

Gorliz

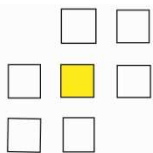
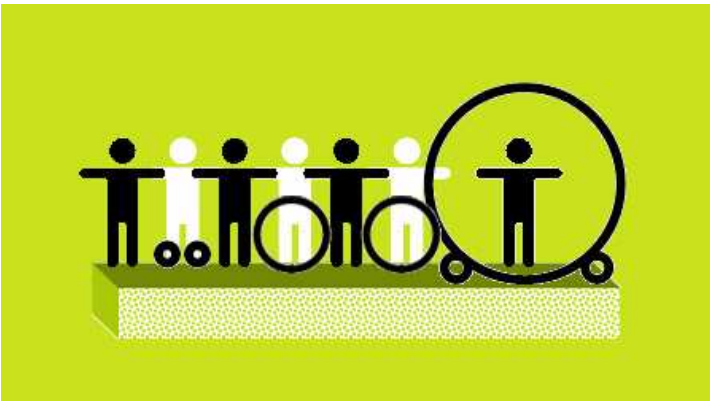
URIBE KOSTA

Mankomunitateko

MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO

Plana

MMIP



BARRIKA · BERANGO · GORLIZ · LEMOIZ · PLENTZIA · SOPELANA · URDULIZ
URIBE KOSTAKO
 ZERBITZU MANKOMUNITATEA

MANCOMUNIDAD DE SERVICIOS
URIBE KOSTA
 BARRIKA · BERANGO · GORLIZ · LEMOIZ · PLENTZIA · SOPELANA · URDULIZ



Bizkaiko Foru Aldundia
 Diputación Foral de Bizkaia
 Ingurumen Saila
 Departamento de Medio Ambiente

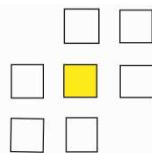
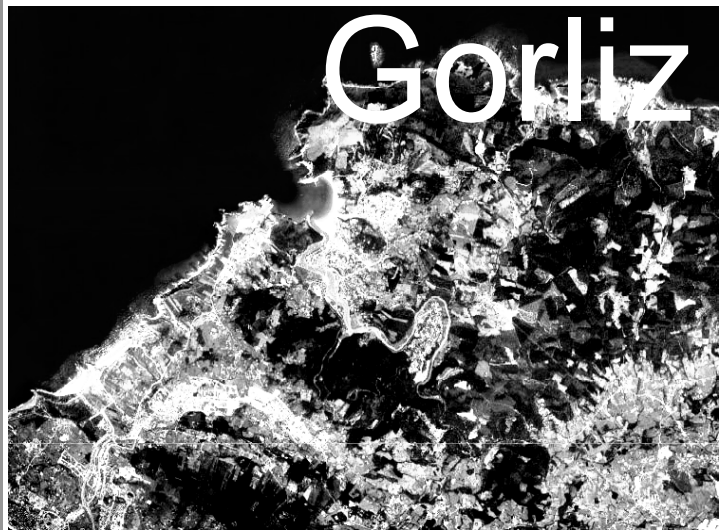
Plan de

MOVILIDAD SOSTENIBLE

de la Mancomunidad de

URIBE KOSTA

PMMIS



BARRIKA · BERANGO · GORLIZ · LEMOIZ · PLENTZIA · SOPELANA · URDULIZ
URIBE KOSTAKO
 ZERBITZU MANKOMUNITATEA

MANCOMUNIDAD DE SERVICIOS
URIBE KOSTA
 BARRIKA · BERANGO · GORLIZ · LEMOIZ · PLENTZIA · SOPELANA · URDULIZ



Bizkaiko Foru Aldundia
 Diputación Foral de Bizkaia
 Ingurumen Saila
 Departamento de Medio Ambiente

Condiciones de la movilidad sostenible

El municipio de Gorniz ha introducido en los últimos años elementos para mejorar la accesibilidad en su casco urbano. También las actuaciones en torno a la playa facilitan las conexiones peatonales y ciclistas con el centro. Sin embargo, las nuevas urbanizaciones de viviendas unifamiliares en los bordes (como Urezarantza) o la ubicación de ciertos colegios presentan algunos problemas de accesibilidad por encontrarse en zonas de pendiente.

Un condicionante importante para lograr la movilidad sostenible tiene que ver con la estructura poblacional; de los 5.433 habitantes, el 18,3% tienen menos de 18 años y un 14,5% más de 65 años; además existen en el municipio 189 personas con algún tipo de discapacidad. Estos grupos no utilizan, o lo hacen con poca frecuencia, el vehículo privado de forma autónoma. La planificación de la movilidad deberá tener en cuenta este indicador.

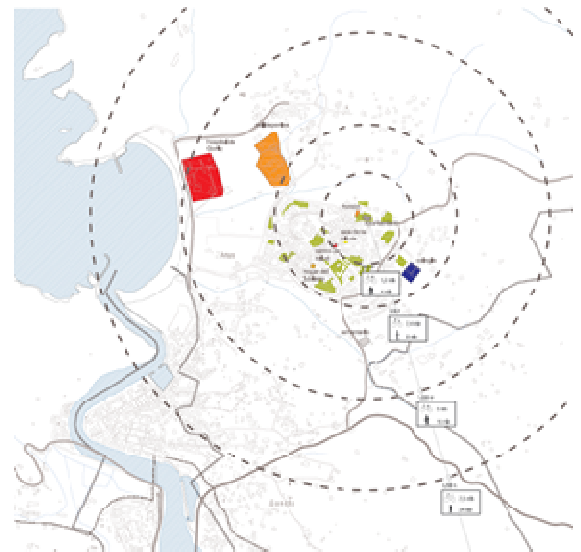
Por último, la movilidad de la población está fuertemente determinada por el grado de motorización de la misma. En Gorniz están censados 3.299 vehículos de los que más de la mitad son turismos, lo que representan 718 vehículos/1.000 hab. y 488 turismos.

La conjunción de todos estos condicionantes dan lugar a una movilidad con una fuerte presencia del uso del vehículo privado (84,54%). Los desplazamientos andando solo representan el 10% de la movilidad y el transporte público un 5,41%, teniendo un mayor peso el metro (en conexión con Plentzia) que el autobús.

Una estrategia para potenciar la movilidad sostenible en el municipio de Gorniz debería recoger las siguientes propuestas de actuación:

Gorniz udalerriak zenbait elementu ezarri ditu azken urteotan hiriguneko eremuko irisgarritasuna hobetzeko. Hondartza inguruko lanen ondorioz, halaber, oinezkoek eta bizikleta-erabiltzaileek hirigunearekin lotura hobea dute. Dena dela, familia bakarreko etxebizitzek osatutako urbanizazio berrietan (Urezarantza, esaterako) edo eskola batzuetan zenbait irisgarritasun-arazo dituzte, eremu maldatsuan baitaude.

Mugikortasun iraunkorra lortzeko baldintzatzaile handi batek zerikusia du populazioaren egiturarekin. Udalerriak 5.433 biztanle ditu, eta horien guztien %18,34k 18 urte baino gutxiago ditu eta %14,49k, berriz, 65 urte baino gehiago; horrez gain, udalerrian, 189 lagunek dute gutxitasunen bat. Talde horiek duten autonomia-maila dela eta, ez dute erabiltzen edo oso gutxitan erabiltzen dute ibilgailu pribatua. Mugikortasunaren plangintzak kontuan hartu beharko du adierazle hori.



