



Lekunberri Bizigarri

Partaidetzazko Herri- Diagnostikoa

Lekunberriko espazio publikoei buruz
taldean hausnartzeko proiektua



Lekunberriko Udala
Ayuntamiento de Lekunberri

Gobierno
de Navarra



Nafarroako
Gobernua



AGENDA
2030

cAnicca
arquitectura • diseño • urbanismo

cAnicca

[arkitektura + diseinu + hirigintza]

www.canicca.org

2020



Partaidetzazko Herri- Diagnostikoa

Lekunberriko espazio publikoei buruz
taldean hausnartzeko proiektua

Partaidetzazko herri- diagnostikoa Lekunberri 2020

Sustatzaile eta laguntzaile:

Lekunberriko Udala

Laguntzaileak:

Nafarroako Gobernuko Lurraldearen Antolamendu,
Etxebizitza, Paisaia eta Proiektu Estrategikoen
Departamentua
Nafarroako Gobernuko Lehendakaritza, Berdintasun,
Funtzio Publiko eta Barne Departamentua

Zuzendaritza eta koordinazioa:

cAnicca [a+d+u]

Erredaktore- taldea:

Thais Ibarrondo Robleda
Carlos Muñoz Sánchez
Uxue Jauregi Aranbarri

Diseinua eta maketazioa:

cAnicca [a+d+u]

Tipografiak:

Raleway

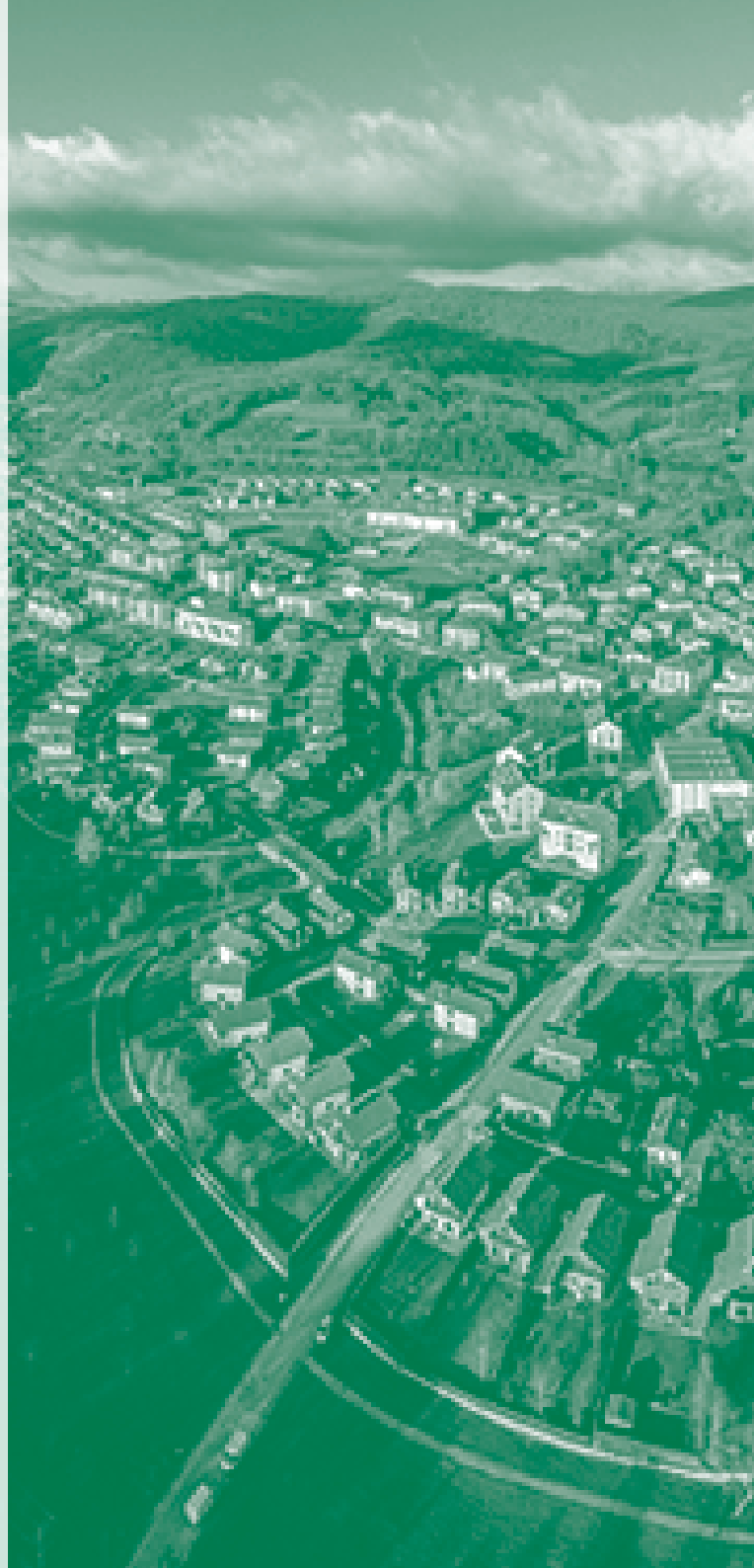
Playfair Display

Erabilitako tipografiak jabari publikoa dute

CC BY-NC-ND 4.0

Lan hau Egozpena-EzKomertziala-SinDerivados 4.0
Internacional Creative Commons lizentziapean dago.
Materiala edozein baliabide edo formatutan partekatu,
kopiatu eta birbanatu ahal izango duzu, honela:

- Esleipena — Behar bezala kreditatu behar duzu, lizen-
tziarako esteka eman, eta aldaketarik egin den adierazi.
Edozein modutan egin dezakezu, baina ez zuk edo
zure erabilerak lizentzia-emailearen laguntza izateko
moduan.
- Ez Komertziala — Ezin duzu materiala helburu komer-
tzialetarako erabili.
- EzDeribatuak — Materialetik abiatuta berregiten,
eraldatzen edo sortzen baduzu, ezingo duzu material
aldatua banatu.





Partaidetzazko Herri- Diagnostikoa

Taldean hausnartzeko proiektua
Lekunberriko espazio publikoei buruz

Dokumentu hau, zer da?

*Dokumentu honek **Lekunberri Bizigarri** proiektua jasotzen du, Lekunberrin (Nafarroa) egindako herri-diagnostikoaren prozesua eta lortutako emaitzak kontatuz.*

Aurkibidea

1. Sarrera eta Kokapena	6
2. Metodologia Lekunberri Bizigarri	10
3. Ildo Estrategikoak	18
A. Irisgarritasuna eta segurtasuna	20
B. Kudeaketa eta erregulazioa	32
C. Ongizatea eta erosotasuna	38
D. Zerbitzu eta Ekipamendu Publikoak	44
4. Ondorio Orokorrak	48
5. Eranskina: Planoa	58

An aerial photograph of a coastal town, likely in the Philippines, showing a large harbor with several ships, a city built on a hillside, and a large body of water in the foreground. The image is in black and white with a halftone dot pattern.

1. Sarrera eta Kokapena

AURREKARIAK

2020. urtean biraketa garrantzitsua eman da bizi garen inguruneen diseinuari buruzko lehentasunetan pentsatzeko orduan. Fikziotik gertu, haren logika batzuk zalantzan jarri dituen errealitateak lurraldea ulertzeko modua kolpatu du. Horren ondorioz, **osasuna eta zaintza** erdigunean jarri dira, bai espazio publikoetan, bai etxebizitzetan. COVID-19k eragindako pandemiaren ondorioz, faktore horiek **gure inguru-neak diseinatzeko orduan funtsezko elementuak direla ulertu dugu, pertsonen zaintzari erantzungo dioten hiri eta herri osasungarriagoak sortzeko.**

Osasun krisiak alarma piztu du. Agenda 2030k, ordea, Garapen Iraunkorreko Helburuekin gaur ezinbestekoak diruditen gauza asko aspaldi aurreratzen zituen. Koronabirusaren krisiak bat egin du 2008ko atzeraldiaren ondorengo krisi ekonomikoarekin eta klima-krisiarekin. **Hirigintzak eta hiri-diseinuak gaur egun dituzten erronkei aurre egiteko unea da,** Agenda 2030ekin -ODS 11 Hiri eta komunitate jasangarriak - bat eginik.

Egoera berri horretan, **herritarren parte-hartzea funtsezkoa da,** parte hartzea bere horretan ulertuta. Horretarako, hausnarketarako parte-hartzea lortzeko ahalegina egin behar da, **eremu publikoak ondasun komun gisa duen garrantziari** buruzko pedagogiaren zati bat barne hartuz.

Azken urteotan berritzen ari ziren parte hartze-ko tresnak eztabaida kolektiboan, elkarriketatan eta hausnarketa bateratuan oinarritu dira. Lan-saioen bidezko zuzeneko parte-hartzearen garrantzia azpimarratuz.

Zoritxarrez, osasun-krisiak parte hartzeko prozesuetan egon den joera honeri ere eragin dio. Horren aurrean, nahitaezkoa da prozesu horiek birplanteatzea, tresna eta metodologia berriak sortzea ezinbestekoa izanik, orain arte egin diren aurrerapenetan atzera ez egiteko, parte-hartze prozesuen esparruan.

LEKUNBERRI BIZIGARRI

Lekunberri Bizigarri hiri-diagnostikorako proiektu bat da, non, Lekunberriko bizilagunen lan-kidetzaren bidez, udalerriko hiri-diseinuarekin lotutako beharrak detektatzea bilatzen den.

Diagnostikoaren helburu orokorra jarduera-ildo batzuk zehaztea da, **espazio publikoak pixkanaka pertsona guztien benetako beharretara egokitu ahal izateko, ikuspegi inklusibo eta anitz batetik.**

Dokumentu honetan jasotako neurri batzuk udalak hartu ahal izango ditu. Beste batzuk, berriz, azterketa sakonagoa eta espezifikagoa edota udalaz gaindiko erakundeen koordinazioa beharko dute.

LEKUNBERRI

Lekunberri Aralarko iparraldean dago, Nafarroako Iruñea- merindadean. Ongi lotuta dago bere erkidegoko hiriburuarekin, Iruñearekin, eta Gipuzkoako mugakide den probintziako hiriburuarekin. Haren kokalekua izan da, hain zuzen ere, biztanleriaren hazkundea bultzatu duen faktoreetako bat. XVI. mendean zehar, Larraungo harana zeharkatzen zuten pertsonen joan-etorri handia jaso zuen herriak, izan ere, haranaren erdigunean kokatzen da Lekunberri. Egoera honek, udalerria ekonomikoki garatzera eramán zuen, eta, 1990ean, udalerri independentea bilakatu zen. Historia horren herentzia da **bere alde zahar bereizgarria, baserri dotoreez osatuta dagoena** eta herriaren errealitate sozio-demografikoa elikatzen duen erakargarritasun turistikoa elikatu duena.

Gaur egun, **NA-1300 errepideak Lekunberri banatzen du**. Bere nukleoaren muturretan, gainera, beste errepide batzuk elkartzen dira, NA-7510 hego-mendebaldetik eta NA-7562 iparraldetik. A-15ak ipar-ekialdetik inguratzen du udalerria.

Oraindik ere, lurraldeko hiri erreferenteen arteko **kokapen estrategiko** hori herriko gizarte- eta ekonomia-sarea garatzeko aukera handia da. Horren erakusgarri da azken hamarkadetan hirigunearen periferian gero eta handiagoa den dentsitate txikiko hiri-hedadura. 2019ko datuen arabera, Lekunberri 1.536 biztanlera heldu da 223,85 bizt./km² -ko dentsitatearekin.

Herri- eredu sakabanatua hau iraunkortasunari dagokionez eredurik egokiena ez dela esan beharra dago. Hala ere, dentsitate baxu horrek, izaera aireztatua eta atsegina ematen die Lekunberriko kaleei, eta, gainera, hirigunetik gertu aisialdirako eta naturarekin kontaktua izateko eremu handiak izatea ahalbidetzen du.

Bestalde, NA-1300 errepidea ere **Lekunberriko arazo garrantzitsuenen eragilea** da. Herria linealki egituratzen du, hirigunearen ardatz zatitzaile bihurtuz. Herriko egoera fisiko hori, trafiko-fluxuarekin batera, herriaren bizi-kalitatean eragin handienetako bat da.

Herriak dituen ezaugarri orokorrak, ekipamenduak eta aukerak nabarmendu behar dira ere. Hala nola kanpoko kirol-jardueren eskaintza zabala, eskaintzen duen natura-ingurunea, alde zaharreko arkitektura interesgarria edo biztanleek, berez, dituzten ekipamenduak (bide berdeak, liburutegia, kiroldegia, etab.).



Lekunberriko bizilaguna Aralar kalean. Irurria: cAnicca



2. Metodologia Lekunberri Bizigarri

Lekunberri Amable Lekunberri **herrian bizi diren pertsona guztiei irekitako** prozesua da. Diagnostiko-prozesua eta, zehazki, haren zatirik publikoena hori kontuan hartuta diseinatzeko da, eta lehentasunezkoa da hainbat profilek parte har dezaten ahalbidetzea. Diseinuaren funtsezko beste faktore bat garatzen den testuingurua da, prozesuaren edukia udalerriko bizimoduaren berezitasunetara egokitzen baita.

