nahi duten haurrek ibilgailu motordunik gabe eta modu seguruan joan ahal izateko Basauriko ikastetxeetara. Ikastetxeetako bideak haurren obetsitatearen eta sedentarismotik eratorritako beste gaixotasun batzuen aurka egiteko modu eraginkorrak dira. Haurren autonomia sustatzen da eguneroko joan-etorrietan, baita haien partaidetza ere.

#### Ekintzak

Definitutako ibilbideetan, ikasleentzako arriskutsuak izan daitezkeen puntuak hautemango dira. Basauriko Udalak konpromisoa hartuko du horietan hautemandako arazoak konpontzeko.



Basauriko haur eta lehen hezkuntzako ikastetxeen kokapena.

#### 4. neurria. Konektagarritasun bertikalarekin jarraitzea

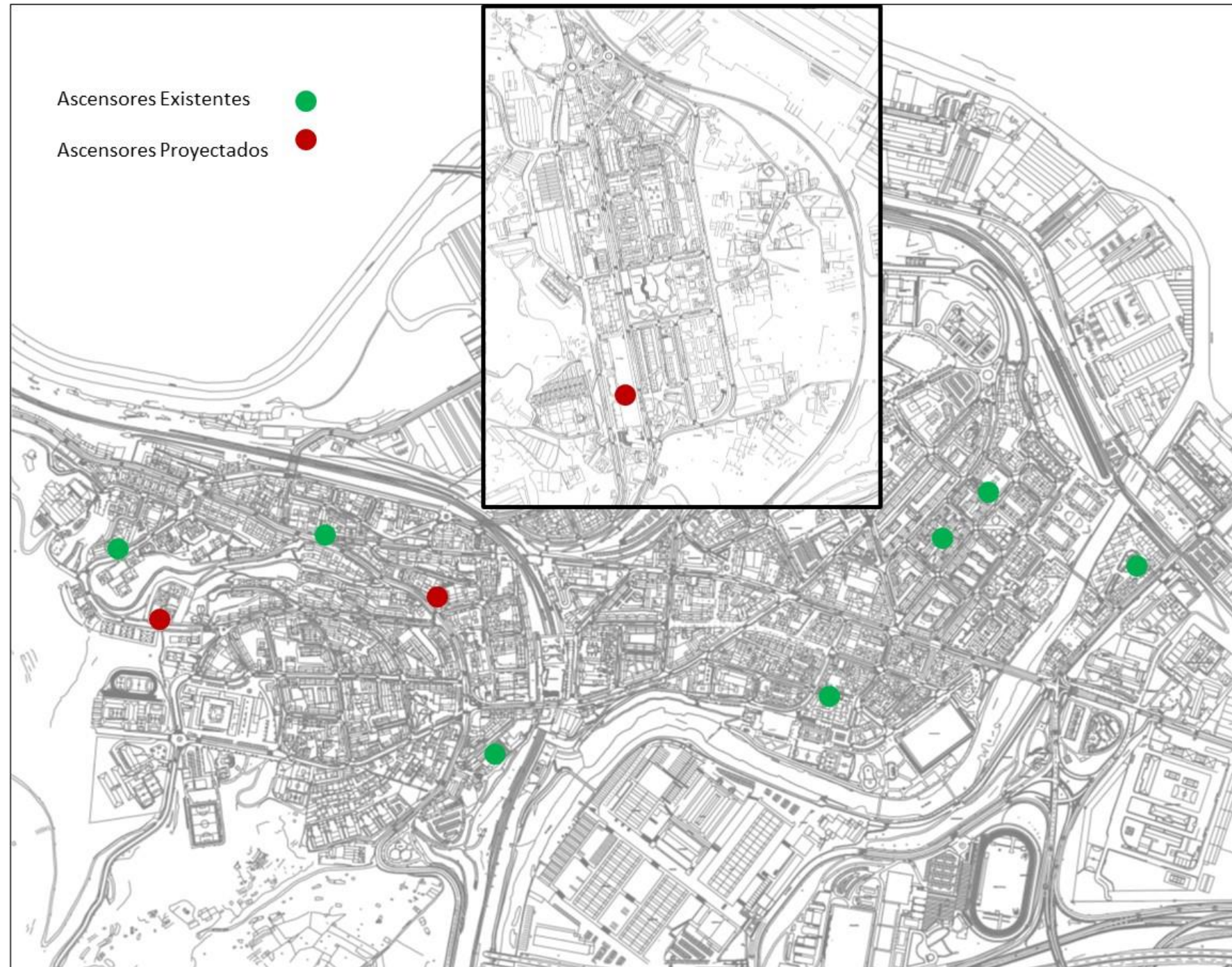
Gaur egun, Basaurik 7 hiri-igogailu ditu irisgarritasuna eta mugikortasuna hobetzen laguntzeko eta hainbat kale edo eremu lotzeko. Igogailu horiek gabe mugikortasuna zaildu egingo litzateke, aldapa handiak baititu udalerriak. Hori dela eta, udalerrian aurreikusita dauden 3 igogailu berriak exekutatzeko proposatzen dugu.

#### Onurak

Igogailuek dakartzaten mugikortasuneko erraztasunei esker, pertsona askoren egunerokoa errazagoa da, bereziki mugitzeko zailtasunak dituzten pertsonena, adinekoena, haurren aulkia eraman behar dutenena...

#### Ekintzak

Udalerriko hainbat puntutan proiektatutako igogailuen eraikuntza lehenestea Zehazki, Foruak eta Kareaga Goikoa kaleen eta San Migel eta Karmelo Torre kaleen artean.



Basauriko Udala/Ayuntamiento de Basauri. Sarrera-Enregistro Electronikoa/Registro general entrada. Dokumentuaren egiaztasuna balazteatzeko https://egitza.basauri.eus/EKS/ Para validar la autenticidad de este documento: https://sede.basauri.eus/CSV/ Egiazteko Kode Seguroa (EKS) / Código de verificación (CSV): 1525060568342003632

### 5. neurria. Babes klimatikoa egoteko eremuetan eta oinezkoen igarobideetan

Babes klimatikorako neurri hori ez da berria Basaurin, udalerriko hainbat puntuk estalkia baitute dagoeneko. Helburua da beste eremu batzuetan horrelako elementu motak sustatzen jarraitzea.

#### Onurak

Babes klimatikorako elementuak, hala nola zuhaitzak eta estalkiak, garrantzitsuak dira oinezkoen mugimendu eta egonaldi erosoak bermatzeko urteko edozein garaitan.

#### Ekintzak

Egoteko leku erakargarriak (haurrentzako parkeak eta aisialdirako eremuak) eta babesik gabeko oinezkoentzako bideak hautematea (Nerbioi ibaiaren zubia).

Ibaiaren erriberaren eta Social Antzokiaren inguruan dauden haurrentzako parkeetan neurri hori ezartzea planteatzen da.





Nerbioi ibaiaren zubiak Ariz eta Urbi auzoak beraien eskola-eremuarekin lotzen ditu. 70 metro luze inguruko taula bat du eta egun Kale Nagusian, Miradores eremuan dagoen estalkiaren moduko batekin estal daiteke, zubitik igarotzen diren oinezkoen igarobidea babesteko.

## GARRAIO PUBLIKOA

Distantzia jakin batetik aurrera, beharrezkoa da motordun ibilgailuetara jotzea - bizikletaren kasuan salbu, baina distantzia mugatu baten barruan hori ere, nahiz eta modu horrek ez duen erabilera handirik oraindik ere Basaurin-.

Alde horretatik, ibilgailu pribatuaren eta garraio publikoaren artean, lehendabizikoak eragin kaltegarriagoak ageri ditu: isurketa gehiago, bitartekoen kontsumo handiagoa, lurzoru gehiago okupatzen du eta hilkortasun-tasa handiagoa du.

Hala ere, automobilarekin alderatuta, garraio publikoak zailtasunak ditu bere geltokien inguruko eremuetan influentzia-eremu mugagabea izateko. Hori dela eta, ibilgailua da garraio publikoaren zerbitzuetatik urrutien dauden eremuetara iristeko balizko garraio-eskaintza bakarra, eskari handia dela eta maiztasun handiak izan ezean.

Hortaz, garraio publikoak motordun garraio horren eskaria jaso ahal izateko, beharrezkoa da harremanen bi muturrak garraio kolektiboaren eragin-eremuen barruan egotea eta zerbitzuek eskaintzen dituzten maiztasunak eta bidaiari-denborak bidaiarientzako erakargarriak izatea, automobilarekin lehiatu ahal izateko.

### 6. neurria. Garraio publikoaren geltokiak hobetzea

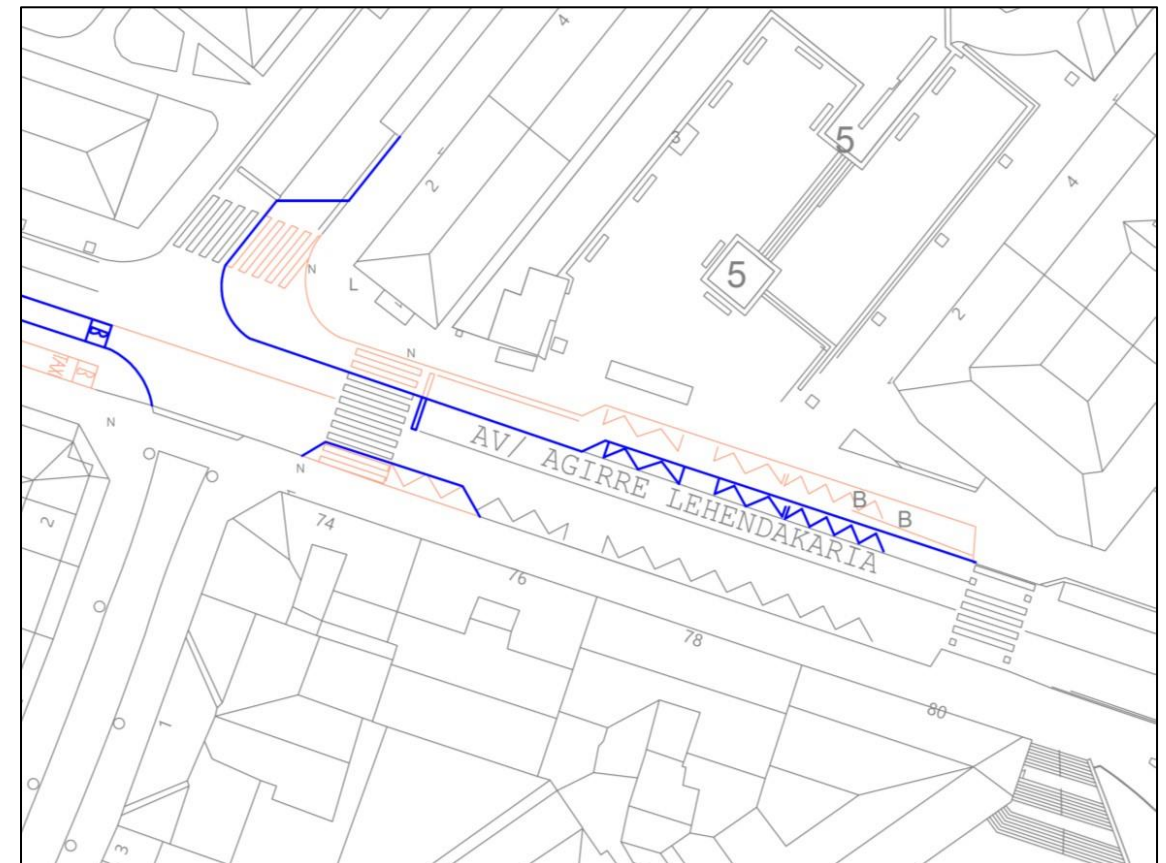
Udalerrriak garraio publikoaren sare handia izan arren, eta Basauriko bide nagusietako geltokiek denbora errealeko informazioa duten arren, elementu batzuk hobetu daitezke oraindik ere, itxaronaldiak eroso eta babestua izan behar baitu.

#### Onurak

Garraio publikoaren erabiltzaileak denborarekin hel daitezke geltokira. Babestutako itxaronaldia asko baloratzen da garraio publikoaren operadoreek egite dituzten asebetetze-inkestetan.

#### Ekintzak

Agirre Lehendakariaren kaleko 76. zenbakiko geltokia da Bizkaibuseko erabiltzaile gehien dituen bigarren geltokia Basaurin. Oinezkoen espaloian dago geltokia eta oinezkoak eta bidaiariak igarotzen dira bertatik. Informazio-panel bat eta denbora errealeko itxaron-denborak erakusten dituen pantaila bat soilik ditu. Interesgarria izango litzateke estalki bat jartzea, garraio publikoa erabiltzen dutenak babesteko, baina, bestalde, gainerako oinezkoek oztoporik gabe gurutzatu ahal izatea bermatu behar da.



**7. neurria. Taxi bidezko hiriko garraio-sistema berria diruz laguntzea, Taxi Lagun izeneko.**

Basauriko 75 urtetik gorako biztanleria herritar guztien % 14 da. Bizkaiko udalerririk zaharrenetako bat da eta askotan pertsona horiek bakarrik bizi dira. Pertsona horien bizi-kalitatea hobetzeko eta bakardadea gainditzeko, lurraldeko beste udalerririk batzuetan dagoeneko egin dugun ekimen bat proposatzen dugu. Ekintza sozialeko ekimena da eta Basauriko taxi-gidariekin batera egingo da, adineko pertsonak adinekoen zentroetara eta ambulatorioetara eramateko.

**Onurak**

Basaurin erroldatutako 75 urtetik gorako pertsonak edo mugitzeko zailtasunak dituztenak edo autonomiarik ez dutenak.

**Ekintzak**

Urtean zehar kontsumitzen joango den urteko aurrekontu-partida bat erreserbatzea. Bidaia horiek lizentzia Basaurin duten eta zerbitzu hori eskaintzeko Basauriko Udalarekin hitzarmena sinatu duten taxi-gidariekin egingo dituzte.

Joan-etorriak herriaren barruan egingo dira, astelehenetik ostiralera, 07:30etik 20:00etara, dalerri horretako edozein lekutatik **anbulategira** edo udalerrian banatutako **adinekoen etxeetara**.

Gehienez 12 bidaia egin daitezke 2 hilabetean.

Bidaia bakoitzaren kostuaren zati bat Basauriko Udalak lagunduko du diruz.

Zerbitzua bermatu ahal izateko, aurreko eguneko 20:00ak baino lehen eskatzea gomendatzen da.

## TXIRRINDULARIEN MUGIKORTASUNA

HMJPren barruan, bizikleta da sustatu beharreko moduetako bat, motordun garraiobideak baino jasangarriagoa baita. Horretarako, ezinbestekoa da bide publikoko erabiltzaile guztien segurtasuna bermatzea, txirrindularien kolektiboa oso zaurgarria baita automobilen aldean. Halaber, espazio publikoko gainerako erabiltzaileen segurtasuna bermatu behar da, oinezkoena batez ere, bizikletekin dauden gatazkak ekiditeko.

Hiru premisa daude horretarako: bizikleten erabilera sustatzea, txirrindularien segurtasuna bermatzea eta oinezkoen segurtasuna bermatzea. Txirrindularien mugikortasunaren eskaintza hobetzea planteatzen da, **azpiegitura trafikoarekin partekatutako sare gisa egituratuz, segurtasun-baldintzen pean.**

Oinezkoekin dauden gatazkak ekiditeko, oinezkoa denez arrisku handienak hartzen dituen, oinezkoek eta txirrindulariek partekatutako bideak ekidingo dira ahal den heinean.

### 8. neurria. Basauriko hiri-bilbean ziklo-kaleak sortzea

Basaurin bizikleta erabiltzea sustatzeko eta “Basauri 30” kontzeptua aintzat hartuta, ziklo-kaleak sortzea planteatu da seinale bertikal eta horizontalekin, 30 km/orduko muga duten kaleetan txirrindulariek zirkulatzeko lehentasuna dutela adieraziz, bizikleta erabat sar baldin badaiteke galtzadan.

Basauriko egungo txirrindularien sarea muturretatik iristen da, Arrigorriagatik eta Etxebarritik, eta hiriko erdiguneak ez du azpiegitura bereizi espezifikorik. Agirre Lehendakariaren ardatzean planteatutako proposamenekin, ziklo-kale bat bihurtuko da zuzenean.

