

ORIOKO BIZIKLETA BIDE SAREA OSATZEKO ETA GAINERAKO BIDE SAREKO ZIKLAGARRITASUNA HOBETZEKO PLANGINTZA



(ZIRRIBORROA)

2022ko martxo



Aurkibidea

1.	HELBURUAK	2
2.	BIZIKLETA ERABILTZEKO BALDINTZATZAILEAK	3
2.1.	Topografia eta distantziak	3
2.2.	Gipuzkoako Bizikleta Bideen Plana.....	4
2.3.	Gaur egungo zirkulazio eskema.....	5
2.4.	Gaur egungo bizikletentzako azpiegitura	5
2.5.	Bizikletentzako aparkalekuak	6
3.	AUKERA OROKORRAK	8
3.1.	Gaur egungo zirkulazio-eskeman oinarritutako proposamena	8
3.2.	Mugikortasun eskema berri batean oinarritutako proposamena	8
4.	AZPIEGITURA PROPOSAMENAK.....	10
4.1.	Esistitzen diren bizikleta bideen hobekuntza	10
4.2.	Bizikleta bide sarearen eraketa	11
4.3.	Proposamenen oinplano eta sekzioak.....	12

1. HELBURUAK

Orioko bizikleta bide sarea joan den mendeko laurogeita hamarreko hamarkadan herrigunea eta hondartza elkarlotzeko garatzen hasi zenetik, hobekuntza batzuk izan ditu azken urteotan, lotura isolatu berriren bat eraikiz eta galtzada batzuk seinaleztapenaren bidez egokituz. Hala ere sare honek, integrala izatek urruti, jarraitutasun falta eta etendura garrantzitsuak ditu.

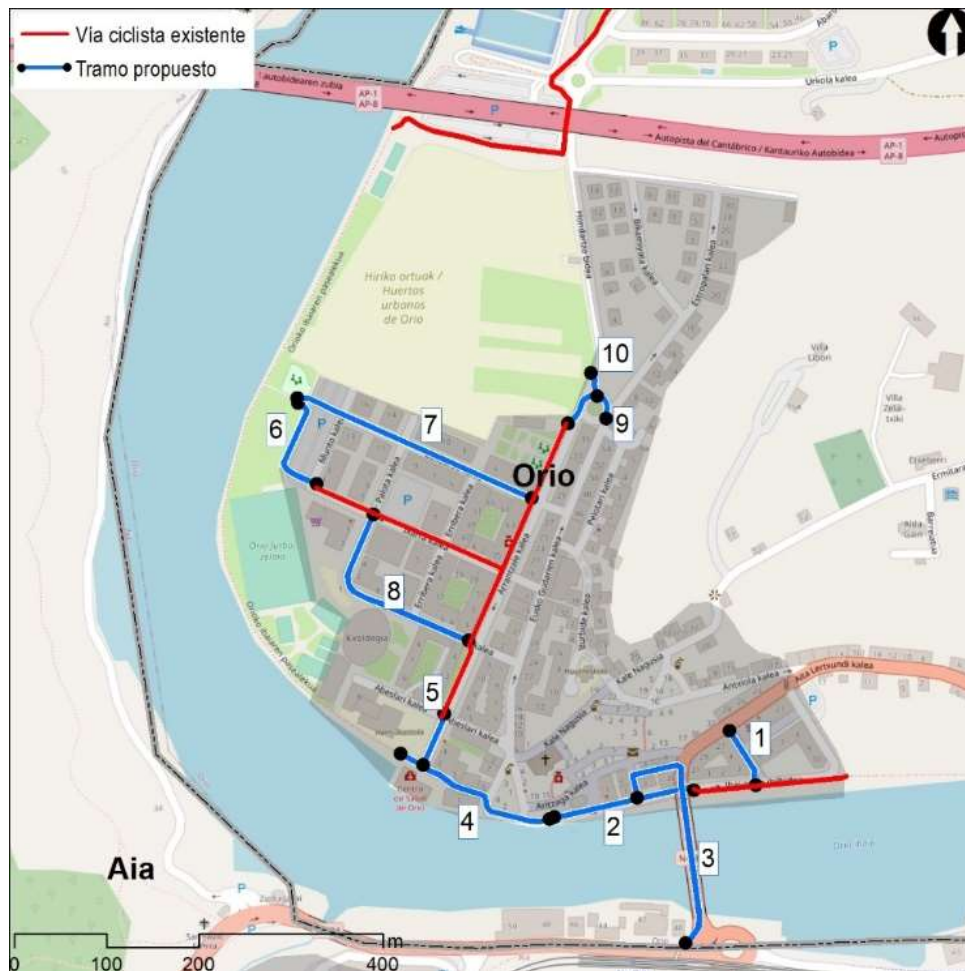
Bestalde azken urteetan bizikletaren erabilera nabarmen igo den arren, aipatutako konektibitate faltak bizikleta-erabiltzaile potentzial askok (umeak, adineko pertsonak edota bizikletan ibiltzeko segurtasun eza handiagoa duten helduak) bizikleta garraiobide gisa erabiltzen ez ausartzea suposatzen du. Horregatik barne garraio sistema jasangarri eta osasungarriagoa izate aldera ezinbestekoa da bizikleta bide sarea osatzea, eguneroko herri barneko joan-etorrietan autoz egiten diren hainbat bidaia bizikletara pasa daitezen.

Plangintza honekin gaur egungo udal bizikleta bide sare nagusian lotu gabe dauden tarteak modu seguru, eroso eta erakargarrian konektatzeko alternatiba eta soluzioak landu dira. Bide batez gainerako bide-sarean ziklagarritasuna (bizikletaz mugitzeko erraztasun maila) hobetzeko proposamenak egin dira. Helburua herriko auzo eta ekipamendu gehienak bizikleta bidez ahalik eta modu azkar, erakargarri eta seguruenean elkar lotzea da. Hasiera batean lantzeko planteatutako loturak ondorengoak dira.

1	Ibaiondo ibilbidea – Aita Lertxundi kalea: Ibaiondoko errepidea zeharkatu ahal izateko bizikletentzako pasabidearen diseinua eta oinezkoen kalearen egokitzapenaren lanketa
2	Ibaiondo ibilbidea – Herriko plaza: N-634 errepide azpiko pasabidea bizikletan bi noranzkoetan zeharkatzeko alternatibaren lanketa
3	Tren geltokia – Txistulari kalea – Herriko plaza: Aldundia titulartasuna duen tarte honetan ziklagarritasuna hobetzeko alternatibaren azterketa
4	Herriko plaza – Kaia kalea – Oria ibaiko pasealekua: trafikotarduna eta oinezkoen fluxu handiak izaten diren gune zentral honetan bizikleta zirkulazioari seguru eta eroso bermatzeko diseinu eta neurrien proposamena
5	Arrantzale kalea – Kaia kalea: Iparraldetik Ikastolara eta anbulatoriora iristeko Kaia kalearekin bat egin arteko alternatibaren lanketa
6	Oria ibaiko pasealekua - Ixarra kalea: Mendibeltz zelaiaren ondoko aparkalekua bizikletan zeharkatzeko alternatibaren lanketa
7	Baxoalde kalea: Oriako pasealekua eta Arrantzale kalean bizikleten bi noranzkoak bermatzeko alternatibaren azterketa
8	Balea kalea – Palota kalea: hainbat ekipamenduetarako iristeko erabiltzen den kale honen ziklagarritasuna, bi noranzkoak bermatuz, hobetzeko azterketa
9	Eusko gudarien kalea - Bikamiotako errotonda - Arrantzale kalea: bi kale hauek errotonda bidez modu seguru eta erosoan lotzeko alternatibaren azterketa
10	Eusko gudarien kalea – Hondartza bidea: hegoaldetik datorren noranzko bakarreko bizikleta bidea Hondartza bidean eraikiko den bidegorriarekin lotzeko proposamena