Azkenik, populazioaren motorizazio-mailak izugarri baldintzatzen du haien mugikortasuna. Gorniz udalerrian 3.299 ibilgailu daude errolatuta, eta, horietatik, erdia baino gehiago autoak dira (2.650); horrek esan nahi du 718 ibilgailu daudela 1.000 biztanleko eta 488 auto.

Baldintzatzaile horiek guztiak batuz gero, eta, mugikortasunari dagokionez, agerian dago ibilgailu pribatua asko erabiltzen dela (%84,54). Oinez egiten diren joan-etorriek dagokienez, mugikortasunaren %10 baino ez dira. Garraio publikoa erabilita egindako joan-etorriak, berriz, mugikortasunaren %5,41; kontuan izan behar da metroa (Plentziarekin lotura du) gehiago erabiltzen dela autobusa baino.

Gorniz udalerrian mugikortasun iraunkorra bultzatzeko estrategiak jardura-proposamen hauek hartu beharko lituzke bere baitan:

1. Seguir mejorando la calidad de los espacios públicos y la movilidad peatonal

En los últimos años el municipio ha realizado esfuerzos para mejorar la seguridad y calidad en los desplazamientos peatonales: reducción de la velocidad, presencia de lomos en los pasos de peatones o ensanchamiento de aceras son algunas de las actuaciones. El municipio debe continuar con este tipo de iniciativas, dándole una visión más integral, conectando peatonalmente los diferentes barrios, y el cercano municipio de Plentzia. Esta estrategia integral deberá incorporar los siguientes elementos:

- **Calmado de tráfico en los barrios.** Se han de extender actuaciones como las realizadas en la calle Itsasbide, moderando la velocidad mediante nivelación de cota acera-calzada, reducción y regulación del estacionamiento e introducción de colores diferenciales como guías de accesibilidad.



- **Espacios y paseos peatonales.** Se debe mantener la creación de espacios y paseos peatonales tanto en los tejidos tradicionales como en los nuevos desarrollos urbanísticos. Destaca el caso del Paseo en torno a la Ría de Plentzia, que conecta con la Playa de Gorniz, prolongando el paseo hasta el Hospital sin dañar el entorno natural.
- **Promoción de los desplazamientos peatonales.** Se han de generalizar campañas para concienciar acerca de los beneficios de la marcha a pie, especialmente entre los más pequeños, con iniciativas como el “camino escolar”.
- **Espacios estanciales (plazas, jardines, parques.).** Son fundamentales en la movilidad peatonal, ya que permiten la parada, el encuentro, la estancia y el juego, y por tanto deben integrarse en las redes de itinerarios peatonales.

La calidad de la infraestructura peatonal es fundamental para garantizar la comodidad y seguridad de los desplazamientos. Para ello debe cumplir los siguientes requisitos:

- Las aceras deben contar con un ancho mínimo en relación con los usos colindantes y el flujo de tráfico peatonal; en ocasiones los itinerarios no alcanzan el mínimo ancho de paso de 80 cm; en otras, a pesar de contar con amplias aceras, el ancho queda reducido por la presencia de mobiliario urbano y otros elementos que se ubican inadecuadamente.

1. Espazio publikoen kalitatea eta oinezkoen mugikortasuna hobetzen jarraitzea

Azken urteotan, udalerrian, oinezkoen joan-etorrien segurtasuna eta kalitatea hobetzeko ahaleginak egin dira: abiadura murriztu da, oinezkoen pasaguneetan koskak jarri dira eta espaloiak zabaldu dira. Mota horretako ekimenak gauzatzen jarraitu behar da udalerrian, ikuspegi integralagoa kontuan hartuta, hau da, auzoak oinezkoentzako bideekin lotu behar dira, eta hurbil dagoen Plentzia udalerriarekin ere bai. Estrategia integral horrek elementu hauek bildu behar ditu:

- **Zirkulazioa moteldu egin behar da auzoetan.** Gehiago egin behar dira Itsasbide kalean gauzatutako jarduerak bezalakoak. Hau da, abiadura moteldu egin behar da, espaloien eta galtzadaren kota berdinduta, aparkalekuak gutxitu eta erregulatu egin behar dira, eta, halaber, kolore desberdinak erabili behar dira, irisgarritasunerako gidak ezartzeko.
- **Oinezkoentzako espazioak eta pasealekuak.** Oinezkoentzako espazioak eta pasealekuak egiten jarraitu behar da, egitura tradizionalak eta hirigintza-garapen berrietan. Nabarmentzeko modukoa da, esaterako, Plentzia ibaiaren inguruko pasealekua, Gornizko hondartzako pasealekuarekin lotura duena, eta ospitaleraino iristen dena, ingurune naturalari kalterik eragin gabe.
- Joan-etorriak oinez egin daitezkeen sustatu behar da. Oinez ibiltzeak dakartzan onurei buruz kontzientziatzeko kanpainak egin behar dira, txikien artean, bereziki; esate baterako, “eskola-bidea” ekimena.
- Egoteko espazioak (plazak, lorategiak, parkeak). Funtsezkoak dira oinezko mugikortasunerako; izan ere, aukera ematen dute geldialdi bat egiteko, elkartzeko, egoteko eta jolasean aritzeko. Hortaz, oinezkoentzako ibilbideen sarean integratu behar dira.

Oinezkoentzako azpiegitura kalitate onekoa izatea funtsezkoa da joan-etorrien erosotasuna eta segurtasuna bermatzeko. Horretarako, honako baldintza hauek bete behar dituzte:

Espaloiek gutxieneko zabalera izan behar dute, inguruko erabilerak eta oinezkoen zirkulazio-fluxua kontuan hartuta. Zenbaitetan, bideek ez dute pasatzeko behar den gutxieneko zabalera (80 cm), eta, beste batzuetan, berriz, espaloizabalak izan arren, zabalera txikiago egiten da, hiri-altzariak jartzen direlako eta beste elementu batzuk ez direlako behar bezala jartzen.



- Contar con un diseño y frecuencia adecuada de los pasos peatonales. Este es el caso de la de la zona de la Ikastetxea, donde se podría realizar algún paso más.
- La continuidad de los itinerarios: aunque existen muchos espacios públicos para los peatones, lo cierto es que en ocasiones se ven interrumpidos. (ej, en Gorliz existen edificaciones o espacios de jardín que interrumpen los itinerarios peatonales).

Además de actuaciones infraestructurales, la calidad peatonal requiere reducir la presencia de vehículos en el centro de las poblaciones. A pesar de las intervenciones mencionadas, esto no significa que los cascos urbanos están libres de tráfico. Esta situación redundará en la pérdida de calidad del entorno urbano así como de la introducción de elementos de inseguridad. En Gorliz la situación se agrava durante el verano y periodos de vacaciones cuando el municipio registra un mayor número de visitantes. Por esta razón es necesario intensificar las labores de vigilancia y restricción del tráfico.

También es preciso prestar especial atención a la situación de los accesos a centros escolares. En Gorliz, el itinerario al colegio no es completamente accesible y seguro en todas las ocasiones. A esta situación hay que añadir la abundante presencia de coches en hora de entrada y salida de madres y padres que se acercan a recoger a sus hijos o las rutas escolares que deben maniobrar por calles estrechas.