FEMPeK berak (Espainiako Udalerrien eta Probintzien Federazioa) honakoa gomendatzen du:

- *“Bizikletentzako espaloi berriak eraikitzea ekiditea, oinezkoek dutelako lehentasuna espaloian eta oinezko guztiei arazoak eragiten dizkielako, batez ere, desgaitasuna dutenei, ikusteko desgaitasuna dutenei batik bat.*
- *Ahal den heinean, bizikletentzako espaloiak desegitea edo bizikletentzako espaloiak espaloitik bereiztea, oinezkoek izan dezaten lehentasuna espaloian.*
- *Udaleko araudian bizikletentzako espaloia ez sartzeari, ezta estatuko araudian ere, ez baita izango hiri-eremuan bizikletaz mugitzeko etorkizuneko azpiegitura.*

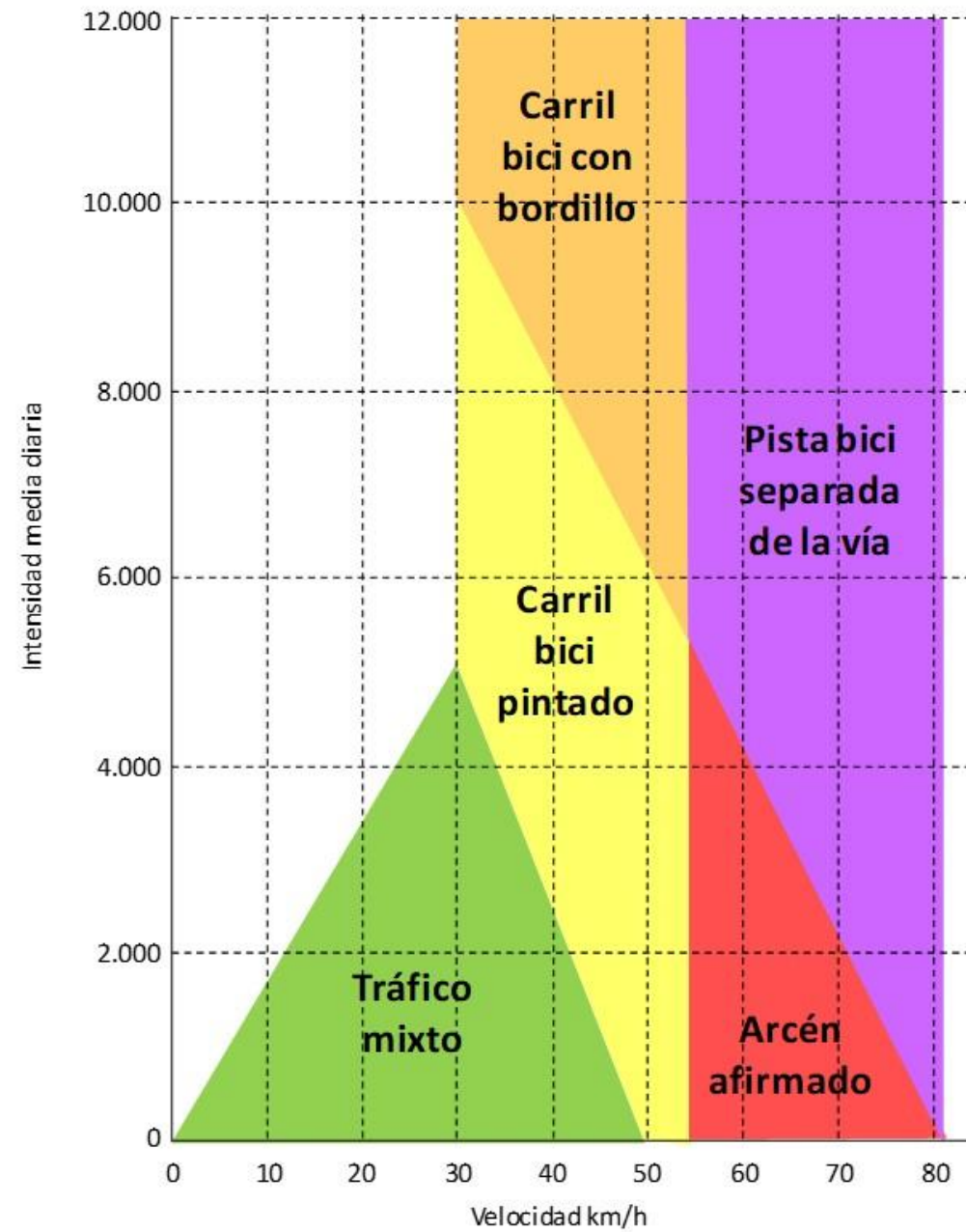
Txirrindulariek zirkulatzeko ziklokaleen neurriak ezartzeari esker, bizikletek zirkulatzeko kale-sare bat sortzen da Basaurin, herriko muturreko puntuak lotzen dituen eta, hala, garraiobide horren irisgarritasun hobea lortzen da Basaurin barrena. Ondorioz, joan-etorrietarako beharrian errealei erantzun egokiagoa ematen zaie.

Udalerriko kaleetan erabiltzaileen segurtasun egokia izateko, ez da aurreikusten bizikleten zirkulaziorik oinezkoentzat gordetako kaleetan. Basauriko populazioaren adin-egitura aintzat hartuta, beharrezkoa da bereziki zaintzea bizikleta-erabiltzaileen eta oinezkoen arteko harremanak, ikusten baita ugaritzen ari dela adin nagusiagoko populazioa. Horren ondorioz, ezinbestekoa da txirrindularien eta oinezkoen artean sor litezkeen frikzioak saihestea. Horregatik, beharrezkoa izango da horri dagokionez bizikleta arautzeko araudia onartzea.



Seinale horizontala duen ziklo-kalearen adibidea. Bizikletak galtzadaren erditik ibiltzen dira.

Hurrengo grafikoak erakusten du galtzadan ibilgailuen eta bizikleten erabilera bateragarria izateko ezarri den irizpidea, bidearen abiaduraren intentsitatearen arabera.



Iturria: Danimarkako Gobernu. Bizikletentzako sarearen kontzeptuak.



Seinale horizontal eta bertikala duen ziklo-kalearen adibidea. Bizikletak galtzadaren erditik ibiltzen dira.

Basauriko Udala/Ayuntamiento de Basauri. Sarrera-Enregistro Electronikoa/Registro general entrada. Dokumentuaren egiaztasuna balaztatzeko https://egitza.basauri.eus/EKS/ Para validar la autenticidad de este documento: https://sede.basauri.eus/CSV\_Egiazteko Kode Seguroa (EKS) / Código de verificación (CSV): 15250605683422003632

**9. neurria. Hiriko erdigunean txertatzea aldundiko bizikleta-sarea.**

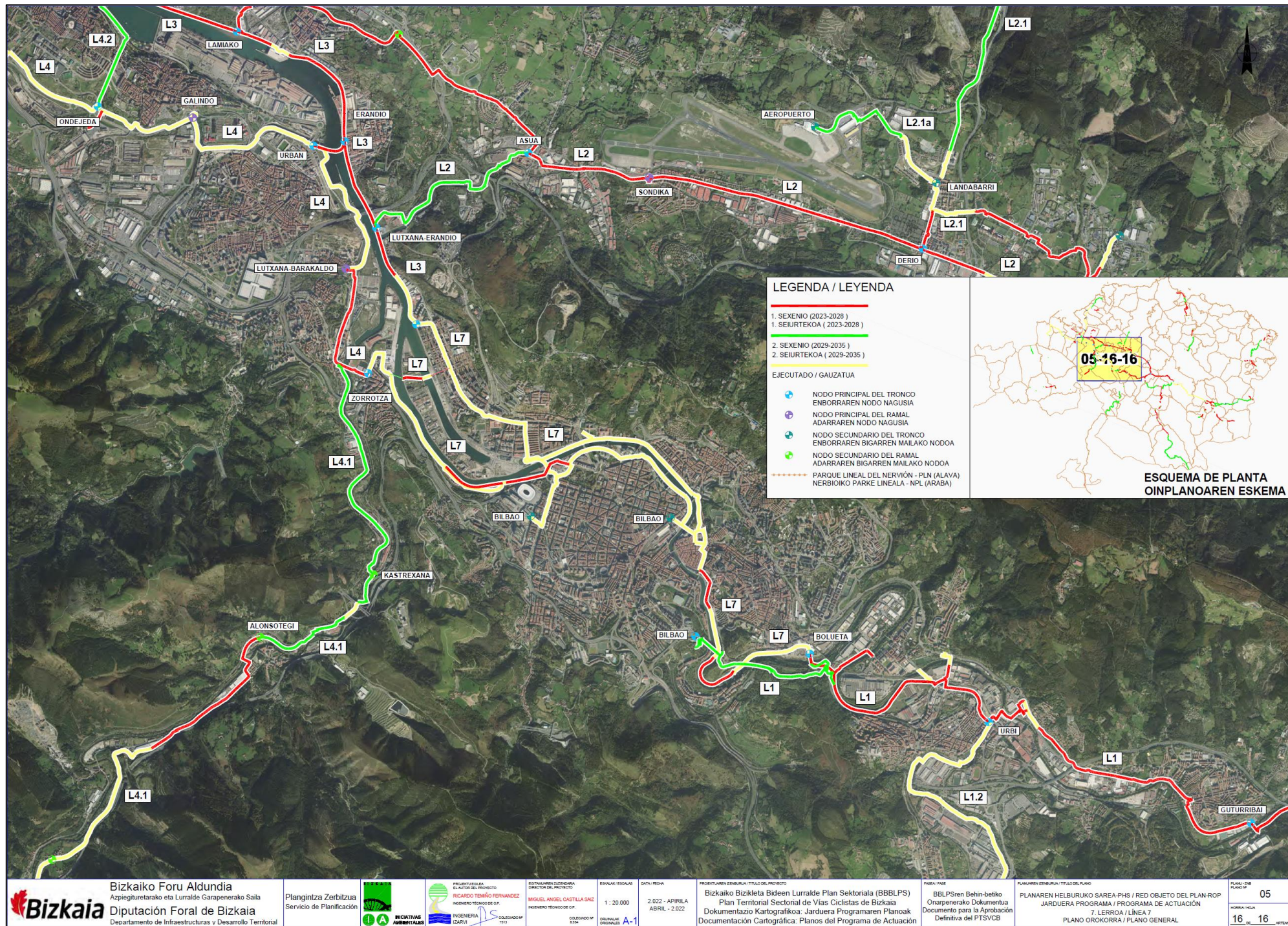
Bizkaiko Bidegorrien Lurralde Plan Sektorialak hainbat eskualde eta udalerrri elkartzeko lurralde-ardatzak planteatzen ditu eta udalerrri bakoitzaren esku uzten du aldundiaren ardatzekin elkartzeko bidegorrien barne-konfigurazioa.

Basaurin, aldundiaren sarearekin elkartzeko bidegorri perimetrala LPSren lehen seiurtekoan egitea planteatu da 2023 eta 2028 bitartean. Aldundiaren LPSri "Basauri 30" eta (noranzko eta bide bakarreko eta bi noranzkoko eta noranzko bakoitzeko bide bakarreko kaleetan abiadura 30 km/ordura mugatzeko DGTren araudia) ziklo-kale kontzeptuak gehitu zaizkio. Ziklo-kaleetan automobilek eta bizikletek azpiegitura

parteka dezakete, eta, hala, Basauriko udalerrria bidegorrien foru-sare osoarekin egongo da konektatuta.

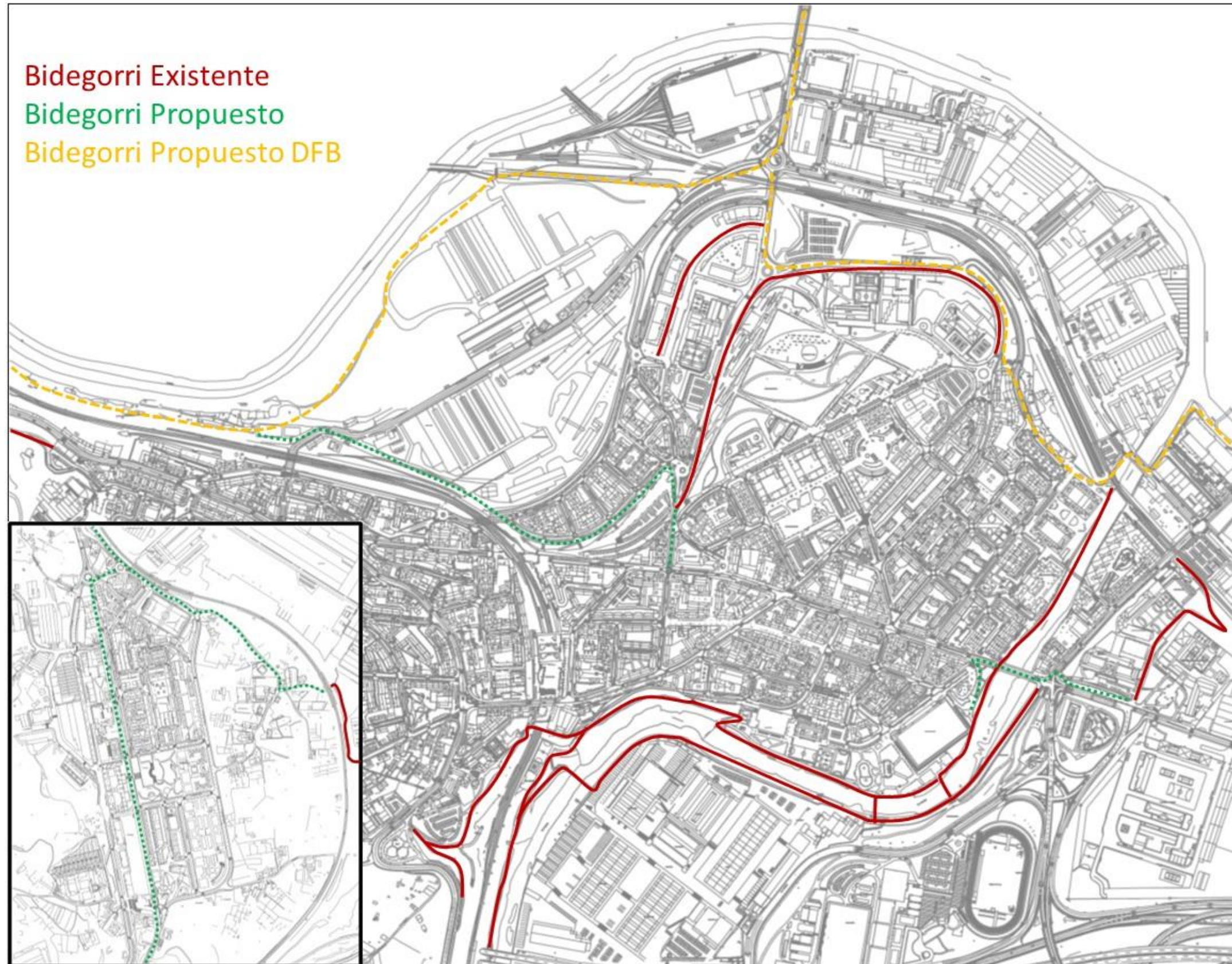
Hortaz, neurri horren xedea da bi faktoreak uztartzea, bizikleten sarea iragazkorra izan dadin Basauriko bide guztientzat.

Bizikleten mugikortasunak aukera gehiago izango ditu hala, eta ez da soilik aisialdi-bidaietara mugatuko.



Basauriko Udala/Ayuntamiento de Basauri. Sarrera-Enregistro Electronikoa/Registro general entrada. Dokumentuaren egiaztasuna balaztatzeko https://egitza.basauri.eus/EKS/ Para validar la autenticidad de este documento: https://sede.basauri.eus/CSV Egiaztatze Kode Seguroa (EKS) / Código de verificación (CSV): 1525060683422003632

Bidegorrien LPS planez eta egungo Basauriko sareaz gain, Basauriko HMJPK hainbat bidegorri proposatzen ditu, bizikleten azpiegitura osatzeko. Helburua da Agirre Lehendakariaren ardatzeraino iristea, eta hura izatea bidaien banatzailea.



Kalero eremutik Pozkoetxera doan proposatutako bidegorri-zatia trenbideen ondotik igaroko da.

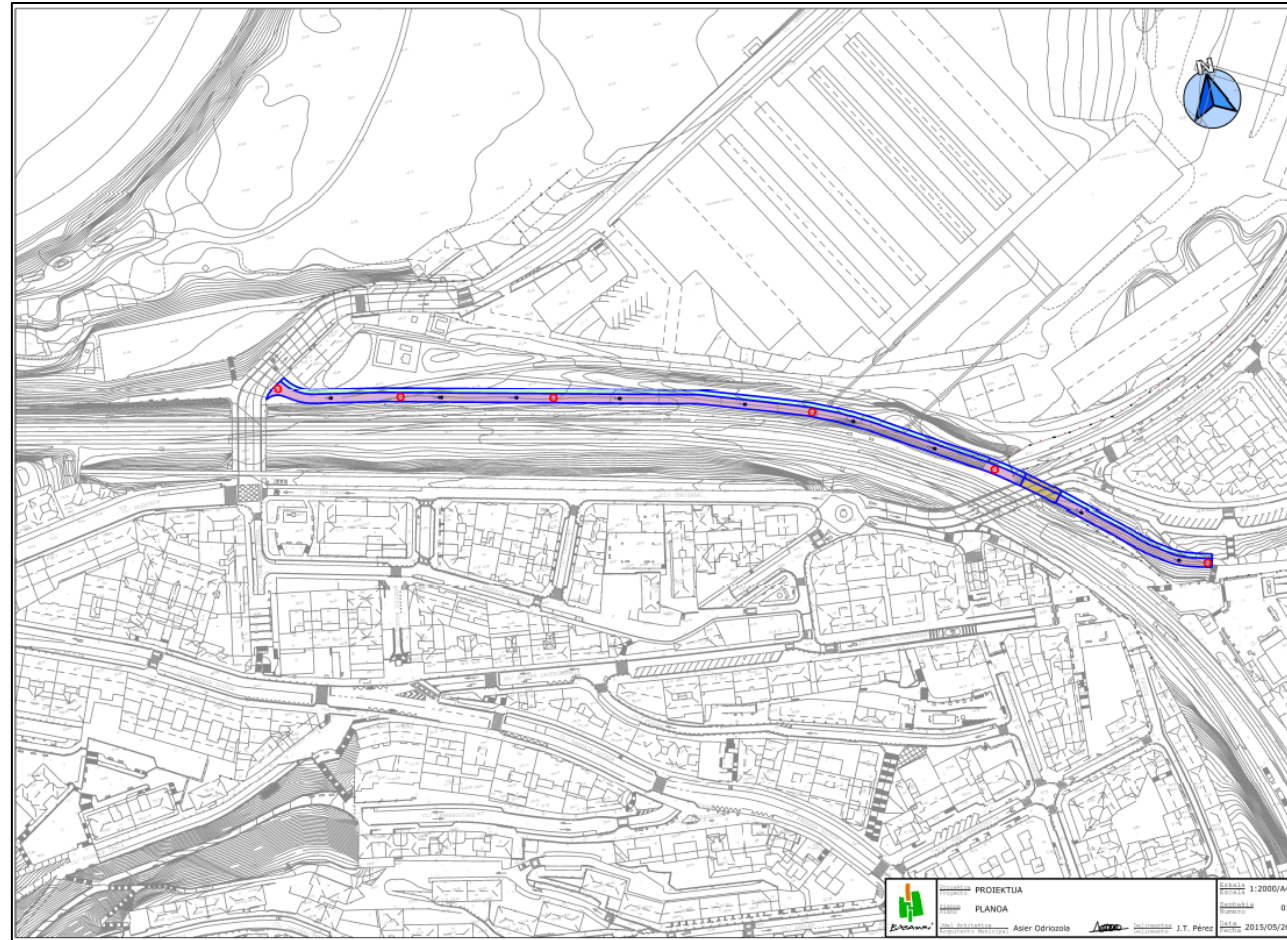
Halaber, planteamendua da Bizkaiko Foru Aldundiak Nerbioi Ibaiko udalerrietarako sustatutako BizkaiBizi proiektuari atxikitzea, hitzarmen instituzionalen bidez Basaurira eta alboko udalerrietara iristeko.

