



Bidekurutzeta 14 eta Ikerleku 2-4 eraikineko garajera sartzeko alternatiben aurretiazko balorazioa

Alternatiben bideragarritasuna eta esparru publikoaren gaineko kaltea

Mandatu eta txostenaren xedea

Dokumentu hau Projekta Urbes aholkularitzak idatzi du, Bergarako Udaleko Hirigintza Sailaren enkarguari erantzunez.

Txostenaren helburua da Bidekurutzeta 14 eta Ikerleku 2-4 eraikinetan (lehengo Novedades zinema eta inguruko eraikinak zeuden eremuan) aurreikusitako etxebizitza-eraikin berriko garajerako sarbidearen inguruan planteatu diren alternatibak aurretiaz baloratzea. Aurretiazko balorazio horretan, enkarguaren ardatz nagusiak bi dira:

- Alternatiben bideragarritasuna, plangintza- eta kudeaketa-ikuspegitik, baita ikuspegi tekniko/ekonomikotik ere.
- Espazio publikoaren gaineko kaltea (udal-ondarea, oinezkoak eta beste erabiltzaileak, eta trafikoaren funtzionamendua), alternatiba bakoitzak dakarren eraginarekin.

Ondorioz, dokumentu honek erabaki publiko baterako oinarri tekniko-urbanistikoa ematea du helburu, besteak beste identifikatuz zein alternatiba diren zentzuzkoenak aurrera eramateko, edo eta zeinek sortzen duten kalte handiagoa interes orokorrari begira.

Aurrekariak

Obren eta etxebizitza berrien garaje-sarbidearen inguruko auzia eztabaida publiko eta sozial bihurtu da: hedabideetan jaso dira oinezkoen lehentasunari buruzko kezka, prozesuaren irakurketa politiko ezberdinak, eta alternatiba jakin batzuk aztertzeo eskaerak.

Hori guztia kontuan hartuta, txosten honen sarrerak bi funtzio betetzen ditu:

1. jarduketaren koadro orokorra eta enkarguaren logika azaltzea (zergatik azertzen dira alternatibak eta zertarako), eta
2. egin den balorazioaren izaera tekniko-urbanistikoa argi mugatzea, eztabaida publikoan nahastu izan diren elementuak bereiziz. Esaterako, obretarako sarbideak eta etorkizuneko sarbide iraunkorrak bereiziz, edo eta iritzi juridikoak eta balorazio urbanistikoak.

Jardun-esparru tekniko-urbanistikoa eta mugak

Txosten honek egiten duen ekarpena analisi tekniko-urbanistikoa da. Horrek esan nahi, funtsean, alternatibak honako galdera honi erantzunez baloratzen direla: zein sarbide-soluzio da bideragarriena eta kalte txikiena eragiten duena espazio publikoan, oinezkoa erdigunean jarrita?

Esparru horretan, "bideragarritasuna" bi azpiataletan landu da:

- Araudiaren edo kudeaketaren alorreko bideragarritasuna: plangintza- eta kudeaketa-markoan bateragarritasuna (adibidez, Gune Historikoko antolamenduak ezar ditzakeen erabilera-mugak), edo beste eragile batzuen adostasunak

behar izatea.

- Bideragarritasun tekniko/ekonomikoa: soluzioak dakartzan obra-beharrak, konplexutasuna, espazio-kontsumoa, mantenimendu eta funtzionamendu arriskuak, eta abar.

"Espazio publikoaren gaineko kaltea", berriz, hiru dimentsiotan aztertu da: udal-ondarea, oinezkoak eta beste erabiltzaileak, eta trafikoaren funtzionamendua.