Lekunberri Bizigarri **prozesu hurbila, dinamikoa eta parte-hartzaileentzat interesgarria** izateko asmoz sortu da. **Hausnarketarako eta elkartruke kolektiborako espazio bat sortzeko** helburuan oinarritzen da. Bertan bizi ditugun espazioak aztertzeko, eta hura hobetu dezaketen estrategiak proposatzeko eta aztertzeko.

Hala ere, 2020a ez da izan, hain zuzen ere, hurbiltasuna eta elkar-trukea bultzatu dituen urtea, eta, beraz, proiektua espazio horri gehitutako konplexutasuna duen testuinguru batean diseinatu da.

Lekunberri Bizigarri 2020ko urrian hasi eta urte bereko abenduan amaitu da. Hasiera batean, osasun-neurri guztiak bermatzeko egokitutako aurrez aurreko hiru lan-saio kolektibotan planteatu zen. Horiek, aurrez aurrekoak ez diren kanalen bidez ekarpenak egiteko aukerekin osatzeko aukera aurreikusten zen, lan-saio kolektiboetara ez joatea nahiago zuenari ere hitza emanaz. Hala ere, COVID-19 gaitzak eragindako osasun-krisiaren ondorioz, azaroan murrizketak gogortu egin ziren, parte hartzeko prozesua

hasi eta berehala, partaidetza-formatua birplanteatu egin behar izan zen, aurrez aurrekoa ez den prozesu batera bideratzeko.

Baldintza hori **parte-hartzaileen eta teknikarien artean espazio-denborazko oztopoa izan da jarduerak garatzerako orduan**, lan-saio kolektiboetan lor daitezkeen aberastasun eta ñabardura asko galaraziz.

Hala eta guztiz ere, ahalegin handia egin da partaidetza-formatu dinamiko, irisgarri eta interesgarrietan berritzeko.

Partaidetzazko hiri-diagnostikoaren proiektu hau **ondo bereizitako hiru multzotan egitura-tu** da. Multzo horiek, aldi berean, hainbat zati dituzte: aurretiazko ekintzak, partaidetza-prozesua eta ildo estrategikoen definizioa. Azken hauek, parte-hartze prozesutik atera diren ondoretatik datoz eta dokumentu honetan jasotzen dira.

AURRETIK BURUTUTAKO EKINTZAK ETA KOMUNIKAZIOA

2020ko Urria

Proiektuaren hasierako fasea 2020ko urriaren hasi eta prozesu parte-hartzailea hasi arte iraun du. Lekunberri Bizigarriren helburu zehatzak identifikatzeko helburuarekin, Lekunberriko Udalarekin barne-bilerak egin dira. Bilera horietan, prozesua gidatuko duten ildo nagusiei forma eman zaie; hau da, prozesu horretarako datak, parte hartzeko formatuak eta komunikazio-mekanismoak. Aldi berean, herriazterketari ekin zaio landa-laneko irteerak egin ez. Horri esker, talde teknikoak testuingurua ezagutu du eta egon daitezkeen beharrak edo arazoak hauteman ditu. Ondoren, partaidetza-prozesuan zehar, tokiko eraginak kontrastatu egingo dira, eta proposamen edo konponbide posibleetara bideratuko dira.

Proiektua ondo komunikatzea eta herritarren artean zabaltzea funtsezko faktorea da prozesuan zehar parte-hartzea eta profilen aniztasuna bermatzeko.

Lekunberriko Udalak bere gain hartu du "agente anfitrioiaren" rola, proiektuaren zabaltzea eta difuzioa bere gain hartuz. Talde teknikoak informazio-jarraibideak zehaztu ditu, proiektuaren helburuekin eta xehetasunekin, eta udalari material grafikoa eman dio hura zabaltzeko. Komunikazio-kanalak udal bakoitzaren testuinguru eta errealtaterara egokitzen

dira; kasu honetan, paperezko bandoen bidezko komunikazioa eta Whatsapp eta Facebookeko mezuen bidezko difusioa lehenetsi dira.

PARTE HARTZE PROZESUA

2020ko Azaroa

Hasiera batean, herritarrei irekitako aurrez aurreko hiru saio proposatu ziren. **Lehenengo saioa urriaren 19an egin zen, aurrez aurre.** Hala ere, momentu hartako COVID-19aren osasun-krisiaren larrialdia zela eta, urriaren 21ean, Nafarroako Aldizkari Ofizialean, gainerako aurrez aurreko saioak bertan behera uzte-
ra behartu zuten murrizketak argitaratu ziren.

Une hartan udalak abisua argitaratu eta prozesua aurreikusitako metodologiak berriz lantzeko etapa batean sartzen da, **hurrengo saioetako edukia eta materiala formatu ez-presentzial batera egokitze-ko helburuarekin.**

Baldintza ez-presentzial horrek partaidetza-ekintzen diseinu erraz eta intuitiboa eskatzen du, bai eta ekintza horiek egiteko jarraibideak eta azalpenak xehetasunez prestatzea ere.

Parte hartzeko biderik berehalakoena eta eraginkorrena digitala da. Hala ere, teknologia erabiltzeko gaitasunaren araberako mugak ezartzen dizkie parte-hartzaileei. Horri beste faktore batzuk gehitu behar zaizkio; hala nola, tresna horiek erabili ahal izateko tresna teknologikoak eduki beharra.

Horren aurrean, kanal digitalaz gain, **jarduerak paper-formatuan egiteko aukera eskaintzea erabaki zen, (ez-presentzialki garatzekoa ere).** Materiala udaletxean jaso eta toki berean entregatu behar zen, adierazitako epemugen barne.

Parte hartzeko bi formatuen azalpena zabaldu, eta parte hartu nahi duten pertsonen posta elektronikoz edo Whatsapp bidez izena emateko eskatzen zaie, materiala jasotzeko. Hainbat tresna digital konbinatzen dira, batzuk izena eman dutenei soilik helarazten zaizkienak, eta beste batzuk herritar guztientzat irekita daudenak.

Lekunberri eremu euskaldunean dagoenez, material guztia eta parte-hartzaileekiko interakzioa gaztelaniaz eta euskaraz ahalbidetu da. Era berean, dokumentua bi hizkuntzetan argitaratu da.

Jarraian, parte hartzeko prozesua gauzatu zuten ekintzak zehazten dira:

P01/ Eta zu, nor zara? Agenteekin bilkura

P02/ Taldekako mapeoa

P03/ Azken xehetasunak

P01/ Aurkezpena _ eta zu, norena zara?

Lekua: Udaletxeko batzar gela

Data: 2020ko urriaren 19an

Bertaratutakoak: 13 pertsona

Parte hartzea bertaratu gabe: 13 pertsona

Bertaratu gabe parte hartzeko tartea:

2020-10-30 – 2020-10-04

Urriaren 19an egindako saio hau **aurrez aurreko topaketa bakarra** da. Bertan, Lekunberri Bizigarri proiektuaren aurkezpena egin zen, herriko diagnostiko parte-hartzailea izango denaren eta bere objektuen lurreratze leuna eginez.

Prozesuan erabilitako hizkuntzaren oinarriko kontzeptuak azaltzen dira, hala nola, hirigintza inklusiboa, espazio publikoa, ekipamenduak eta zerbitzu publikoak. Saio hau erabilgarria izan zen, halaber, kezkarik handiena sortzen duten gaiak edo giroan dauden gaiak zeintzuk diren aztertzeko. Era berean, Lekunberriko erronkei eta aukerei buruzko hausnarketak egiteko eskatu zitzaientza pertsonen. "Espazio atseginak" eta "Espazio ez atseginak" kontzeptua lantzen hasteko, **Lekunberrin bizi diren pertsonen beren lekuak nola hautematen duten landu zen.**

Lehen topaketa hau funtsezkoa izan zen Lekunberriko errealitate soziala ulertzeko, tokiko dinamiketan murgiltzeko aukera eman zuen. Aldi berean, proiektuaren berri eman zitzaientza parte hartzeko interesa zuten pertsonen, horiek bozgorailu gisa jardungo zuten gainerako bizilagunei proiektua helaraztean. Lehen aurrez

aurreko topaketa hori, bakarra izan bazen ere, proiektuaren lehentasunak kokatzea ahalbidetu zuen, oinarri on batetik hasia ahalbidetuz.



Lehenengo saioa, aurrez- aurre burututako bakarra. Iturria: cAnicca

P02/ Taldekako Mapeoa

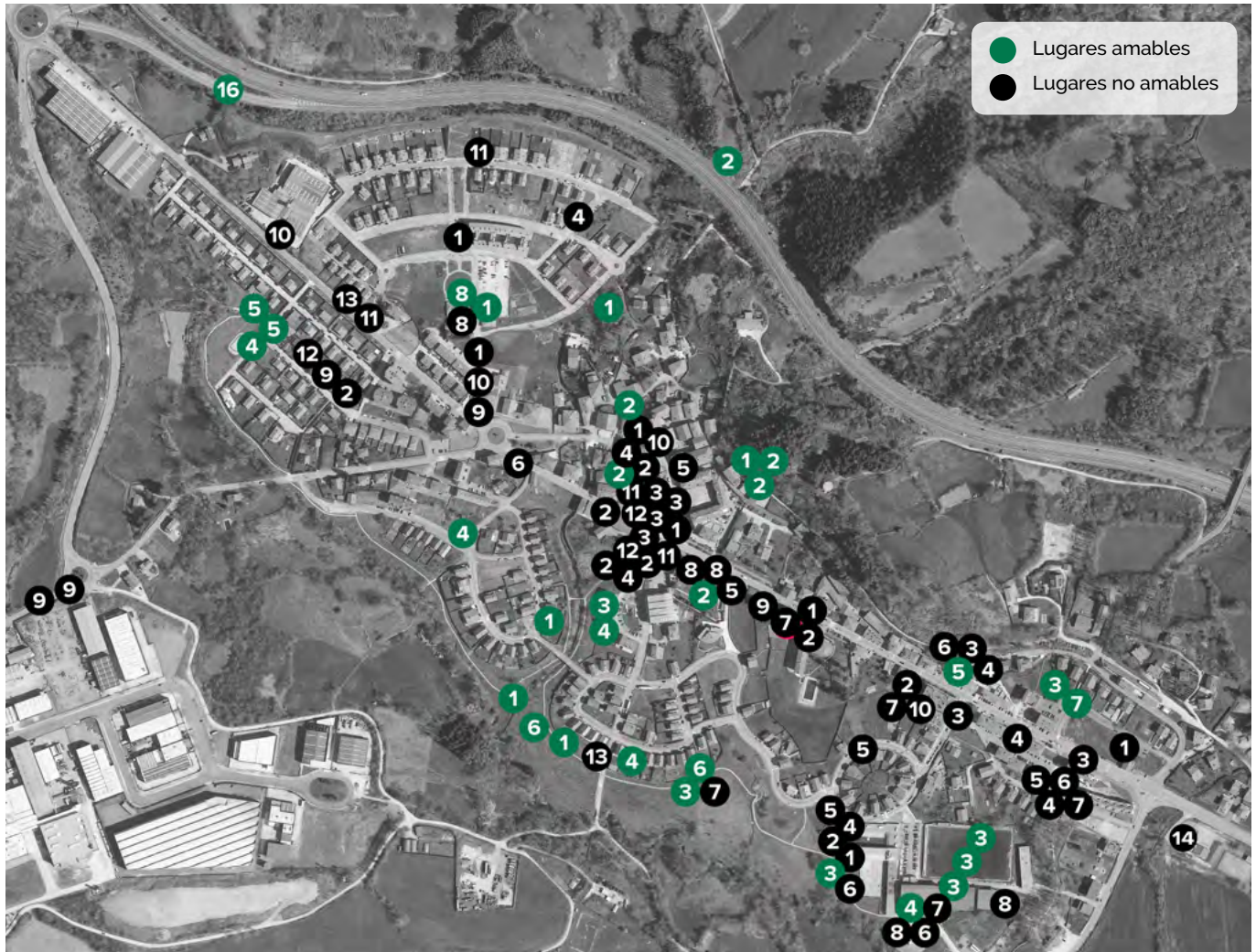
Parte hartzea bertaratu gabe: 17 talde

Ekarpen- kopurua: 102

Parte hartzeko tartea: 2020/11/04 – 2020/11/16

Bigarren blokearen oinarria **Lekunberriko mapan egunerokotasunean erabiltzen diren lekuak kokatzea da. Leku horiek, hautemateko moduaren arabera baloratu ziren, haien ezaugarri positiboak eta negatiboak identifikatuz, espazioak atseginak diren ala ez erabakitze**ko. Parte-hartzaileek espazio publikoko lekuak identifikatu zituzten; hala nola kaleak, pasealekuak, zeharbideak, plazak, parkeak, etab., eta beren ezaugarri fisikoen eta ingurumen-ezaugarrien arabera zehaztu zuten espazio horiek atseginak, erosoak, seguruak eta, gainera, mugikortasun urriko pertsonentzat irisgarriak diren edo ez. Espazio publikoak hobetzeko proposamenak egiteko gune bat irekitzea izan zen.

Saio honek, azken batean, harreman-lekuen azterketa sakonagoa egiteko aukera eman zuen, parte-hartzaileek horiek hautemateko duten moduaren arabera. **Horrek, era berean, udalerriko eguneroko bizitzan gehien agertzen diren arazoak identifikatzea erraztu du.** Jarduera hau egiteko, tresna digitalak eta paperezko materiala eskaini zitzaizen interesdunei, eskatutako formatuaren arabera.