Otros aspectos importantes de cara a la mejora de la movilidad peatonal son:

- Mejorar el acceso peatonal a los espacios estanciales (playa de Gorliz y algunos parques).
- Contar con una adecuada señalización que de el protagonismo del espacio público al peatón; en algunos nuevos desarrollos y en zonas de remodelación urbana se está introduciendo la señal de área de prioridad residencial, sería necesario comenzar a realizar campañas de información y sensibilización en este sentido.
- Protección ante las inclemencias meteorológicas en una zona donde son frecuentes las lluvias.
- Iluminación adecuada que favorezca la presencia de peatones, especialmente durante los periodos nocturnos (Andra Mari, Artaza, etc).
- Accesibilidad peatonal a servicios y otros centros atractores (ej. Instalación en el nuevo Eroski de un paso peatonal a la altura del cementerio).

- Oinezkoentzako pasabideen diseinuak egokia izan behar du, baita pasabide-kopuruak ere. Horren adibide da Ikastetxe eremua; izan ere, beste pasabideren bat ere egin daiteke.
- Ibilbideak luzatu egin behar dira: oinezkoentzako espazio publiko ugari dauden arren, egia da zenbaitetan bide horiek eten egiten direla. (esaterako, Gorlizen badira oinezkoentzako ibilbideak eteten dituzten eraikinak edo lorategi-espazioak).

Azpiegituren inguruko jardueraz gain, oinezkoentzako ibilbideak kalitate onekoak izateko ezinbestekoa da herrietako erdiguneetan ibilgailu gutxiago ibiltzea. Aurrez aipatutako esku-hartzeak egin arren, ezin da esan hiriguneetan ibilgailuen zirkulaziorik ez dagoela. Egoera horren ondorioz, hiri-inguruak kalitatea galtzen du eta segurtasunik ez duten elementuak daude. Gorliz udalerrian, egoera okerragoa da udan eta oporraldietan, bisitari-kopuru handien etortzen den garaian. Horregatik, beraz, beharrezkoa da zirkulazioa gehiago zaintzea eta murriztea.

Ezinbestekoa da, halaber, ikastetxeetarako sarbideen egoerari bereziki erreparatzea. Gorlizen, ikastetxerako ibilbidea eta erabat irisgarria eta segurua beti. Egoera horrez gain, sarrera- eta irteera-orduetan izaten den auto-mugimendua (gurasoak seme-alaben bila gerturatzen baitira) edo kale estuetatik igarotzen diren eskola-autobusak aipatu behar dira.

Hauk dira oinezkoen mugikortasuna hobetze aldera kontuan hartu beharreko beste alderdi batzuk:

- Egoteko espazioetara oinez iristeko dauden ibilbideak hobetzea (Gorlizko hondartza eta zenbait parke).
- Seinaleztapen egokia izatea, espazio publikoan oinezkoek duten garrantzia argi eta garbi adierazten dutenak. Hirigintza-garapen berri batzuetan eta hiri-egitura birmoldatu duten zenbait eremutan, bizitegi-eremua dela, eta oinezkoek lehenasuna dutela adierazten duten seinaleak ezartzen ari dira, eta beharrezkoa da horren inguruko informazio- eta sentsibilizazio-kanpainak egiten hastea.
- Babesa, eguraldi txarra egiten duenerako, askotan egiten baitu euria.
- Garrantzitsua da argiztapen egokia izatea, oinezkoak ibiltzeari mesede egiten baitio, batez ere gauetan (Andra Mari, Artaza, etab.).
- Zerbitzuak dauden lekuetara eta beste erakargune batzuetara oinez joateko modua jartzea (esaterako, Eroski supermerkatu berrian oinezkoentzako pasagunea jartzea, hilerriaren inguruan).

2. Mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad

Todos los ciudadanos tienen derecho a disfrutar de una movilidad y accesibilidad en igualdad de condiciones hasta los destinos habituales (trabajo, estudio, sanidad, gestiones, compras o tiempo libre). Por ello el ayuntamiento de Gorliz ha realizado un gran esfuerzo en la aplicación de la Ley 20/1997 de Promoción de la Accesibilidad en la CAPV. En los próximos años se deberá continuar con esta estrategia, solucionando algunos aspectos sugeridos por las asociaciones de personas con discapacidad y de la ciudadanía para lograr la accesibilidad universal que se señalan a continuación:

- Desarrollar un Plan de Accesibilidad municipal
- Coordinación con el municipio de Plentzia para lograr medidas de mejora de la accesibilidad
- Revisar los itinerarios peatonales para comprobar que no se rompe la cadena de accesibilidad para las diferentes tipologías de discapacidades.
- Realizar talleres de sensibilización para el conjunto de la ciudadanía que permitan hacer ver las dificultades por las que atraviesa en su vida cotidiana una personas con discapacidad en el simple hecho de desplazarse.

3. Introducir la bicicleta en la movilidad de Gorliz

La movilidad ciclista apenas tiene presencia. Este medio es utilizado fundamentalmente con una finalidad deportiva y de esparcimiento. De hecho, por el municipio transcurre el circuito M/N1 que atraviesa Gorliz y Lemoiz (Armintza y Andraka). Como única infraestructura ciclista, el municipio de Gorliz cuenta con el Paseo de la Playa de 1,73 km (3 m de ancho), al que habría que sumar el bidegorri de Andra Mari, aunque en realidad se trate de una acera de uso compartido con ciclistas.

En el verano del 2009 se instalaron dos terminales de bicicletas de préstamo ("Bizimeta") por parte de la Mancomunidad (una en la Oficina de turismo y otra en la playa). Por lo demás, apenas existen instalaciones complementarias que fomenten su uso como medio de transporte cotidiano.

Así, el municipio necesita una serie de actuaciones en materia de movilidad ciclista, entre las que se propone:

- Realizar una ordenanza de movilidad que especifique el protagonismo de la bicicleta en el espacio público. Se determinará la compatibilidad con los vehículos motorizados y con los peatones en el uso del mismo. En las áreas de tráfico calmado, con señalización de 20-30 km/h, la bicicleta podrá compartir la calzada con los coches, no pudiendo en ningún caso circular por las aceras.

2. Irisgarritasun-baldintzak hobetzea gutxitasunak dituzten pertsonentzat

Herritar orok du eskubidea baldintza berberetan baliatzeko mugikortasunaz eta irisgarritasunaz helmugetaraino (lantokia, hezkuntza-, osasun- eta kudeaketa-zentro, dendak eta aisialdirako leku). Hortaz, Gorlizeko Udalak ahalegin handia egin du EAEn Irisgarritasuna Sustatzeko 20/1997 Legeak ezarritakoa aplikatze aldera. Datozen urteetan estrategiak abian jarraitu behar du, eta, horrez gain, elkarteek eta herritarrek adierazitako zenbait alderdi konpondu, irisgarritasun unibertsal lortzeko:

- Irisgarritasunerako Udal Plan bat garatzea.
- Plentzia udalerrarekin koordinatzea irisgarritasuna hobetzeko neurriak.
- Oinezkoentzako ibilbideak berrikustea, irisgarritasun-katea ez dela eteten egiaztzeko, edozein dela gutxitasun-mota.
- Herritar ororentzako sentsibilizazio-tailerrak egitea, gutxitasunen bat duten pertsonen eguneroko bizimoduan joan-etorriak egiteko soilik izaten dituzten zailtasunehar ohar daitezzen.