ORIOKO BIZIKLETA BIDEEN EGITASMOA

1.Irudia: Hasiera batean aztertu beharreko ibilbideak



2. BIZIKLETA ERABILTZEKO BALDINTZATZAILEAK

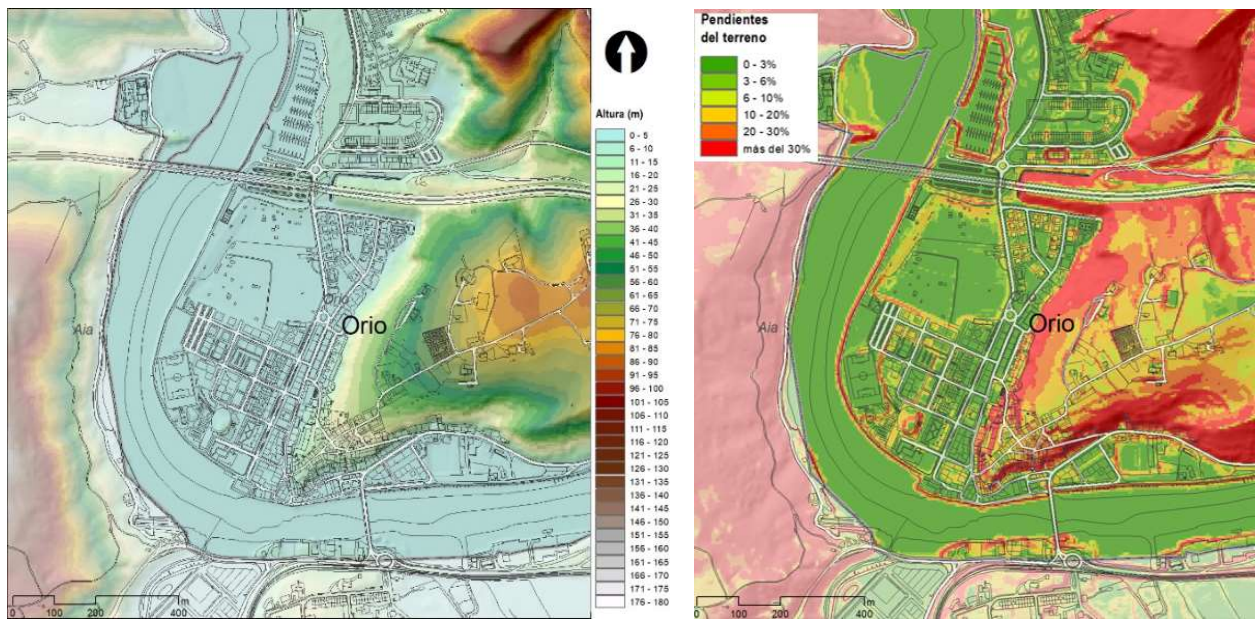
2.1. Topografia eta distantziak

Topografia da distantziekin batera bizikletaren erabilera (potentziala) eguneroko joan-etorriak egiteko baldintzatzen duen faktore nagusia.

Orioko udalerrriak kontraste handiak ditu orografiari dagokionez baina herrigunea nagusiki laua da (5 eta 10 metro arteko kotak Alde Zaharreko parte bat izan ezik), hirigunea Ekialdetik inguratzen duten mendiegelek 150 metroko altuerara iristen dira. Desnibel aldapatsu hauek hiri hazkundera mugatu dute eta asko baldintzatzen dute landa eremuko bizikletaren erabilera.

ORIOKO BIZIKLETA BIDEEN EGITASMOA

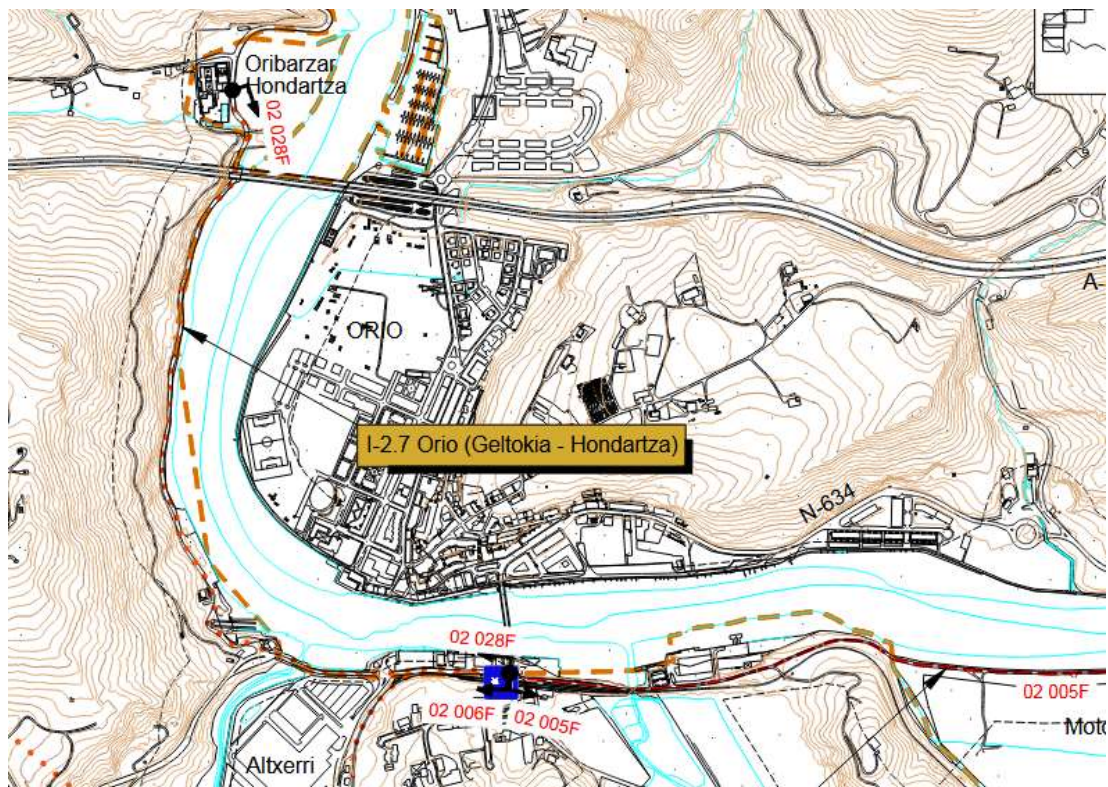
2.Irudia: Hipsometria eta malden planoak



2.2. Gipuzkoako Bizikleta Bideen Plana

Indarrean dagoen Gipuzkoako Bizikleta Bideen planak Oria ibaiko ezker aldetik bideratzen du herriarteko bizikleta ibilbidea. Tren geltokiko ingurunea Aiakoa den eta Foru Aldundiaren titulartasuneko den errepideari dagokio.