Taldeka egindako mapa ekarpen guztiekin. Iturria: cAnicca

Izena eman zuen pertsona bakoitzak bere mapa jaso zuen arren, parte-hartzaileei jardueraren taldean egiteko gonbita egin zitzaion, senide edo lagunekin. Formatu digitala besterik ez zen eskatu, guztira 17 mapa digital eman ziren. Jarduera horren osagarri, zoom bidez topaketa bat egiteko aukera ere eskaini zen, edozein zalantza argitzeko edo mapa modu kolektiboan osatzeko.

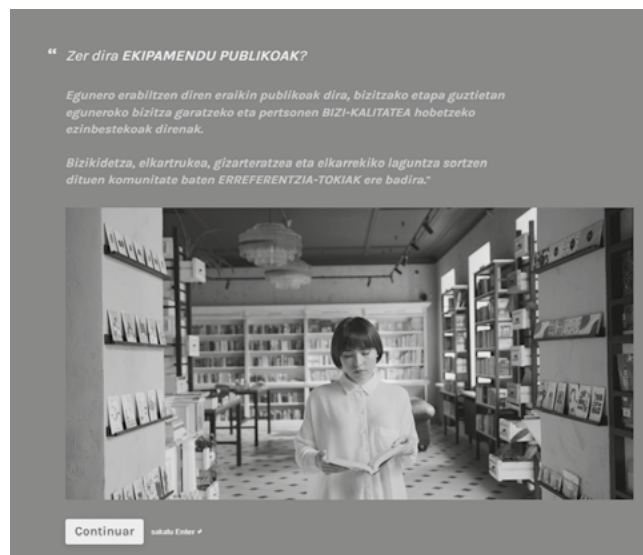
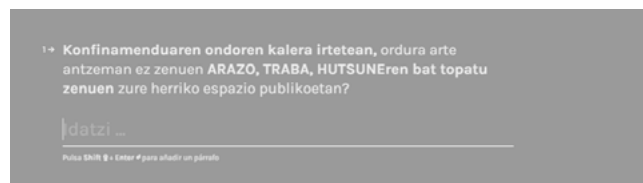
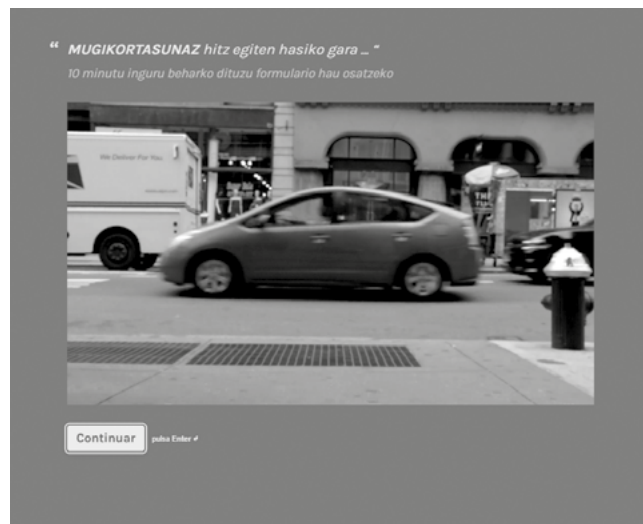
Po3/ Azken xehetasunak

Ekarpen- kopurua: 136

Parte hartzeko tartea: 2020/11/17 – 2020/11/23

Parte-hartzearen azken blokea **hiri-espazio publikoei buruzko azterketa osatzeko** planteatu da, beste alderdi batzuk kontuan hartuta. Horretarako, "Pilula txikiak" eta **mugikortasunari, ekipamendu eta zerbitzu publikoei** buruzko hainbat galdera, konbinatzen dituen tresna bat sortu da. Azken etapa horretan, **COVID-19aren garaian espazio publikoak nola bizi izan diren hausnartzeko aukera** ere baliatu zen.

Azken fase hori modu irekian hedatu zela aipatu behar da, sareen bidez (kasu honetan Whatsapp eta Facebook) eta e-mailen bidez izena eman zuten pertsonekin. Era berean, aurreko jardueran bezala, herritarren eskura jarri zen ere paper-formatua.



Po3-ko Lanerako materiala. Bertsio digitala. Iturria: cAnicca

LEHENTASUNEZKO ARLOAK ZEHAZTEA

2020ko Abendua

Parte-hartze prozesuari buruzko informazio guztia bildu ondoren, tokian bertan azken kontraste bat egin da lortutako informazio guztiarekin: alde batetik, partaidetza-ekintzen bidez lortutakoa eta, bestetik, azterketa tekniko-tik eta landa-lanetik lortutakoa. **Emaitzak lau gai-multzotan antolatzen dituzten lehentasunezko arloetan zehaztu dira:** irisgarritasuna eta segurtasuna, erregulazioa eta kudeaketa, erosotasuna eta ongizatea, eta zerbitzu eta ekipamendu publikoak.

Espazio publikoaren **erabiltzaile nagusien ikuspegitik sortutako azterketa da, eta, ondoren, talde teknikoaren ikuspegiarekin irakurri eta osatua izan dena.** Lekunberriko bizilagunen esku uzten da bertako espazio publikoaren hobekuntzak aldarrikatzeko tresna gisa, bai eta toki-administrazioaren esku, udalerriaren kudeaketan integratzeko.



3. Ildo Estrategikoak

Partaidetza-diagnostikoaren emaitza **jarduera-ildo estrategiko** batzuk dira, Lekunberrin bizi diren pertsona guztiekin espazio publiko atsegina goa lortzeko ibilbidea zehaztuko dutenak.

Lau ildo estrategikoak eta horien atalak partaidetza-prozesuan eta hiri-azterketan zehar bildutako edo ikusitako erasan adierazgarrien sintesia eta lotura dira. **Jasotako gai askok udalaren eskumenak gainditu ditzakete, eta, ondorioz, beharrezkoa da geroko ekintza-plan bat egitea**, horiei heltzeko behar diren erantzukizunak, epeak eta aurrekontuak bere horretan aztertzeko. Lekunberrirako planteatutako ildo estrategikoak honako bloke hauetan multzokaturuta daude:

- A. SEGURTASUNA eta IRISGARRITASUNA**
- B. KUDEAKETA eta ERREGULAZIOA**
- C. ONGIZATEA eta EROSOTASUNA**
- D. ZERBITZU eta EKIPAMENDU PUBLIKOAK**



Aralar kaleko espaloi estutzea. Iturria: cAnicca



SEGURTASUNA eta IRISGARRITASUNA

A1/ ERREPIDE SEGURUAK

A2/ OINEZKOENTZAKO IBILBIDEAK

A3/ OINEZKOENTZAKO PASABIDEAK

A4/ ERREPIDEETAKO BIDE GURUTZEAK

A5/ TXIRRINDULA-BIDEAK

A6/ MUGA ARKITEKTONIKOAK

A7/ SEINALEZTAPENA

A8/ ARGIZTAPENA

Irisgarritasun unibertsalak pertsona guztiek leku edota zerbitzu guztietarako sarbidea dutela bermatzeari egiten dio erreferentzia; **haien gaitasun fisiko, kognitibo edo teknikoak edozein direla ere**. Nekeza da dibertsitate guztiak integratzearen garrantzia azpimarratzea; izan ere, arkitekturan eta hirigintzan erabilerraztasunak mugikortasun murriztua eta beste dibertsitate sentsozial batzuk ditu oinarri, eta ahaztu egiten dira.

Irisgarritasunak lotura estua du segurtasunarekin. Azken horren helburua da, **udalerrian, pertsonen osotasun fisikoa babesten duten ekintzak sustatzea**. Benetako segurtasuna arintzeaz gain, garrantzitsua da segurtasunaren pertzepzioa ere aintzat hartzea; izan ere, hauteman da, teknikoki seguruak diren inguruetan ere, adineko pertsona batzuek arrisku-sentsazioa dutela, oinezkoen eta ibilgailuen ibilbideak ez daudelako ondo bereizita.

A1 /

ERREPIDE SEGURUAK

Oinezkoen edo bizikleten zirkulazioko arriskuaz edo segurtasunik ezaz hitz egiten denean, errepideak dira protagonista, eta, batez ere, horiek hiri-guneak zeharkatzen dituztenean, Lekunberrin gertatzen den bezala.

Arrisku-egoerekin eta segurtasunaren pertzepzioarekin lotura zuzena duten zenbait faktore daude. Besteak beste, autoen abiadura, ikuspen falta, espaloi edo bazterbideen ezaugarri fisikoak, segurtasun-elementuak (oinezkoen pasabideak, ibilbideak bereiztea, etab.) egotea edo ez egotea. Ezinbestekoa da ahalik eta baldintza fisiko seguruena bermatzea, bai errepideari berari dagokionez, bai inguruneari dagokionez, istripuak izateko aukera ahalik eta gehien murrizteko eta espazio horien pertzepzioa hobetzeko.

NA-1300 errepidearen herri-zatia, edo Aralar kalea, prozesuan izandako gai eztabaidatsuenetakoa bat da.

Non?

NA-1300 errepideak herri- gunea zeharkatzen du, herri- gune hori zatitzen duen ardatza da, eta, beraz, oinezkoen eta txirrindularien etengabeko zeharkako fluxua dago. Kale hori, gainera, zeharkatzen duten oinezkoen pasabideek baino eteten ez duten zuzengunea da. Ekipamendu publiko batzuk errepidearen bi aldeetan daude, eta ezinbestekoa da alde batetik bestera etengabe ibiltzea. Ipar-mendebaldeko ertzean alde zaharra dago, bere merkataritza-gunearekin, udaletxea, tabernak eta osasun-zentroa, besteak beste, eta hego-mendebaldeko ertzean daude, batez ere, kirol- eta hezkuntza-ekipamenduak eta aisialdirako gune garrantzitsuak.

Berezko arrisku-elementua izanik, errepidearen beraren eta bere ingurunearen ezaugarri fisikoak gehitu behar zaizkio horri. Bizilagunen % 70ek uste du Aralar kalearekin bat egiten duen errepidea arriskutsua dela eta egokitu beharko litzatekela. Kezka-ordenaren arabera, autoen abiadura, trafiko-gainkarga, aparkaleku desegokiak, oinezkoentzako pasabide arriskutsu eta iritsiezinak eta espaloien egoera txarra salatu dituzte. Arazo horiek konpontzeko proposamenak ondoko puntuetan garatzen dira.

A2 /

OINEZKOENTZAKO IBILBIDEAK

Pertsona guztientzako leku eta kale irisgarriak eta seguruak bermatzeko faktore erabakigarri bat **oinezkoentzako ibilbideak sustatzea, egokitzea eta babestea** da. Ibiltzen diren pertsonak dira espazio publikoaren profilik ahulena, eta are gehiago mugikortasun murritzua duten pertsonak, adinekoak edo haurrak badira.

Batzuetan, **nahiz eta ibilbide bat zirkulatzeko modukoa eta irisgarria izan, oinezkoen ibilbideak eragozten duten elementuak agertzen dira, nola edo hala pasabidea oztopatzen dutelako**. Elementu ohikoenak autoak eta edukiontziak izaten dira, nahiz eta batzuetan hiri-instalazioak izan; hala nola, seinaleak, paperontziak, piboteak, lorontziak edo zaindu gabeko landaredia.

Arazorik ohikoena behar bezala aparkatuta ez dauden autoek sortzen dute, eta oztopo bihurtzen dira, irisgarritasunik eza eta arriskua eragiten baitute. Normalean, eraikinetara edo etxebizitzetara, espaloietara edo oinezkoen pasabideetara sartzeko bideak blokeatzen dira, eta pertsonak galtzadetatik ibiltzera behartuta daude. **Zenbait gunetan oinezkoen lehentasuna bultzatzea, oinez doanak segurtasuna izan dezan bermatuz, funtsezko faktorea da espazio-zentro publikoak hobetu nahi badira.**



Aralar kaleko espaloia. Iturria: cAnicca

Non?

Alde zaharreko kaleak plataforma bakarreko bideak dira, galtzada-harrizko zola dute, eta oinezkoen eta ibilgailuen ibilbideak kolore-aldaketa baten bidez bereizten dituzte.

Ekimen hori onargarria bada ere, zenbait gunetan ez dago araudirik eta ez dago antolamendurik. Hori dela eta, oinezkoen sentsazioa da beren espazioa autoek hartzen dutela, eta segurtasunik eza da nagusi; are gehiago, ibilgailuen gainkargaren eta horiek udaletxearen, saltokien eta Elizaren inguruan duten lehentasunaren aurrean. Bertan Musika eskola dago, astean zehar haur asko biltzen dituen gunea. Premiazkoa da, gunea horretan, oinezkoen lehentasuna bermatzea, eta gogoraraztea ibilgailuentzako sarbidea ez dagoela debekatua, mugatua eta arautua baizik. Neurri bat izan liteke eremu horretan bizi diren pertsonen ibilgailuei sarrera librea baimentzea, eta sarrera mugatzea berariazko ordutegiekin, gunea zerbitzuren batera sartzeko erabiltzen duten pertsonentzat. Kasu zehatza eta konponbide zehatzak aztertu beharko lirateke, agerian geratu baita pertsonak espazio publikoaren erdigunean jarri behar direla.

Zentzu horretan, Aralar kalea ere funtsezkoa da. Espaloietako gunea batzuk estuak dira, eta, gainera, gaizki aparkatuta dauden autoek murriztu egiten dituzte, terrazetan, tabernen eremuan gertatzen den bezala. Espaloi horien zatiak eta oinezkoen pasabideak oso egoera

txarrean daude.