### 10. neurria. Bizikletentzako aparkalekuak mugikortasunerako zentro erakargarrietan

Basaurin bizikletaren erabilera sustatzeko elementu garrantzitsuetako bat da udalerriko interes-puntuetan bizikletentzako aparkalekuak jartzea, ikastetxeen inguruetan, kirol-ekitaldietan, kultur ekitaldietan, administrazio publikoaren bulegoetan edo bizikleten erabiltzaileak erakar ditzaketen bestelako puntuetan bizikletak aparkatzea errazteko.

Bizikletak aparkatzeko guneei dagokienez, garrantzitsua da bizikletaren segurtasuna bermatzea lapurreten aurrean. Alderdi hori oinarritzko gisa hartu beharko da bizikleta lotzeko sistema aukeratzeko garaian, baita non kokatu zehazteko garaian ere.

Bada beste faktore garrantzitsu bat ere, bizikletaren erabilera ugaritzeko: garraio publikoarekin lotzea. Horregatik, Basauriko eta San Migeleko Metroaren eta RENFEren geltokietan aparkalekuak jarri behar dira, garraio publikoko bidaia intermodalak egitea errazteko.



**ZIRKULAZIOA**

Ingurumenean eragin handiena duen ohiko garraiobidea autoa den arren, askotan ezinbestekoa suertatzen da, hainbat arrazoi direla medio. Kasu horietan, bermatu behar da erabilerara horrek ahalik eta arintasun handiena izatea, bai joan-etorriari berari dagokionez, bai aparkalekuak bilatzeari begira. Gainerako kasuetan, modu jasangarriagoengatik ordezkatu beharko da.

**11. neurria. Basauriko erdigunean ibilgailuen trafikoa baretzea eta lasaitzea.**

**Basauri 30** jarduketa ezartzeko erreferentzia da noranzko eta bide bakarreko kaleetan eta bi noranzkoko eta noranzko bakoitzean bide bakarreko kaleetarako abiadura 30 km/ordura mugatzeko DGTren araudia.

Neurri horren bidez, oinezkoen eta txirrindularien joan-etorrietarako baldintzak hobetu egingo dira. Oinezkoen mugikortasunak segurtasun handiagoa izango du Basauriko kaleetan; izan ere, nabarmen murriztuko da inor harrapatzeko arriskua, eta, halakoak gertatuko balira ere, ez lituzkete horren ondorio dramatikoak izango.

Txirrindularien mugikortasunari dagokionez, berriz, joan-etorrietarako aukera handiagoak izango dituzte, 30 km/h abiadura-muga den kale guztietan ibilgailuak eta bizikletak batera ibili ahal izango baitira.

Bide-segurtasunari dagokionez, harrapatzeak murrizteaz eta horrek ekarriko dituen efektuez gain, ibilgailuen arteko talkak gertatzeko aukerak ere murriztuko dira, bai eta horien ondorioak ere, dela kalte materialen aldetik, dela kalte pertsonalen aldetik.

Ingurumenari erreparatzen badiogu, abiadura murrizteak esan nahi du ibilgailuek erregai gutxiago kontsumituko dutela, Basaurin ezingo baita autoa gaur beste azeleratu hiri barruan. Horren bi eratako onurak ekarriko ditu: batetik, berotegi-efektuko gasak murriztea, eta, bestetik, motorrek partikula gutxiago isurtzea.

Ingurumen-alderdiaren barruan, era berean, ez da ahaztu behar abiadura murriztearen ondorioz, esekitako partikula gutxiago isuriko dela. Ibilgailuak, bidean zirkulatzean, galtzadan dauden partikulak harrotzen ditu. Zenbat eta abiadura bizkorragoa ibilgailuak, orduan eta efektu handiagoa. Hala, abiadura apalagoetan zirkulatuta, ibilgailuek partikula gutxiago harrotuko dute.

Tankera horretako neurriak martxan ipini dituzten hirietan, hobekuntza nabarmenak lortu dituzte alde horretatik. Adibiderik gertukoenen artean, Bilbo hiria aipatuko genuke, edo urrunago jota, Pontevedra, harrapatzeek eragindako hilkortasun-tasa 0 izatera igaro baita hirigunean.

“Basauri 30” behar bezala betetzen dela bermatzeko, urtean zehar hainbat kanpaina egitea proposatzen da, gidariak kontziente izan daitezen neurri horrek duen garrantziaz eta puntu jakin batzuetako radarraren erabileraz.

**12. neurria. Ariz auzoko eta Agirre Lehendakariaren ardatzeko eskeman aldaketak egitea**

Agirre Lehendakariaren ardatzari eta Ariz auzoari eragiten dion trafiko-eskemak aukera ematen du HMJP honetan jasotako ekintzetako asko egiteko.

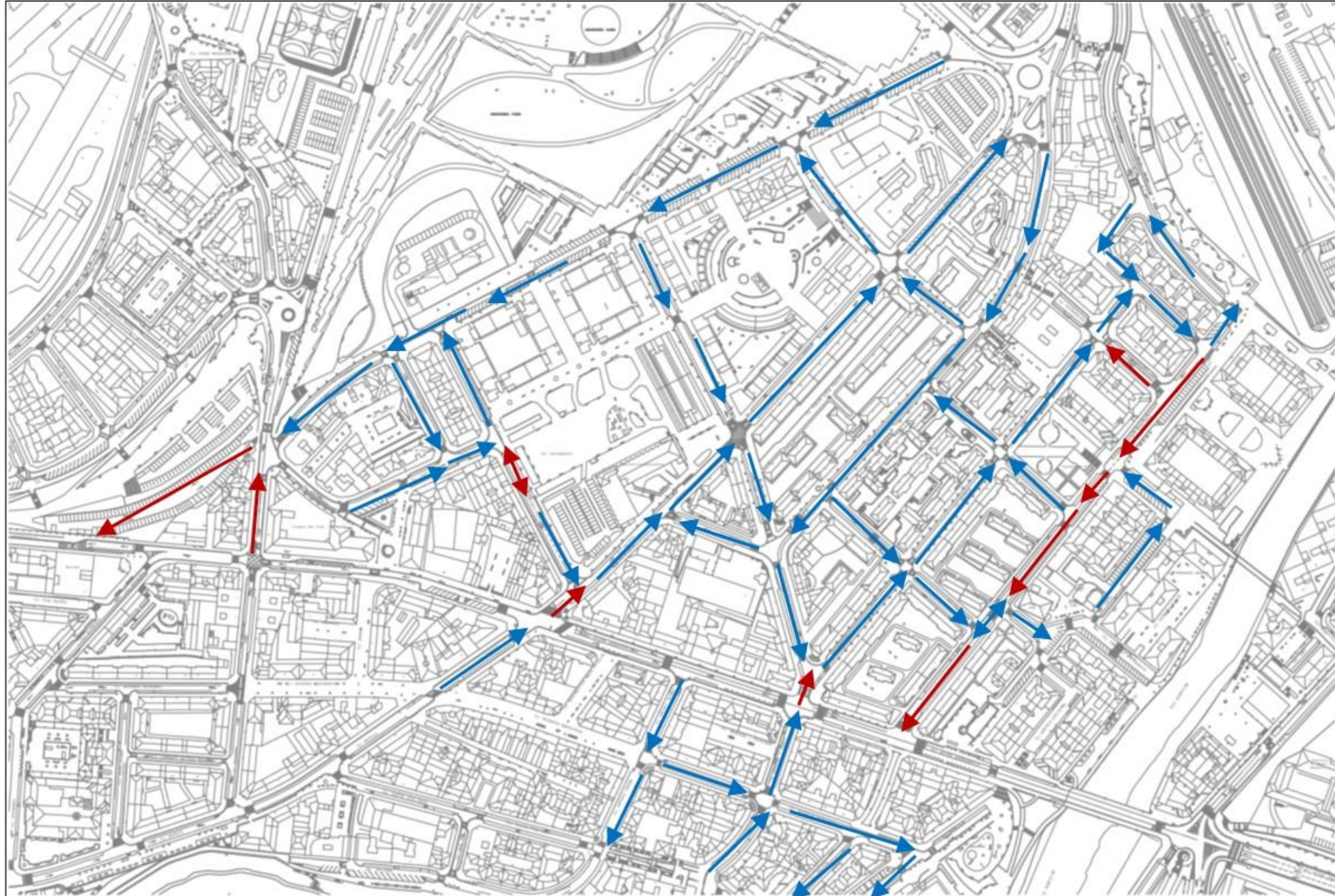
Neurri horren bidez, asmoa da Agirre Lehendakariarekin lortutako zirkulazio-bidea berreskuratzea, oinezkoentzako espaloiak hobetzeko, aparkatzeko espazioak irabazteko, istripu-tasa murrizteko elkarguneak sinplifikatuz, **semaforoak kentzeko...**

Hurrengo orrietan Basaurirako proposatutako zirkulazioaren noranzkoen mapa jaso dugu, **bi aukerarekin**. Bertan ikus daitezke neurri horren abantailak.

Lehen aukeran, Katalunia kalearen noranzkoa aldatuko da nagusiki (**kolore gorria**), noranzko bakarrekoa izango da eta Agirre Lehendakariaren kalean izango du irteera. Kale Nagusiko zatiek anbulatoriora izango dute irteera, Gaztela kalera (Agirre Lehendakariaren kaletik doan zatia). Nafarroak noranzko bakarra izango luke, eta irabazitako bidea bizikletentzat eta/edo oinezkoentzat aprobetxatzeko aukera emango luke.

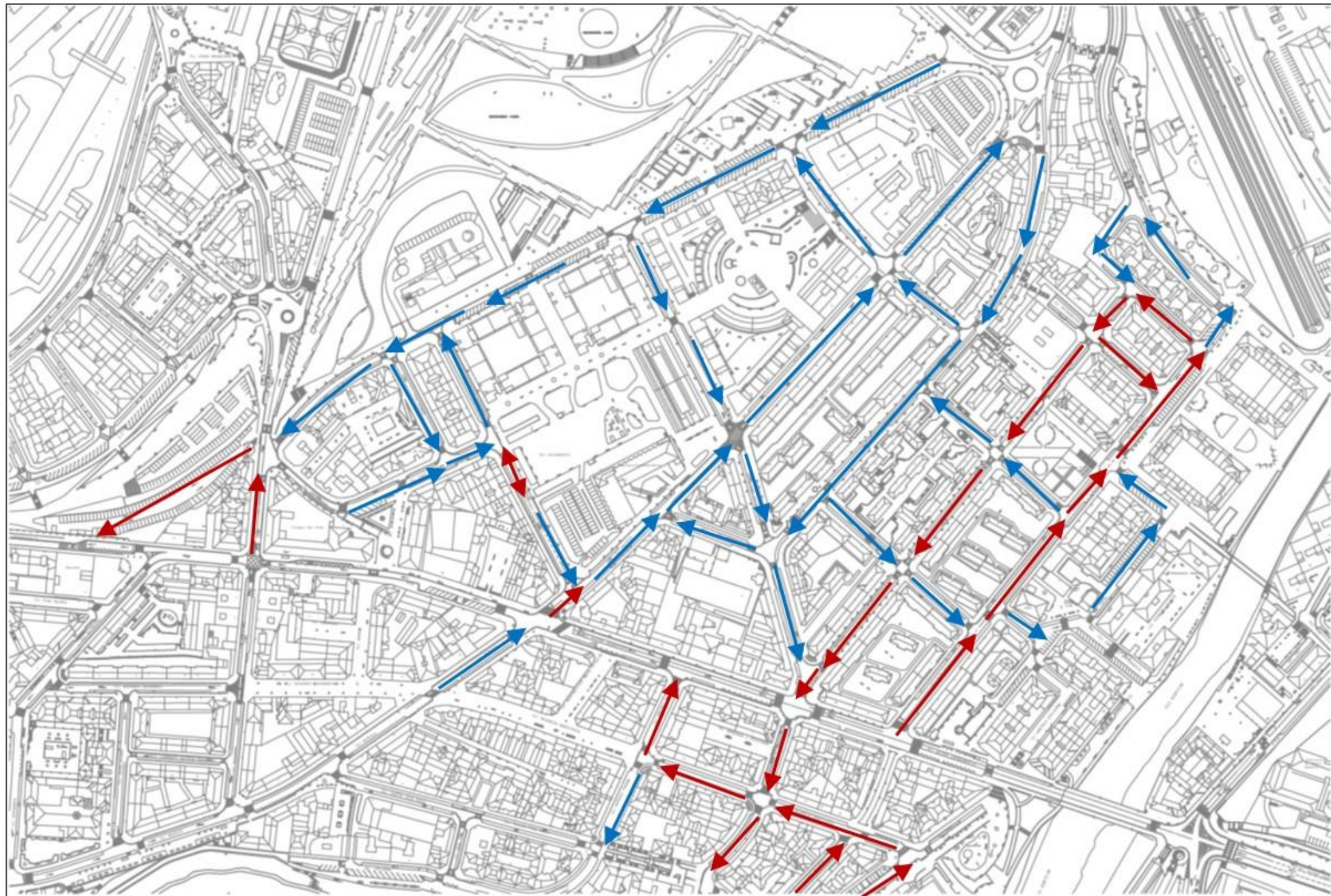
Agirre Lehendakariaren kaleak bide bakarra izango du igotzeko eta beste bat jaisteko. Bidegurutzeak semafororik gabe kudeatu ahal izango dira, mugimendu gatazkatsu gehienak desagertu egingo baitira.

Irabazitako bidea Agirre Lehendakariaren kaleko oinezkoen espaloiak zabaltzeko erabiliko dira, eta ez dira zamalanetarako egungo plazak kenduko. Ardatz horretako semaforoak kendu ahal izango dira eta errepideen eskema berria ezarri ondoren anbar kolorearekin egon ahal izango dira lehen asteetan.



Planteatutako bigarren aukeran, Katalunia kaleen noranzkoa aldatuko da nagusiki (kolore gorria) eta noranzko bakarra izango du: Agirre Lehendakariaren kalea sartzeko eta Gaztela ateratzeko; Kale Nagusiaren zatiak anbulatoriorantz izango dira. Nafarroa kalea 1. aukeran bezala geratuko litzateke.

Proposamen honekin, beharrezkoa izango litzateke Menendez eta Pelaio eta Antonio Trueba eta Berriotxo kaleetan aldaketak egitea, bide-segurtasunagatik eta bidegurutzeak sinplifikatzeko, erantsitako eskeman ageri den moduan.



**13. neurria. Semaforoak kentzea Agirre Lehendakariaren eta Kale Nagusiaren ardatzean**

Lehenengo fasean, semaforoak kentzea proposatzen da, Agirre Lehendakariaren bideen eskema berria ezarri ondoren, mugimendu gatazkatsu nagusiak desagertu egingo dira hala, eta biratzeko pasatzen uzteko seinaleak egongo dira, gaur-gaurkoz Agirre Lehendakariaren ardatzeko beste puntu batzuetan egiten den moduan.

Semaforoak kenduta, oinezkoei emango zaie protagonismoa udalerriko hainbat eremutan, ibilgailuei beharrean. Hala, Begoñako Ama-Berriotxo eta Araba-San Isidro Plaza oinezkoentzako eremuak lotzen dituzten semaforoak kentzeko, hasieran semaforoak anbar kolorearekin piztu daitezke ibilgailuentzat.

Kale Nagusiaren eta Autonomia kalearen arteko elkargunea, Social Antzokiaren aurrekoa, semaforo bidez erregulatzen da, baina eremu horretako ibilgailuen kopurua dela eta, seinale bertikal eta horizontalen bidez bideratu daiteke trafikoa bertan.

Agirre Lehendakariaren eta Kareaga Goikoa kaleen arteko elkargunea, Social Antzokiaren aurrekoa, semaforo bidez erregulatzen da, baina eremu horretako ibilgailuen kopurua dela eta, seinaleen bidez bideratu daiteke trafikoa bertan, semaforoak kenduta.



## APARKATZEA

Aparkalekua funtsezkoa da udalerrira sartzeko mugikortasuna baldintzatzeko eta egungo banaketa modala hobetzeko; izan ere, diagnostikoan nabarmendu zen moduan, basauriarrek garraio publikoa erabiltzen dute hein handi batean udalerritik ateratzeko, eta kanpotik ibilgailu pribatuarekin egiten dituzten bidaien bolumena eskasa da. Hala ere, bizilagunentzat oso rol garrantzitsua dute aparkalekuek, Basauriko mugikortasun-arazorik handiena zein den galdetuta bizilagunek aipatzen duten faktorerik ohikoena baita.

Bi interes horiek eta hiri-espazioaren erabilera bideratzeko, bideen eta aparkatzeko azpiegitura osagarrien kudeaketa egokia egin behar da.

Horretarako tresnarik egokienak dira udalerriko eremu batzuetan aparkalekuak erregulatzea eta bidetik kanpoko plazak jartzea.