Aldi berean, beharrezkoa da argi adieraztea zer ez den txosten honen xedea. Dokumentu honek:

- ez du egiten azterketa juridiko zehatz eta loteslerik (adibidez, bide-zorren titulartasuna, hitzarmenaren interpretazio juridikoaren xehetasunak, edo plangintza-aldaketa baten izapidetze-bide zehatzak), eta
- ez ditu ordezkatzeko administrazioaren eskumeneko beste dokumentu batzuk (lizentzia-espeditzeetako txosten sektorialak, txosten juridikoak, edo irizpen lotesleak).

Hala ere, analisi tekniko-urbanistikoak "araudiaren edo kudeaketaren alorreko bideragarritasunaz" hitz egiten duenean, ezinbestekoa da alternatiba bakoitzaren plangintza- eta kudeaketa-ondorio nagusiak identifikatzea (adibidez, alternatiba batek plangintza aldatzea eskatzen badu edo udal-ondarean eskubide pribatuak eratzeko arriskua badakar), baina identifikazio hori balorazio konparatiboaren parte da, ez txosten juridiko autonomo baten ordezkia.

Ebaluazio-metodologia eta irizpideak

Balorazioaren egitura txostenaren hasierako laburpen-taulan ikus daiteke: alternatiba bakoitzari "bideragarritasun" eta "kalte" mailak esleitzen zaizkio, eta ondoren balorazio bateratua egiten da, ikuspegi bateragarri eta trazagarri batekin.

Metodoaren ezaugarri praktikoa batzuk, sarrera honen osagarri gisa:

- Balorazioa aurretiazkoa da: informazio erabilgarria sortzeko pentsatua dago, alternatiba baztergarriak edo gatazkatsuak lehen fasean identifikatzeko.
- Oinezkoa "erdigunean" jartzea ez da deklarazio abstraktua: alternatiba bakoitzean aztertzen da zein puntutan sortzen den oinezko-ibilbideekin interferentzia, zein neurritan handitzen den interferentziaren eremua, eta ea badagoen egokitzapen urbanistikorik kalte hori murrizteko (adibidez, trafiko oso moteleko elkarbizitza-konfigurazioak).
- Alternatiben eragina ez da hutsetik abiatzen: eremuak baditu gaur egun ere baimendutako sarrera/irteerak (adibidez, inguruko aparkalekuaren jarduna edo baimendutako ibilgailuak), eta txostenak "gehikuntza" logika erabiliz aztertzen du alternatiba bakoitzak ze interferentzia berri eransten duen.

Horren ondorioz, txostenaren gorputzean ageri diren deskribapenek (ibilbideak, kota-jauziak, arrapala edo igogailu beharrak, espazio okupazioa, eta abar) ez dute helburu diseinu-proposamen itxi bat ematea, baizik eta alternatiba bakoitzak dakarren

"kostu urbanistikoa" eta "kostu publikoa" alderagarri bihurtzea.

Aurretiazko balorazioaren laburpen-taula	"Bidekurutzeta: Arrapala"	"Bidekurutzeta: Igogailua"	"Patioa" (1)	"Aparkalekua"	"Ikerleku"	"Iparragirre"
Proiektuaren bideragarritasun-maila.	-3	-5	-4	-3	0	0
• Araudiaren edo kudeaketaren alorreko bideragarritasuna.	Handia.	Oso baxua.	Oso baxua.	Ertaina.	Altua.	Altua.
• Bideragarritasun tekniko/ekonomikoa.	Ertaina.	Baxua.	Ertaina.	Baxua.	Altua.	Altua.
Esparru publikoari kalte-maila.	-3	-3	-3	-1	-1	-3
• Udal-ondareari kaltea.	Ertaina.	Ertaina.	Handia.	Zehaztu gabe.	Baxua.	Ertaina
• Oinezkoiei eta espazio publikoko beste erabiltzaileei kaltea.	Ertaina.	Ertaina.	Ertaina.	Zehaztu gabe.	Ertaina	Handia.
• Trafikoari kaltea.	Ertaina.	Ertaina.	Baxua.	Baxua.	Baxua.	Baxua.
Balorazioa, guztira.	-6	-8	-7	-4	-1	-3

-3	-2	-1	0
----	----	----	---

(1) Juridikoki "Patioa" alternatiba oso zalantzazkoa bada ere, txostenean bere azterketa tekniko-urbanistikoa sartu da.