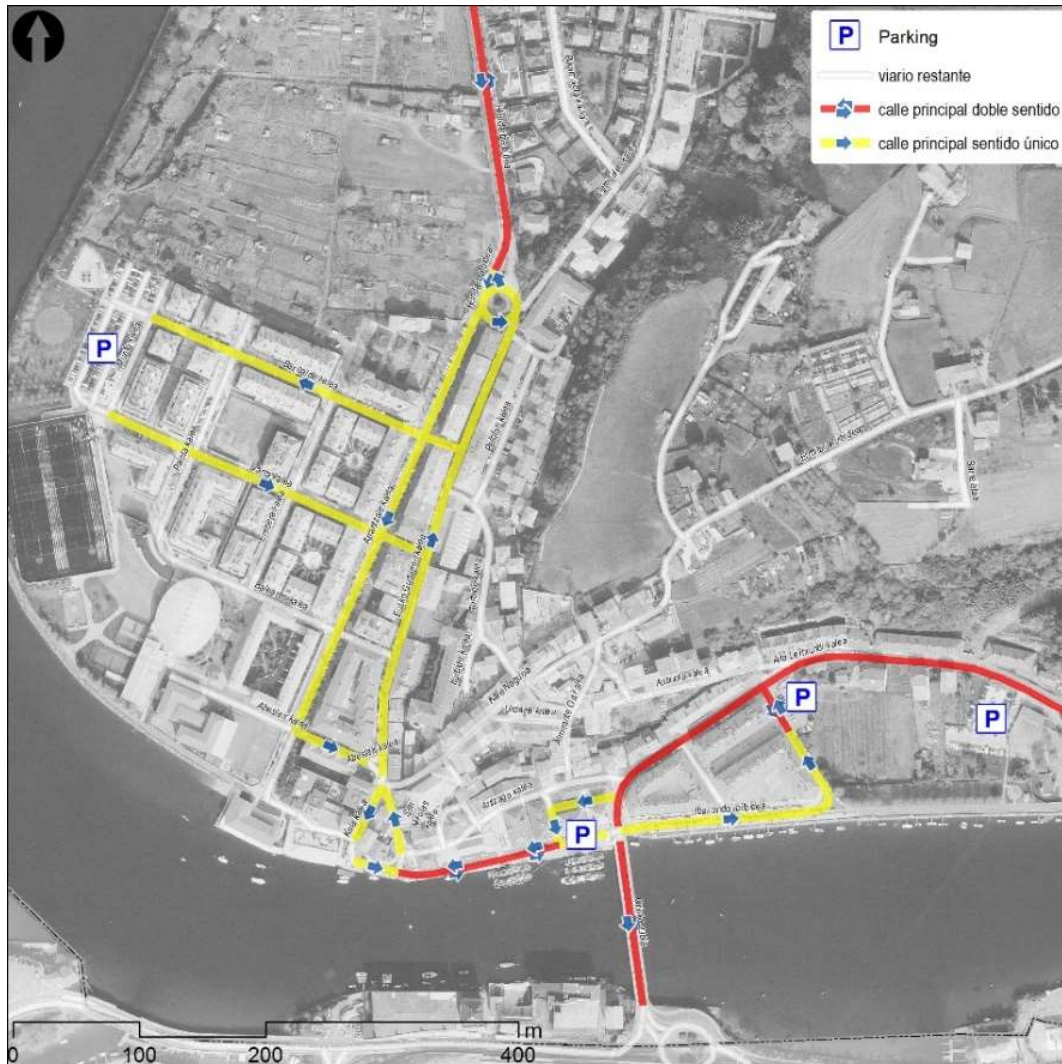
3.Irudia: Gipuzkoako Bizikleta Bideen Plana (Donostia-Mutriku ibilbidea)



2.3. Gaur egungo zirkulazio eskema

Gaur egungo zirkulazioa, nagusiki noranzko bakarreko kaleetan oinarrituta dagoena, bizikleta bidezko zirkulazioa kaltetzen du eta trafiko baretuko zonaldeak sortzea zailtzen du. Gainera herrigunetik igarotzen den paseko trafikoak ("tráfico de paso" delakoa) oztopo garrantzitsua eraten du, zarata areagotuz, bide segurtasuna urrituz eta espazio publikoaren erakargarritasuna eta bizigarritasuna gutxituz, efektu hau interes handikoa den kaildean nabarmena delarik.







4. Irudia: Bide sare nagusiaren kontzepzioaren gaur egungo eskema



2.4. Gaur egungo bizikletentzako azpiegitura

Orioko udalerriko bizikleta bide sareak 3,7 km-ko luzera du. Luzera hau handiagoa da baldin eta galtzadan seinalizatutako bideak gehitzen badira (margotutako bizikleta piktogramak, geziak eta bizikleten lehentasuna adierazten duen seinalizatpen bertikala).

ORIOKO BIZIKLETA BIDEEN EGITASMOA

Ibaiondoko bizikleta-espaloia	Arrantzale kaleko bizikleta-espaloia
	
Ixarra kaleko bizikleta-espaloia eta bizikleta erreia	Hondartza bideko bizikleta-espaloia
	
Eusko Gudarien bide egokitua	Herriko plazako bide egokitua
	

2.5. Bizikletentzako aparkalekuak

Egindako azken inbentarioaren arabera 22 gune daude bizikletak aparkatzeko, gutxi gorabehera 250 plaza kalkulatu daitezkeelarik. Okupazio maila nabarmen aldatzen da kokapenaren eta denboraldiaren arabera. Auzategietako okupazio maila nahiko handia da, kasu askotan saturazio mailara iritsiz. Honek eskaera handia dagoela aditzera ematen du eta pertsona askok bizikleta gauean ere uzten duela.

ORIOKO BIZIKLETA BIDEEN EGITASMOA

5. Irudia: Bizikleta aparkaleku guneen banaketa (iturria: Orioko Udala)



Ibaiondo ibilbideko eta Arrantzale kaleko bizikleta aparkalekuak (oinezkoen gunean eta galtzadan)



3. AUKERA OROKORRAK

Plangintza honetan bizikleta mugikortasunean txertatzeko bi aukera nagusi planteatzen dira. Alde batik gaur egungo zirkulazio eskema mantenduz planteatzen dena. Beste alde batetik, hausnarketa prozesu sakonagoa behar duen aukera iradokitzen da, hau da, bizikletaz haratago gainerako mugikortasun moduei eman nahi zaien espazio eta garrantzia birplanteatzen duen zirkulazio eskema berria (3.2. puntuan zehazten da aukera hau). Lan honen 4. atalean bi aukera orokor hauetarako alternatibak lantzen dira.

3.1. Gaur egungo zirkulazio-eskeman oinarritutako proposamena

Alternatiba hau ez luke gaur egun trafiko motordunak duen zirkulazio eskema ezer aldatuko, hau da, eskema honi egokituko litzateke bizikleta zirkulaziorako proposatzen diren soluzioak.

3.2. Mugikortasun eskema berri batean oinarritutako proposamena

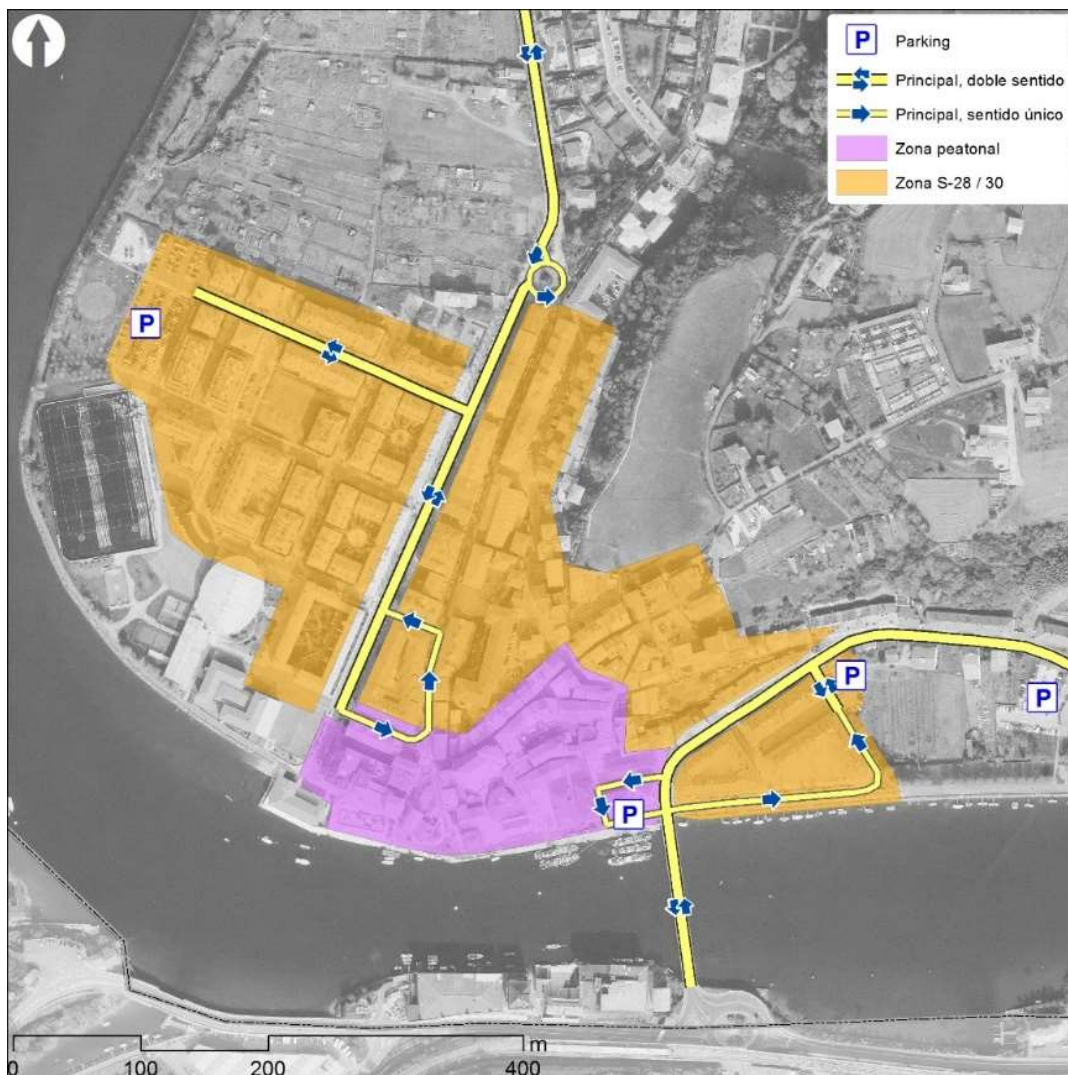
Ziklagarritasuna (bizikletan modu seguru eta erakargarrian ibiltzeko erraztasun maila) neurri handiagoan hobetzeko beste aukera bat iradokitzen da atal honetan. Bide sarearen konfigurazioan eta zirkulazio eskeman aldaketak egin daitezke ondorengo helburuekin:

- Oinezko gune eta trafiko baretuko zonaldeak sortzea (S-28 eta 30 Guneak).
- Zonalde sentsibleetatik zirkulazioa ekiditea.
- Trafiko motorduna ardatz gutxi batzuetan kontzentratzea.
- Mendibeltzeko parking-era sarrera eta irteera zuzenagoa eta erosoagoa egitea.

Horretarako hurrengo neurriak proposatuko lirateke:

- **Noranzko bikoitza Arrantzale eta Baxoalde kaleetan.** Arrantzale kalean baterian dauden aparkalekuak lerroan jarriko lirateke. Baxoalde kaleko aparkaleku lerroan kenduko litzateke, trukean Ixarra kalean jarriaz (jada beharrezkoa ez litzatekeen bizikleta-erreiaren ordeztu). Horrela trafikoa bi ardatzetan kontzentratuz paseko trafikoa eta aparkaleku bila dabilen trafikoa ekiditen da Ixarra eta Eusko Gudarien kaleetan. Itxitura diagonalen eta alde bietarako noranzko bakarrekin paseko trafikoa ezabatu daiteke, gune erresidentzialak benetako trafiko baretuko eremutan bihurtuz. Bertako kale guztietan bizikletak bi noranzkoetan joan daitezke.
- **Oinezkoen zonaldea:** oinezkoen zonaldea zabaltzea proposatzen da herrigunetik (Udaletxe eta kaia aldetik) paseko trafikoa eta aparkaleku bila dabilen agitazio trafikoa ekiditeko.
- **Trafiko baretuko zonaldeak:** kale guztiak paseko trafikorik eta aparkaleku bila dabilen trafikorik gabekoak. Soilik bertako erabilera emango litzateke kale hauetan, trafikoa baretua (abiadura eta kotxe kopuru gutxiago) eta lehentasuna oinezkoena izango litzateke, bertan bizikleta bi noranzkoetan segurtasun eta erosotasunez joango zitekeelarik.

6.irudia: ziklabilitatea eta kalearen bizigarritasuna ("kalitate estantziala") hobetzen duen bidesarearen eredu proposamena



Proposatzen den eskema berria faseka lortzen joan daiteke, ondoren aipatzen den ordena jarraituz:

Fasea	Neurria/eskuhartzea	Justifikazioa
1	Bakarrik bertakoentzako diren eta bisitarienzako diren aparkalekuen arteko desberdinketa egin	Bertako kaleetan agitazio trafikoa (aparkaleku bila dabilen kotxe trafikoa) ekidin
2	Baxoalde kalean noranzko bikoitza	Parkineko sarrera eta irteera fluxuak bide hontatik bideratzeak Ixarra kaletik paseko trafikoa ekiditen du
3	Arrantzale kalean noranzko bikoitza	Trafiko fluxuak ardatz hontatik bideratzeak Eusko Gudarien kaleko paseko trafikoa ekiditen du, bide honen egote eta kale izaera indartuz
4	Kaitik eta Ibaiondo pasealekutik paseko trafikoa ekidin	Paseko trafikoak hesi efektua egiten du eta herrigune eta Alde Zaharretik ibai ondoko pasealekura irisgarritasuna gutxitzen du. ibai ondoko. Azken fase honek herri mailan mugikortasun ereduaren hausnarketa sakona eskatzen du.

4. AZPIEGITURA PROPOSAMENAK

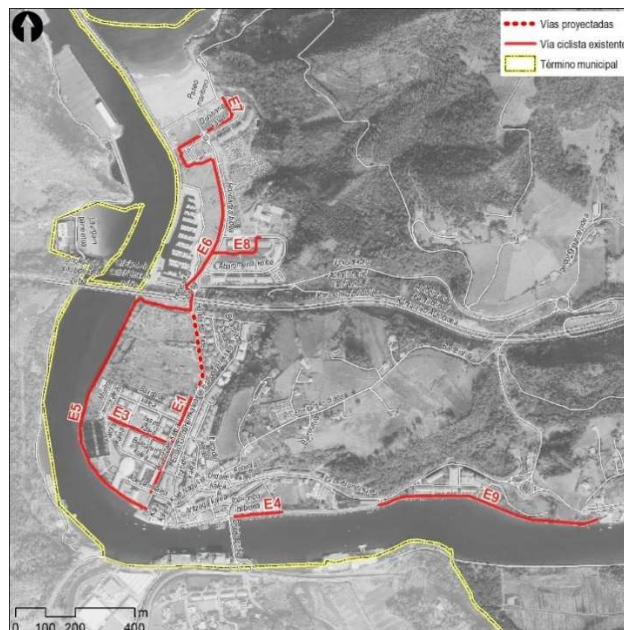
4.1. Esistitzen diren bizikleta bideen hobekuntza

Jarraian eskaintzen den taulan aztertutako tarteeetan aurkitu diren arazoak eta lantzeko proposatzen diren hobekuntzak aipatzen dira.

ID	Luzera (m)	Kalea / Izendapena	Tipologia	Aurkitutako arazoak	Hobekuntza proposamenak
E1	260	Arrantzale kalea	Bi noranzkoko bizikleta-espaloia	Jarraitasun falta bidegurutzeetan. Zabalera juxtua (2,00 m)	Bidegurutzeetan jarraitasuna eman bizikleta bideari. Galtzadaren erabilera sustatzen da jada alternatiba gisa
E2	90	Arrantzale kalea	Bi noranzkoko bizikleta-espaloia	Babes falta galtzadarekiko iparreko noranzkoan Zabalera juxtua (2,00 m)	
E3	225	Ixarra kalea	Noranzko biko bizikleta-erria	Segurtasun eskaseko bidegurutzeak. Oinezkoen espazioaren kalitate eskasa	A aukera: galtzada autoekin partekatu eta kontrako noranzkoko bizikleta erria. B aukera: "bertakoen" kale bat diseinatu (S-28), bizikleten zirkulazio librearekin ni noranzkoetan.
E4	160	Ibaiondo ibilbidea	Bi noranzkoko bizikleta-espaloia	Zabalera juxtua (2,00m) Aparakaleku lerroarekiko babesik gabekoa.	Lerroko bi aparkaleku aldean ordez bateriako alde bat ezarri.
E5	835	Ibaiondo ibilbidea	Bizikleta xenda partekatua	Batzuetan oinezkoekin bizikidetasun arazoak	Oinezkoen fluxu handiagoak dauden uneetan herrigunetik bideratu beharko litzateke hondartza alderako bizikleten fluxua. Gainerako sarearen egokitzapena behar da.
E6	990	Hondartza bidea	Bi noranzkoko bizikleta-espaloia	Ez dago arazo aipagarririk	
E8	205	Abaromendi parkea	Bizikleta xenda eskusiboa	Ez dago arazo aipagarririk	
E9	750	Ibaiondo ibilbidea	Bizikleta xenda partekatua	Ez dago arazo aipagarririk	