### 14. neurria. Aparkatzeko plaza berriak noranzko bakarreko kaleetan eta berrantolatutako espazioak Basaurin.

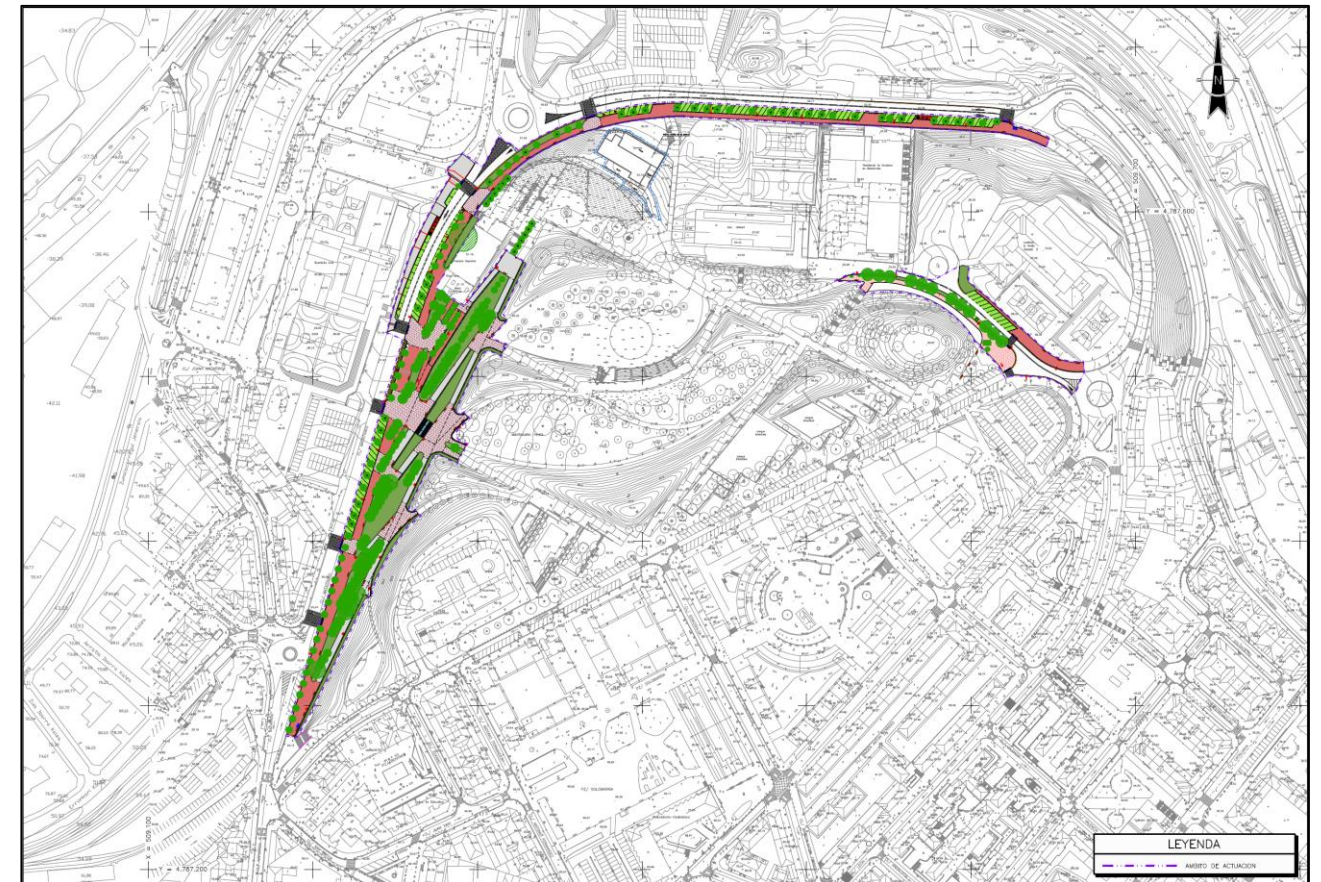
13. neurrian adierazi den moduan, Katalunia kaleko bidearen eskemaren aldaketarekin, hau da bi noranzkoko izatetik noranzko bakarrera igarotzearekin, irabazitako bidean egungo aparkalekuen hornikuntza handitzea lortuko dugu.



Antonio Fernandez kalean, proposatutako bide-eskema berriarekin, Kale Nagusira jaisteko bide bat irabaziko litzateke eta anbulatorioko aparkalekua handitzeko aukera emango luke, gehieneko denbora ezartzen duen sistema berberarekin.



“BIZKOTXALDE PARKEAREN INGURUKO IRISGARRITASUNA ETA APARKALEKUAK HOBETZEKO PROIEKTUA” proiektuak Bizkotxalde parkearen inguruan aparkalekuen kopurua handitzea planteatzen du, besteak beste. Matxixako kalean xedapen berri bat egitea planteatzen du proiektuak, Uribarri biribilgunera iritsi arte. Proiektu horretan aparkalekuen kokapena aldatuko da eta espaloiarene zabalera murriztu, lineako aparkalekuak diagonaleko bateriako aparkaleku bihurtzeko. Hurrengo planoan daude Bizkotxaldeko aparkalekuen plazak handitzeko jarduketaren esparruak.



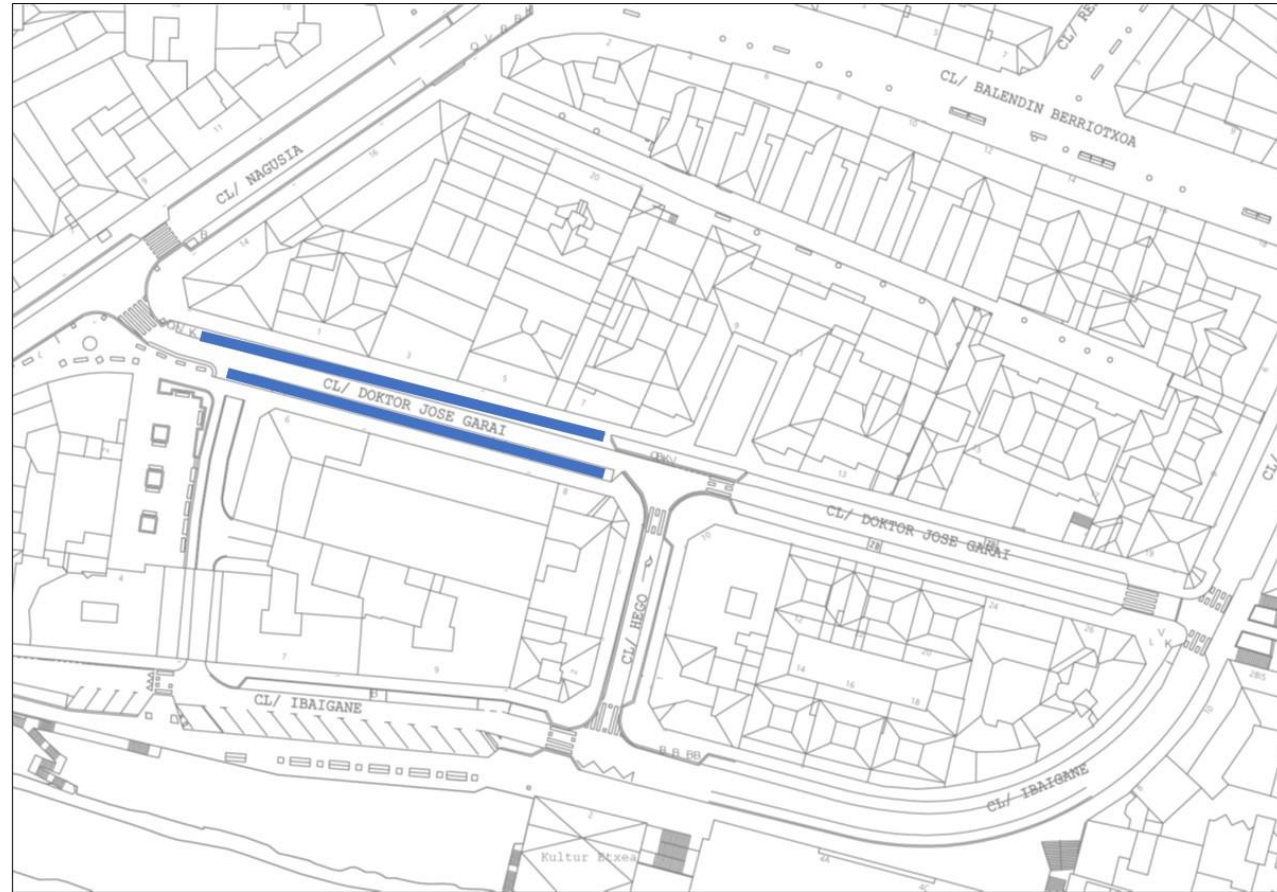
Erregulatu daitezkeen Basauriko Udalaren alboko plazak plano honetan ageri dira:

**15. neurria. Egonaldi laburretarako aparkatzeko plazak erregulatzea**

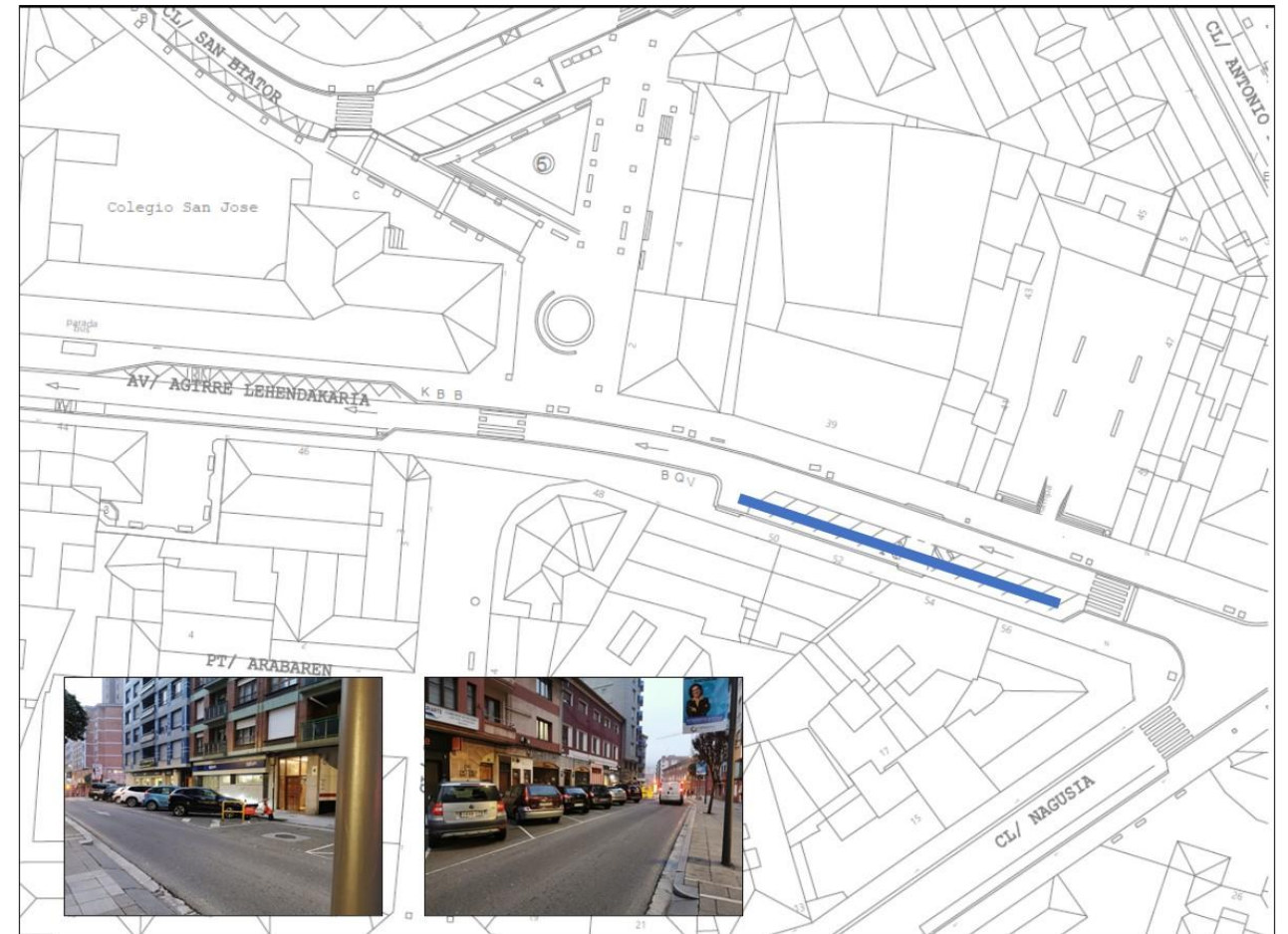
Proposamena da **anbulatorioko aparkalekuaren kudeaketa-eredua** Basauriko udalerriko beste puntu batzuetan **kopiatzea**, hala nola Basauriko Udaletxe alboan (Metrorako sarbidea). Jose Garai doktorearen (Kale Nagusiaren ondoko zatia) eta Agirre Lehendakariaren kalea (BBVA aurrean).



Erregulatu daitezkeen Jose Garai Doktorearen kaleko plazak plano honetan ageri dira:



Erregulatu daitezkeen Agirre Lehendakariaren kaleko plazak plano honetan ageri dira:



**16. neurria. TAO sistemaren edo antzekoaren gogoeta Basaurin.**

Basauriko HMJPren diagnostikoak hauteman du aparkatzeko plazen eskasia dagoela Basauriko hainbat eremutan eta aparkatzeko eremuak erregulatzea izan daiteke Basaurirako konponbidea.

Aparkalekua erregulatzeke sistemek, TAO modukoek, hainbat helburu dituzte:

- Ibilgailuen txandakatzea: Egunean zehar pertsona gehiagorentzako aparkaleku-plazak daudela bermatzea. Horretarako, eremu komertzialetan edo Basauriko komertzioengandik gertu dauden eremuetan ezartzea lehenetsiko da.
- Trafikoa murriztea: Auto pribatuaren erabilera murriztea Basauriko erdiguneko eremuetan, trafikoaren arintasuna hobetzeko. Aparkalekua erregulatzeak aparkaleku bila ari diren ibilgailuen kopurua murriztu dezake eta horrek trafikoa murriztuko du.
- Garraio publikoa sustatzea: Aparkalekua ordaindu behar baldin bada (hau da, ordainpeko TAO ezartzen bada), garraio publikoaren erabilera, oinezkoen mugikortasuna eta bizikletena sustatu daiteke, automobilaren mendekotasuna murriztuz. Basauriren kasuan, mugikortasuneko inkestetan desoreka handia dago: kanpoko bidaietan, garraio publikoa da protagonista nagusia, batez ere, basauriarren helmugetan aparkalekua erregulatuta dagoelako. Hala ere, Basaurira egiten diren bidaietan garraio publikoa ez da hainbeste erabiltzen.
- Airearen kalitatea hobetzea: Kotxe gutxiago baldin badaude zirkulazioan eta aparkatuta, horrek esan nahi du isurpen kutsagarri gutxiago sortzen direla.

Basaurin erregulatutako aparkaleku-sistema bat ezartzetik eratorritako inplikazio nagusien artean hauek daude, goian adierazitako mugikortasunekoz gain:

- Ekonomikoak: TAO sistema ezartzeko eta kontrolatzeko, hau da kudeaketa eraginkorra egiteko, beharrezkoak dira teknologia, giza baliabideak eta baliabide administratiboak. Horrek guztiak kostu bat dakar. Esaterako, doako TAO batek eta ikuskapen-kontrol txikia duen batek 300€/plaza/urteko kostua izan dezake. Aldiz, kontrol zorrotzagoko TAO bat 700€/plaza/urteko kostua izatera hel daiteke.
- Balizko diru-sarrerak sortzea: Ordainpeko TAO ezartzen bada, Basauriko Udalarentzako diru-sarrerak oinezkoentzako eta txirrindularientzako azpiegiturak eta zerbitzu publikoak bihur daitezke.
- Legezkoak eta Araudienak: Udal-araudietan eta politiketan aldaketak egin beharko dira, ordenantzak berrikustea eta aparkatzeko araudi berriak sortzea barne.

Horregatik, azterketa xehea egin beharko da, erabaki zehatzak hartu ahal izateko, sistema horren aldekoak eta aurkakoak aztertuta. Azterketa xehe horrek Basauriko hainbat eremutan aparkatzeko espazioak nola esleitu jakiteko, alternatibak definitzeko eta alternatiba horien bideragarritasun ekonomikoa aztertzeke informazioa eman beharko du.

Halaber, azterketa horrekin batera prozesu parte-hartzaile bat egingo da erabakiak hartzeko, eta, hala, Basauriko bizilagunek eremu horretako aparkalekuarekin lotutako kezak eta behar espezifikoak adierazi ahal izango dituzte. Horrek erregulatutako sistemaren onarpena eta eraginkortasuna handitu dezake ezarri eta gero.

Azken batean, aparkaleku erregulatua ezinbestekoa da gure udalerrien kudeaketarako. Arrakasta izan dezan, alde batetik, ezarpenak arduratsua izan behar du eta inpaktu ekonomikoak, sozialak eta ingurumenekoak izan beharko ditu kontuan, eta, gainera, herritarren parte-hartze zabalak babestu beharko du. Horrez gain, kontrolerako azpiegitura teknologiko eta pertsonal sendoa izan beharko du. Ezinbestekoa da ezartzen den araudiak ikuspegi integrala eta orekatua izatea, abantailak maximizatzeke eta edozein inpaktu negatibo minimizatzeke.

## ZAMALANAK

Herriak bermatuta eduki behar du salgaiak merkataritza-establezimenduetara egokiro hornitzeko modu bat, haien banaketa ibilgailuen bidez egiten den aldetik. Ezinbesteko jarduera horrek ezin du endredoa izan zirkulazioaren arintasunean; hori dela eta, bide-sareko gainerako erabiltzaile guztiek horretara bideratutako aparkaleku-plazak errespetatzen dituztela zaindu behar da.

### 17. neurria. Zamalanetarako eremuen erabilera egokia bermatzea, informazio- eta zaintza-kanpainen bidez.

Basaurin ez da hauteman udal-ordenantzako zamalanen arau-hauste larririk, baina ez dago soberan araudia betearaztea informazio-kanpainen bidez, baita zamalanak egiten diren lekuan bertan ere. Informazio horren barruan jasoko da plaza horiek zer ibilgailu motak erabil ditzaketen eta zenbat denboran, baita aurreikusitako isuna ere.

Horri dagokionez, aipatzekoa da Kalero auzoko ordutegia aldatu egin dela eta erregulazioa kendu egin dela arratsaldeko ordutegian, zamalanak goizean egiten direla hauteman baita.