<p align="center">“Bidekurutzeta: Arrapala”</p>		<p>Bidekurutzeta kalea eta garajea arrapala batekin lotzea planteatzen du alternatiba honek, erdisotoa zeharkatuz. “Bidekurutzeta: Arrapala” alternatiban ez bezala, garajearen kanpoko ateak ez luke bere aurrean itxarongune bat izango (atea fatxadaren lerrokadura berean legoke, espaloiairen kontra alegia).</p>
<p>Araudiaren edo kudeaketaren alorreko bideragarritasuna.</p>	<p>Baxua.</p>	<p>Alternatiba honek ez du betetzen udal-planeamenduko ezarpen bat:</p> <p>1. Gune Historikoa Birgaitzeko Plan Bereziaren 1. Aldaketa Puntualak ezarria duenez, proiektuari dagokion CH-17 Eraikuntza Unitatean (unitatearen fitxa) ez da garajearen erabilera onartzen beheko solairuan (erabileren fitxa).</p> <p>Udal-araudiak ez du aurreikusten ez-betetze hori saihestu edo bideragarri bihurtzeko mekanismorik.</p>
<p>Bideragarritasun tekniko/ekonomikoa.</p>	<p>Ertaina.</p>	<p>Bidekurutzeta kalea Novedadeseko garajearekin lotzeko arrapalak ez lituzke zuzenean lotuko kalea eta garajea, beheko solairuaren eta sotoaren artean erdisoto bat izango baitu eraikinak, Osteta bidearen mailan. Ondorioz, 6,50 metro inguruko kota-jauzia izango luke arrapalak, beheko solairuaren (+153,5m, Bidekurutzeta kalearen mailan) eta sotoaren artean (+147m).</p> <p>Arrapalak ahalik eta espazio gutxien hartu dezan araudiak ezartzen duen malda maximoa erabilita ere, 45 metro baino gehiagoko ibilbidea egin beharko lukete kotxeek fatxadaren lerrokaduratik hasi eta sotoraino. Kontuan izanik arrapalak gutxienez 4,50 metrotako zabalera izan beharko lukeela (ordenantzak, 91. art.), erdisotoko zein sotoko solairuetako erabilgarritasuna oztopatuz.</p>
<p>Udal-ondareari kaltea.</p>	<p>Ertaina.</p>	<p>Alternatiba honek Gune Historikoari eragingo liokeen kaltea. Izan ere, Bergarako Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planak (HMJP, 2021) Alde Zaharra pixkanaka trafikoari ixteko proposamenak jasotzen ditu, besteak beste Bidekurutzeta kalearen zati bat oinezkotuz. Estrategia horrekin kontraesankorra litzateke Novedadeseko garajera sarbidea Bidekurutzeta kaletik egitea, nolabait bide-zorraren eskubide bat eratuko bait litzateke, etorkizunera begira Alde Zaharraren oinezkotze-maila baldintzatuko lukeena.</p>
<p>Oinezkoei eta espazio publikoko beste erabiltzaileei kaltea.</p>	<p>Ertaina.</p>	<p>Kalte zehatzak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ibilgailuek Bidekurutzeta kaleko mendebaldeko espaloiairen gainetik gurutzatzea. Beste alternatibatan ez bezala, eragin hau berria litzateke (ez litzateke gaur egun gertatzen den beste bati gehituko). <p>Kalte-maila ezartzerakoan kontuan izan direnak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Novedadeseko garajeko plaza guztiak egoiliarrenak lirateke. - Gaur egun ez dago Bidekurutzeta kale osoan ibilgailuentzako garaje batetara sarbiderik, lehenengoa izango litzateke honakoa.
<p>Trafikoari kaltea.</p>	<p>Ertaina.</p>	<p>Puntako orduetan kotxeren batek Bidekurutzeta kalean itxarotearren arriskua aurreikusten da, trafikoa kaltetuz.</p>