Ayestarán hoteletik gertu dauden plazatxoek ere antzeko arazoak sortzen dituzte; izan ere, aparkalekuen erregulaziorik ezaren ondorioz, autoek modu desordenatuan aparkatzen dute, eta, batzuetan, oinezkoen espazioa hartzen dute.

Eremu horien azterketa zehatza eta osoa behar du izan, arlo honetan eta bestelakoetan eragiten dieten gaiei erantzuna eman ahal izateko.

La Vega izenarekin ezagutzen dugun eremua, bere kaleen zabaltasunagatik eta trafikiko urriagatik paseatzeko gunea atsegina izan daiteke, ez du eragozpenik lerro honetan. Hala ere, gunea honetako kale gehienak plataforma bakarrekoak dira, oinezkoen eta ibilgailuen espazioen artean ia banaketa bisual eta fisikorik gabe. Hori dela eta, autoek oinezkoen gunean aparkatzen dute, eta pertsonak errepidean ibiltzera behartzen dituzte. Herriaren ipar-ekialdean antzeko egoera sortzen da, espaloien eta galtzaden arteko desproporzioa agerian geratzen baita. Komenigarria litzateke zoladura berriz aurreikustea eta egokitzea, autoen eta oinezkoen ibilbideak behar bezala bereizteko.

Tokiko kontsultategirako sarbidea eta poligonoko gunea dira pertsonentzako eta bizikletentzako ibilbide seguruak eskatzen dituzten beste espazio batzuk.

A3 /

OINEZKOENTZAKO PASABIDEAK

Nahiz eta errepideak ibilgailu motordunarentzat diseinatutako leku bat izan, funtsezkoa da pertsonentzako ibilbide seguruak sortzea errepideen inguruetan. Ildo horretan, **oinezkoen segurtasuna hobetzeko, zirkulazioa antolatzeko elementuak sortu** edo jarri behar dira. Horiek desberdinak izan daitezke, beharraren arabera: zebrabideak, semaforoak, badenak, biribilguneak, ispiluak, segurtasun-hesiak, etab.



Oinezkoentzako pasabidea Aralar kalean. Iturria: cAnicca

Non?

Lekunberriko bizilagun askok nabarmendu dute autoen abiadura handia, eta, kasu batzuetan, Aralar kaletik doazen bizikletena ere. Gainera, auto asko ez dira gelditzen oinezkoei pasatzen uzteko.

Zebrabide batzuetan espaloiairen beherapenak ez datoz bat lineen marrazkiarekin, ibilgailuak garajeen edo aparkalekuen sarreretara errazago pasatzeko jarrita baitaude. Egoera hori ez da egokiena, jaitsiera horiek ezegonkortasuna eragiten baitiete gurpil-aulkiak dituzten pertsonen.

Espaloiak bezala, zebrabide asko ere, egoera txarrean daude. Zuloek putzuak eta irregularitasunak eragiten dituzte zoladuran, eta arrisku-egoerak eragiten dituzte.

Oinezkoen bidegurutzak, frontoi estalitik alde zaharrerako sarbidean, garrantzi handikoa da, herriaren erdigunean baitago. Inguruan dendak, autobus geltoki bat eta frontoia bera daude. Aparkatzeko gune bat ere badago, gaur egun desantolatua, non oinezkoen eta autoen ibilbideak ez dauden bereizita.

Apaloko oinezkoen bidegurutzak familia askok erabiltzen dute eskolarako bidean. Espaloiak estuak dira eta hondatuta daude, eta ez dago inguru horretako arriskua murrizten duen sarkangunerik.

Oinezkoentzako beste pasabide gatazkatsu bat Baraibarko bidean dagoena, San Migel izene-

koa, da: NA-1300 eta NA-7510 errepideak gurutzatu eta berehala kokatua. Sarrera horretan, autoen abiadura handiari, pasabide alturik eza eta ikuspen txarra gehitu behar zaizkio, aparkaleku mugakideak okupatuta daudenean.

Oinezkoentzako pasabideak dira ongi zaindu beharreko puntu delikatuetakoa bat. Leku egokietan eta ikuspen onarekin jarri behar dira, eta ispiluekin bermatu behar dira, beharrezkoa denean. Aralar kalean abiadura mugatzeak eraginkorra izan behar du, oinezkoen segurtasuna bermatzeko abiadura-muga egokiak bete behar baitira.

Garrantzitsua da seinale egokiak jartzea, batez ere abiadurari eta oinezkoen pasabideari dagokienez. Gomendagarria da zebrabide guztietan behar adina nabarmendutako arekak sartzak. Neurri horrek erraztu egiten du pertsonen irisgarritasuna espaloiko beherapenak ikusiz, askotan oztopo baitira gurditxoak edo gurpil-aulkiak dituzten pertsonentzat.

A4 /

ERREPIDEEN ARTEKO BIDEGURUTZEAK

Aurreko puntuari lotuta, biribilguneak, askotan, **zirkulazioa antolatzen duten segurtasun-elementu gisa aurkezten dira, eta jartzen diren bideen abiadura murriztera** behartzen dute.

Lekunberrin bi biribilgune daude NA-1300 errepidearen herri-tartean. Bata iparraldetik sartzen da, eta han hainbat bide gurutzatzen dira. Bestea, berriz, Alde Zaharretik gertu dago, eta bi bide baino ez ditu gurutzatzen. Ardatz nagusi horretan ibilgailuen abiadura erregulatzea ahalbidetzen duten elementuak dira horiek.



NA-1300 eta NA-7510 errepideen arteko bidegurutzea. Iturria: Google maps

Non?

NA-1300 eta NA-7510 errepideen arteko bidegurutzea, Baraibar bidegurutzea bezala ezagutzen dena, arrisku handieneko guneeetako bat da. Elkargune horretatik Beigorri parkera joan daiteke, ikastetxetik eta kiroldegitik hegoaldera dagoen eremua.

NA-1300 errepidetik sartzen dira autoak udalerrira, herri baten barruan eduki behar den abiadura gaindituz. Bide horrek, NA-7510 errepidearekiko bidegurutzean, norabidea aldatzeko, hirugarren dezelazio-errei zentral bat du. Norabide berean jarraitzen duten ibilgailuek abiadura handian zirkulatzen jarrai dezaten bultzatuz. Gaur egun, bidegurutze horiek konpontzeko joera biribilguneak eraikitzea izaten da, autoentzako eta pertsonentzako norabidealdaketa seguruagoa izan dadin. Kasu honetan, egokia izango litzateke esku-hartze mota hori kontuan hartzea, udalerrirako sarrera izanik, biribilgune batek ibilgailuak Aralar kalean abiadura gutxiagorekin sartzea ahalbidetu dezakeelako.

A5 /

TXIRRINDULA-BIDEAK

Gero eta ezagunagoak diren kontzeptuek, hala nola **mugikortasun jasangarriak** eta herrien eta hirien **trantsizio energetikoak**, lotura zuzena dute txirrindula-bideen sustapenarekin eta bizikletaren erabilerarekin, hirietan eta, batez ere, eskala txiki eta ertaineko herrietan, garraio protagonista gisa. Autoaren erabilerara mugatzeko estrategia ugarietako bat da, **horrekin lotutako segurtasuna, kutsadura eta ikusmen- eta soinu-eragina** hobetzeko.

Lekunberrin, autoaren erabilerari lotutako arazo nagusiak ekiditeko helburuarekin, **desplazamendu jasangarrirako eredu alternatiboak bultzatzen dituzten neurri guztiek, zuzenean, lagunduko dute herri-espazio publikoaren** pertzepzio positiboa lortzen. Gainera, ongi egituraturatutako bizikleta-erreien bidez, joan-etorrien zuzentasuna eta eraginkortasuna bultzatzen da, autoen eta oinezkoen arteko polaritatea gaindituz.

Non?

Lekunberriko bizilagunek oso positibotzat jo dute herriko hego-mendebaldean dauden bidegorria, bizikletak eta oinezkoak ibiltzen baitira bertatik. Duen balorazio onaren arrazoi nagusiak inguruko lasaitasunarekin, espazio naturalekiko hurbiltasunarekin eta zoladura lau eta jarraitu baten ezaugarriekin lotuta daude. Herriaren ipar-ekialdean antzeko ezaugarriak dituen ibilbide bat egitea eskatzen da.

Mugikortasun aktiboa bultzatze aldera, garrantzitsua da bizikleta-erreia indartzea eta herriko zonaldeen arteko lotura sendotzea; hego-mendebaldea, ipar-ekialdea, Aralar kalea, industrialdea, etab. Bizikletentzako aparkaleku egokiak jartzea ere garrantzitsua da.

Oso faktore garrantzitsua da Lekunberriko topografia ezin hobea duela garraiobide hori sustatzeko.

Sustapenak, kontzientziazioak eta pedagogiak (bide-onurei eta -segurtasunari buruzkoak) gai honen inguruan udalak sustatu beharko lituzkeen alderdiak dira. Zorionez, herrian badago halako masa kritiko bat, gaur egun bizikletaren erabileraren lehenesten duena.

A6 /

MUGA ARKITEKTONIKOAK

Benetan irisgarria den ibilbide bat, kaleak duen egiturari lehentasuna eman eta oinezkoen zirkulazioa oztopatzen duen elementurik ez duena da.

Arkitektura- eta hirigintza-diseinuarekin lotura zuzena duten oztopoak ere badaude ekipamendu eta espazio publikoetan. Hori da eskailera-mailen, hormen eta beste elementu batzuen kasua, pertsona guztientzako oinarritzako espazio eta zerbitzuak eskuraezin bihurtzen baitituzte. Batzuetan, nahiz eta ibilaldi bat zirkulatzeko modukoa izan eta zirkulaziora iristeko modukoa izan, **oinezkoen ibilbidea oztopatzen duten elementuak agertzen dira, nolabait pasabidea eragozten dutelako.**

Non?

A2 puntuan sartu den bezala, gatazka handietako bat oinezkoen espazioak oztopatzea da; espazio horiek segurtasunik eta irisgarritasunik gabe utziz.

Osasun Etxera sartzeko kalean, gai honekin lotutako hainbat afekzio identifikatu dira. Aralar kalearekin duen elkargunetik bertako kontsultategiraino, ez dago espaloirik, eta dagoen tokian, etena eta estua da. Gainera, oztopo izan daitezkeen farolak bezalako elementuak tartean daude. Argi dago ibilbide hori egokitzea ezinbestekoa dela, helmuga duen ekipamenduen ezaugarriak kontuan hartuta.

Herriko espaloietan askok kalteak dituzte, eta, ondorioz, iritsiezinak dira, batez ere Aralar kalean; izan ere, espaloietan oinezkoentzako pasabideetarako beharrezkoak arriskutsuak izan daitezke, batez ere gurditxoekin edo gurgil-aulkiekin zirkulatzen ari direnentzat.

Behar bezala aparkatuta ez dauden autoak ere kontuan hartu beharreko oztopoak dira. Ironikoa bada ere, egoera horri mesede egiten dion kalearen diseinuak, oinezkoen eskuragarritasuna sustatzen du aldi berean: plataforma bakarreko kalea.



Plazaola kalea, tokiko Osasun Etxerako bidean. Iturria: cAnicca

A7 /

SEINALEZTAPENA

Kalterik handiena jasan dezaketen pertsonen autonomia bultzatzeko faktore garrantzitsu bat espazio publikoan egokitzea da. Hori ere baliagarria da Lekunberri bisitatzen dutenentzat. Bestalde, garrantzitsua da arreta- edo arrisku-puntuak, gizalege-arauak edo abiadura-mugak adierazten dituzten seinaleak ez baztertzea.

Seinaleek, leku espezifikokoak (hala nola, interesguneak, zerbitzuak edo aparkalekuak) kokatzeaz gain, oinez edo bizikletaz egindako ibilbidea ere adieraz dezakete, baita mugikortasun urriko pertsonentzako ibilbide egokiena ere, adibidez, herriko ibilbide atseginak markatuz.

Non?

Lekunberriko elementu ezberdinekin osatutako hainbat seinale ditu (interesguneak, kaleak, oinezkoen pasabideak, abiadura, etab.); beraz, mota horretako neurriak udalerriko osoan oro har mantentzeko eta indartzeko gomendioa egiten da; oinezkoen pasabideak, oinezkoen lehentasunak, abiadura-mugak eta irteerarik gabeko kaleak adierazteko segurtasun-seinaleen garrantzia azpimarratuz.

A8 /

ARGIZTAPENA

Espazioen argiztapen egokia oso osagai garrantzitsua da segurtasunaren pertzepzioan. Modu homogeneoan banatutako argiztapena izan beharko luke ibilbide nagusietan eta, bereziki, arriskutsuenak diren ibilbideetan; oinezkoen eta ibilgailuen trafikoa elkarrekin bizi diren ibilbideetan. Gainera, arreta jarri behar da proiektatutako argia itzalpean egon daitezkeen elementuek eten ez dezaten, esate baterako, landarediak edo argiztapenarekin bateraezina diren elementuak.

Non?

Modu espezifikokoan, bidegorriaren inguruan argiztapen falta dago, batez ere neguko hilabeteetan, lehenago iluntzen duenean. Alde zaharreko iparraldeko sarreran argiztapena indartzeko beharra ere aipatzen da.



Oinezkoentzako eta ibilgailuentzako ibilbide bereizi gabeak. Iturria: cAnicca

B.