3. Bizikleta joan-etorrietarako erabil dadin bultzatzea

Bizikleta apenas erabiltzen da joan-etorrietarako, batez ere, kirola egiteko eta aisiarako erabiltzen baita bizikleta. Hain zuzen, M/N1 errepide-zirkuitua igarotzen da udalerritik barrena, Gorliz eta Lemoiz (Armintza eta Andraka) zeharkatzen dituen. Bizikletentzako azpiegitura bakarra dago Gorliz udalerrian, zehatz-mehatz, 1,73 km-ko hondartzako pasealekua (3 metroko zabalera). Horrez gain, Andra Mari bidegorria dago, nahiz eta, berez, espaloia izan, bizikleta-erabiltzaileek ere erabiltzen dute.

2009ko udan Mankomunitateak mailegu-zerbitzuko bi terminal ("Bizimeta") instalatu zituen (bata turismo-bulegoan, eta, bestea, hondartzan). Gainerakoan, apenas daude instalazio osagarriak bizikleta eguneroko joan-etorrietarako erabil dadin sustatzeko.

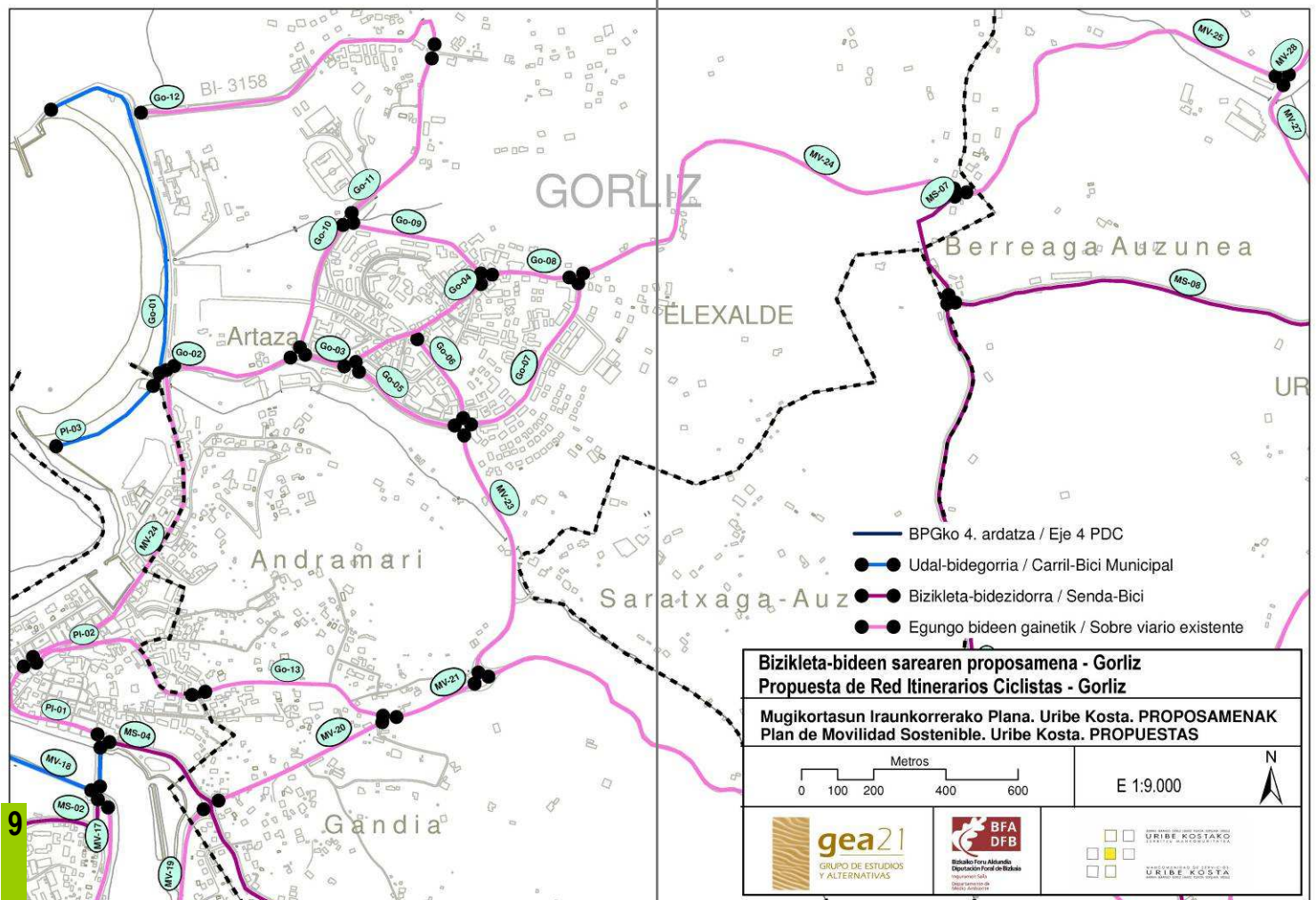
Horrenbestez, ezinbestekoa da bizikleta bidezko mugikortasunaren alorrean zenbait jardura gauzatea udalerrian; hona hemen gure proposamenak:

- Mugikortasunari buruzko ordenantza bat egitea, bizikletak espazio publikoan hartuko duen lekua zehaztuko duena. Motordun ibilgailuekiko eta oinezkoekiko bateragarritasuna zehaztuko da, bizikleta erabiltzerakoan.

- Diseñar una red ciclista municipal que conecte los orígenes (vivienda) y destinos (equipamientos, playa, servicios y paradas de transporte público). Esta red debe elaborarse en coordinación con los municipios colindantes (Plentzia) con los que mantiene importantes relaciones, como en el acceso al Metro.
- La red ciclista debe contar con aparcabicis que permitan el estacionamiento en origen y en destino. En la actualidad únicamente existen 42 amarres en la Playa de Gorniz. Para comenzar se podría realizar un esfuerzo por ubicar aparcabicicletas en el Ayuntamiento y en los centros escolares.
- Fomentar la intermodalidad de la bicicleta con el transporte público; se podría realizar de dos formas: introduciendo la bicicleta en el vehículo de transporte público o aparcando la bicicleta en paradas y estaciones cercanas. La primera modalidad es posible en el Metro, ya que se permite subir bicis a los vagones. En el caso de los autobuses también es viable en aquellos vehículos que cuenten con bodega. Sin embargo, no en todos los casos se puede estacionar la bici en las estaciones de transporte público. Por ejemplo, en el metro de Plentzia no existen aparcabicis.

20-30 km/h-ko seinalea duten zirkulazio moteleko eremuetan, bizikletek autoen galtzada bera erabili ahal izango dute, eta ezin izango dute, inolaz ere, espaloietatik barrena joan.

- Bizikleten udal-sarea diseinatzea, lotzeko jatorria (etxebizitza) eta helburuak (ekipamenduak, hondartza, zerbitzuak eta garraio publikoaren geltokiak). Sare hori ondoan dauden udalerriekin batera (Plentzia) egin behar da, garrantzi handiko lotura duten udalerriekin batera, metrorako sarbidea kasu.
- Bizikleta-sareak bizikleta-aparkalekuak izan behar ditu, joan-etorriaren hasieran eta amaieran aparkatzeko aukera izateko. Egun, 42 bizikleta-euskarri baino ez daude, Gornizeko hondartzan, hain zuzen. Hasteko, ahalegina egin beharko litzateke udaletxean eta ikastetxeetan bizikleta-aparkalekuak jar daitezen.
- Bizikletaren eta garraio publikoaren arteko intermodalitatea sustatzea; bi modutan egin daiteke: bizikleta garraio publikoko ibilgailuan sartuz, edo bizikleta geralekueetatik eta geltokietatik hurbil dauden aparkalekueetan utziz. Lehendabiziko modua metrorako da egokia, bizikleta bagoietan sartzea baimenduta dago eta. Autobusetan ere bada aukera hori, baldin eta maletategia badu. Hala ere, beti ezin da garraio publikoaren geltokietan aparkatu bizikleta. Esate baterako, Plentziako metroan ez dago bizikleta-aparkalekua.