## INGURUMENA

Hiri-mugikortasun jasangarrirako planaren oinarritzko alderdia da. Plangintzan jasotako jarduketaren helburuak hauek dira: kutsadura murriztea, airearen kalitatea hobetzea eta garraioak eragindako hiri-zaratak murriztea.

Neurri gehienek dagoeneko ingurumeneko ikuspegia duten arren, atal honetan planteatutakoak esparru horretara daude bideratuta espezifikoki.

Neurri hauek motordun ibilgailuen isurpen kutsagarriak murriztea dute xede, bereziki ibilgailuenak, bai pizgarrien bidez, bai disuasio neurrien bidez.

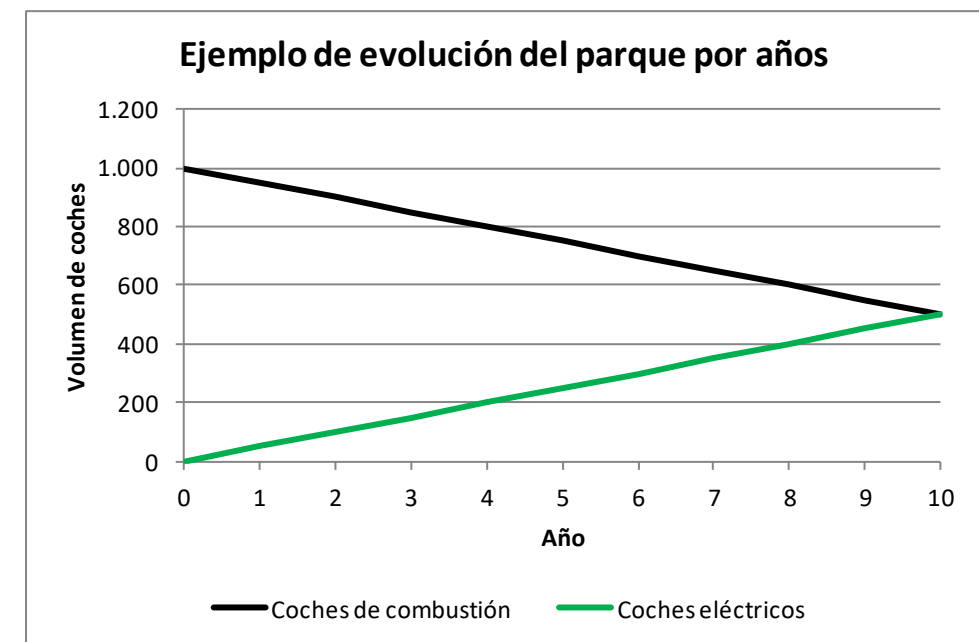
### 18. neurria. Gutxien kutsatzen duten ibilgailuen erabilera sustatzea fiskalitatearen bidez

HMJPren ingurumen-helburuekin lotuta, parke mugikorra hain kutsagarriak ez diren ibilgailuetara mugitu beharra dago, batez ere, ibilgailu elektrikoetara. Hori lortzeko, pizgarri ekonomikoak eta erabilera-pizgarriak erabili behar dira.

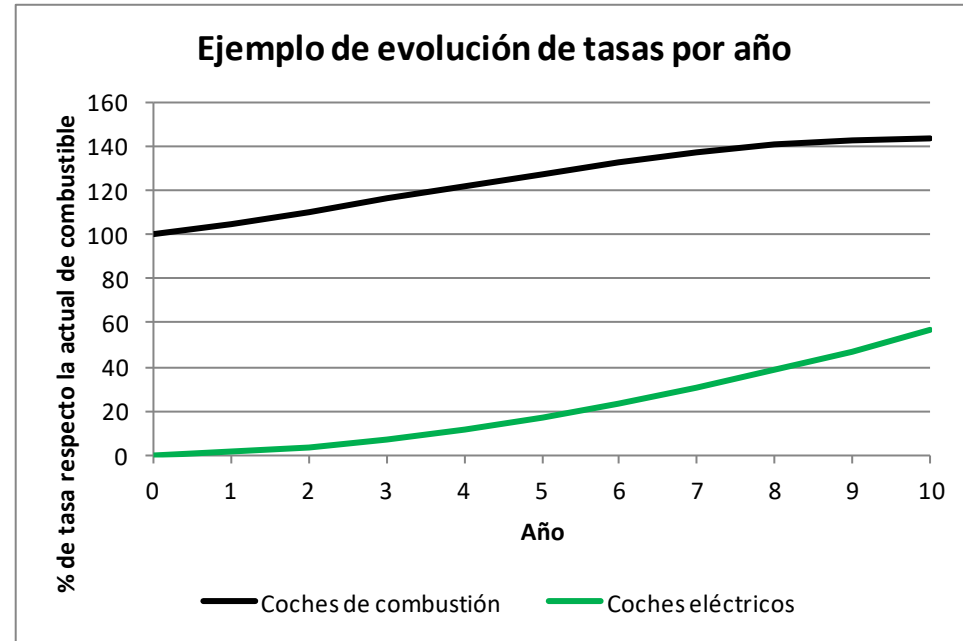
Hala, pizgarriak izan behar dira Trakzio Mekanikoko Ibilgailuen Gaineko Zergan. Pizgarriak poliki-poliki erretiratzen joango dira, ibilgailu elektrikoak merkatu-kuota irabazi ahala.

Pizgarri horien barruan, kargak jarriko dira ibilgailurik kutsatzaileentzat, udalerriko diru-kutxaren balantzea orekatuta gera dadin.

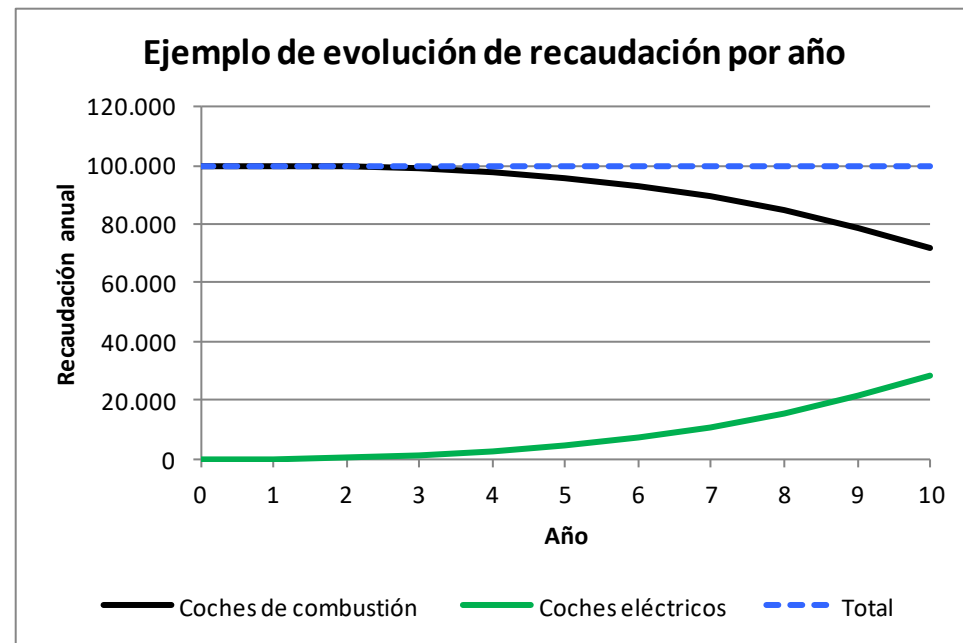
Grafiko hauek tratatzen ari garen tasen bilakaeraren kontzeptuaren adibide bat erakusten dute.



*Adibideak erreferentzia egiten dio erregai bidezko ibilgailuen eta ibilgailu elektrikoek parkearen banaketaren bilakaera linealari, hamar urtera bat egin dezaten, autoen bolumena konstante mantentzeko.*



*Kasu honetan, ibilgailu mota bakoitzarentzat aplikagarriak diren tasak parkearen bilakaerarekin egongo dira lotuta. Kotxe elektrikoek bolumena handia baldin bada eta tasak erregai bidezko kotxeenak baino baxuagoak badira, azken horien tasak igo egin behar dira diru-bilketa egonkor mantendu dadin.*



*Adierazi dugun moduan, diru-bilketa konstantea izango da urteekin. Bi modalitateak bereizita, kotxe elektrikoena igo egingo da kotxe elektrikoek parkea handitu ahala, eta erregai bidezko kotxeen bilketa murriztu egingo da, tasak igo arren mota horretako kotxeen bolumena txikitu egingo delako.*

Jarduteko beste moduetako bat da udalerrian elektrizitateaz hornitzeko guneak instalatzea. Halaber, udal-esleipeneko aparkalekuan kargatzeko puntuak instalatzea sustatuko da.



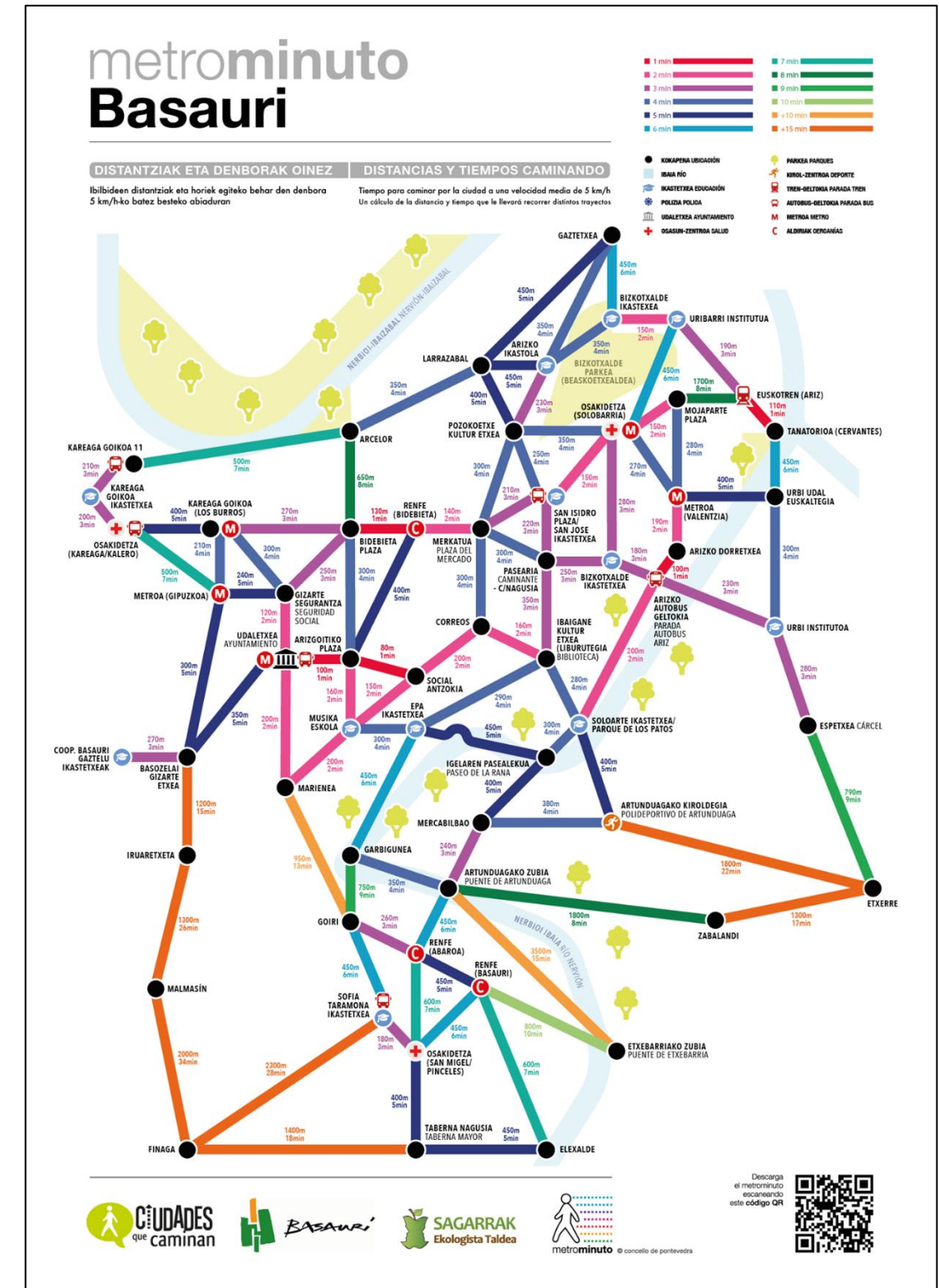
Hirietan ibilgailu elektrikoak kargatzeko puntuak ugaritzea ezinbestekoa da ibilgailu mota horien kopurua handitzeko.

Epe luzeragora begira planteatu daitezkeen beste jarduketa osagarri batzuk dira hiriko eremu batzuk mugatzea (ZBE) gehien kutsatzen duten ibilgailuentzat, DGTK ezarritako isurpen-kategorien arabera eta ibilgailuaren matrikularen arabera identifikatuta.

### 19. neurria. Ibilgailu pribatua erabiltzeari uzteko kanpainak abian jartzea, udalerrri barruko kutsadura murrizteko.

Basaurin planteatutako trafiko-eskema berriarekin, oinez edo bizikletaz joatea ibilgailu pribatua erabiltzea baino askoz ere azkarragoa da.

Neurri horrekin batera informazio-kanpainak egin behar dira, Basaurin **Metrominutuarekin** egiten ari direnaren modukoak.



Basauriko Udala/Ayuntamiento de Basauri. Sarrera-Enregistratu Elektroniko/Registro general entrada. Dokumentuaren egiaztasuna balidatzeko https://goitza.basauri.eus/EKS/ Para validar la autenticidad de este documento: https://sede.basauri.eus/CSV Egiazteko Kode Seguru (EKS) / Código de verificación (CSV): 152506068342003532

**BIDEKO SEGURTASUNA**

Esparru honetan estrategiek istripuen kausetan zein efektuetan eragiten dute: bideetako ezbehar-tasa murriztu behar da, eta, ezbeharrak gertatzekotan, sortutako kalteak ahalik eta txikienak izatea lortu behar da, batez ere kalte pertsonalei dagozkienak. Oinezkoa da subjekturik zaurgarriena eta, horregatik, arretarik handiena berak izan behar du. “Basauri 30” -aurretik azaldu dugu egitasmoa- ezartzeak kolektibo horren segurtasuna hobetu beharko du.

**20. neurria. Abiadura handieneko eta jazoera gehieneko eremu eta zatietan bideko segurtasun-plan bat egin dadin sustatzea.**

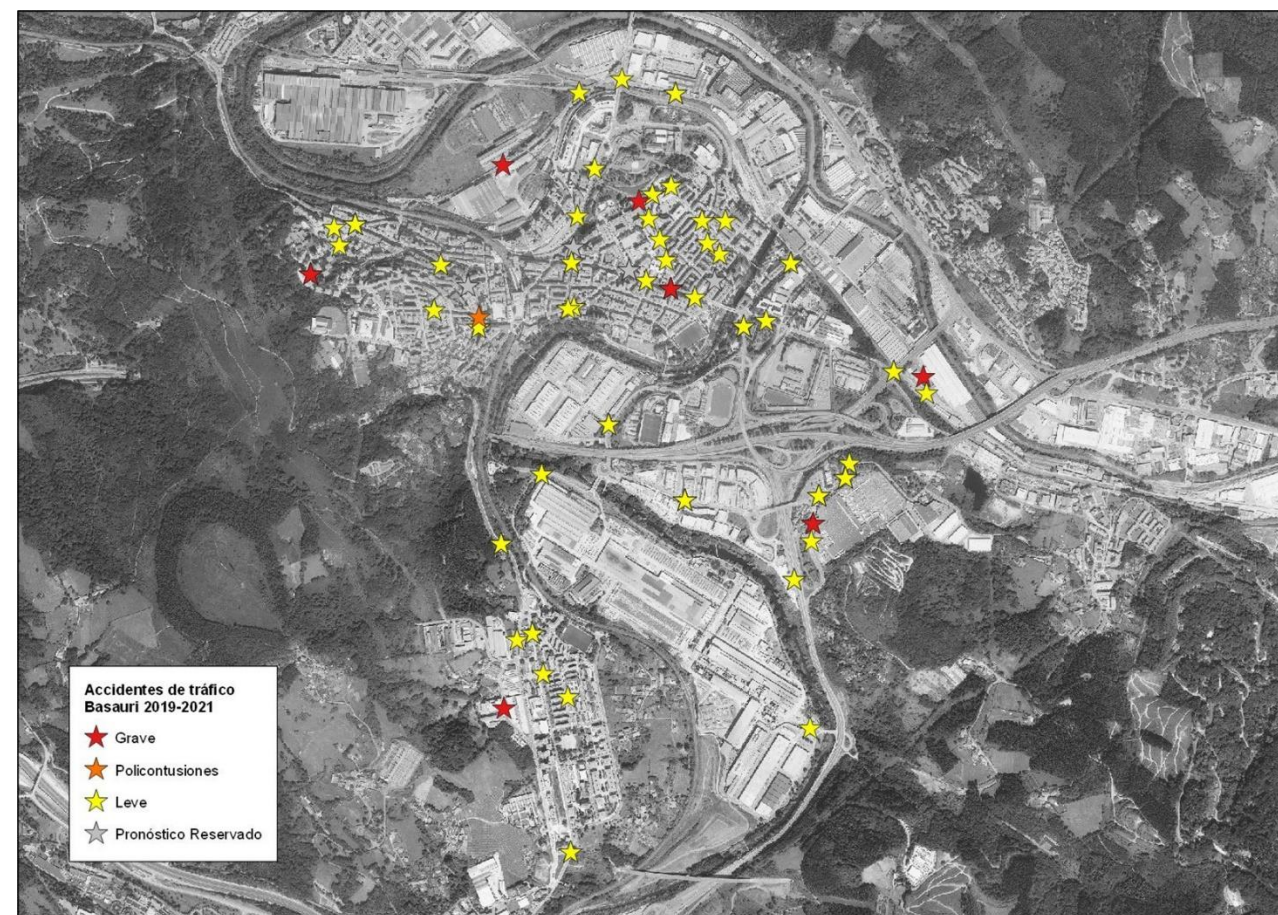
Istripuen kontzentrazio handiena hauteman den lekuetan eta radar bidezko kanpainak abiadura handiegiak hauteman dituztenetan, istripuen arriskua murrizteko neurriak ezarri behar dira.