3.680 m

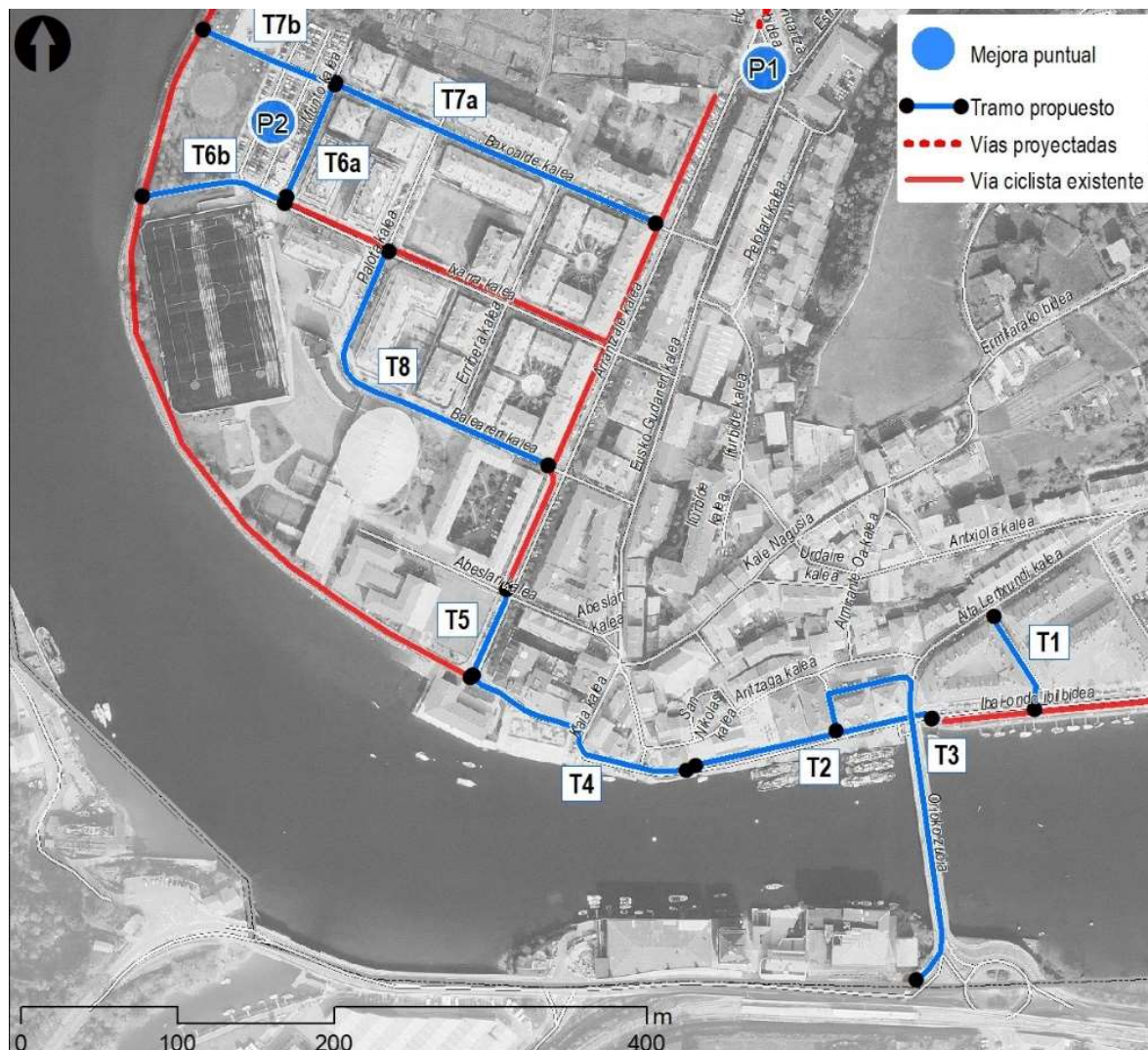
7.irudia: Gaur egun existitzen diren bizikleta bideen inbentaria



4.2. Bizikleta bide sarearen eraketa

Kale zehatz batzuk egokitzea proposatzen da bizikletentzako azpiegituraren jarraitutasuna bermatzeko eta oinarrizko bizikleta bide sare bat eratzeko, zeinak helmuga nagusietara baldintza egokietan iristea ahalbidetuko duen (modu seguru, eroso, erakargarri eta azkarrean).

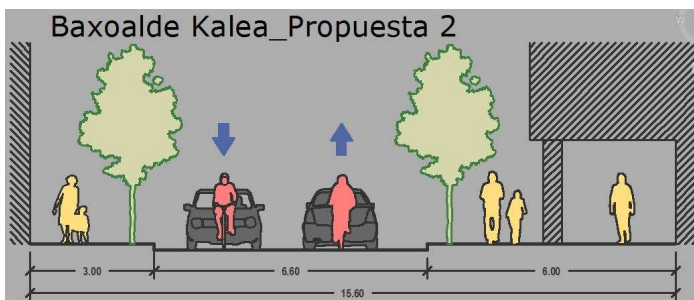
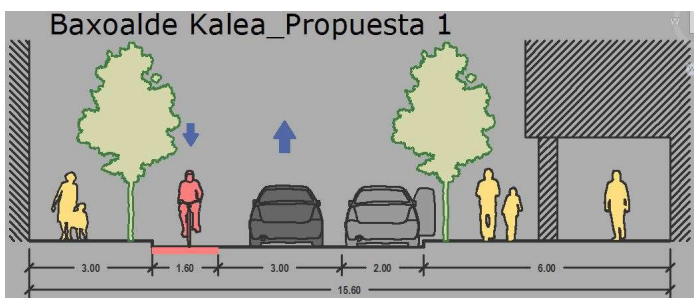
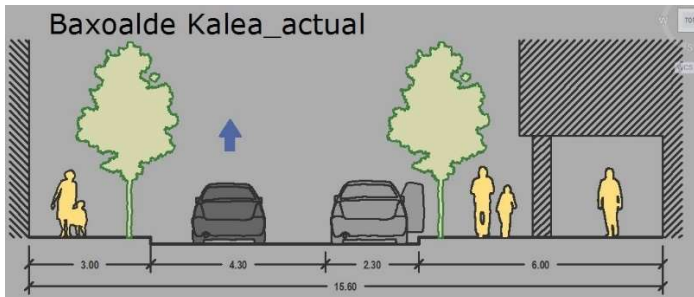
Proposatzen diren ardatz garrantzitsuenak Ibaiondoko parkea eta pasealekua eta Arrantzale kalean existitzen den bizikleta bidearen arteko lotura (Ekialde-Mendebalde konexioa) alde batetik, eta ardatz honen lotura Ibaiondo pasealekuarekin (Ipar-Hego konexioa) dira.



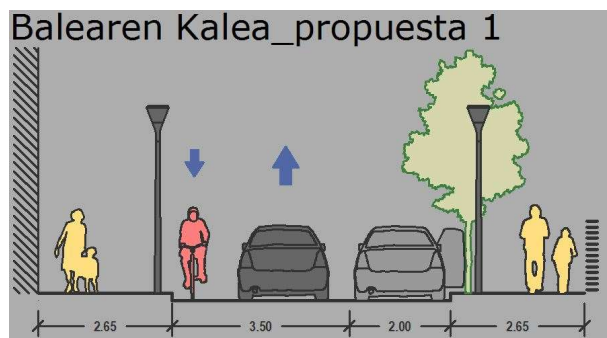
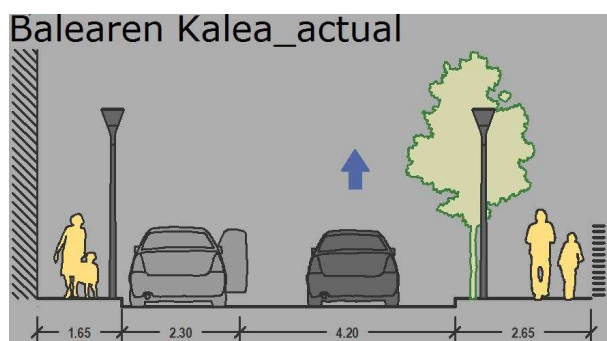
Jarraian proposamenak deskribatzen dira. Kasuren batean 3. atalean aipatzen diren bide sare orokorraren antolaketa ulertzeko bi aukera orokorrei egokitutako proposamenak deskribatzen dira.