KUDEAKETA eta ERREGULAZIOA

B1/ ZEHARBIDEA

B2/ APARKALEKUAK ARAUTZEA

B3/ ZIRKULAZIO- ABIADURA MUGATZEA

B3/ EDUKAZIOA ETA GIZALEGEA

Ekintza fisikoen bidez baino gehiago, erabilera kudeatuz edo arautuz konpontzen diren **herri-arazoak** daude. Zoritxarrez, ikuspegi hori oso motela eta, epe laburrean, ez da oso eraginkorra. Toki-administrazioek neurri zigortzaileagotatik eta hezkuntza-arloko neurrietan oinarritu behar dute. Udal garrantzitsuenek dituzten arazo handietako bat da, aparkatzeari, abiadurari edo zirkulazioaren zentzumenei dagokienez, ez dutela eskumenik dauden erregulazioak bete-arazteko, eta, beraz, irmoagoa da arau-hausteak egiten dituztenak zigortzea.

Lekunberrin, biztanleei gehien eragiten dieten arazoak hobetzeko joera dago. **Bai tokiko administrazioak, bai auzokideak, ohartzen dira herrian egunero gertatzen den oinezkoentzako espazioaren urraketaz**, eta arazoak konpontzearen alde egiten dute biek. Inpaktu handieneko proposamenetako bat eremu jakin batzuk oinezkoentzat jartzea da.

B1 /

ZEHARBIDEA

Zeharbideak herri eta hirietako elementu konplexuak dira, **non hiriko trafikoa, hiriartekoa, oinezkoak, txirrindulariak eta kamioiak nahasten diren**. Ez dira errepideak, ez eta kaleak ere, eta horiek arautzea zaila izaten da askotan. Errepideetako hiri-zati horietan, oro har, gehieneko zirkulazio-abiadura 50 km/ordukoa izaten da. Abiadura hori mugatu ahal izango da bidearen titularraren, kasu honetan Nafarroako Gobernua, eta udalaren artean adostuta. Komeni da beharrezko neurri guztiak hartzea, bai **erregulazioarekin lotuta daudenak, baita bide horietako trafikoa baretzeko esku-hartze fisikoarekin lotuta daudenak ere**.

Aurreko puntuetan aipatzen den bezala, Aralar kaleak, Lekunberri egituratzen du eta, aldi berean, bi zatitan banatzen du, zirkulazioaren abiaduragatik, oinezkoentzako pasabideetako eraginengatik eta errepideen elkarguneengatik. Gaur egun, NA-1300 errepidearen kudeaketa-aldaketa eta bide hori hobetzeko beharrezkoak diren esku-hartze fisikoak baloratzeko eta negoziatzeko prozesuan dago udala; **plataforma bakarra bilakatzea, oinezkoen eta bizikleten zirkulazioa lehenestea, eta zirkulazio-abiadura murrizteko beharrezkoak diren bitartekoak eskaintzea da helburua**.

Non?

Lekunberri Bizigarri egitasmoan parte-hartzaileen % 70ek uste du Aralar kaleko zeharbidea arriskutsua dela edo arazoren bat duela. Arrazoi nagusiak autoen abiadura eta ibilgailuen joan-etorri handia dira; eta, ondoren, gaizki aparkatutako autoak eta oinezkoen pasabideekin lotutako arazoak aipatu dira.

Arazo horietako bakoitza dokumentuaren hainbat puntutan garatzen da, eta atal honen helburua Aralar kaleko etorkizuneko zeharbidean kudeaketa aldatzeko erabakia babestea da.

Bide hori eraldatzeko proiektu teknikoak kalearen sekzioaren aukerak aztertu beharko ditu, galtzadari protagonismoa kentzeko, oinezkoen ibilbidea zabalduz eta txirrindula-bide bat integratuz.

Zoladura eta oinezkoen gurutze elementuak egokitzea eta abiadura murriztea ere beharrezkoak izango dira.

B2 /

APARKALEKUAK ARAUTZEA

Behar bezala aparkatuta ez dauden autoek irisgarritasun eza eta arriskua sortzen dute oinez doazen pertsonentzat, batez ere sektore kalteberenentzat. **Ohikoa da, iraupen laburreko aparkalekuaren justifikazioarekin, oinezkoentzako espazioa okupatzea, oinezkoentzako lehentasuneko espazio publikoaren zirkulazioa eta erabilera oztopatuz,** lokal edo etxebizitza jakin batzuetarako sarbidea ere irisgaitza izan daiteke. Gainera, normalean, **baterian egiten diren aparkalekuek,** espaloiarene zati bat ibilgailuen aurreko aldearekin hartzea eragiten dute, eta, aurreko gurpilak zintarriarekin eta muturrekin ukitzean, aparkalekua gainditzen dute.

Aparkalekuak eta aparkalekuak antolatzea eta mugatzea (betetzeaz gain) funtsezkoa da oinezkoen eta ibilgailuen arteko bizikidetza orekatua bermatzeko.

Garrantzitsua da gogoratzea autoen okupazioa pasabidea oztopatzetik haratago doala. **Autoak, aparkatuta dauden bitartean, okupatzen duten espazio publikoa pribatizatzen duten elementuak dira.**



Arautu gabeko aparkalekuak Alde Zaharrean. Iturria: cAnicca

Non?

Gaizki aparkatutako ibilgailuen edo autoen gainkargak gatazkak sortzen dituzten hainbat puntu identifikatu dira: alde zaharrean (udal-etxea, eliza eta jatetxeak batez ere) eta Aralar kalean (tabernak, Ayestaran hotela eta inguruko plazatxoak batez ere). Beste eremu batzuk Vega eta iparraldeko dentsitate txikiko auzoa dira. Espaloien tamaina txikia edo hutsala da, eta oinezkoentzako eta ibilgailuentzako ibilbideak ez dira bereizten.

Beste kasuistika bat Osasun Etxearen aurreko aparkalekuetan gertatzen dena da. Bertan, aparkaleku-plazak kontsultara sartzeko beharra duten pertsonentzat erreserbatu beharko lirateke.

Hainbat aparkaleku-zabalgune daude, frontoi estaliaren parean dagoena bezalakoak.

Antolatu gabeko espazio bat da, non ez dauden mugatuta ez plazarik ez oinezkoentzako ibilbiderik, eta kaosa eta egoera arriskutsuak eragiten ditu, batez ere oinezkoenarentzat. Gainera, zoladura oso egoera txarrean dago.

Beste aparkaleku bat ikastetxearena da, eta arrisku gisa ikusten da, puntako orduetan ibilgailuak gehiegi kargatzen direlako. Sarrera eta irteera bakarra duenez, inbutu bat sortzen da, trafiko-karga larriagotzen duena eta zirkulatzeko lekurik ez duena. Beharrezkoa da egoera horri irtenbide bat ematea, ibilbide zirkularra sortuz edota autoen sarbidea mugatuz,

besteak beste.

Trafiko-karga arintzeko eta interes orokorreko guneetatik gertu autoak uzteko aukera izateko, ibilgailuen gainkargarako gune batetik gertu dauden aparkaleku-poltsak sustatzea eta antolatzea neurri interesgarria da, esate baterako, Alde zaharretik gertu dagoen pilotalekutik gertu. Era berean, beharrezkoa da aparkalekuak ondo mugatzea edota ikusaraztea.

Plazen limitazioak antolatu, mugatu eta beteaz, behar dira erdialdeko eta inguruko eremuetan, baita aparkalekuetarako zabalguneetan ere. Plataforma bakarreko kale-sekzioa egokia da lehentasuna oinezkoentzat den toki-etan, zoladuran testura- eta kolore-aldaketak txertatuta, zirkulazioa bereizteko. Beharrezkoa bada, irigarritasun-arauak betez, ibilgailuek espaloia edo oinezkoen ibilbideak hartzea eragozten duten elementuak jar daitezke.

Aipatzekoa da herriak aparkaleku ugari dituela, auzo batzuen dentsitate txikia eta udal-erriaren hedadura handia dela eta. Hala ere, horiek bizitegi-eremuetan daude nagusiki, eta gainkargaren arazo nagusia zerbitzuak biltzen diren eremuetan agertzen da.

B3 /

ZIRKULAZIO- ABIADURA MUGATZEA

Trafiko Zuzendaritza Nagusiaren (DGT) arabera, ibilgailu motordunen gehiegizko abiadura da edozein bidetan trafiko-istripua izateko arrazoi nagusietako bat. Hiriguneetan, ibilgailuen eta erabiltzaile kalteberen arteko istripuak gertatzeko aukera biderkatu egiten da; izan ere, oinezkoen zirkulazioa etengabea da, bai inguru hurbilean, bai errepidea zeharkatuta. Egoera horietan, ezinbestekoa da abiadura egokia arautzea, bai eta gidari diren pertsonak hori betetzeko konpromisoa hartzea ere.

Beraz, Lekunberriko hirigunean **30 km/orduko** abiadura gainditzen duen ibilgailurik ez egotea gomendatzen da, eta plazaren eremuan, adibidez, 10 km/orduko muga dago ezarrita. Badira, halaber, ahulezia-gune edo -gune jakin batzuetan abiadura murrizten lagun dezaketen hiri-elementu batzuk. Neurri ezagunenen artean, badenak, abiadura kontrolatzeko semaforoak, biribilguneak eta abar daude. Seinaleztapen egokiak ezarritako mugak betetzea sustatzen du eta arrisku-egoerak murrizten ditu..

.Non?

Gai hau beste atal batzuetan aztertu da, hainbat puntutatik landu behar delako, Lekunberriko bizi-kalitatean eragin nabarmena eta askotarikoa duelako.

Zeharbideko bide-zatietan arriskua areagotzen da, iparraldeko zatian, dentsitate txikiko auzoen eremuan, eta hegoaldeko zatian, NA-1300 errepidearen eta Larraungo NA-7510 errepidearen arteko elkargunean. Azken eremu horretan, nahiz eta bidegurutze bat izan, abiadura mantendu egiten da hirugarren dezelazio-errei bat dagoelako.

Biztanleen artean kezka sortzen duten hiriguneko beste errepide edo eremu batzuk hilerriko errepidea, San Migel bidea eta eskola eta kiroldegia dira. Udaletxeko gunea ere aipatu zen, bertan hainbat hiri-elementu txertatu ziren problematika murrizteko asmoz, baina auzotarrek segurtasun ezaren sentrazioa oraindik ere badagoela salatzen dute.

B4 /**EDUKAZIOA ETA GIZALEGEA**

Araudi jakin batzuen kudeaketak eta erregulazioak, eta batez ere araudi horiek betetzeak, izendatutako gatazka-egoerak hobetu ditzaizkete. Gehienetan gizalegearekin eta lagun hurkoarekiko errespetuarekin zerikusia duten gaiak dira, eta hezkuntzarekin eta kontzientziazioarekin hiri-eremuko bizikidetzaren nabarmen murriztu lezakete.

Udalerri bakoitzak bere kasuistika eta bizikidetzaren modua bizi ditu. Hori baldintzatzen duten alderdi desberdinetatik dator: ingurunea, loturak, hiri-morfologia, sozializatzeko moduak, populazio mota, etab.

Garrantzitsua da auzokoen arteko eta bertako biztanleen eta bisitarien arteko bizikidetzarako gizalegezko arauak adostea eta ikusaraztea.

Lekunberrin, **bizikidetzaren hobetzeko eta bizikidetzaren modua hobetuko duten ohituren aldaketak sustatzeko borondatea** antzematen da, bai udalaren aldetik, bai herritarren aldetik. Hala ere, beti gertatzen den bezala, biztanleriaren ehuneko jakin bati kosta zaio bere ekintzek beste pertsonengan duten eraginaz jabetzea.

.Non?

Espazioen eraldaketa fisikoaz gain, garrantzitsua da bizikidetzaren kalitateari eragiten dioten gaien inguruko komunikazioa eta sentsibilizazioa.

Udalak komunikazio-talde nahiko interesgarria du, kontzientziazio-kanpainak diseinatzen lagun dezakeena. Esku-hartzeak eta hezkuntzak elkarren eskutik joan behar dute, baita autoek espazio publikoan ditzuten pribilegioez sentsibilizatu eta ikusaraztea eta mugikortasun aktiboa sustatzea ere. Ildo horretan, interesgarriak dira herri barruan bizikleta sustatzea (erosteko, lan egiteko, etab.) eta eskola-bide seguruak, autoaren erabilera ez sustatzeko, arrazoi askorengatik beharrezkoa baita hori murriztea.

Beste herri askotan bezala, tirabirak sortzen dituen beste gai bat etxeko animaliekin bizitzea da. Txakur solteak eta haien gorotzekiko erantzukizunik eza bizikidetzaren urratzen duen beste gai bat da.

C.

ONGIZATEA eta EROSOTASUNA

C1/ GARBIKETA ETA MANTENUA

C2/ LANDAREDIA

C3/ HERRI- EKIPAMENDUAK

C4/ LEKU ATSEGINAK ETA HURBILAK

Ikuspuntu fisikotik egokitzea edo hobetzea dakarten jarduketaz gain, hiri-espazioak zeharkatzea edo horietara sarrera erraztea, **badira beste jarduketa mota batzuk ere, espazio publikoaren kalitatea edo pertzepzioa parametro subjektiboagoen bidez hobetzera bideratuta daudenak; hala nola, toki bat zein abegikorra den.**

Ildo estrategiko horretan sartzen dira, halaber, **giroaren erosotasunarekin zerikusia duten jarduketak**, eta, beraz, lotura dute landarediarekin, hezetasunarekin, neguko eguzkiarekin, udako itzalarekin edo usain txarrekin, besteak beste.