Horretarako, azterketa espezifiko bat egitea planteatzen da. Abiapuntua 2019 eta 2021 artean udalerrian izandako trafiko-istripuen erregistroak izan dira. Datu horietatik abiatuta atera ditugu aztertutako erregistroen arabera lehentasuneko jarduketak jaso behar dituzten eremuak eta kaleak, baina, hala ere, Basaurin ez dago puntu beltz konkreturik.

Erabilitako irizpidea da aztertutako hirurtekoan izandako zaurituen kopurua aztertzea. Lehenengo urtea murrizketarik izan zen azken urte “normala” izan da, hau da, 2019. urtea.

Basauriko hiri-sarearen zati handi batean abiadura 30 km/ordura murrizteko neurria aplikatuz gero, trafiko-istripuen kopurua murriztu egingo da zalantzarik gabe, eta, are garrantzitsuagoa, istripu horietako biktimen kopurua eta larritasuna txikituko da.

Hurrengo orrian mapa bat ageri da aztertutako hiru urtetan (2019-2021) erregistratutako jazoera guztiekin.



Diagnostikoa egindako abiadura erregistroei dagokienez, adieraz dezakegu San Migel izan beharko litzatekeela jarduketa egin beharreko eremuetako bat, erregistratutako ibilgailuen ia % 85 eremu horretan ezarritako 30 km/orduko abiaduratik gora ibiltzen baita.

## HIRIGINTZA

Bai jarduera eta bizitegi-dentsitateak, bai haien kokapen geografikoak, oinarritzko egitekoa dute mugikortasunean. Hirian dentsitate handiena duten inguruek lurzorua okupazio-maila apalagoa dute dentsitate apalekoek baino, eta bizilagunek zeharkatu beharreko distantziak laburragoak izan ohi dira. Aldi berean, jarduera-eremuak eta bizitegi-eremuak gertu egoteak murriztu egiten du langileek beren lanpostuetara iristeko egin behar duten distantzia.

Distantzia laburragoak izanik, energia gutxiago behar izaten da zeharkatzeko, eta motorrik gabeko bidaiak egiteko aukera handiagoak eskaintzen dituzte. Kontu hori zailagoa da distantzia luzeagoko joan-etorrietan.

Bestalde, dentsitate handiek, bai jardueraren aldetik, bai bizitegien aldetik, bidaiatu nahi duen populazioaren kontzentrazioa errazten dute. Horrek abantaila ematen dio garraio kolektiboari; izan ere, erabiltzaileen kopuru potentziala ugaritzen du geltokietan, edo, bestela esanda, geltoki gutxiago behar ditu dentsitate txikiko eremu bateko bidaiari kopuru berbera eramateko, eta horrek zerbitzu-eskaintza hobea dakar beste motordun modu batzuen aldean.

Alabaina, jarduera hori bizileku-eremuetatik urrun garatzeak eta gaitasun handiko garraio publikoaren eragin-eremutik urrun egoteak zera ekartzen du, haietara iristeko bide bakarra ibilgailu pribatua izatea.

### 21. neurria. Mugikortasun-azterketa gehitzea plangintzarako tresnetan.

Hirigintza funtsezko elementua da eta mugikortasuna baldintzatzen du, bai biztanleriaren bidaiatzeko beharrari dagokionez, bai laneko eta zerbitzuen beharrak asetzei zein bidaiak horiek egiteko moduari dagokionez. Hori dela eta, hirigintzaren esparruan egiten den edozein proposamen mugikortasunaren optikatik aztertu behar da, tresna egoki batekin. Beharrezkoa da baita ere hainbat agertoki alderatzea mugikortasunaren optika horretatik.

Berriki onartutako Basauriko HAPOk hainbat garapen-agertoki planteatzen ditu. Agertoki horiek garraio-eredu oso eta kalibratu baten bidez balioetsita egotea gomendatzen da, jakiteko zeinek eskaintzen dituen emaitza hobek hiri-mugikortasun jasangarrirako planak planteatutako jasangarritasun-helburuetan.

### Onurak

Mugikortasunarekin lotuta ingurumen-inpaktu apalagoa duten politikak aukeratzea. Isurketen bolumen txikiagoa.

### Ekintzak

Garraibidearen erreminta nahitaezko gisa ezartzea, herriaren etorkizuneko garapen-agertokietan mugikortasuna ebaluatzen. Garraibideak sekuentziala izan beharko du, geografiaren desagregazio egokiarekin, errolda-sekzioaren mailara arte. Oinarritzko lau etapa izango ditu.

1. **Sorkuntza/erakarpina**, garraio-eremu bakoitzak sortutako eta erakarrirako bidaiak definitzean datzana, ezaugarri sozioekonomikoen arabera (bizilekua eta jarduera).

2. **Banaketa**, jatorri eta helburu matrizeak sortzea eremuen artean, ezaugarri sozioekonomikoen eta garraio-sarearen arabera; ez da gomendagarria matrize horiek egiteko inkestak erabiltzea, horiek ahalbidetzen duten desagregazio-maila txikia baita. Alabaina, komeni da inkestak erabiltzea etapa hori kalibratzeko, ereduaren emaitza erantsiak inkestaren emaitzekin alderatuz.
3. **Banaketa modala**, motorizatu gabeko bidaien, garraio publikoaren eta garraio pribatuaren artean, haien arteko lehia-mailak oinarri hartuta.
4. Joan-etorrietako ibilbideak **esleitzea**, bidaiak-denborak eta pilaketa-mailak oinarri hartuta.

Jarraian, lau etapako garraio eredu sekuentzialaren deskribapen garatuagoa azalduko dugu.

**Garraio-ereduak elementu hauek ditu:**

1. **Garraio-sareen** funtzionalitatearen erreproduzio analitikoak, errepide sareak, oinezkoenak, bizikletenak eta garraio publikoarenak barne, haien ezaugarri funtzionalekin.
2. Ereduaren barruko espazioaren **eremu-ezaugarriak eta ezaugarri sozioekonomikoak**.
3. **Kausa-efektuzko harremanen logika** (harremanaren funtzioak), garraio-sistemako erabiltzaileen portaerak eta erabakiak azaltzeko honen arabera:
  - Bidaiak sortzea bidaiak-arrazoiengatik
  - Bidaiaren denborarekiko aurkakotasuna
  - Kotxea, garraio publikoa eta motorrik gabeko garraioak erabiltzea erabakitzeke jarraibideak
  - Ezinbesteko eta hautazko erabiltzaileen portaeraren patrioiak, denboraren balioa dirutan, etab.

Ezaugarri sozioekonomikoak eta garraio-sarea barne hartzen dituen azterketa-esparruaren harreman-funtzioak aplikatuz eremuen arteko mugikortasun-harremanak erreproduzitu daitezke.

## 4. EKINTZA FITXAK

Jarraian, proposatutako neurriak garatzeko jarduketan fitxak ageri dira.

### 4.1 OINEZKOEN MUGIKORTASUN-ESPARRUA

JARDUTEKO PROPOSAMENAK	1	Basauriko erdigunean oinezkoen mugikortasuna hobetzea.
	2	Basauriko ikastetxeen inguruan segurtasun handiagoa ezartzea.
	3	Eskola-bide seguruak sustatzea.
	4	Konektagarritasun bertikalarekin jarraitzea.
	5	Babes klimatikoa egoteko eremuetan eta oinezkoen igarobideetan.

Proposamena	1	Basauriko erdigunean oinezkoen mugikortasuna hobetzea.
Helburuak	1	Agirre Lehendakariaren ardatza oinezkoentzat "gizatiartzea".
	2	Barneko mugikortasunean ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea
Jardueraren deskribapena		Trafikoaren eskeman proposatutako aldatetek aukera ematen dute irabazitako ibilgailuentzako bidea espaloiak zabaltzeko erabili ahal izateko. Ardatz jarraituak eta seguruak ezarriko dira, oinezkoen pasabideak nabarmenduta direla; mugikortasun murrizta duten pertsonentzako irisgarritasuna bermatuko da, bai eta espaloien behar besteko zabalera ere, oinezkoen joan-etorriak segurtasunez eta bizkortasun handiagoz bermatzeko.
Lotutako ekintzak	1.1	Proposamenen dokumentuaren barruan jasota dagoen lehentasunezko oinezkoen sarea exekutatzeko obrak kontratatzea.

Ekintza	1.1	Proposamenen dokumentuaren barruan jasota dagoen lehentasunezko oinezkoen sarea exekutatzeko obrak kontratatzea.
Arduraduna		Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Eraikuntza-enpresak
Baliabideak		Baliabide administratiboak eta ekonomikoak

Esperotako onurak		Oinezkoen desplazamenduetarako erraztasun handiagoa eta bideko segurtasun handiagoa.
Jarraipena egiteko adierazleak	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoa.
	P1	Agirre Lehendakariaren kaleko oinezkoen kopurua
	I.1.1	Espaloiak zabaltzea

Adierazlea	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
Hasierako balioa (2021)		45
Azken balioa		15

Adierazlea	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoa.
Hasierako balioa		% 70
Azken balioa		% 80

Adierazlea	I.1.1	Lehentasunezko oinezkoen sarea exekutatzea.
Hasierako balioa		Exekutatu gabe
Azken balioa		Exekutatuta
Adierazlea	P1	Agirre Lehendakariaren kaleko oinezkoen kopurua.
Hasierako balioa		557 oinezko (Kale Nagusia/Agirre Lehendakariaren kaleko oinezkoen igarobidea)
Azken balioa		1.000 oinezko

Proposamena	2	Basauriko ikastetxeen inguruan segurtasun handiagoa ezartzea
Helburuak	1	Ikastetxeetara oinez joatea sustatzea eta ikastetxeetako bideko segurtasuna hobetzea.
	2	Barneko mugikortasunean ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea
Jardueraren deskribapena		Urbiko eskola-eremuaren sarreran espaloia handitzea eta babeserako "belarri" berriak jartzea beste ikastetxeetako oinezkoentzako sarbideetan.
Lotutako ekintzak	2.1	Obrak kontratatzea eta exekututzea Urbiko eskola-eremuan.

Ekintza	2.1	Obrak kontratatzea eta exekututzea Urbiko eskola-eremuan.
Arduraduna		Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Eraikuntza-enpresak
Baliabideak		Baliabide administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Oinezkoen desplazamenduetarako erraztasun handiagoa eta bideko segurtasun handiagoa.
Jarraipena egiteko adierazleak	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoa.
	I.1.1	Espaloiak zabaltzea

Adierazlea	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
Hasierako balioa (2021)		45
Azken balioa		15

Adierazlea	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoa.
Hasierako balioa		% 70
Azken balioa		% 80

Adierazlea	I.1.1	Espaloiak zabaltzea
Hasierako balioa		Exekutatu gabe
Azken balioa		Exekutututa

Proposamena	3	Eskola-bide seguruak sustatzea.
Helburuak	1	Udalerriko bideko segurtasuna hobetzea.
	2	Barneko mugikortasunean ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea
Jardueraren deskribapena		Azterketa bat sustatuko da ikastetxeetarako bide seguruak definitzeko, ikasleek helduen laguntzarik gabe egin ahal izateko eskolarako joan-etorriak.
Lotutako ekintzak	3.1	Udalerriko ikastetxe bakoitzerako azterketa espezifikoak egitea eta ikastetxe bakoitzaren helbidea eta guraso-elkarte bakoitza jasotzea.

Ekintza	3.1	Udalerriko ikastetxe bakoitzerako azterketa espezifikoak egitea eta ikastetxe bakoitzaren helbidea eta guraso-elkarte bakoitza jasotzea.
Arduraduna		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Ikastetxeak eta ikastetxe bakoitzaren guraso-elkarteak
Baliabideak		Baliabide administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Ikasleen segurtasuna hobetuko da ikastetxera bidean.
Jarraipena egiteko adierazleak	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoa.
	I.3.1	Eskola-bide seguruak dituzten ikastetxeen kopurua.

Adierazlea	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
Hasierako balioa (2021)		45
Azken balioa		15

Adierazlea	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoa.
Hasierako balioa		% 70
Azken balioa		% 80

Adierazlea	I.3.1	Eskola-bide seguruak dituzten ikastetxeen kopurua.
Hasierako balioa		0

Azken balioa	5
--------------	---

Proposamena	4	Oinezkoen konektagarritasun bertikala sustatzen jarraitzea.
Helburuak	1	Barneko mugikortasunean ibilgailu pribatuaren erabilera murriztea
Jardueraren deskribapena		Basaurin aurreikusita dauden 3 igogailuak eraikitzen jarraitzea: Foruak eta Kareaga Goikoa artean, San Migelen eta Karmelo Torren.
Lotutako ekintzak	4.1	Proiektatutako igogailu berrietan obrak kontratatzea eta exekutzea.

Ekintza	4.1	Proiektatutako igogailu berrietan obrak kontratatzea eta exekutzea.
Arduraduna		Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Eraikuntza-enpresak
Baliabideak		Baliabide administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Espazio publikoak eta udalerriko herritarren arteko bizikidetza soziala hobetzea.
Jarraipena egiteko adierazleak	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak

Adierazlea	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak.
Hasierako balioa		% 70
Azken balioa		% 80

Proposamena	5	Babes klimatikoa egoteko eremuetan eta oinezkoen igarobideetan.
Helburuak	1	Egoteko eta igarotzeko eremuak eguraldi txarretik babestea.
Jardueraren deskribapena		Haurrek jolasteko eremuak eta oinezkoentzako igarobideak babesten jarraitzea, hala nola Urbirekin lotzen duen Nerbioi zubia.
Lotutako ekintzak	5.1	Egoteko eta igarotzeko lekuak babesteko beharrezkoak diren estalki klimatikoak kontratatzea eta exekutzea.

Ekintza	5.1	Egoteko eta igarotzeko lekuak babesteko beharrezkoak diren estalki klimatikoak kontratatzea eta exekutzea.
Arduraduna		Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Eraikuntza-enpresak
Baliabideak		Baliabide administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Espazio publikoak eta udalerriko herritarren arteko bizikidetza soziala hobetzea.
Jarraipena egiteko adierazleak	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak

Adierazlea	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak.
Hasierako balioa		% 70
Azken balioa		% 80

## 4.2 GARRAIO PUBLIKOAREN ESPARRUA

JARDUTEKO PROPOSAMENAK	6	Garraio publikoaren geltokiak hobetzea Basaurin.
	7	Taxi bidezko hiriko garraio-zerbitzu berria diruz laguntzea, Taxi Lagun izeneko.

Proposamena	6	Garraio publikoaren geltokiak hobetzea Basaurin.
Helburuak	1	Egoteko eta igarotzeko eremuak eguraldi txarretik babestea.
	2	Garraio publikoaren erabilera sustatzea.
	3	Udalerriko isurpen kutsakorrak murriztea
Jardueraren deskribapena		Agirre Lehendakariaren kaleko 76. zenbakian markesina babestua jartzea eta neurria babesik gabeko beste geltoki batzuetara zabaltzea.
Lotutako ekintzak	6.1	Agirre Lehendakariaren kaleko 76. zenbakiko geltokia babesteko beharrezkoak diren estalki klimatikoak kontratatzea eta exekutzea.

Ekintza	6.1	Agirre Lehendakariaren kaleko 76. zenbakiko geltokia babesteko beharrezkoak diren estalki klimatikoak kontratatzea eta exekutzea.
Arduraduna		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Eraikuntza-enpresak
Baliabideak		Administrazio-errekurtsoak
Esperotako onurak		Garraio publikoaren geltokiak hobetzea Basaurin.
Jarraipena egiteko adierazleak	TP1	Geltokian igotzen diren erabiltzaileen kopurua

Adierazlea	TP1	Geltokian egunero igotzen diren erabiltzaileen kopurua
Hasierako balioa		280 erabiltzaile igotzen dira egunero
Azken balioa		350 erabiltzaile igotzen dira egunero

Proposamena	7	Taxi bidezko hiriko garraio-zerbitzu berria diruz laguntzea, Taxi Lagun izeneko.
Helburuak	1	Basauri barruan adinekoen irisgarritasuna hobetzea.
Jardueraren deskribapena		Neurri horren helburua da beraien etxeetatik osasun-zentroetara eta adinekoen zentroetara joaten diren adinekoen mugikortasuna hobetzea, hilean bidaia-muga bat ezarriz.
Lotutako ekintzak	7.1	Basaurin bizi diren kolektibo jakin batzuek taxia erabiltzea diruz laguntzeko aurrekontuaren esleipena.

Ekintza	7.1	Basaurin bizi diren kolektibo jakin batzuek taxia erabiltzea diruz laguntzeko aurrekontuaren esleipena.
Arduraduna		Gizarte Ongizatearen Saila.
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Udalerriko taxi-gidariak.
Baliabideak		Baliabide administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Adineko pertsonen kolektiboentzako mugikortasuna eta bizi-baldintzak hobetzea.
Jarraipena egiteko adierazleak	TP2	Taxiaren dirulaguntzarekin egindako hilabeteko barne-bidaia.

Adierazlea	TP2	Taxiaren dirulaguntzarekin egindako hilabeteko barne-bidaia.
Hasierako balioa		0
Azken balioa		70 bidaiaren estimazioa

### 4.3 TXIRRINDULARIEN MUGIKORTASUN-ESPARRUA

JARDUTEKO PROPOSAMENAK	8	Basauriko hiri-bilbean ziklo-kaleak sortzea.
	9	Hiriko erdigunean txertatzea aldundiko bizikleta-sarea. Bizkaiko Foru Aldundiko Bizkai Bizi programari atxikitzea bultzatzea.
	10	Bizikletentzako aparkalekuak mugikortasunerako zentro erakargarrietan.