4.3. Proposamenen oinplano eta sekzioak

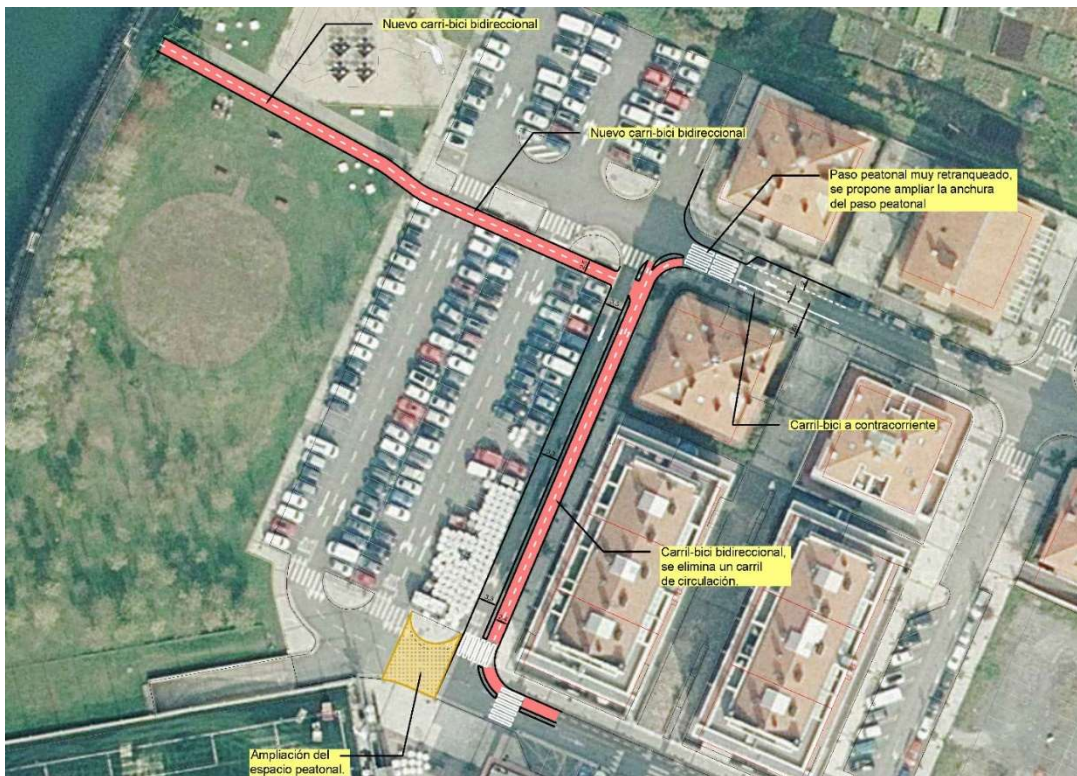
Baxoalde kalea



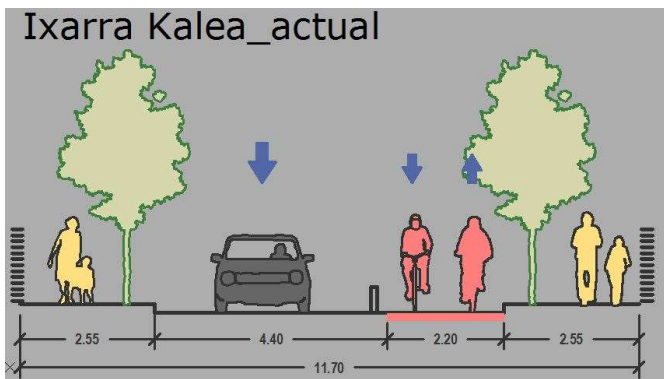
Balearen kalea - Palota kalea

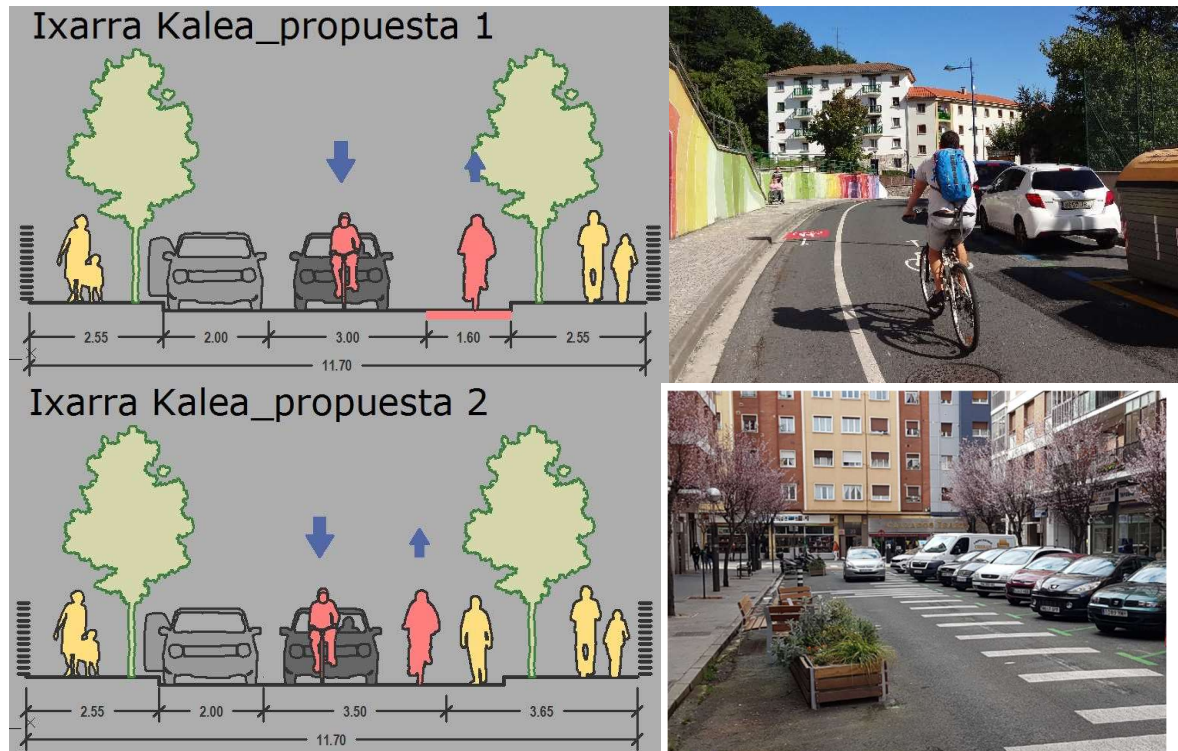


8.irudia: Bizikleta bide sarearen eraketa Ixarra eta Baxoalde kaleetan eta parkina (egungo eskema mantenduz)