Espazioak egokitzeaz gain, garrantzitsua da hiri-ibilbearen barruan horiek banatzea, ongizaterako eta hurbiltasunerako txoko txikiak eginez. Lekunberriren morfologia eta ezaugarri topografikoak direla eta, hau nahiko eskuragarria da, ibiltzeko gune asko baitaude.

G1 /

GARBIKETA ETA MANTENUA

Espazio publikoak garbitzeak eta zaintzeak haien gaineko pertzepzio positiboa sortzen du, eta segurtasunaren pertzepzioa ere hobetu dezake. Era berean, garrantzitsua da espazio publikoan dauden elementuak mantentzea, bai igarobideetan, bai egoteko lekuetan.

Ikusmen-pertzepzioaz harago, **garbitasun eta mantentze faltak eragina izan dezake hiri-elementuen funtzioan.** Beste faktore batzuk, hala nola usain txarrak, zaborrontzien garbitasun, mantentze edo kokapen desegokiaren ondorioz sor daitezke. Horiek espazio publikoaren kalitatearekin lotutako gaitzat hartu behar dira, ingurunean sentsazio desatsegina sortzen baitute..

Non?

Batetik, aipatu behar da Aralar kaleko espaloiak eta oinezkoentzako pasabideak egokitu behar direla, edo inguruko aparkalekuak antolatu behar direla. Eroskiren edo bankuaren plazatxoaren inguruko kezkak ere jaso dira, zikinak eta gutxi antolatutak direla hautematen baita.

Biztanleek asko estimatzen dituzte Malkorrako eta ahateen urmaeleko eremuak. Horietan, mantentze-lan gehiago egin behar dira eta altzari gehiago egokitu eta jarri behar dira. Malkorrerako sarbideak egokitu beharko liratekeela ere aipatu da.

Bide Berdeari buruz: bideak zaintzeari, garbitzeari eta mantentze orokorrari buruzko antzeko kezkak jasotzen dira. Ildo beretik, hilerria gehiago garbitzea eta mantentzea ere eskatu da. Oro har, udalerriko eremu desberdinetako paperontziei ere arreta eskatzen zaie.

Azkenik, lehentasunezko beste gai bat herritarren artean abandonu-sentsazio handia sortzen duten bi hondakinen egoera aztertu eta konpontzea litzateke. Hauek dira hegoaldeko sarrerako etxebizitza-blokea eta kiroldegia inguruko eraikina, kiroldegia ekipamendu publiko gisa egokitzeko prozesuan dagoelako.

C2 /

LANDAREDIA

Landaredia elementu protagonista izan ohi da ongizate sentsazioa sortzen duen eta atsegina den espazio publiko batean. Faktore garrantzitsuenetakoa bat ingurumenekoa da. Itzala sortzen du eta tenperatura egonkortzen du garai beroetan, espazioei erosotasuna emanez. Hostodun landarediak, gainera, hostotza galtzen du neguan, eta eguzkitzea ahalbidetzen du.

Landaredi mota **behar bezala aukeratzea**, beraz, funtsezkoa da **jartzen den lekuaren ezaugarriekin eta erabilerarekin bat** etor dadin. Garrantzitsua da azpimarratzea hiriko landaredia **produktu kimikorik erabili gabe** zaindu eta tratatu beharko litzatekeela.



Plazako landaredia: Iturria: cAnicca

Non?

Lekunberri, arlo honetan, nahiko sentsazio atsegina transmititzen duen udalerrria da. Udalerrriaren inguruko lorategietan eta berdegune handietan ikusten den landarediak nahikoa testuinguru naturalizatuaren sentsazioa adierazten du.

Ildo horretan, ohar gutxi batzuk jaso dira, baina kontuan hartzekoak dira. Kale baten pertzepzioa asko aldatzen da lorategi pribatuetatik inguratzen dituen landarediari dagokionez. Ez da gauza bera landaretza arina, partzelen barrualdearekin kontaktu bisuala izatea ahalbidetzen duena, ezta heskai-lerro trinkoek inguratzen dituzten lursailek isolamendua sortzen duen horma moduko bat sortzea ere, zeharbidearen iparraldean gertatzen den bezala.

Era puntualagoan, komenigarritzat jotzen da hilerri inguruan landaretza gehiago jartzea, baita Aralar kalearen inguruan dauden plazatxoetan ere.

Bestalde, plazako zuhaitzia urria da. Izan ere, etxebizitzaren aurreko aldeari oso itsatsita dauden tamaina txikiko zuhaitzak dira. Plazan dauden heskaiek itxiera moduko bat egiten dute, eta interesgarria litzateke irtenbide ona den ala ez aztertzea.

C3 /

HERRI- EKIPAMENDUAK

Herritarren ongizatea atsedeen-guneetarako irisgarritasunaren, gutxieneko zerbitzuen horniduraren eta bestelako beharren arabera da. Kaleak eta plazak eroso eta seguru bizitzeko behar den hiri-altzariz hornitutako espazio publikoa bermatu behar da. Honako hauek dira elementu horiek: Bankuak, iturriak, edukiontziak, markesina, farolak, bizikletentzako aparkalekuak, komun publikoak, etab.

Bereziki azpimarratu behar da dauden altzariak eta altzari berriak irisgarriak eta egokiak izan behar dutela adinekoentzat edo mugikortasun murriztua duten pertsonentzat. Jarrera, altuera, materialen egokitasuna eta ergonomia kontuan hartu behar dira bankuetan, edukiontzietan, iturrietan eta abarretan.

Non?

Lehenengo eskaria honakoa da: banku gehiagoren beharra Natur bidean, Malkorraren inguruan, ahate urmalean, Vegako antzokian eta eliza aldean, batez ere. Gune horietako batzuetan, besteak beste, iturriak jartzea edo daudenak konpontzea ere eskatu dute; esaterako, ahateen urmalean, hilerrian, Malkorran eta Natur Bidean. Beigorri ingurua ere oso estimatua da herrian, eta oso ongi baloratu da mahaia eta barbakoa bezalako altzariak egotea. Gune honetarako honakoak eskatu dira: eguzkitan mahaia gehiago egotea, zakarrontziren bat eta iturri bat barbakoa ingurutik gertu.

Eguzkiaz eta euriaz estalitako espazioek hartzen duten garrantzia ere aipatu behar da. Eremu edo eremu txiki estalien sarea sustatu behar da. Espazio estali eta balioaniztunak falta dira, kultura-jarduerak burutzeko nahiz gazteentzako topagune izan daitezkeenak. Horren harira, Berri Txarrak Plazako estalkia oso positiboa dela aipatu dute batzuek.

Azkenik, markesinadun autobus geltokirik ez dagoela parte-hartze prozesuan jaso dela aipatu behar da.

C4 /

LEKU ATSEGINAK ETA HURBILAK

Egonleku atseginagoak egitea, landaredia, loreontziak loreekin, adibidez, edo material, kolore eta altzari egokiak erabilia.

Beharrezkoa da, halaber, **herri- gune osoan modu homogeenan banatutako espazio abegikorrak edo hurbiltasuneko ongizate-espazioak egotea**. Horiek funtsezkoak dira, adinekoei eta/edo mugikortasun murriztua duten pertsonen beren etxebizitzatik gertu dauden gozamenetarako eta harremanetarako gune atseginetarako sarbidea bermatzeko.

Garrantzitsua da, era berean, espazio publikoek hainbat ezaugarri izatea, biztanleek izan ditzaketan beharrak asetzeko.

Non?

Puntu hau aurrekoekin estuki lotuta dago, aurreko faktore guztiek espazioen kalitatea hobetzen baitute.

Baloraziorik handiena jaso duen gauze-tako bat Lekunberrik duen espazio aniztasuna da. Oso preziatuen artean daude, batez ere, Natur Bidea, Malkorra, Beigorri, Vega ingurua, Bidegorri eta alde zaharra bera (autoekin askatuko balitz). Horietako batzuek, lehen esan bezala, mantentze-lanen bat, altzarien hobekuntza edo bestelako egokitzapenen bat behar dute, baina Lekunberrik udalerriko eremuetatik hurbil dauden espazio-sare garrantzitsua du.



Plazaola Natur Bidea. Iturria: cAnicca

D.

ZERBITZU eta EKIPAMENDU PUBLIKOAK

D1/ MUGIKORTASUNA ETA GARRAIOA

D2/ EKIPAMENDU PUBLIKOAK

D3/ ZERBITZU PUBLIKOAK

Espazio publikora bideratutako ildo estrategikoez gain, mugikortasunari, ekipamenduei eta zerbitzu publikoei buruzko gaiak aztertu dira.

Lekunberriren kasuan, azken hamarkadetan oso azkar hazi den populazioa kontuan hartuta, garrantzitsua da alderdi horri erreparatzea, populazioaren hazkundearekin batera populazio horri erantzuteko zerbitzuak eta ekipamenduak hobetu daitezzen. Egungo zerbitzuen eta ekipamenduen balorazioa egiteko, dauden dinamikak eta eskaintzak aztertu dira, eta herri-tarrek ekarpenak jaso dituzte.

D1 /**MUGIKORTASUNA ETA GARRAIOA**

Gaur egun, bizitza ez da ulertzen auto pribatu bat erabiltzeko beharrik gabe. Batez ere, garraio publikoa eskasa den edo ez dagoen eremuetan, eta jarduera asko udalerritik kanpo egiten direnean; lan-arrazoiengatik, erosketengatik edo aisialdiagatik joan-etorriak egiten dira.

Udalerriaz gaindiko mugikortasuna ziurtatzea funtsezkoa da populazio txikia duten udalerri-etan, populazioen eguneroko bizitza oso lotuta baitago hirigune handiangoekin duten loturarekin. Horrek askotan auto pribatuarekiko mendekotasuna sustatu du, eta oinez edo bizikletaz egin daitezkeen udalerri barruko mugimenduetarako ere erabiltzen da

Gaur egun, Lekunberrin, inguruko hiri handiekiko lotura konponduta dago Iruñera egunero egiten diren bidaien eskaintza nahiko zabalari eta Donostiara bidaiatzeko eskaintza onargarri bati esker.

.Non?

Parte-hartze prozesuan zehar, pertsona askok adierazi dute, Lekunberrin egunero autoz egiten diren joan-etorri gehienak oinez edo bizikletaz egin daitezkeela. Biztanleria bera horren jakitun izatea mugikortasun-dinamikak aldatzeko lehen urratsa da. Gainera, Lekunberriko topografia ia laua da

Mugikortasun-bitarteko alternatiboen sustapena kontzientziazio-kanpainen bidez edo planoen bidez sustatu beharko litzateke. Planoetan, gehien erabiltzen diren puntuen eta oinez edo bizikletaz mugitzeko denboraren arteko distantzia adierazi beharko litzateke. Ibilbide eta denbora horien berri emateak eta espazio publikoan jarritako karteletan ikusgai jartzeak mugikortasun mota hori sustatu dezake.

Bestalde, Iruñea bezalako hirietara garraiatzeko eskaintza dagoen arren, parte-hartzaileen % 10ek soilik diote garraio publikoa erabiltzen dutela, maiztasuna eta ordutegiak erosoak ez direla argudiatuta.

D2 /

EKIPAMENDU PUBLIKOAK

Ekipamendu publikoak egunero erabiltzen diren eta bizi-etapa guztietan eguneroko bizi-tza garatzeko eta pertsonen bizi-kalitatea hobetzeko banezinak diren eraikinak dira.

Bizikidetza, trukea, sozializazioa eta elkarrekiko laguntza sortzen dituen komunitate baten erreferentzia-espazioak ere badira..

Non?

Lekunberrik aire zabalean kirola egiteko ekipamendu edota leku ugari baditu ere, espazio gehiago eskatzen dira, beste jarduera fisiko batzuk egiteko eta kanpoko eremuren batean kirol-aparatuak instalatu ahal izateko.

Kulturari dagokionez ere, balio anitzeko espazio estali bat izateko kezka dago, jarduera, kontzertu edo bestelako kultur programazio mota desberdinak egiteko.

Bestalde, biztanleriaren hazkunde azkarren ondorioz, ekipamendu batzuk, hala nola kultur etxea edo musika eskola, ez dira nahikoak gero eta eskari handiagoa dagoelako.

Lekunberrik eraikin publiko bat du, aurreko krisiaren ondorioz erdizka geratu zena. Espazio hori ekipamendu-premia berriei erantzuteko aukera bat da.



Erabilerarik ez duen eraikina, etorkizuneko erabilera anitzeko gunea. Iturria: cAnicca

D3 /

ZERBITZU PUBLIKOAK

Zerbitzu publikoek lotura estua dute herrietan dauden ekipamenduekin. Espazio fisikotik harago, garrantzitsua da zerbitzuen eskaintza zabala eta askotarikoa izatea, biztanleen oinarritzko beharrak eta aisialdiko jarduerak asetzeko.

Eskaintza hauek ere lotura estua dute herriko mugikortasunarekin. Izan ere, zerbitzu faltak beste udalerri batzuetara joateko beharra eragotzen du. Egoera horrek gabezia- eta mende-kotasun-baldintza bat sortzen du..

Non?

Tokiko gobernuak dituen eskumenak gainditzen dituen eskaera den arren, partaidetza-jardueren bidez osasun-zerbitzuak hobetzeko eskaria jaso da, hala nola larrialdiak edo jendeari arreta emateko ordutegi zabalagoak sartzea.