“Bidekurutzeta: Igogailua”		Bidekurutzeta kalea eta garajea igogailu bitartez zuzenean lotzea planteatzen du alternatiba honek. “Bidekurutzeta: Arrapala” alternatiban ez bezala, igogailuak itxarongune bat izango luke atearen aurrean, garajetik kalerantz irten nahiko lukeen kotxe batekin gurutzatzeko adinakoa, ibilgailuek itxaron ahal izateko, ez galtzada ez eta espaloia okupatu gabe.
Araudiaren edo kudeaketaren alorreko bideragarritasuna.	Oso baxua.	<p>Alternatiba honek ez ditu betetzen udal-planeamenduko bi ezarpen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gune Historikoa Birgaitzeko Plan Bereziaren 1. Aldaketa Puntualak ezarria duenez, proiektuari dagokion CH-17 Eraikuntza Unitatean (unitatearen fitxa) ez da garaje erabilera onartzen beheko solairuan (erabileren fitxa). 2. Igogailuaren makinariak eskatzen duen altueraren eraginez, lehenengo solairua “igo” beharko litzateke, eta ondorioz eraikina ez litzateke bateragarria planeamenduak ezarrita duen garaiera maximoarekin. <p>Udal-araudiak ez du aurreikusten bi ez-betetze horiek saihestu edo bideragarri bihurtzeko mekanismorik.</p>
Bideragarritasun tekniko/ekonomikoa.	Baxua.	<p>Bidekurutzeta kalea Novedadeseko garajearekin lotzeko ibilgailuentzako igogailu bat instalatuko litzateke, bi sarbiderekin: beheko solairuan (+153,5m, Bidekurutzeta kalearen mailan) eta sotoaren artean (+147m).</p> <p>Baina araudiaren arabera (Bizigarritasun Dekretua), igogailu bat salbuespeneko soluzio bat da, gailu bakarrarekin gehienez 20 plaza zerbitza daitezkeela ezartzen duelarik. Gainera, igogailuen ateen aurreko gutxieneko neurriak zehazten ditu (10m-ko hondoa, 6m-ko zabalera). Ezarpen hauen arabera, eraikinean bi igogailu jarri beharko lirateke, eta gainera, gutxienez 60m²-ko azalerako itxaronguneak aurreikusi ateen aurrean.</p> <p>Instalazioaren beraren bideragarritasun tekniko zein ekonomikoa ertaina da, baina igogailuen bizitza erabilgarria dela-eta, balorazioa koska bat jeitsi da. Kontuan izan direnak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kostu ekonomikoak: igogailu hauek mantentze-lan espezializatu eta erregularrak eskatzen dituzte, are gehiago matxurak gertatzen direnean, esku-hartzeak berehalakoak eta garestiak izaten direlako. 2. Matxurei lotutako kalteak: garajeetara sartu edo handik irten ezinak eguneroko funtzionamenduan eragozpen larriak eragin ditzake, baina baita segurtasun- eta erantzukizun-arazoak ere zenbait egoeratan.
Udal-ondareari kaltea.	Ertaina.	Alternatiba honek Gune Historikoari eragingo lioke kaltea. Izan ere, Bergarako Hiri Mugikortasun Jasangarriaren Planak (HMJP, 2021) Alde Zaharra pixkanaka trafikoari ixteko proposamenak jasotzen ditu, besteak beste Bidekurutzeta kalearen zati bat oinezkotuz. Estrategia horrekin kontraesankorra litzateke Novedadeseko garajera sarbidea Bidekurutzeta kaletik egitea, nolabait bide-zorren eskubide bat eratuko bait litzateke, etorkizunera begira Alde Zaharraren oinezkotze-maila baldintzatuko lukeena.