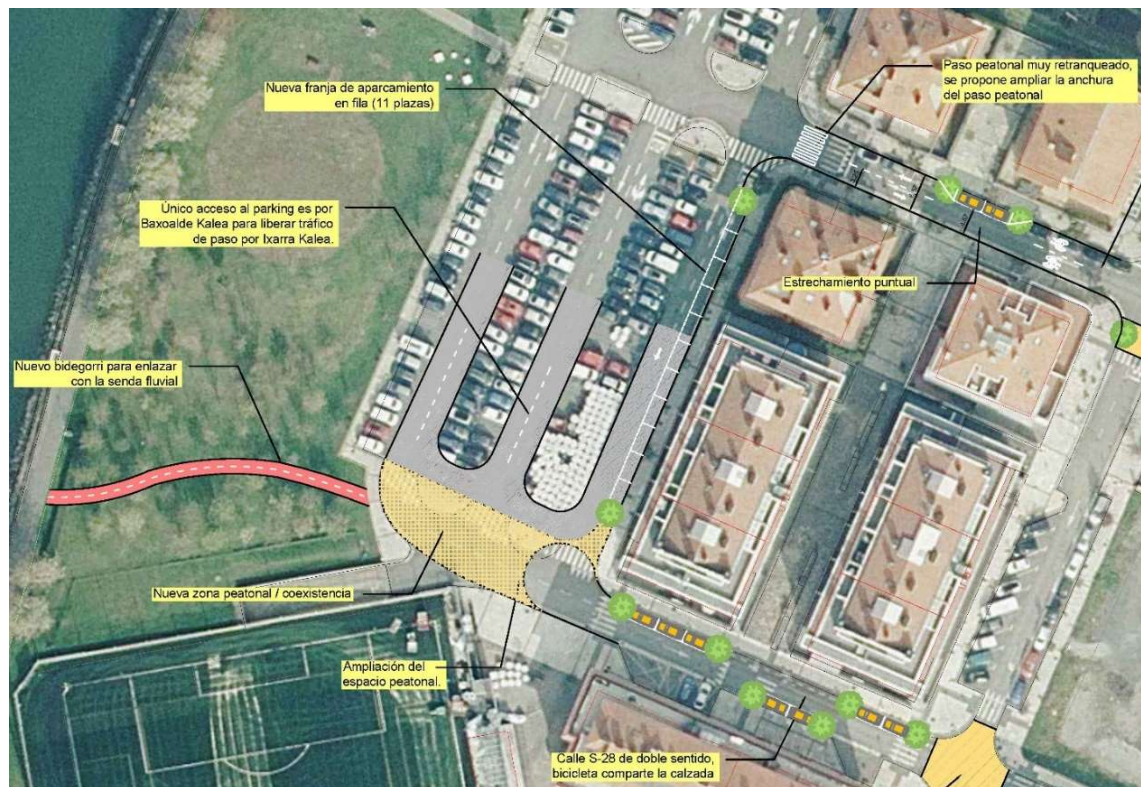


Ixarra kalea





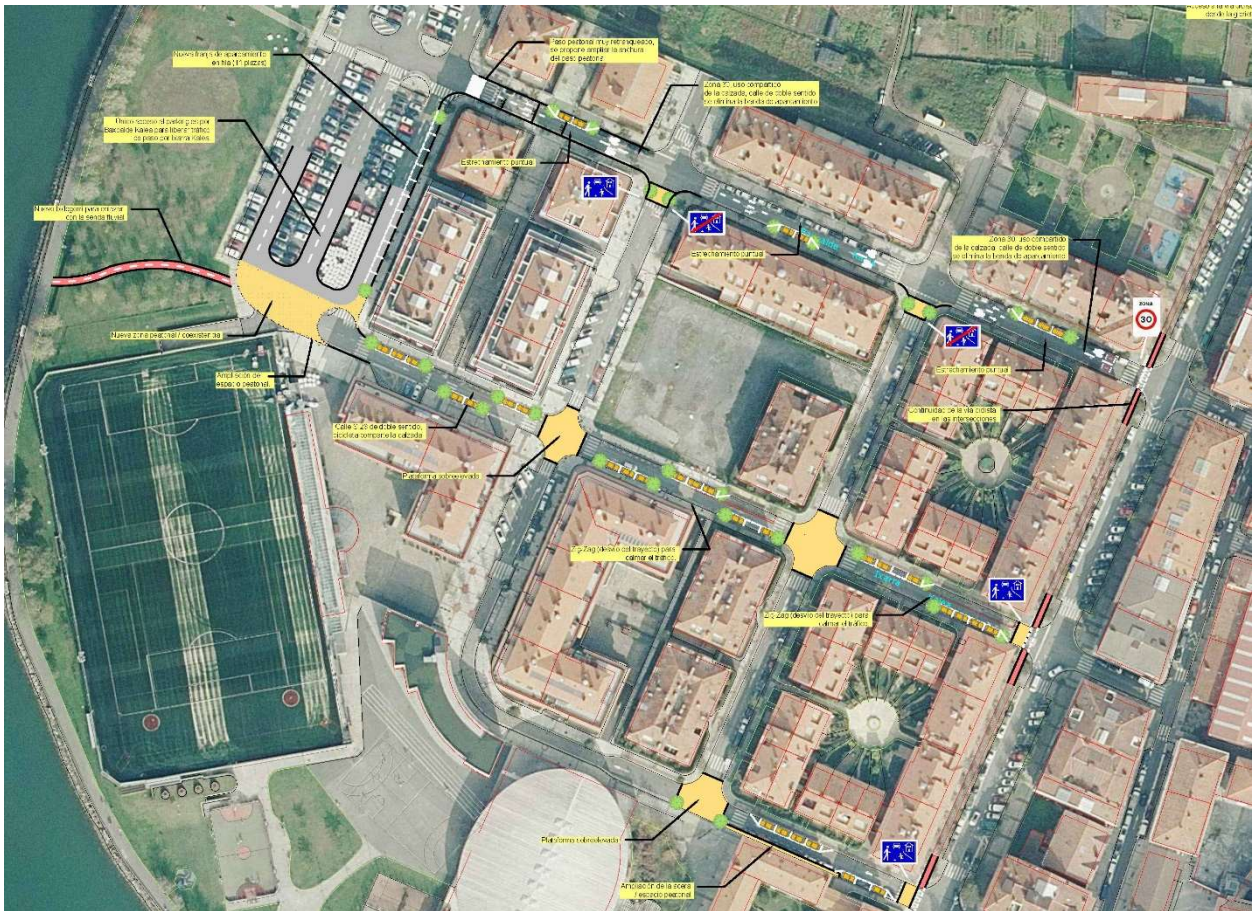
9.irudia: Bizikleta bide sarearen eraketa Ixarra eta Baxoalde kaleetan eta parkina (eskema berriarekin)



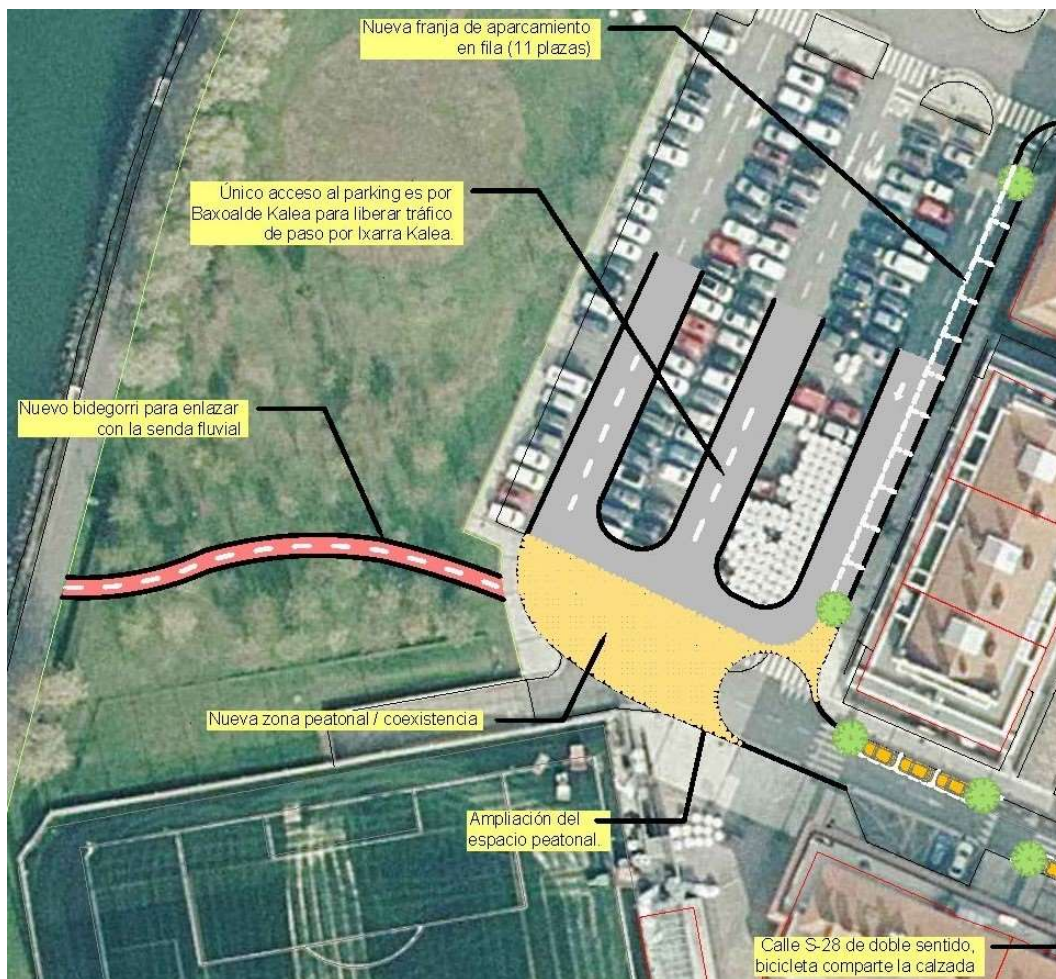
ORIOKO BIZIKLETA BIDEEN EGITASMOA



10.irudia: trafiko baretuko zonalde baten eraketa proposatutako bide sare orokorraren eskema berriarekin