Liburutegiari dagokionez, sistema modernizatzea edo ordutegiak luzatzea eskatzen da.

Udalerri gehienetan gertatzen den bezala, gazteentzako jarduerarik eza aipatzen da. Garrantzitsua da profil desberdinetarako eskaintza egotea, baina gazteen kasuan, gomendagarria da programazio horren diseinu kolaboratiboa egitea, haiek parte har dezaten, proposamenak haien interesei erantzuten diela ziurtatuz eta programak huts egin ez dezan.

Azkenik, eta gero eta zaharragoa den biztanleriaren errealitatea kontuan hartuta, garrantzitsua da adinekoen eguneroko bizitzaren kalitatea garatzen lagunduko duten gutxieneko gizarte-zerbitzuak bermatzea eta indartzea.



Bizikletaz zirkulatzen ari den pertsona-taldea. Iturria: cAnicca



4. Ondorio Orokorrak

Lekunberri udalerriak bizi-kalitate ona eskaintzen die 1500 biztanle ingururi. Oso ondo kokatuta dago, **Iruñea eta Donostia artean**. Hau oso alderdi garrantzitsua da poblazioa finkatzeko eta udalerrirako ekonomia sortzeko. Hiriburuetatik ordu erdi eskasera dagoenez, erraza da bi nukleoekin harreman sozioekonomikoak izatea, eta hala ere, horrek ez du Lekunberri bere izaera propioa mantentzea eragotzi, oro har horietako baten mende ez egoteko.

Proiektu honen ikuspegitik, herriak duen indargunerik handienetako bat bere **espazio publikoaren zabaltasuna eta aniztasuna da**. Kale eta gunen naturalak dituzte, eta, horiei esker, udalerritik oso gertu dauden deskonezio-espazioez gozatzeko aukera dago. Tokiko biztanleek asko baloratzen dute alderdi hori. Oro har, baserri dotorez osatutako alde zahar bereizgarriak eta espazio-leku naturalek Lekunberri **turismo gune erakargarri** bihurtu dute.

Udalerriaren beste ezaugarri bat **topografia atsegina eta kale berrien zoladura jarraia dira**.

Lekunberri herri-hazkunde handia izan zuen 90eko hamarkadatik aurrera, Larraungo udalerritik banatu eta udalerri bihurtu zenean. Hazkunde hori etxebizitza familia-bakarrez osatutako dentsitate txikiko ereduari jarraituz egin da, udalerriko azalera zabala hartuta. Eredu horrek zenbait alderdiri dagokionez abantailak

baditu ere, hala nola kaleen zabaltasunari eta espazio publikoekiko hurbiltasunari dagokienez, ez da hazkunde-eredurik jasangarriena. Biztanleriak gora egiten jarraitzen badu eta etxebizitza-eskaera handiagoa badago, komeni da zalantzan jartzea hori ote den **sustatu beharreko eredurik onena**; izan ere, lurzorua okupazioa eta, gehienetan, autoarekiko mendekotasuna eragiten duen eredu da.

Herriak kirolarekin, kulturarekin eta osasunarekin lotutako oinarritzko zerbitzuak ditu, bai eta oinarritzko beharretarako saltokiak ere, horri esker, herritarrek eguneroko jarduerak egin ditzakete Lekunberri bertan. Ildo horretan, garrantzitsua da **tokiko saltoki txikiak indartzea eta babestea**, udalerriko bizimoduaren aniztasuna, ekonomi sendoa eta hurbileko harremanen estutzea bermatzeko..

TXIRRINDULEN, AUTOEN ETA OINEZKOEN ELKARBIZITZA

Lekunberriko alderdi gatazkatsuenak errepasatuz, mugikortasunarekin lotutako gaiak (ikuspegi guztietatik) protagonista dira.

Gatazka handienetako bat Aralar kaleko zeharbidea (NA-1300 errepidea) da. Berezko konplexutasuna duen elementu bat izateaz gain, Lekunberriren erronka nagusia agerian uzten duten faktoreak elkartzen dira bide honekin: hobetu beharreko **txirrindulen, autoen eta oinezkoen arteko elkarbizitza txarra**.



Dentsitate txikiko hiri-eredua, kale zabalak dituena. Iturria: cAnicca

Bide horrek udalerrria bitan banatzen du, eta trafiko-fluxuaren zatirik handiena hartzen du. Bide zuzena da, autoen, kamioien eta bizikleten abiadura handia errazten duena, eta gainera, ez dago zirkulazioaren abiadura murrizteko mekanismorik. Espaloiak estuak dira eta, zenbait puntutan, hondatuta daude. Gainera, oinezkoentzako pasabideen ondoan dauden zoladuretan segurtasun gabeziak dituzte. Arrazoi hauengatik, besteen artean, kale hau kexa eta eskaera gehienak jasotzen dituen lekua da.

Ildo estrategikoetan elementu honi eragiten dioten arazoak jorratzen dira. Ondorioen atal honetan, udalerrrian hain garrantzitsua den ardatz honetan bizikidetza baketzera eramango duten neurriak babestearen garrantzia azpimarratu nahi da.

Lekunberriko espazio publikoaren adeitasunari dagokionez, bide hori zeharbide bihurtzeko neurriek eta negoziazioek lehentasuna dute, **oinezkoei lehentasuna emateko eta bizigarritasun aktiboa sustatzeko, bidegorriak integratuz eta oinezkoentzako ibilbideak egokituz eta bermatuz.** Lehen aipatu bezala, adeitasun hori ez da esku-hartze fisikotik soilik pasatzen; esku-hartze fisikoa arautzeko eta betetzeko neurrien eskutik joan behar da. Horien artean, errepikatuenak abiadura murriztearen arauzea eta tabernetako aparkalekuak eta terrazak berrantolatzea.

Aralar kaleko kalteak herriko beste leku batzuetara zabaltzen dira. **Autoen eta oinezkoen**

arteko harmonia falta nabaria da Lekunberriko hainbat zerbitzu eta denda biltzen diren alde zaharrean. Kale horien ezaugarri fisikoak atseginak dira; plataforma bakarrek galtzada eta espaloiek harrizko zoladura dute, eta itxura atsegina eta eroso ematen die kaleei. Lehentasunezkoa da aparkalekuak argi eta garbi mugatzea, eta ibilgailuen sarbidea mugatzeko aukera balioesten da, auzotarrei edo merkatariei soilik emanez eremura sartzeko aukera. Auzokide batzuek proposatzen dute sarbide libre merkataritza-ordutegien tarteetara mugatuta egon daitekeela. Kontuan hartu beharreko beste neurri bat aparkaleku-poltsak dira, erdigu-neko guneetatik edo gune estrategikoenetatik gertu aparkatzeko. **Lotura estua dago leku ez oso atseginen pertzepzioaren eta autoek inbaditutako eremuen artean.**

Oro har, **gogoeta egin behar da autoentzako eta pertsonentzako espazio publikoaren erreserbaren desproporzioari buruz.**

Gune batzuetan gertatzen den ezaugarria da. La Vega inguruan, adibidez, egoera hau agerikoa da, nahiz eta trafiko eskasagatik eta kale zabalengatik oso gune baloratuta den arren. Oinezkoentzako aurreikusitako eremuak oso txikiak dira, horren ondorioz, pertsonak galtzadatik ibiltzea erabakitzen dute. Trafikoa, normalean, intentsitate txikikoa izaten da, eta, beraz, egoera, segurtasunari dagokionez, ez da arazo handia; egoera, ordea, ideala izatetik oso urrun dago.

Ez dugu ahaztu behar ibilgailuak pribatuak

direla eta, ez dutela pribilegiorik izan behar arlo publikoaren gainean. Garrantzitsua da kontuan hartzea pertsona guztiek ez dutela gindatzeko edo ibilgailu pribatu bat izateko aukerarik, eta ez horregatik, herritar gisa dituzten eskubideak ez lirateke murriztuak izan behar erosotasun horiek dituzten pertsonen aurrean. Gainera, eta horretan gehiegi sakondu gabe, autoek kutsatu egiten dutela eta, funtsean, arriskugarritasun-faktore bat direla.

Horren harira, esanguratsua da, halaber, Lekunberriko **hainbat eremutan eta egoeratan pertsonen duten arrisku-pertzepzioa jasotzea.**

Poligono gunea eta bertara heltzeko bidea espaloi estuak ditu eta hauek, zenbait puntutan, hiriko ekipamenduekin oztopatuak daude, gainera oinezkoentzako pasabideen falta ere badago. Ez da leku atsegin baten moduan ikusten, motorizatua ez den beste mugikortasun mota bat sustatzea zaila delarik

Beste arrisku-puntu bat ikastetxearen eremua eta Aralar kaleko sarreratik Errotalde kaletik eskolako aparkalekura iritsi arte sortzen den trafikoa-kaosa dira. Profil ahulak kaltetzen dituen gunea da gainera. Aurrez garatutako hainbat ildotan jaso da arazoa, **mugikortasunaren gaiarekin bat datorrelako, Lekunberriko errealtatea zeharka gurutzatzen baitu, eta beharrezkoa da ohiturak aldatzeko bitartekoak jartzearen garrantzia nabarmentzea.** Are garrantzitsuagoa haurtzaroz ari garenean.

MUGIKORTASUN AKTIBOA

Aralar kalearen etorkizuneko eraldaketari begira, gomendagarria litzateke udalerria bere osotasunean aztertzea, eskolarako bide seguruak sortzeko ibilbideak zehaztu eta egokitzeko. Neska- mutilak eskolara bizikletaz edo taldeka iristea duela hamarkada batzuk praktikan jartzen ari den neurria da munduko hainbat herrialdetan, eta gure herrialdeko hiri eta herri askotara ere iritsi delarik.

Garrantzitsua da nabarmentzea Lekunberriko oso abiapuntu indartsua duela mugikortasun-aktiboa sustatzeko: topografia leuna. Bidegorria hiriguneko sektore garrantzitsu batean jara existitzeak, Lekunberriko bizilagunek bizikleta erabiltzeko duten aurretiko jarrerak eta ohiturak aldatzeko nahaik, abiapuntu ezin hobean jartzen dute udalerria.

Lehen aipatu bezala, herri-ereduen **aldaketek, aldaketa fisikoak eta kudeaketa- eta erregulazio-prozesuak bateratu behar dituzten bezala, askotan oso indartsua da kanpainak edo kontzientziazio- eta hezkuntza-aurrerapenak lotuta joatea.** Bizikletaren erabilera sustatzea udaletxeko hainbat arlotik bultzatu daiteke; lasterketak, autorik gabeko egunak edo bizikletak ez diren ibilgailuentzako sarbide mugatuak izan daitezke horietako aukera batzuk.

HERRI- EKITATEA

Lekunberri egituratzen eta zatitzen duen ardatzera itzulita, azpimarratu behar da auzotar batzuek Aralar kaleaz duten pertzepzioa: herria fisikoki zatitzeaz gain, espazioen kudeaketan eta zaintzan ere banaketa bat da. Agerian geratzen da Iruñea bideko Amairuko gunea eta alde zaharra bezalako beste eremu batzuk ez daudela orekatuak espazio publikoaren kalitateari dagokionez. Hau, herri askotan ohikoa bada ere, ez da egokia. **Udalerrien lehentasunezko erronketako bat izan behar du eremuen arteko aldeak murriztea eta herri-guneen arteko oreka bultzatzea.**

COVID-19

Prozesu hau baliatu nahi izan da COVID-19 gaitzak eragindako pandemiaren faseak nola bizi izan diren ikertzeko. Lekunberri oinez ibiltzeko espazio naturalak gertu dituenek, konfinamenduaren bukaerako kalera irteteak ez zuen arazo handirik sortu espazio publikoari dagokionez.

Normaltasun berriak, tabernen okupazioa murriztu duenez terrazak handitu egin direla gogoratu behar da, honek tabernen inguruko kaleak igaroezinak bihurtu ditu zenbaitetan. Interesgarria izango litzateke, oinez doazen pertsonen espazioa kentzearen ordean, autoei eta aparkalekuei kentzea terrazan mesederako, adibidez, azken urteetan ezagunak bihurtu diren "parklet-ak" erabiliz.

Ekipamenduen erabilerarekin lotuta, kiroldegian, musika-eskolan, ikastetxean eta abarretan sartzetik ez dagoenez, ez dago babestutako itxarote-espaziorik.