Oinezkoiei eta espazio publikoko beste erabiltzaileei kaltea.	Ertaina.	<p>Kalte zehatzak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ibilgailuek Bidekurutzeta kaleko mendebaldeko espaloiaren gainetik gurutzatzea. Beste alternatibatan ez bezala, eragin hau berria litzateke (ez litzateke gaur egun gertatzen den beste bati gehituko). <p>Kalte-maila ezartzerakoan kontuan izan direnak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Novedadeseko garajeko plaza guztiak egoiliarrenak lirateke. - Gaur egun ez dago Bidekurutzeta kale osoan ibilgailuentzako garaje batetara sarbiderik, lehenengoa izango litzateke honakoa.
Trafikoari kaltea.	Ertaina.	Puntako orduetan kotxeren batek Bidekurutzeta kalean itzarotearen arriskua aurreikusten da, trafikoa kaltetuz.

"Patioa"		Ibargarai kaletik patioa sartu eta arrapala baten bitartez Osteta bidera igoko lirateke ibilgailuak. Gero, Ostetan egokituko den espazio publikoa zeharkatu eta zuzenean eraikinaren edisotoan (+150m) sartuko lirateke, ondoren arrapala baten bitartez garajera jeisteko (sotoan, +147m).
Araudiaren edo kudeaketaren alorreko bideragarritasuna.	Oso baxua.	Udal-planeamendua aldatu beharko litzateke, Seminarioko patioa gaur egun kirol ekipamendura bideratutako lurzoru publiko gisa ezarria baitago.
Bideragarritasun tekniko/ekonomikoa.	Ertaina.	Patitok Osteta bidera arrapala bat eraiki behar da.
Udal-ondareari kaltea.	Handia.	Alternatiba honek kirol ekipamendura bideratutako lurzoru publikoari eragingo lioke kaltea. Izan ere, arrapala bat eraiki eta bide-zorren eskubidea eratuko lirateke Seminarioko patioan, Novedadeseko garajeko jabe eta erabiltzaileen alde. Funtsean, udal-ondarea galtzea litzateke, jabe pribatuen mesedetan.
Oinezkoei eta espazio publikoko beste erabiltzaileei kaltea.	Ertaina.	<p>Kalte zehatzak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ibilgailuek Ibargarai kaleko ekialdeko espaloien gainetik gurutzatzea. - Arrapalako gainaren eta eraikinaren erdisotoan (+150m) legokeen garajeko sarbidearen artean, ibilgailuek Osteta bidea eta espazio publikoa zeharkatzea. <p>Eragin hau gaur egun eremuan gertatzen ari den honi gehituko litzaioke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ibargaraiko aparkalekuko sarrera-irteerek eragiten dutena. Gaur egun eragiten duten kaltearekin alderatuta, interferentzia-kopurua oso baxua eta gidarien profila seguruagoa lirateke. <p>Kalte-maila ezartzerakoan kontuan izan direnak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Novedadeseko garajeko plaza guztiak egoiliarrenak lirateke, eta aldiz, Ibargaraiko aparkalekuak errotazio-plazak ditu. - Kalte-maila koska bat igo da, gaur egungo oinezkoekin interferentzia-eremua bospasei metrotan zabalduko litzatekelako, iparralderantz.
Trafikoari kaltea.	Baxua.	Novedadeseko garajeko trafiko apurra Ibargarai hiribideko trafikoari gehituko litzaioke, eta ibilgailuen sarrera-irteerak aparkalekuak gaur egun dituen gehituko litzaizkieke.