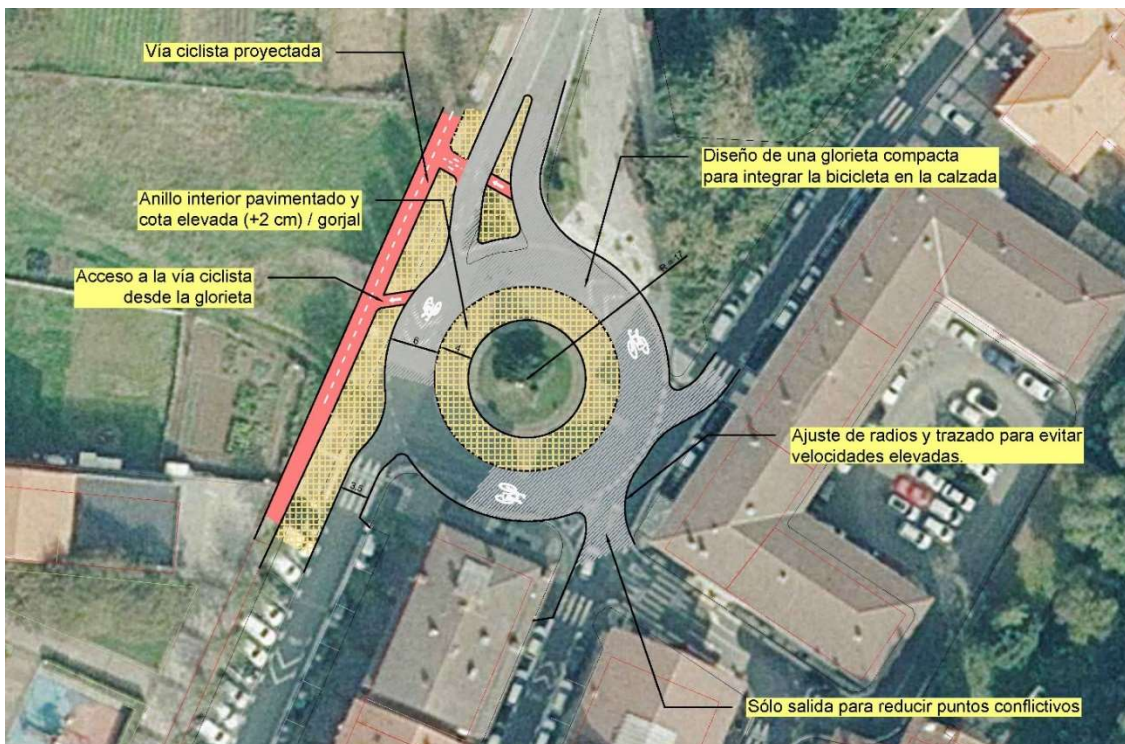
ORIOKO BIZIKLETA BIDEEN EGITASMOA



ORIOKO BIZIKLETA BIDEEN EGITASMOA



11.irudia: ziklagarritasunaren hobekuntza eta egingo den bizikleta berriarekin lotura Bikamioetako zonaldean

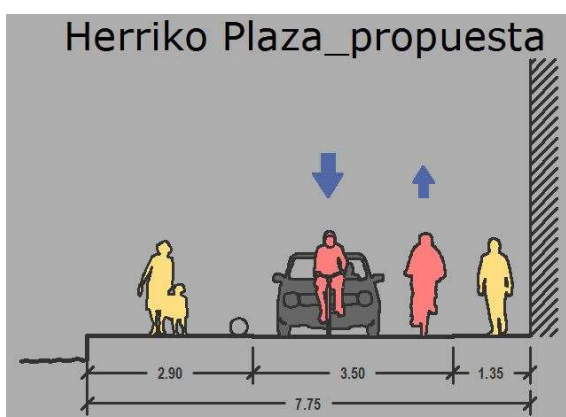
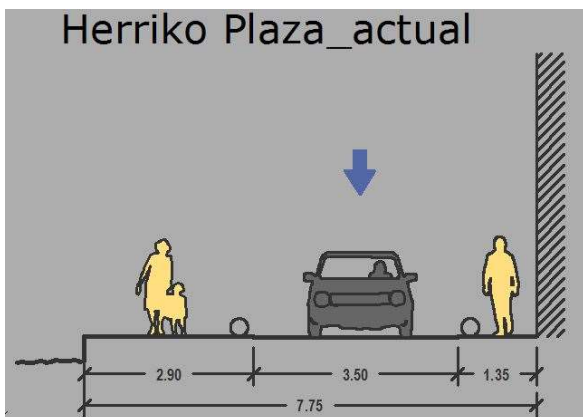
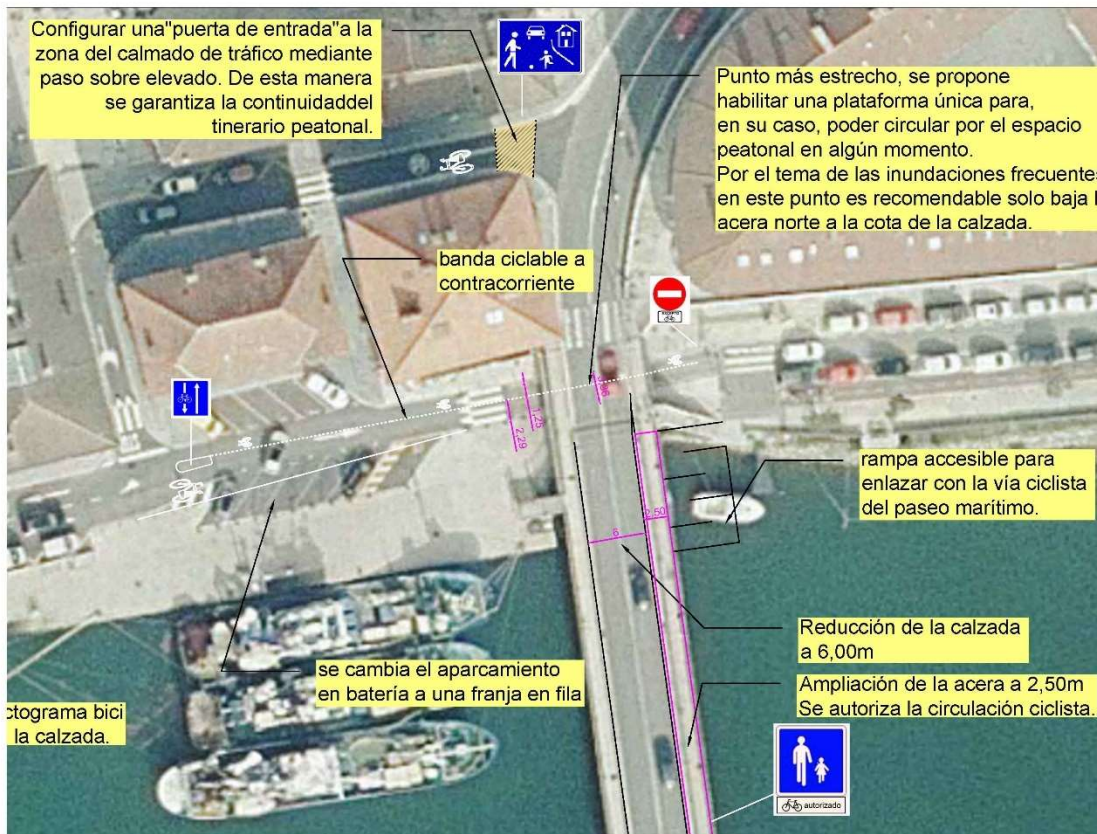


ORIOKO BIZIKLETA BIDEEN EGITASMOA

12.irudia: ziklagarritasunaren hobekuntza eta existitzen den bizikleta bidearekin lotura kaialdean



ORIOKO BIZIKLETA BIDEEN EGITASMOA



ORIOKO BIZIKLETA BIDEEN EGITASMOA