4. Potenciar el uso del transporte público

Un municipio con una buena red de transporte público tiene mayores posibilidades de reconducir su movilidad hacia la sostenibilidad. Gorliz dispone únicamente de servicios de autobús, que se apoyan en la estación de metro de Plentzia para las conexiones externas. Sus frecuencias y tiempos de recorrido no son suficientemente atractivos. Como resultado, el transporte público representa en Gorliz tan solo el 7,55% de la movilidad, correspondiendo la mayoría de los viajes al metro (63%).

Gorliz cuenta con los siguientes servicios de autobús:

- Línea A-3499: Se trata de un servicio de Bizkaibus de tipo lanzadera, con frecuencia de 20 minutos, que comunica el municipio con la estación de metro de Plentzia, aunque la coordinación horaria no está optimizada. Durante el verano se amplían los horarios. Existen servicios que conectan con Andraa a través de Urizar. Como se ha dicho, el autobús se complementa parcialmente con el metro de Plentzia, aunque es más habitual el acceso en coche hasta la estación.
- Línea A-3499 partiendo de la estación de metro Plentzia, y aparcamiento.
- Línea A-3451: Coincidente en parte de su recorrido con la A-3499, este servicio recorre una parte importante del territorio de Gorliz (y de la Mancomunidad), pero con una frecuencia de una hora, y con un trayecto muy largo y con numerosos rodeos, que hace que sus tiempos de viaje no sean competitivos.

4. Garraio publikoaren erabilera bultzatzea

Garraio-sare publiko ona duen udalerrri batek aukera gehiago ditu bertako mugikortasuna iraunkor bihurtzeko. Gorliz udalerrrian autobus-zerbitzua bakarrik dago, eta kanpora begirako joan-etorrietarako Plentziako metro-geltokia. Maiztasuna eta ibilbidea egiteko behar duen denbora ez dira nahikoa erakargarriak. Horren ondorioz, Gorlizen garraio publikoak mugikortasunaren %7,55 baino ez du egiten, eta joan-etorri gehienak metroz egiten dira (%63).

Gorliz udalerrrian autobus-zerbitzu hauek daude:

- A-3499 linea: Bizkaibus-ek eskaintzen du zerbitzua, lotura-zerbitzuaren antzekoa da, udalerrria eta Plentziako metroaren geltokia lotzen baititu. Maiztasunari dagokionez, 20 minutuan behin izaten da, baina metroaren ordutegiarekiko koordinazioa ez da egokia. Udan ordutegia zabalagoa da. Badira Urizar zeharkatuz Andraarekin lotzen duten zerbitzuak ere. Esan dugunez, autobusaren zerbitzua Plentziako metroarekin osatzen da neurri batean, baina ohikoagoa da autoz gerturatzea geltokiraino.
- A-3499 linea, Plentziako metro-geltokitik abiatzen dela, eta aparkalekua.
- A-3451 linea: A-3499 linearen ibilbide-zati bat egiten du. Gorliz lurraldearen zati handi bat (eta Mankomunitatearena ere bai) zeharkatzen du, baina orduan behin izaten da, eta, gainera, ibilbideak oso luzeak dira eta itzulinguru ugari egiten ditu. Hortaz, bidaia-denborak ez dira lehiakorrak.



En relación con la accesibilidad para personas con movilidad reducida, los autobuses que operan se caracterizan por ser de piso bajo con rampa. Sin embargo, la cadena de accesibilidad se rompe en ocasiones debido a la disposición de las paradas, a la presencia de barreras, al bloqueo del estacionamiento ilegal o por la presencia de coches estacionados irregularmente.

La propuesta para mejorar el servicio de transporte público se centrará en:

* **Potenciar los servicios del Metro:** equiparando sus frecuencias de paso a las del resto de estaciones de la Línea 1; aunque Gorliz no cuenta con estación puede verse beneficiada de las mejoras en frecuencias que experimente Plentzia.

* **Remodelación de la red de autobuses:**

- Línea A-3451: se propone modificar una de las cabeceras, de manera que en lugar de llegar a Lemoiz, la línea termine en el Hospital de Gorliz y mejorar la frecuencia, pasando de una hora a 30'.
- Línea A-3499: sustitución por un Servicio Mancomunado Interurbano de tipo lanzadera de conexión entre el núcleo urbano de Gorliz y la estación de Metro de Plentzia, a través de la calle Areatza, parando en el entorno de la playa, y atravesando el núcleo urbano de Plentzia. La frecuencia sería de 10 minutos durante los periodos punta de la mañana y de la tarde, y de 20 minutos durante el resto del día.
- Nuevos servicios a la demanda destinados a áreas de baja densidad.
- Mejora de la coordinación horaria entre el Metro y los servicios de autobús.
- * **Mejora de la Intermodalidad:** El Plan de la Mancomunidad recoge la propuesta de creación de una red de intercambiadores en torno al sistema de transporte público, con la finalidad de mejorar su atractivo, mejorando la eficiencia del tránsito entre un modo y otro. En torno a ellos se ha de mejorar el acceso peatonal y ciclista, y confluirán los ejes centrales de circulación y estacionamiento de bicicletas, taxis y otros servicios.

Mugikortasun urriko pertsonen irisgarritasunari dagokionez, autobus guztiek dute plataforma baxua eta arrapala. Hala ere, zenbaitetan irisgarritasun-katea eten egiten da, geltokiak kokatuta dauden moduatatik, hesiak daudelako, legez kontra aparkatutako autoek enbarazu egiten dutelako edo gaizki aparkatutako autoak daudelako.

Hauek dira garraio publikoaren zerbitzua hobetzeko proposamenak:

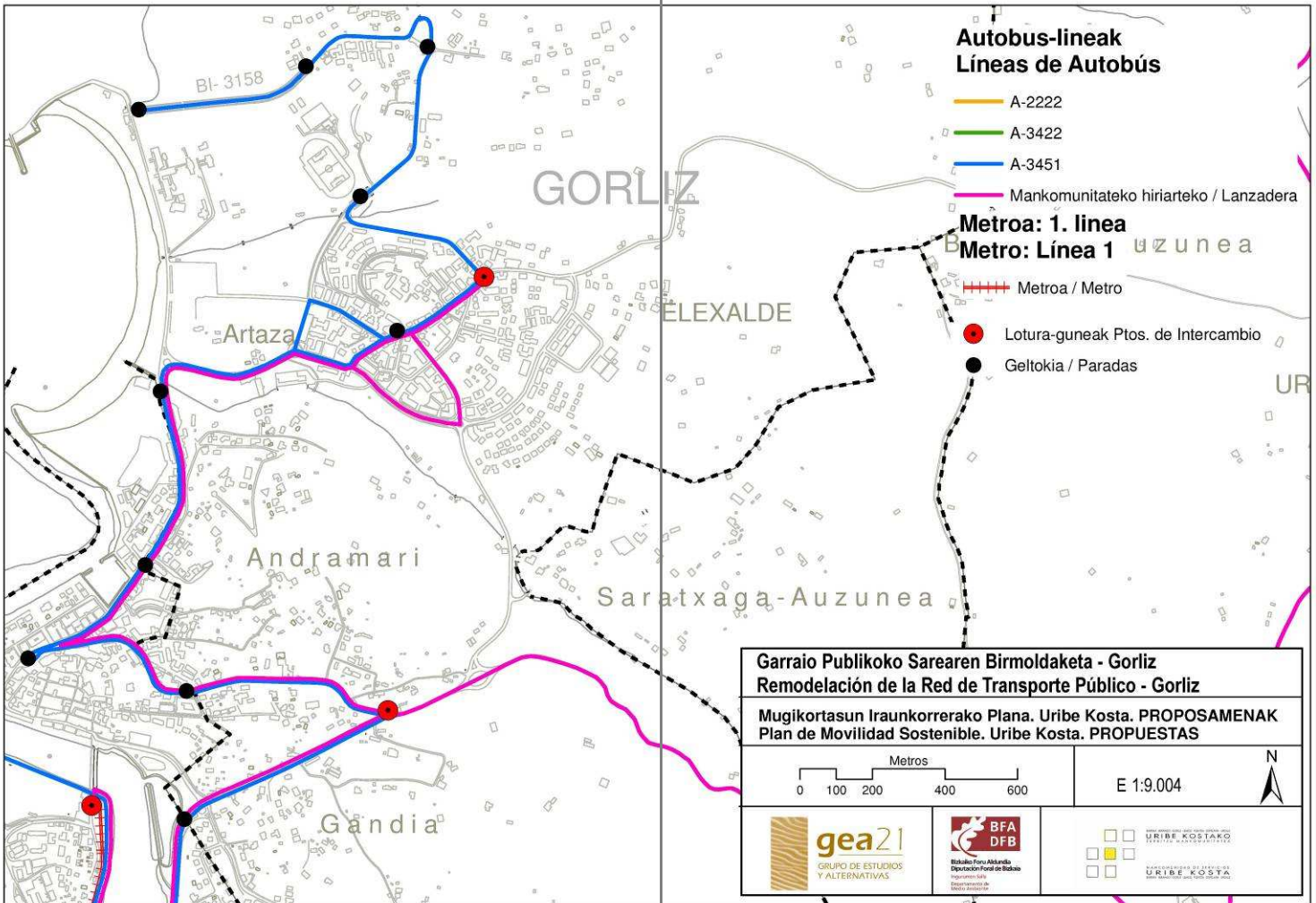
* **Metro-zerbitzu gehiago eskaintzea:** 1. linearen gainerako geltokietatik barrena igarotzen den maiztasun bera jarrita; nahiz eta Gorlizen geltokirik ez egon, Plentzian maiztasun hobeak jartzen badira, egoera hobeak izan daitezke.

* **Autobus-sarea birmoldatzea:**

- A-3451 linea: linea hori hasten den tokietako bat aldatzea proposatzen da, eta Lemoizera iritsi beharrean, Gorlizko ospitalera iristea proposatzen da. Horrez gain, maiztasuna ordubetekoa izan ordez, 30 minutukoa izatea proposatzen da.
- A-3499 linea: Hiriarteko Zerbitzu Mankomunatu batekin ordeztu, Gorlizko hirigunearen eta Plentziako metro-geltokiaren arteko lotura-zerbitzu motakoa. Areatza kalean zehar igaroko litzateke, eta kale horretan, geraleku bat izango luke, hondartzaren inguruan. Halaber, Plentziako hirigunea zeharkatuko luke. Zerbitzu horrek 10 minutuko maiztasuna izango luke goizeko eta arratsaldeko puntako orduetan. Eguneko gainerako orduetan, 20 minutukoa.
- Eskaeraren araberako zerbitzuak, dentsitate txikiko eremuetarako.
- Metroaren eta autobus-zerbitzuaren arteko ordutegi-koordinazioa hobetzea.
- * **Intermodalitatea hobetzea:** Mankomunitatearen planak egiten duen proposamenetako bat hau da: garraio publikoaren sistemaren barruan, modalitateak aldatzeko sarea jartzea. Hartara, garraio publikoa erakargarriagoa izango litzateke, modalitate batetik beste batera aldatzeko efizientzia hobetuta. Toki horietara oinez eta bizikletaz joateko sarbideak hobetu egin behar dira; zirkulaziorako ardatz nagusiak han egongo lirateke, bai eta bizikletak, taxiak eta beste zerbitzu batzuentzako aparkalekuak ere.

- * **Mejora de la calidad del servicio de autobús** no sólo en los vehículos sino también en las paradas (información horaria en paradas, marquesinas con asientos y cubiertas)
- * **Gestión compartida de servicios especiales** de manera que diferentes colectivos con itinerarios coincidentes (parcial o totalmente) hagan uso de un mismo vehículo de transporte.
- * **Divulgación y fomento del transporte público.** Hay que dar a conocer los nuevos servicios mediante campañas organizadas por la Mancomunidad en colaboración con las empresas concesionarias y el Consorcio de Transportes de Bilbao en diversos formatos: difusión en la página Web de la Mancomunidad y los municipios, los medios de comunicación local (radios, prensa escrita, etc.).

- * **Autobus-zerbitzuaren kalitatea hobetzea**, ez bakarrik ibilgailuen kalitatea, bai eta geltokien inguruko kalitatea ere (ordutegi buruzko informazioa geltokietan, markesinak eserlekuekin eta estaliak).
- * **Zerbitzu berezien kudeaketa elkarbanatzea**; horrela, ibilbide berberak (ibilbide-zati bat edo osorik) egingo dituzten kolektiboek garraio-ibilgailu bera erabili dezaten.
- * **Garraio publikoa ezagutzera ematea eta sustatzea.** Zerbitzu berriei buruzko informazioa eman behar da. Horretarako Mankomunitateak kanpainak antolatu behar ditu, zerbitzuen kontzesioa duten enprekin eta Bilboko Garraio Partzuergoarekin lankidetzan. Informazio hori zenbait formatutan eman behar du, besteak beste: Mankomunitatearen eta udalerrietako udalen web-orrietan, eta tokiko hedabideetan (irratia, idatzizko prentsa, etab.).



5. Gestión de la red viaria

La red viaria está constituida por la BI-2120 y la BI-3154, que canalizan los desplazamientos intermunicipales, al tiempo que funcionan como red urbana que permite la conexión entre el núcleo central y los barrios adyacentes a Plentzia (municipio con el que forma un continuo, compartiendo viario).

De forma sintética, el esquema viario de Gorliz se estructura en torno a los siguientes ejes:

- - Anillo de circunvalación formado por las calles Ondargane, Urezarantza, Itsasbide, Tribiñu y Errementari.
- - Calle Itsasbide, que atraviesa el núcleo urbano y conecta con la playa (en torno a ella se concentra la actividad comercial).
- - Calle Areatza, compartida con Plentzia, sirve de frontera entre estos municipios, dando acceso a la playa desde éste último y los barrios de Guzurmendi y Andra Mari de Gorliz desembocando en Itsasbide.

El resto del viario es de carácter secundario, excepto la calle Iberre, que es peatonal, al igual que el entorno de la plaza del Lehendakari Agirre. Las calles Eloisa Artaza e Itsasbide presentan tramos de coexistencia. Por su parte, las obras de recuperación en la playa de Gorliz han transformado la calle Astondo ibiltokia en un paseo marítimo de uso exclusivo peatonal y ciclista.