<p align="center">"Aparkalekua"</p>	<p>Ibargarai kaleko aparkalekura sartu, haren atzealdean kanpora irten eta arrapala baten bitartez Osteta bidera igoko lirateke ibilgailuak. Gero, Ostetan egokituko den espazio publikoa zeharkatu eta zuzenean eraikinaren edisotoan (+150m) sartuko lirateke, ondoren arrapala baten bitartez garajera jeisteko (sotoan, +147m).</p> <p>Alternatiba honetan aukera desberdinak proposatu dira, horietako batzuetan Seminarioko patioaren zati bat ere hartuko litzatekelarik.</p>
	<p>Araudiaren edo kudeaketaren alorreko bideragarritasuna.</p>
<p>Bideragarritasun tekniko/ekonomikoa.</p>	<p>Baxua.</p> <p>Aparkalekua eta Osteta bidea lotzeko pasabide eta arrapala bana eraiki behar dira.</p> <p>Kontuan izan beharrekoak:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lurperatutako elektrizitateko transformazio-zentro bat saihestu behar da. 2. Obrak iraun bitartean aparkalekuaren jarduera mugatzen da. 3. Lanak egiteko zailtasunak: esaterako, aparkalekuaren neurriek obra gauzatzeko teknologiak edo makinaria baldintzatzen dituzte.
<p>Udal-ondareari kaltea.</p>	<p>Zehaztu gabe.</p> <p>Alternatiba honek kirol ekipamendura bideratutako lurzoru publikoari eragin liezaioke kaltea. Izan ere, soluzioaren arabera, arrapala eraiki eta bide-zorren eskubidea era litezke Seminarioko patioan, Novedadeseko garajeko jabe eta erabiltzaileen alde. Kasu horretan, udal-ondarea galtzea litzateke, jabe pribatuen mesedetan.</p>
<p>Oinezkoen eta espazio publikoko beste erabiltzaileei kaltea.</p>	<p>Baxua.</p> <p>Kalte zehatzak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ibilgailuek Ibargarai kaleko ekialdeko espaloien gainetik gurutzatzea. - Arrapalako gainaren eta eraikinaren erdisotoan (+150m) legokeen garajeko sarbidearen artean, ibilgailuek Osteta bidea eta espazio publikoa zeharkatzea. <p>Eragin hau gaur egun eremuan gertatzen ari den honi gehituko litzaioke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ibargarai aparkalekuko sarrera-irteerek eragiten dutena. Gaur egun eragiten duten kaltearekin alderatuta, interferentzia-kopurua oso baxua eta gidarien profila seguruagoa lirateke. <p>Kalte-maila ezartzerakoan kontuan izan direnak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Novedadeseko garajeko plaza guztiak egoiliarrenak lirateke, eta aldiz, Ibargarai aparkalekuak errotazio-plazak ditu.

Trafikoari kaltea.	Baxua.	Novedadeseko garajeko trafiko apurra lbargarai hiribideko trafikoari gehituko litzaioke, eta ibilgailuen sarrera-irteerak aparkalekuak gaur egun ditueni gehituko litzaizkieke.
---------------------------	--------	---