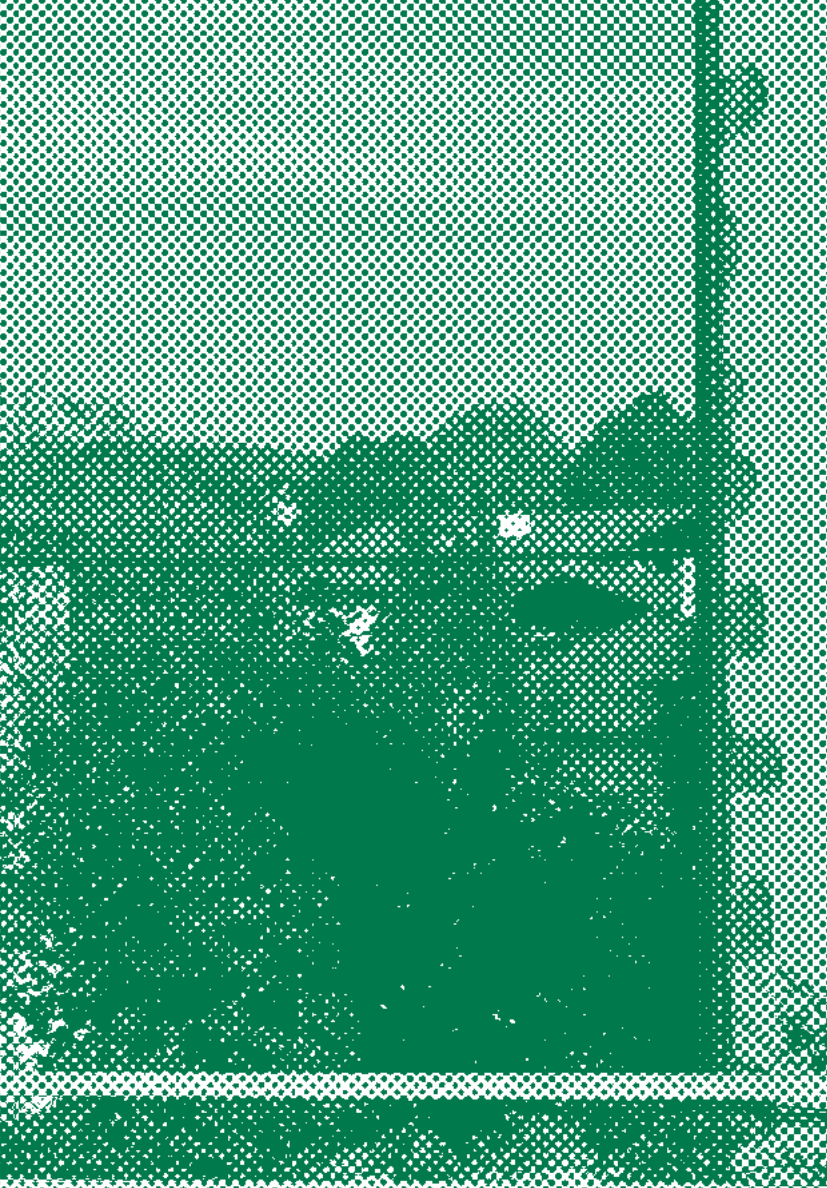
Azkenik, hainbat pertsonen nolabaiteko kaosa eta komunikazio falta aitortzen dute zenbait zerbitzuren aldaketari dagokionez, hala nola garraio publikoari dagokionez.

**Errealitate bat da COVID-19ak balioa eman diela espazio irekiei eta bizikletentzako gu-
neei, kirola sustatuz eta autoaren erabilera murriztuz.** Alderdi horrek ere puntu garrantzitsua izan behar du espazio publikoa erabiltzeko ohitura eta modu berriak sustatzeko orduan.

PARTEHARTZEA

Azkenik, azpimarratu behar da garrantzitsua dela udalaren, **udal-teknikarien eta herritarren arteko komunikazio-bideak irekita** edukitzea, eztabaidak eta proiektuak biztanleen beharretara egokitzeak. Kanal horiek ondo diseinatuta egon behar dute eraginkorrak izan daitezen, tokiko gobernuaren eta herritarren komunikazio-borondatea elikatuz eta mantenduz.





cAniccak eskerrak eman nahi dizkie, osasun-krisiaren ondoriozko inguruabarrak gorabehera, beren parte-hartzearekin eta ahaleginarekin proiektu hau garatzea ahalbidetu duten eta udalerriko espazio komunak hobetzearen alde lan egin duten pertsona guztiei, bai eta Lekunberriko Udalari eta bere taldeari ere, prozesuan laguntzeagatik.

cAnicca [a•d•u] arkitektura-, diseinu- eta hirigintza-estudio bat da, eta pertsonen eta bizi diren ingurunearen arteko harremanean eraldaketa positiboa lortzeko proiektuak garatzen ditu. Parte hartzeko eta autoeraikitzeko metodologiak txertatzen ditu eskala guztietako proiektuak lantzeko diseinu-tresna gisa; objektutik lurraldera egokitzapena eginez, beti ere.

cAnicca-ri buruz + info:

www.canicca.org

canicca.contacto@gmail.com

Leikuntem
Eranskina

5. Eranskina: Planoa



1. Aralar Kalea - Zeharbidea

A1/B1 - Bizilagunen % 70ak uste du errepidea arriskutsua dela. Autoen abiadura, trafikoaren gainkarga, aparkaleku desegokiak, oinezkoentzako pasabide arriskutsu eta iritsiezinak eta espaloien egoera txarra salatzen dira

A2 - Espaloi estuak, gune batzuetan hondatuak eta behar bezala aparkatuta ez dauden ibilgailuek inbadituak

A3 - Oinezkoen pasabide arriskutsuak, beren ezaugarriengatik eta narriaduragatik. Espaloiko beharpen batzuk ez datoz bat oinezkoentzako pasabidearekin

A5 - Txirrindula-bidea eskatzen da kale osoan zehar, herriko mugikortasun ardatza delarik

A6 - Espaloi hondatuak, estuak eta oztupoak dituztenak

B3 - Errepidearen ezaugarriek eta abiadura murrizteko neurri ezak autoek gehiegizko abiaduran zirkulatzea suposatzen du. Herri nukleoan autoek 30 km/h-ko abiadura ez gainditzea gomendatzen da

C1 - Zoladuretan mantentze-lan eza

2. Poligono-gunea

A2 - Oinezkoentzako seguruak ez diren ibilbideak

A5 - Txirrindula-bide falta poligono-gunera heltzeko eta horren barruan

3. Bidegorria

A5 - Txirrindulari eta oinezkoengatik oso baloratua den ibilbidea. Txirrindula-bide berriak eta aparkalekuak eskatzen dira herri osoan zehar, bizikletaren erabilera sustatzeko

A8 - Argiztapen falta, neguan bereziki

C3 - Herri-ekipamendu fata (bankuak, zakarrontziak, iturriak...) Anfiteatro inguruan

C4 -Hurbil dagoen ibilbidea, oso baloratua paseatzeko

4. Beigorri Parkea eta Urmaela

C1 - Garbiketa eta mantentze-lan falta

C3 - Herri-ekipamendu baloratuak baina hobetu daitezkeenak (bankuak, zakarrontziak, iturriak...)

C4 - Hurbil dagoen naturgunea, ondo baloratua eta atsegina

5. Errotaldea kalea - Eskola- eta Polikiroldegi-gunea

A2 - Ibilgailuek inbaditutako oinezkoen ibilbideak

B2 - Aparkalekua eta sarbide-eremuan trafiko-gainkarga eskolan sartu-irteten orduetan, kaosa eta arrisku-egoerak sortuz

B3 - Autoen zirkulazioa gehiegizko abiaduran eskola-eremuan

6. Frontoiko Aparkalekua

B2 - Herriaren erdiguneko aparkaleku-poltsa izan daiteke.

Horretarako aparkalekuaren erregulazioa eta hobetzea behar

7. Plazaolako Natur Bidea

C1 - Garbiketa eta mantentze-lan falta ibilbidean zehar

C3 - Herri-ekipamendu fata (bankuak, zakarrontziak, iturriak...)

C4 - Hurbileko naturgune eta ibilbidea ondo baloratua

8. Aralar Kalea - Plazatxoak

A2 - Aparkatutako autoek inbaditutako oinezkoentzako ibilbideak

B2 - Antolamendurik gabeko aparkamenduak erregulazio ezagatik

C1 - Garbiketa eta mantentze-lan faltarengatik abandonu-sentsazioa

C2 - Espazioa atseginagooa egingo lukeen landaredi eza

C3 - Herri-ekipamendu fata (bankuak, zakarrontziak, iturriak...)

9. Calle Aralar - Zona Bares

A2 - Aparkatutako autoek eta terrazek inbaditutako oinezkoentzako ibilbideak

B2 - Aparkalekuen erregulazio ezak, autoek gunea inbaditzea eragiten du

10. Osasun Etxeko kalea

A2 - Oinezkoentzako ibilbide arriskutsuak

A6 - Espaloi estuak, tarteka jarraitasunik gabekoak eta oztupoekin

B2 - Osasun Etxeko erabiltzaileentzat aparkaleku eza

11. Iparraldeko Auzoa

A2/B2 - Plataforma bakarreko zoladura jarraia, eroso eta irisgarria, baina oinezkoen eta ibilgailuen ibilbideak ia bereizi gabe, eta, ondorioz, autoek oinezkoen ibilbidean aparkatzen dute

A5 - Txirrindula-bideak integratzea eskatzen da La Vegako ereduari jarraituz

B3 - Autoen zirkulazioa gehiegizko abiaduran hilerriko errepidean

C1 - Garbiketa eta mantentze-lan falta hilerrian

C2 - Isolamendu sentsazioa sortzen duten itxitura begetalak

Landaredi faltaren pertzepzioa hilerriko zonaldean

12. La Vega

A2/B2 - Plataforma bakarreko zoladura jarraia, eroso eta irisgarria, baina oinezkoen eta ibilgailuen ibilbideak ia bereizi gabe, eta, ondorioz, autoek oinezkoen ibilbidean arkatzen dute.

13. Plazaola

B3 - Gune batzuetan autoen zirkulazioa gehiegizko abiaduran

C1 - Mantentze-lan faltarengatik abandonu-sentsazioa

14. NA-1300/NA-7510 bidegurutzea

A4 - Arrisku handiko bidegurutzea haren ezaugarri fisikoengatik. Egoera eta ikusgarritasuna hobetuko lukeen soluzio pobible bat errotonda litzake

B3 - Autoak abiadura handiegian iritsi eta sartzen dira herrira.

15. Casco Antiguo. Zona del Ayuntamiento, de la Iglesia y comercios

A2 - Galtzada-harrizko zoladura eroso eta irisgarria, plataforma bakarrekoa. Ibilbide peatonalak eta ibilgailuenak kolore-aldaketa baten bidez bereizten dira

Araudi eta antolamendu ezagatik, autoek oinezkoen ibilbideak inbaditzen dituzte.

A7 - Argiztapen falta, iparraldeko sarreran batez ere

B2 - Erregulazio faltagatik antolatu gabeko aparkamenduen gainkarga

B3 - Autoen zirkulazioa gehiegizko abiaduran herriko erdigunean, oinezkoen zirkulazio handiko tokia izanik

A8 - Argiztapen falta alde zaharreko iparraldeko sarreran

C2 - Landaredi faltaren pertzepzioa herriko plazan

C3 - Herri-ekipamendu fata (bankuak, zakarrontziak, iturriak...) elizako zonaldean

C4 - Erdialdeko gune ondo baloratua, artseginagooa izango litzateke autoen gainkargatik askatuko balitz.

AFEKZIOEN PLANOA

Herri-diagnostikoaren prozesuan aztertutako espazioen laburpen-planoa. Bertan, toki bakoitzaren afekzioak erakusten dira, dokumentuan definitutako ildo estrategikoeekin lotuz.

Ildo Estrategikoak

A. SEGURTASUNA ETA IRISGARRITASUNA

A1/ ERREPIDE SEGURUAK

A2/ OINEZKOENTZAKO IBILBIDEAK

A3/ OINEZKOENTZAKO PASABIDEAK

A4/ IRREPIDEETAKO BIDEGURUTZEAK

A5/ TXIRRINDULA-BIDEAK

A6/ MUGA ARKITEKTONIKOAK

A7/ SEINALEZTAPENA

A8/ ARGIZTAPENA

B. KUDEAKETA ETA ERREGULAZIOA

B1/ ZEHARBIDEA

B2/ APARKALEKUAK ARAUTZEA

B3/ ZIRKULAZIO- ABIADURA MUGATZEA

B3/ EDUKAZIOA ETA GIZALEGEA

C. ONGIZATEA ETA EROSOTASUNA

C1/ GARBIKETA ETA MANTENUA

C2/ LANDAREDIA

C3/ HERRI- EKIPAMENDUAK

C4/ LEKU ATSEGINAK ETA HURBILAK

D. ZERBITZU ETA EKIPAMENDU PUBLIKOAK

D1/ MUGIKORTASUNA ETA GARRAIOA

D2/ EKIPAMENDU PUBLIKOAK

D3/ ZERBITZU PUBLIKOAK



Mugikortasuna

Oinezkoak eta bizikletak protagonista egiteko beharra

Garraio Publikoa

Ordu-tegi eta autobus-linea gutxi eta markesina eza

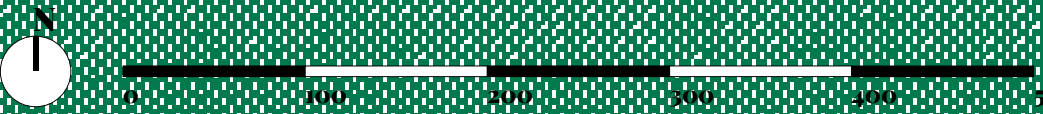
Ekipamendu Publikoak

Kirol- (batez ere kalean) eta kultura- ekipamenduen eskaria. Jarduera anitzetarako babestutako espazio polibarente baten falta

Zerbitzu Publikoak

Osasun-zerbitzuak aberasteko eskaria

Gazteentzako jarduera eza eta dinekoentzako laguntza-zerbitzu eza



cAnicca
[arkitektura + diseinu + hirigintza]

www.canicca.org

2020



Sustatzaile eta laguntzaile:



Lekunberriko Udala
Ayuntamiento de Lekunberri

Laguntzaileak:

Gobierno
de Navarra



Nafarroako
Gobernua



Zuzendaritza:

cAnicca
arquitectura • diseño • urbanismo