El tráfico se caracteriza por una gran estacionalidad que concentra los mayores flujos durante el verano y fines de semana, generado por el gran volumen de visitantes que visita la Playa de Gorliz procedentes de toda la provincia de Bizkaia, y especialmente de la capital.

Una mejora de la gestión del viario, desde criterios de sostenibilidad, requerirá actuaciones como:

- Conseguir una buena jerarquización del viario y la consiguiente introducción de límites de velocidad:
 - 50 km/hora para las vías arteriales
 - 30 km/h para las vías principales
 - 20 km/h para las vías colectoras y locales
 - 15 km/h para las calles residenciales
- Reordenación de los sentidos de circulación, favoreciendo el doble sentido y de esta forma evitar rodeos innecesarios, especialmente importantes en el caso de la circulación ciclista.
- Modificación de las secciones viarias, generalmente sobredimensionadas hacia el lado de la circulación motorizada, de manera que se equilibre el espacio, primando al peatón y al ciclista.
- Tratamiento de las intersecciones, identificando aquellas más peligrosas, en las que se aplicarán criterios de diseño que favorezcan la movilidad no motorizada. En el caso de Gorliz se trataría de las rotondas en la carretera de Mungía, la carretera a Lemoiz y Andra Mari.

5. Bide-sarea kudeatzea

Errepide-sarea BI-2120 eta BI-3154 errepideek osatzen dute, eta udalerrien arteko joan-etorriak bideratzeaz gain, Gorliz udalerriko hirigunea eta Plentzia ondoan dauden auzoak lotzen ditu (Plentzia segidan dagoen udalerrria da eta bide bera dute).

Gorliz udalerriko bide-sarea ardatz nagusi hauen inguruan egituratzen da:

- Ondargane, Urezarantza, Itsasbide, Tribiñu eta Errementari kaleek osatzen duten ingurubide-eraztuna.
- Itsasbide kalea, hirigunea zeharkatu eta hondartzaraino iristen dena (horren inguruan merkataritza-jarduera guztia biltzen da).
- Areatza kaleak, Plentzia ere hartzen du, bi udalerreri horien arteko muga ezartzen du, eta Plentziatik barrena hondartzara joateko sarbide izateaz gain, Gorliz udalerriko Guzurmendi eta Andra Mari auzoetarako sarbide ere bada. Itsasbiden du amaiera.

Gainerako kaleak bigarren mailakoak dira, Iberre kalea izan ezik, oinezkoentzako baita; Agirre Lehendakaria plazaren ingurua ere oinezkoentzako da. Eloisa Artaza eta Itsasbide kaleek bi zirkulazio motak hartzen dituzten bide-zatiak dituzte. Bestalde, Gorliz udalerriko hondartzan berritze-lanak egin dira, eta, lan horien ondorioz, Astondo ibiltokia itsasertzeko pasealeku bilakatu da, soilik oinezkoentzako eta bizikletaz ibiltzeko pasealeku.

Urtaroak asko baldintzatzen du zirkulazioa, udan eta asteburuetan izaten baitira fluxu handienak. Izan ere, Bizkaiko lurraldetik, eta, bereziki, hiriburutik jende asko joaten da Gorlizeko hondartzara.

Errepide-sarearen kudeaketa iraunkortasunaren irizpideak kontuan hartuta hobetzeko, ezinbestekoa da, besteak beste, jarduera hauek gauzatzea:

- Errepideen arteko hierarkia behar bezala zehaztea, eta, horren ondorioz, abiadura-mugak ezartzea:
 - 50 km/orduko abiadura, arteria-bidea bada
 - 30 km/orduko abiadura, errepide nagusia bada
 - 20 km/orduko abiadura, bide biltzailea eta tokikoa bada
 - 15 km/orduko abiadura, bizitokietako kalea bada
- Zirkulazioaren noranzkoak berrantolatzea, bi noranzkoetako zirkulazioa jarrita. Izan ere, horrela, alferrikako itzulinguruak ez lirateke egin behar, batez ere, bizikleta bidezko zirkulazioan.
- Errepideen sekzioak aldatzea, batik bat, motordun zirkulazioaren aldea askoz ere handiagoa dutenak. Horrela, espazioa orekatuta banatuko litzateke, oinezkoari eta bizikleta-erabiltzeari lehenetsua emanda.
- Gurutzaguneak aztertzea, arriskutsuenak identifikatzeko eta horietan motorrik gabeko mugikortasunari mesede egingo dioten diseinu-irizpideak aplikatzeko. Gorliz udalerraren kasuan, Mungiaiko errepideko, Lemoizerako errepideko eta Andra Mariko biribilguneak aztertuko lirateke.



- Calmado de tráfico en la red interurbana, reduciendo los actuales límites de velocidad, para permitir la compatibilidad con los paseantes y ciclistas. Para ello hay que introducir medidas que modifican el escenario actual de la vía y que inviten a incrementar el grado de atención de los conductores. En este sentido habría que realizar las remodelaciones de las carreteras del municipio como la de Uresantza.
- Extensión de las actuaciones de calmado de tráfico al conjunto de la red de carácter urbano.

Medidas de vigilancia, disuasión y sanción, imprescindibles en un momento de cambio de modelo hacia un comportamiento más calmado de la movilidad. Gorliz ya cuenta con una Ordenanza reguladora del tráfico, usos y seguridad de vías públicas en la que debería de introducir los criterios de sostenibilidad. Este instrumento no tendría ningún sentido si no se realizaran labores de vigilancia. Actualmente Gorliz no cuenta con los suficientes agentes municipales para desarrollar estas tareas en el conjunto del municipio, sin embargo se ha pensado en un órgano de coordinación con la Ertzaintza que funcionara en el conjunto de la Mancomunidad.

- Y finalmente es preciso contar en cada caso con la señalización e información adecuada

6. Accesos a la playa

Las playas son los centros atractores con mayores visitantes y con mayores problemas de acceso, especialmente durante los periodos vacacionales y fines de semana de buen tiempo. Racionalizar la capacidad de estos espacios es una medida necesaria para lograr la movilidad sostenible en Gorliz. En este sentido sería necesario realizar las siguientes actuaciones:

- Mantenimiento de las plazas de estacionamiento actuales, así como la implantación del sistema de cobro tipo OTA.
- Prohibir, bien mediante vigilancia y sanción, bien con la introducción de diseños en el viario, el estacionamiento ilegal en las vías de acceso.
- Introducir la conexión ciclista hasta la misma playa mediante la construcción de bidegorris que permitan una circulación segura y cómoda de los ciclistas sin interferencias con peatones o tráfico.
- Instalar aparcabicicletas suficientes y bien protegidos
- Extender el sistema de bicicletas publicas de préstamo
- Acercar los servicios de transporte público, al menos durante la temporada alta (p. ej. Mediante un servicio de lanzadera desde el metro, que podría financiarse de las tarifas del aparcamiento en la misma)

- Zirkulazioa moteltzea hiriarteko sarean, egungo abiadura-mugak murriztuta, oinezkoekin eta bizikleta-erabiltzaileekin bateragarriak izan daitezten. Horretarako, neurriak ezarri behar dira, egungo errepidearen egoera aldatzeko eta gidariek arreta handiago jar dezaten eragiteko. Hau da, udalerriko errepideetan aldaketak egin behar dira, Uresantzakoa bezalakoa.
- Zirkulazioa moteltzeko jarduerak herri barruko sare guztian egitea.
- Zaintza-, disuasio- eta zigor-neurriak ezinbestekoak dira mugikortasun lasaigoaren eredia lortzeko aldaketak egiten direnean. Gorliz udalerrian bada Bide Publikoetako trafikoa, erabilerak eta segurtasuna arautzen dituen udalordenantza., eta iraunkortasuneko irizpideak izan beharko lituzke. Lege-bitarteko horrek ez luke inolako zentzurik izango zaintza-lanak egingo ez balira. Egun, Gorliz udalerrian ez dago nahikoa udaltzain udalerrri guztian lan horiek egiteko; hala ere, Ertzaintzaren eta udalaren arteko koordinazio-organo bat proposatu dugu, Mankomunitate guztian jarduteko.
- Eta, azkenik, ezinbestekoa da horietako bakoitzak seinaleztapen egokia izatea, bai eta horietako bakoitzari buruzko informazio egokia izatea ere.