Proposamena	8	Basauriko hiri-bilbean ziklo-kaleak sortzea.
Helburuak	1	Udalerrian bizikleta bidezko mugikortasuna handitzea.
	2	Bizikleten eta beste garraio bide batzuen arteko interakzioaren ondorioz sortzen diren istripuen tasa murriztea.
Jardueraren deskribapena		“Basauri 30” kontzeptuari esker ibilgailuek eta txirrindulariek parteka dezakete galtzada, bizikletentzako bide bereziak sortu beharrik gabe. Seinale horizontal eta bertikalen bidez adieraziko zaie ibilgailuei bideak bizikletekin partekatuak direla.
Lotutako ekintzak	8.1	Errepidean abiadura murrizteko jarduketak kontratatzea eta exekutatzea.

Ekintza	8.1	Errepidean abiadura murrizteko jarduketak kontratatzea eta exekutatzea.
Arduraduna		Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Seinaleak instalatzeko enpresak
Baliabideak		Baliabide administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Txirrindularien desplazamenduetarako erraztasun handiagoa eta bideko segurtasun handiagoa.
Jarraipena egiteko adierazleak	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoa.
	I.8.1	Ziklo-kaleak exekutatzea.

Adierazlea	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
Hasierako balioa (2021)		45

Azken balioa		15
--------------	--	----

Adierazlea	M1	Udalerrri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoa.
Hasierako balioa		% 70
Azken balioa		% 80

Adierazlea	I.8.1	Ziklo-kaleak exekutatzea.
Hasierako balioa		Exekutatu gabe
Azken balioa		Exekutatuta

Basauriko Udala/Ayuntamiento de Basauri. Sarrera-Enregistro Electronikoa/Registro general entrada. Dokumentuaren egiaztasuna balioztatzeko https://egitza.basauri.eus/EKS/ Para validar la autenticidad de este documento: https://sede.basauri.eus/CSV\_EgiaztatzeKode\_Seguroa (EKS) / Código de verificación (CSV): 1525060568342003532

Proposamena	9	Hiriko erdigunean txertatzea aldundiko bizikleta-sarea. Bizkaiko Foru Aldundiko Bizkai Bizi programari atxikitzea bultzatzea.
Helburuak	1	Udalerrian bizikleta bidezko mugikortasuna handitzea.
	2	Bizikleten eta beste garraibide batzuen arteko interakzioaren ondorioz sortzen diren istripuen tasa murriztea.
Jardueraren deskribapena		Jarduketa horren xedea da Bizkaiko bidegorrien LPSren exekuzio planifikatua sustatzea Basaurin eta udalerrian txertatzea, "Basauri 30" kontzeptuaren bidez udalerrian erdiguneko kaleetan trafikoa baretuz.
Lotutako ekintzak	9.1	LPSren bidegorrien sarea erdigunean txertatzeko jarduketak kontratatzea eta exekutatzea.

Ekintza	9.1	Bidegorrien sarea Nerbioi Parke Linealaren eta erdigunearen artean txertatzeko jarduketak kontratatzea eta exekutatzea.
Arduraduna		Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Eraikuntza-enpresak
Baliabideak		Baliabide administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Txirrindularien desplazamenduetarako erraztasun handiagoa eta bideko segurtasun handiagoa.
Jarraipena egiteko adierazleak	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
	M1	Udalerrin barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak.
	I.9.1	Bidegorrien sarea integratzeko obrak exekutatzea.

Adierazlea	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
Hasierako balioa (2021)		45
Azken balioa		15

Adierazlea	M1	Udalerrin barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak.
Hasierako balioa		% 70
Azken balioa		% 80

Adierazlea	I.9.1	Bidegorrien sarea integratzeko obrak exekutatzea.
Hasierako balioa		Exekutatu gabe
Azken balioa		Exekutatuta

Proposamena	10	Bizikletentzako aparkalekuak mugikortasunerako zentro erakargarrietan.
Helburuak	1	Udalerrian bizikleta bidezko mugikortasuna handitzea.
Jardueraren deskribapena		Basauriko hainbat interes-puntutan (kultur jarduerak, kirolekoak...) bizikletentzako aparkalekuak jartzeak bizikletak seguru gordetzea bermatzen du.
Lotutako ekintzak	10.1	Bizikletentzako aparkalekuak instalatzea.

Ekintza	10.1	Bizikletentzako aparkalekuak instalatzea.
Arduraduna		Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Instalazio-enpresak
Baliabideak		Baliabide administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Bizikletaz mugitzeko erraztasun handiagoa.
Jarraipena egiteko adierazleak	M1	Udalerrin barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak.
	I.10.1	Bizikletak aparkatzeko instalazioa exekutatzea.

Adierazlea	M1	Udalerrin barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak.
Hasierako balioa		% 70
Azken balioa		% 80

Adierazlea	I.10.1	Bizikletak aparkatzeko instalazioa exekutatzea.
Hasierako balioa		Exekutatu gabe
Azken balioa		Exekutatuta

#### 4.4 ZIRKULAZIO ESPARRUA

JARDUTEKO PROPOSAMENAK	11	Basauriko erdigunean ibilgailuen trafikoa baretzea eta lasaitzea.
	12	Ariz auzoko eta Agirre Lehendakariaren ardatzeko eskeman aldaketak egitea.
	13	Agirre Lehendakariaren eta Kale Nagusiaren ardatzetako semaforoak kentzea.

Proposamena	11	Basauriko erdigunean ibilgailuen trafikoa baretzea eta lasaitzea.
Helburuak	1	Udalerriko bideko segurtasuna hobetzea.
	2	Motorrik gabeko moduen erabilera erraztea.
Jardueraren deskribapena		“Basauri 30” kontzeptua modu eraginkorren ezartzea, seinaleekin, abiadura murrizteko elementuekin eta radar-kanpainekin puntu sentiberetan.
Lotutako ekintzak	11.1	Bideetan abiadura-seinaleen elementuak eta zaintza-elementuak instalatzea.

Ekintza	11.1	Bideetan abiadura-seinaleen elementuak eta zaintza-elementuak instalatzea.	
Arduraduna			Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Esku hartzen duten sailak			
Kanpoko kolaboratzaileak			Seinaleak eraikitze eta instalatzeko enpresak
Baliabideak			Baliabide ekonomikoak eta materialak
Esperotako onurak			Bideko istripu kopurua murriztea.
Jarraipena egiteko adierazleak	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.	
	I 11,1	Abiaduraren seinale berriak eta zaintzakoak exekutatzeko.	

Adierazlea	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
Hasierako balioa (2021)		45
Azken balioa		15

Adierazlea	I 11,1	Abiaduraren seinale berriak eta zaintzakoak exekutatzeko.
Hasierako balioa		Exekutatu gabe
Azken balioa		Exekutatuta

Proposamena	12	Ariz auzoko eta Agirre Lehendakariaren ardatzeko eskeman aldaketak egitea.
Helburuak	1	Udalerriko bideko segurtasuna hobetzea.
	2	Zirkulazioaren arintasuna hobetzea.
Jardueraren deskribapena		Agirre Lehendakariaren ardatzean bide bat kentzea, eta Ariz eremuko trafikoaren noranzkoetan aldaketak egitea, Basauriko erdiguneko oinezkoen mugikortasuna hobetzeko. Neurri honen helburua da irabazitako bidea berreskuratzea, oinezkoentzako espaloiak hobetzeko, elkarguneak sinplifikatuz istripu-tasa murrizteko...
Lotutako ekintzak	12.1	Noranzko bakarrak ezartzeko beharrezko obrak exekutatzeko.

Ekintza	12.1	Noranzko bakarrak ezartzeko beharrezko obrak exekutatzeko.	
Arduraduna			Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Esku hartzen duten sailak			
Kanpoko kolaboratzaileak			Eraikuntza-enpresak
Baliabideak			Administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak			Bideko istripu kopurua murriztea.
Jarraipena egiteko adierazleak	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.	
	I 12,1	Noranzko bakarrak ezartzeko dagozkion obrak exekutatzeko.	

Adierazlea	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
Hasierako balioa (2021)		45
Azken balioa		15

Adierazlea	I 12,1	Noranzko bakarrak ezartzeko dagozkion obrak exekutatzeko.
Hasierako balioa		Exekutatu gabe
Azken balioa		Exekutatuta

Proposamena	13	Agirre Lehendakariaren eta Kale Nagusiaren ardatzetan semaforoak kentzea.
Helburuak	1	Erdiguneko elkarguneak sinplifikatzea.
	2	Oinezkoen fluxua hobetzea erdigunean.
Jardueraren deskribapena		Jarduketaren helburua da oinezkoen mugikortasuna erraztea, Basauri erdiguneko semaforoak kenduz. Itxaron-denborak amaituko dira eta oinezkoek izango dute protagonismoa ibilgailu pribatuarekin alderatuta.
Lotutako ekintzak	13.1	Egungo semaforoak kentzeko beharrezko obrak exekutatzea edo semaforoak moldatzea, anbar kolorearekin egon daitezen.

Ekintza	13.1	Egungo semaforoak kentzeko beharrezko obrak exekutatzea edo semaforoak moldatzea, anbar kolorearekin egon daitezen.
Arduraduna		Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Semafooen mantentze-lanetarako enpresak.
Baliabideak		Administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Oinezkoen arintasuna hobetzea.
Jarraipena egiteko adierazleak	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
	M1	Udalbarri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak
	I 13,1	Semaforoak kentzeko edo semafooen egoerak aldatzeko obrak exekutatzea.

Adierazlea	M1	Udalbarri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak.
Hasierako balioa		% 70
Azken balioa		% 80

Adierazlea	I 13,1	Semaforoak kentzeko edo semafooen egoerak aldatzeko obrak exekutatzea.
Hasierako balioa		Exekutatu gabe
Azken balioa		Exekutatuta

Adierazlea	SV1	Udalerrian trafiko-istripuetan zauritutakoen urteko kopurua.
Hasierako balioa		45
Azken balioa		15

### 4.5 APARKALEKU ESPARRUA

JARDUTEKO PROPOSAMENAK	14	Aparkatzeko plaza berriak noranzko bakarreko kaleetan.
	15	Egonaldi laburretarako aparkatzeko plazak erregulatzea.
	16	Basauriko TAOri buruzko erabakiak hartzeko azterketa xehea.

Proposamena	14	Aparkatzeko plaza berriak noranzko bakarreko kaleetan.
Helburuak	1	Erdigunean aparkalekuen presioa murriztea.
Jardueraren deskribapena		Basauriko trafikoaren zirkulazio-eskema berriak aukera ematen du ibilgailu pribatuentzako espazioak irabazteko, hornikuntzarik eskasena duten eremuetan, zein noranzko bakarreko bideetan, esaterako Katalunian. Halaber, berreskuraturako bideetan ere, esaterako Antonio Fernandez kalean, aparkatzeko plaza berriak sortzea proposatzen da.
Lotutako ekintzak	14.1	Trafiko-aldaketen eta aparkatzeko plaza berrien seinaleak.

Ekintza	14.1	Trafiko-aldaketen eta aparkatzeko plaza berrien seinaleak.
Arduraduna		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Esku hartzen duten sailak		Obren, Zerbitzuen eta Mantentze Lanen Saila
Kanpoko kolaboratzaileak		Seinaleen enpresa
Baliabideak		Administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Erdigunean aparkalekuen presioa murriztea.
Jarraipena egiteko adierazleak	AP.1	Aparkatzeko plaza berriak Katalunian eta Antonio Fernandezen.

Adierazlea	AP1	Aparkatzeko plaza berriak Katalunian eta Antonio Fernandezen.
Hasierako balioa		0
Azken balioa		40

Proposamena	15	Egonaldi laburretarako aparkatzeko plazak erregulatzea.
Helburuak	1	Aparkalekuen arloan eskuragarri dauden baliabideak optimizatzea.
Jardueraren deskribapena		Anbulatorioaren eremuan, Kareaga Goikoako beste eremu batzuetan eta Basauriko Udalaren alboan plaza berriak egiteko garaian, egonaldi laburretarako aparkatzeko plazak erregulatzea proposatzen da, egun ambulatorioan dagoen eredia kopiatuz.
Lotutako ekintzak	15.1	Eremu hautagaietan aparkalekuen askotariko erabilerak aztertzea.

Ekintza	15.1	Eremu hautagaietan aparkalekuen askotariko erabilerak aztertzea.
Arduraduna		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		
Baliabideak		Sailaren berezkoak
Esperotako onurak		Aparkalekuen arloko udal-baliabideak optimizatzea.
Jarraipena egiteko adierazleak	I.15.1	Erregulatu beharreko eremu berrien balizko erabileren azterketa egitea.

Adierazlea	I.15.1	Erregulatu beharreko eremu berrien balizko erabileren azterketa egitea.
Hasierako balioa		Exekutatuta
Azken balioa		Exekutatu gabe

Proposamena	16	Basauriko TAOri buruzko erabakiak hartzeko azterketa xehea.
Helburuak	1	Aparkalekuen arloan eskuragarri dauden baliabideak optimizatzea.
Jardueraren deskribapena		Basaurin aparkatzeko sistema erregulatua ezarri ala ez erabakitzen laguntzeko azterketa xehea egitea.
Lotutako ekintzak	16.1	Kanpoko aholkularitza bat kontratatzea azterketa xehea egiteko.

Ekintza	16.1	TAO bidezko aparkaleku-sistema erregulatu berriaren seinaleak jartzea, berri ematea eta ordenantza sortzea.
Arduraduna		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Esku hartzen duten sailak		Ogasun eta Zerga Saila.
Kanpoko kolaboratzaileak		Antzeko azterketetan esperientzia duen enpresa.
Baliabideak		Administratiboak eta ekonomikoak
Esperotako onurak		Erabakiak hartzeko tresnak lortzea, Basauriko Udalak bermeekin erabaki ahal izateko aparkatzeko sistema erregulatua ezarri ala ez.
Jarraipena egiteko adierazleak		

#### 4.6 ZAMAKETA-LANEN ESPARRUA

JARDUTEKO PROPOSAMENAK	17	Zamalanetarako eremuen erabilera egokia bermatzea, informazio- eta zaintza-kanpainen bidez.
Proposamena	17	Zamalanetarako eremuen erabilera egokia bermatzea, informazio- eta zaintza-kanpainen bidez.
Helburuak	1	Zamalanetarako espazioen erabilera kontrolatzea
Jardueraren deskribapena		Erabiltzaileari informatzea eta arau-hauste horiek zaintzea eta zigortzea beharrezkoa da horiek ekiditeko eta zamalanak errazteko.
Lotutako ekintzak	17.1	Zaintza- eta informazio-kanpainak egitea zamalanetarako plazen erabilera egokiari eta ezarrita dauden zigorre buruz.
	17.2	Udal-legedia egokitzea, erabilera desegoki horientzako zigor egokiak ezartzeko.

Ekintza	17.1	Zaintza- eta informazio-kanpainak egitea zamalanetarako plazen erabilera egokiari eta ezarrita dauden zigorre buruz.
Arduraduna	I.17.1	Alkatetza, udaltzaingoa
Esku hartzen duten sailak		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Kanpoko kolaboratzaileak		
Baliabideak		Polizia-agentek.
Esperotako onurak		Benetan zamalanak egin behar dituzten ibilgailuen baldintzak hobetzea.
Jarraipena egiteko adierazleak		Zaintza-kanpainak exekutatzeko.

Adierazlea	I.17.1	Zaintza-kanpainak exekutatzeko.
Hasierako balioa		Exekutatuta
Azken balioa		Exekutatu gabe

Ekintza	17.2	Udal-legedia egokitzea, erabilera desegoki horientzako zigor egokiak ezartzeko.
Arduraduna	I.17.2	Alkatetza, udaltzaingoa
Esku hartzen duten sailak		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Kanpoko kolaboratzaileak		
Baliabideak		Administrazio-errekurtsoak
Esperotako onurak		Benetan zamalanak egin behar dituzten ibilgailuen baldintzak hobetzea.
Jarraipena egiteko adierazleak		Udal-legediaren moldaketa exekutatzeko.

Adierazlea	I.17.2	Udal-legediaren moldaketa exekutatzeko.
Hasierako balioa		Exekutatuta
Azken balioa		Exekutatu gabe

**4.7 INGURUMEN-ESPARRUA**

JARDUTEKO PROPOSAMENAK	18	Gutxien kutsatzen duten ibilgailuen erabilera sustatzea fiskalitatearen bidez.
	190	Ibilgailu pribatua erabiltzeari uzteko kanpainak abian jartzea, udalerrri barruko kutsadura murrizteko.

Proposamena	18	Gutxien kutsatzen duten ibilgailuen erabilera sustatzea fiskalitatearen bidez.
Helburuak	1	Udalerriko isurpen kutsakorak murriztea
Jardueraren deskribapena		Ibilgailu ez hain kutsatzaileak eta elektrikoak erostea sustatuko da, udal-zergetan horien aldeko diskriminazio positiboa ezarri eta, aldiz, diskriminazio negatiboa kotxe kutsatzaileen kasuan, diru-bilketaren konputu orokorra aldatu ez dadin.
Lotutako ekintzak	18.1	Trakzio Mekanikoko Ibilgailuen Gaineko Zerga aldatzea, erregai bidezko ibilgailuak zergapetuz eta ibilgailu elektrikoaren zergak murriztuz.
	18.2	Udalerrian elektrizitatez hornitzeko guneak instalatzea.

Ekintza	18.1	Trakzio Mekanikoko Ibilgailuen Gaineko Zerga aldatzea, erregai bidezko ibilgailuak zergapetuz eta ibilgailu elektrikoaren zergak murriztuz.
Arduraduna		Ogasun eta Ondare Saila.
Esku hartzen duten sailak		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Kanpoko kolaboratzaileak		
Baliabideak		Administrazio-errekurtsoak
Esperotako onurak		Trafikoarekin lotutako isurpen kutsatzaileak eta zarata murriztea.
Jarraipena egiteko adierazleak	MA1	Kutsadura neurtzeko puntuetan lortutako trafikoaren NOx eta PM10 balioak neurtzea, 2019koekin alderatuta.
	MA2	CO <sub>2</sub> isurketen urteko mailak murriztea
	MA3	Basauriko ibilgailu elektrikoaren parkea.

Adierazlea	MA1	Kutsadura neurtzeko puntuetan lortutako trafikoaren NOx eta PM10 balioak neurtzea, 2023koekin alderatuta.
Azken balioa		-% 50

Adierazlea	MA2	CO <sub>2</sub> isurketen urteko mailak murriztea
Hasierako balioa		12.100 t urtean
Azken balioa		8.000 t urtean

Adierazlea	MA3	Basauriko ibilgailu elektrikoaren parkea.
Hasierako balioa		7
Azken balioa		400

Ekintza	18.2	Udalerrian elektrizitatez hornitzeko guneak instalatzea.
Arduraduna		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Enpresa elektrikoak
Baliabideak		Baliabide teknikoak
Esperotako onurak		Trafikoarekin lotutako isurpen kutsatzaileak eta zarata murriztea.
Jarraipena egiteko adierazleak	MA1	Kutsadura neurtzeko puntuetan lortutako trafikoaren NOx eta PM10 balioak neurtzea, 2019koekin alderatuta.
	MA2	CO <sub>2</sub> isurketen urteko mailak murriztea
	MA4	Udalerrian instalatutako elektrizitatez hornitzeko guneak

Adierazlea	MA1	Kutsadura neurtzeko puntuetan lortutako trafikoaren NOx eta PM10 balioak neurtzea, 2019koekin alderatuta.
Azken balioa		-% 50

Adierazlea	MA2	CO <sub>2</sub> isurketen urteko mailak murriztea
Hasierako balioa		12.100 t urtean
Azken balioa		8.000 t urtean

Adierazlea	MA4	Udalerrian instalatutako karga elektrikoaren puntuak
Hasierako balioa		33
Azken balioa		70

Proposamena	19	Ibilgailu pribatua erabiltzeari uzteko kanpainak abian jartzea, udalerrri barruko kutsadura murrizteko.
Helburuak	1	Udalerrriko isurpen kutsakorrak murriztea
Jardueraren deskribapena		Basaurin planteatutako trafiko-eskema berriarekin, oinez edo bizikletaz joatea ibilgailu pribatua erabiltzea baino askoz ere azkarragoa da. Dagoeneko ezarrita dagoen Metrominutuaren ekimena neurri egokia da.
Lotutako ekintzak	19.1	Metrominutuarena bezalako ekimenak sustatzea.

Ekintza	19.1	Metrominutuarena bezalako ekimenak sustatzea.
Arduraduna		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		
Baliabideak		Administrazio-baliabideak.
Esperotako onurak		Trafikoarekin lotutako isurpen kutsatzaileak eta zarata murriztea.
Jarraipena egiteko adierazleak	MA1	Kutsadura neurtzeko puntuetan lortutako trafikoaren NOx eta PM10 balioak neurtzea, 2019koekin alderatuta.
	MA2	CO2 isurketen urteko mailak murriztea

Adierazlea	MA1	Kutsadura neurtzeko puntuetan lortutako trafikoaren NOx eta PM10 balioak neurtzea, 2019koekin alderatuta.
Azken balioa		-% 50

Adierazlea	MA2	CO <sub>2</sub> isurketen urteko mailak murriztea
Hasierako balioa		37.080 t urtean
Azken balioa		29.000 t urtean

#### 4.8 BIDE-SEGURTASUNAREN ESPARRUA

JARDUTEKO PROPOSAMENAK	20	Abiadura handieneko eta jazoera gehieneko eremu eta zatietan bideko segurtasun-plan bat egin dadin sustatzea.
------------------------	----	---

Proposamena	20	Abiadura handieneko eta jazoera gehieneko eremu eta zatietan bideko segurtasun-plan bat egin dadin sustatzea.
Helburuak	1	Udalerriko istripu-tasa murriztea.
Jardueraren deskribapena		Zirkulazio-abiadurarik handiena hauteman den lekuetan, esaterako San Migelen, eta udaltzaingoak jazoera gehien erregistratu dituen lekuetan, istripuen arriskua murrizteko neurriak ezarri beharko dira. Horretarako, abiadura radar bidez neurtzeko kanpainak izango dira ekintzarik egokienak.
Lotutako ekintzak	20.1	Bideko segurtasunerako azterketa espezifiko bat idaztea, HMJPN jasotako udalerriko lekurik arriskutsuenak erreferentziatzen hartuta.

Ekintza	20.1	Bideko segurtasunerako azterketa espezifiko bat idaztea, HMJPN jasotako udalerriko lekurik arriskutsuenak erreferentziatzen hartuta.
Arduraduna		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Laguntza teknikoa
Baliabideak		Administrazio-errekurtsoak
Esperotako onurak		Udalerriko istripu-tasa murriztea
Jarraipena egiteko adierazleak	SV1	Trafiko istripuetako zaurituen urteko kopurua

Adierazlea	SV1	Trafiko istripuetako zaurituen urteko kopurua
Hasierako balioa (2019)		45
Azken balioa		15

#### 4.9 HIRI-ESPARRUA

JARDUTEKO PROPOSAMENAK	21	Mugikortasunari buruzko azterketan plangintza-tresnak gehitzea, HAPOri arreta berezia jarritz.
------------------------	----	--

Proposamena	21	Mugikortasun-azterketa gehitzea plangintzarako tresnetan, HAPOri arreta berezia jarritz.
Helburuak	1	Udalerriko isurpen kutsatzaileak murriztea.
Jardueraren deskribapena		Proposamena da hirigintzako plangintzaren edozein figurak mugikortasunean izango duen inpaktua gehitzea, bereziki HAPOn eta, ahal del, mugikortasun-eredua ezartzeko tresnak erabiliz.
Lotutako ekintzak	21.1	Garraio-ereduaren tresna nahitaezko gisa ezartzea, udalerraren etorkizuneko garapen-agertokien mugikortasuna ebaluatzeko.

Ekintza	21.1	Garraio-ereduaren tresna nahitaezko gisa ezartzea, udalerraren etorkizuneko garapen-agertokien mugikortasuna ebaluatzeko.
Arduraduna		Hirigintza eta Ingurumen Saila
Esku hartzen duten sailak		
Kanpoko kolaboratzaileak		Basauriko HAPo idatzi duen taldea.
Baliabideak		Administrazio-errekurtsoak
Esperotako onurak		Mugikortasunarekin lotuta ingurumen-inpaktu apalagoa duten politikak aukeratzea. Isurketen bolumen txikiagoa.
Jarraipena egiteko adierazleak	U1	Mugikortasuneko azterketaren dokumentua gehitzea Basauriko hirigintzako garapen berrietan.

Adierazlea	U1	Mugikortasuneko azterketaren dokumentua gehitzea Basauriko hirigintzako garapen berrietan.
Hasierako balioa		Exekutatu gabe
Azken balioa		Exekutatuta

**5. JARRAIPENA EGITEKO ADIERAZLEAK**

Jarraian, Basauriko 2023-2027ko HMJPren garapenean zehar neurtuko diren mugikortasuneko balizko adierazleen multzoa laburbilduko dugu. Adierazle horiek planteatutako neurrien exekuzioaren eta neurri horietatik espero diren emaitzen jarraipen egokia egiteko balioko dute.

Adibideko adierazleetan hasierako balioak eta helburuak ageri dira, eta dagokion kasuan, baita neurria exekutatzeko data ere.

Kodea	Deskribapena	Hasierako balioa	Azken balioa
M1	Udalbarri barruan motorizatuta ez dauden barneko desplazamenduen ehunekoak.	% 70	% 80
P1	Agirre Lehendakariaren kaleko oinezkoen kopurua	557 oinezko (Kale Nagusia/Agirre Lehendakariaren kaleko oinezkoen igarobidea)	1.000 oinezko
TP1	Geltokian igotzen diren erabiltzaileen kopurua	280 erabiltzaile igotzen dira egunero	350 erabiltzaile igotzen dira egunero
TP2	Taxiaren dirulaguntzarekin egindako hilabeteko barne-bidaia.	0	70 bidaia
SV1	Trafiko istripuetako zaurituen urteko kopurua	45 (2021)	% 10eko beherakada urtean
AP1	Aparkatzeko plaza berriak Katalunian eta Antonio Fernandez	0	40
MA1	Kutsadura neurtzeko puntuetan lortutako NOx eta PM10 balioak neurtzea, egungoekin alderatuta.		-% 50

Kodea	Deskribapena	Hasierako balioa	Azken balioa
MA2	CO <sub>2</sub> isurketen urteko mailak murriztea	12.100 t urtean	8.000 t urtean
MA3	Basauriko ibilgailu elektrikoaren parkea.	7	400
MA4	Udalbarri instalatutako karga elektrikorako puntuak	33	70
U1	Mugikortasuneko azterketaren dokumentua gehitzea Basauriko hirigintzako garapen berrietan.	Bai	Ez
TP1	Basauriko geltokietan Bizkaibusera igo diren bidaiariak	2.004 erabiltzaile (2019)	2.500 erabiltzaile
P2	Kalearen azalera handitzea, motor bidezko ibilgailuen mugikortasunerako ez den beste erabilera batzuetarako m <sup>2</sup> -tan.	0	+% 20
C1	Udalbarri bidegorri-sarearen luzera metrotan		+% 20
AP1	Basauriko plaza erregulatu berriak		130
AP2	Aparkalekua erregulatzeko azterketa xehearen esleipena.	Bai	Ez
AP4	Aparkatzeko plaza berriak Katalunia kalean.		30
I 1.1	Lehentasuneko oinezkoen sarea exekutatzeko	Bai	Ez
I 3.1	Eskola-bide seguruak dituzten ikastetxeen kopurua.	Bai	Ez

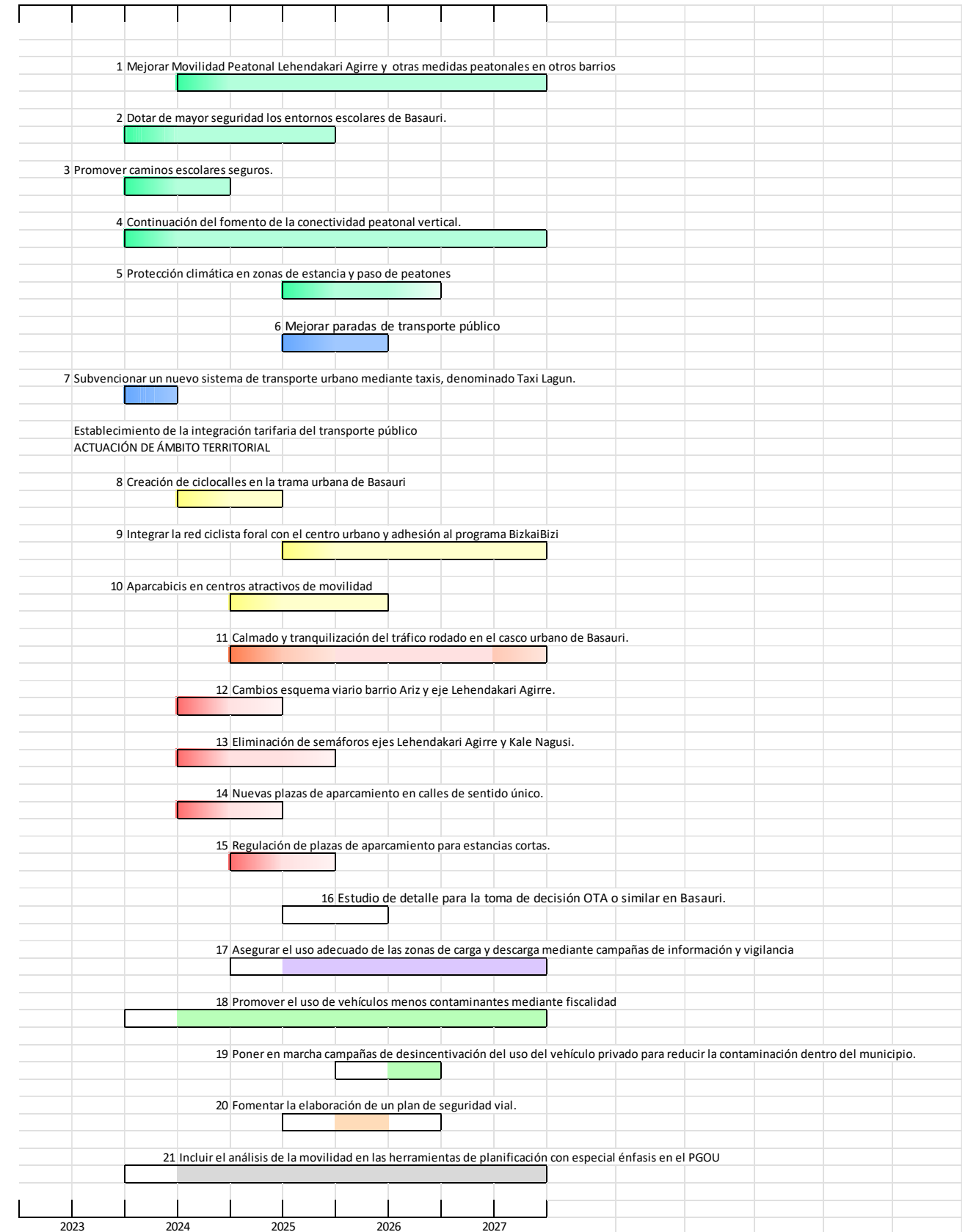
Kodea	Deskribapena	Hasierako balioa	Azken balioa
I 8.1	Ziklo-kaleak egokitzeko neurriak exekutatzeko.	Bai	Ez
I 9.1	Bidegorrien sarea integratzeko obrak exekutatzeko.	Bai	Ez
I 10.1	Bizikleten aparkalekuak instalatzea	Bai	Ez
I 11.1	Abiadura-seinale berriak instalatzea.	Bai	Ez
I 12.1	Noranzko bakarrak ezartzea.	Bai	Ez
I 13.1	Semaforoak kentzeko edo moldatzeko obrak exekutatzeko.	Bai	Ez
I 17.1	Zamalanetarako plazen zaintza-kanpainak	Bai	Ez

## 6. JARDUEREN KRONOGRAMA

Hurrengo taulan laburtuta ageri da Basauriko 2023-2027rako HMJPren jarduketaren exekuzio eta iraupen denbora eta epe orientatzaileak.

### NOTAS

	Urbanismo
	Transporte público
	Movilidad peatonal
	Movilidad ciclista
	Tráfico
	Aparcamiento
	Carga y descarga
	Medio ambiente
	Seguridad vial



## 7. AURREKONTUA

Basauriko 2023-2027rako HMJPren jarduketan aurrekontua gutxi gorabeherakoa da. Partida batzuk aurretiazko azterketen emaitzen arabera dira. Hala ere, balizko exekuzioetarako estimazioak egin dira. Ziurrenik amaierako kostura egokituko ez diren arren, estimazio horiek neurrien exekuzioaren gaineko ideia bat ematen dute eta, hortaz, udalerriko aurrekontuaren-erreserba hurbildu egin daiteke.

Jarraian, proposamen bakoitzarekin lotutako aurrekontuen taula aurkeztuko dugu, jarduketa-esparruen arabera multzokatuta.

Ámbito	Código	Medida	Presupuesto estimado	Parcial
Peatonal	1	Mejorar Movilidad Peatonal en el centro de Basauri, así como medidas concretas en los demás barrios.	2.000.000 €	5.268.000 €
Peatonal	2	Dotar de mayor seguridad los entornos escolares de Basauri.	850.000 €	
Peatonal	3	Promover caminos escolares seguros.	100.000 €	
Peatonal	4	Continuación del fomento de la conectividad peatonal vertical.	1.500.000 €	
Peatonal	5	Protección climática en zonas de estancia y paso de peatones.	818.000 €	
Transporte público	6	Mejorar paradas de transporte público	750.000 €	1.265.000 €
Transporte público	7	Subvencionar un nuevo sistema de transporte urbano mediante taxis, denominado Taxi Lagun.	515.000 €	
Ciclista	8	Creación de ciclocalles en la trama urbana de Basauri.	250.000 €	2.870.000 €
Ciclista	9	Integrar la red ciclista foral con el centro urbano y adhesión al programa Bizkaibizi	1.670.000 €	
Ciclista	10	Aparcabis en centros atractivos de movilidad.	950.000 €	
Tráfico	11	Calmado y tranquilización del tráfico rodado en el casco urbano de Basauri.	210.000 €	595.000 €
Tráfico	12	Cambios esquema viario barrio Ariz y eje Lehendakari Agirre.	350.000 €	
Tráfico	13	Eliminación de semáforos ejes Lehendakari Agirre y Kale Nagusi.	35.000 €	
Aparcamiento	14	Nuevas plazas de aparcamiento en calles de sentido único.	30.000 €	57.000 €
Aparcamiento	15	Regulación de plazas de aparcamiento para estancias cortas.	12.000 €	
Aparcamiento	16	Estudio de detalle para la toma de decisión de OTA o similar en Basauri.	15.000 €	
Carga y descarga	17	Asegurar el uso adecuado de las zonas de carga y descarga mediante campañas de información y vigilancia	150.000 €	150.000 €
Medio ambiente	18	Promover el uso de vehículos menos contaminantes mediante fiscalidad	Acción administrativa	
Medio ambiente	19	Poner en marcha campañas de desincentivación del uso del vehículo privado para reducir la contaminación dentro del municipio.	Acción administrativa	
Seguridad vial	20	Fomentar la elaboración de un plan de seguridad vial.	90.000 €	90.000 €
Urbanismo	21	Incluir el análisis de la movilidad en las herramientas de planificación con especial énfasis en el PGOU	25.000 €	25.000 €
<b>TOTAL</b>			<b>10.320.000 €</b>	

Basauriko udalerriko 2023-2027rako HMJPren aurrekontu osoaren estimazioa **hamar milioi eta hirurehun eta hoge eurokoa da (10.320.000 €)**.