6. Hondartzarako sarbideak

Hondartzak dira bisitari gehien hartzen dituzten erakarguneak eta, aldi berean, horietara joatea arazo gehien eragiten duten erakarguneak, batez ere udaldietan eta eguraldi ona egiten duen asteburuetan. Gune horiek antolatzea ezinbesteko neurria da, Gorliz udalerrian mugikortasun iraunkorra lortu ahal izateko. Horretarako, beharrezkoa da jarduera hauek abian jartzea:

- Egungo aparkaleku-plazen kopurua bere horretan uztea, eta TAO kobrantza-sistema ezartzea .
- Sarbideetan gaizki aparka dadin debekatzea, bai leku horiek zainduz eta isunak ipiniz, bai aparkatzea galaraziko duen gailuak jarritz.
- Bizikleta-ibilbideak hondartzaraino bertaraino luzatzea. Bizikleta-erabiltzaileak seguru eta eroso ibiltzeko moduko bidegorriak eraikita, oinezkoen ibilbideekin eta beste zirkulazio-motaren batekin nahasiko ez direnak.
- Behar beste bizikleta-aparkaleku jartzea, eta horiek ondo babestea.
- Bizikletak maileguz emateko sistema publikoa zabaltzea.
- Garraio publikoko zerbitzuak hurbiltzea; behintzat, goi-denboraldian (esate baterako, metroarekiko lotura-zerbitzua ezarrita, bertan aparkatzeagatik tarifa bidez finantza daitekeena).

7. Gestión del aparcamiento

Sin duda, la gestión del aparcamiento es uno de los instrumentos fundamentales de cara a la promoción de una movilidad sostenible. Su oferta debe limitarse, dado que la existencia de aparcamiento es uno de los principales vectores del uso del coche. Pero al mismo tiempo se debe adecuar a la demanda de aparcamiento por parte de los residentes.

El municipio cuenta con un total de 948 plazas de aparcamiento estimadas en la vía pública y más de 729 en garaje.

Con respecto a la gestión del aparcamiento, se propone:

- Adecuar la oferta de aparcamiento para residentes de forma prioritaria, evitando déficits (que generan ilegalidad) y sobreofertas (que invitan a la utilización del coche).
- Reducir de forma progresiva las plazas de aparcamiento en viario.
- Ordenar el aparcamiento en las playas, especialmente en las épocas de verano y fines de semana de buen tiempo (manteniendo el sistema de pago).
- Mejorar el aparcamiento para las Personas con Discapacidad, de acuerdo a la Ley 20/1997, mejorando la accesibilidad a los destinos donde desean ir (cercanía, itinerarios continuos, etc.).

Algunas ideas para comenzar a caminar hacia la movilidad sostenible

El Plan Mancomunado de Movilidad Sostenible se concreta en 31 medidas ordenadas en 10 programas, que ahora es el momento de poner en marcha, con el apoyo de la población.

Las medidas de este Plan que la participación ciudadana considera más urgentes en GORLIZ serían:

Continuidad de itinerarios peatonales (Medidas 1.3. y 2.1.) Continuar mejorando el reparto del espacio en la vía pública con calles amplias y atractivas.

Impulso a la accesibilidad universal (Medidas 8.1 y 8.2)

Bidegorris (Medida 3.1.) diseñar y construir una red que conecte todos los barrios y equipamientos.

Mejor Intermodalidad bus-metro y metro-bici (Medidas 6.3 y 3.2) Remodelación de la red de autobuses con mejores frecuencias y lanzadera para conectar con el Metro.

Para saber más acerca de estas medidas, se pueden consultar las Propuestas del PMMS de Uribe Kosta en la Web de la mancomunidad:

www.uribekosta.org

7. Aparkalekuaren kudeaketa

Zalantzarik gabe aparkalekuaren kudeaketa da funtsezko tresnetako bat mugikortasun iraunkorra lortzeko. Aparkalekuaren eskaintza mugatu egin behar da, arrazoi nagusietako bat baita autoa erabiltzeko. Baina, aldi berean, bertan bizi direnen aparkaleku-eskaerara egokitu behar da eskaintza.

Udalerrian 948 aparkaleku-plaza inguru daude bide publikoan, eta 729 plaza baino gehiago, garajeetan.

Aparkalekuaren kudeaketari dagokionez, hona hemen proposamenak:

- Lehenik eta behin, bertan bizi direnen aparkaleku-eskarira egokitzea eskaintza, gutxiegi eskaini gabe (bidegabekeriak eragiten ditu) eta gehiegi eskaini gabe (autoa erabiltzea eragiten du).
- Bideetako aparkaleku-plazak pixkanaka murriztea.
- Hondartzetan aparkalekua antolatzea, batez ere, udan eta eguraldi ona egiten duen asteburuetan (ordainketa-sistema bere horretan utzita).
- Gutxitasunak dituzten pertsonentzako aparkalekua hobetzea, 20/1997 Legeak ezarritakoari jarraiki, joan nahi duten lekuetarako irisgarritasuna hobetuta (aldirietako zerbitzua, segidako ibilbideak...).

Zenbait deia mugikortasun iraunkorraren bideari ekiteko

Mankomunitateko Mugikortasun Iraunkorrerako Planak 31 neurri hartzen ditu bere baitan, 10 programatan antolatuta. Orain, horiek abian jartzeko garaia da, herritarren laguntza dugula horretarako.

Planean ezarritako neurrietatik, GORLIZ udalerrian hauek dute lehentasun handien, herritarrek adierazi dutenez:

Oinezkoentzako ibilbideei jarraipena ematea (1.3 eta 2.1 neurriak). Bide publikoan orekari erreparatuta banatzea espazioa, kale zabalak eta erakargarriak jarrita.

Irisgarritasun unibertsala bultzatzea (8.1 eta 8.2 neurriak)

Bidegorriak (3.1 neurria) diseinatzea eta auzo guztiak eta ekipamendu guztiak lotuko dituen sarea eraikitzea.

Autobusa-metroa eta metroa-bizikleta intermodalitatea hobetzea (6.3 eta 3.2 neurriak). Autobus-sarea birmoldatzea, autobusak maizago jarrita eta metroarekiko lotura-zerbitzua jarrita.

Neurri horiei guztiei buruz gehiago jakin nahi izanez gero, Uribe Kostako MMIPean bildutako proposamenak kontsulta daitezke Mankomunitatearen web-orrian:

www.uribekosta.org