"Ikerleku"		Ibargarai kaletik sartuta, Ikerleku kantoiko aldapan gora egingo lukete ibilgailuek, Ikerleku-Iparragirre-Osteta bidegurutzeraino. Gero, Ostetan egokituko den espazio publikoa zeharkatu eta zuzenean eraikinaren edisotoan (+150m) sartuko lirатеke, ondoren arrapala baten bitartez garajera jeisteko (sotoan, +147m).
Araudiaren edo kudeaketaren alorreko bideragarritasuna.	Altua.	Ibargarai kaletik Novedadeseko garajearen arteko lotura lurzoru publikoan eta espazio libreetan zehar gauzatzen da.
Bideragarritasun tekniko/ekonomikoa.	Altua.	Alternatiba honek ez du jarduketa aipagarririk eskatzen.
Udal-ondareari kaltea.	Baxua.	Alternatiba honek hartzen duen espazio publiko gehiena zirkulaziorako erabiltzen da gaur egun, eta ez zaio aurreikusten beste erabilera arrazoizkorik, bere malda dela-eta.
Oinezkoen eta espazio publikoko beste erabiltzaileei kaltea.	Ertaina.	<p>Kalte zehatzak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ibilgailuek Ibargarai kaleko ekialdeko espaloien gainetik gurutzatzea. - Ibilgailuek Ikerleku kantoiko aldapa oinezkoekin partekatzea. - Ikerleku-Iparragirre-Osteta bidegurutzearen eta eraikinaren erdisotoan (+150m) legokeen garajeko sarbidearen artean, ibilgailuek Osteta bidea eta espazio publikoa zeharkatzea. <p>Eragin hau gaur egun eremuan gertatzen ari diren hauei gehituko litzaieke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ibargaraiko aparkalekuko sarrera-irteerek eragiten dutena. Gaur egun eragiten duten kaltearekin alderatuta, interferentzia-kopurua oso baxua eta gidarien profila seguruagoa lirатеke. - Ikerleku kantoiko aldapan (eta Iparragirre kalearen iparraldean) zirkulatzeko baimena duten ibilgailuek eragiten dutena (Justo Garate plazaren inguruko atarrietako bizilagunak, bai eta bertako merkataritza- zein ostalaritza-establezimenduetako jabe zein hornitzaileak). Gaur egun eragiten duten kaltearekin alderatuta, interferentzia-kopurua baxua eta gidarien profila seguruagoa lirатеke. <p>Kalte-maila ezartzerakoan kontuan izan direnak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gehituko lirатеkeen gidarien profila eta trafiko-maila gaur egungoak baino seguruagoak lirатеke. Izan ere, Novedadeseko garajeko plaza guztiak egoiliarrenak lirатеke, eta aldiz, a) Ibargaraiko aparkalekuak errotazio-plazak ditu, eta b) Ikerlekuko aldapan eta Iparragirren zirkulatzeko baimena dutenen artean, merkataritza- zein ostalaritza-establezimenduetako hornitzaileak daude. - Kalte-maila koska bat igo da, gaur egungo oinezkoekin interferentzia-eremua bospasei metrotan zabalduko

		<p>litzatekelako, hegoalderantz.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behin-betiko kalte-maila Ikerleku kantoiko aldapan, haren barrenean zein gainean -Iparragirre kalearekin egiten duen bidegurutzean- egin daitezkeen egokitzapenen arabera da. Izan ere, esku-hartzeak segurtasuna indartu lezake (trafiko oso moteleko "kale partekatua" gauzatu), eta tarte batzuetan bermatu (oinezkoen eta ibilgailuen joan-etorriak bereiziz). - Bere malda dela eta, Ikerleku kantoiko aldapa ez litzateke mugikortasuna ez den beste ezertarako erabili behar. Are gehiago kontuan hartzen bada atsedenerako, elkartzeko edo jolasteko kalitatezko espazio publikoetatik hurbil dagoela (Justo Garate plaza, Iparragirre kalea).
Trafikoari kaltea.	Baxua.	<p>Novedadeseko garajeko trafiko apurra Ibargarai hiribideko trafikoari gehituko litzaioke, eta ibilgailuen sarrera-irteerak aparkalekuak gaur egun dituen gehituko litzaizkieke.</p>

"Iparragirre"		Ramon Maria Lili kaletik sartuta, Iparragirre kalea zeharkatuko lukete ibilgailuek, Ikerleku-Iparragirre-Osteta bidegurutzeraino. Gero, Ostetan egokituko den espazio publikoa zeharkatu eta zuzenean eraikinaren edisotoan (+150m) sartuko lirатеke, ondoren arrapala baten bitartez garajera jeisteko (sotoan, +147m).
Araudiaren edo kudeaketaren alorreko bideragarritasuna.	Altua.	Ramon Maria Lili kaletik Novedadeseko garajearen arteko lotura lurzoru publikoan eta espazio libreetan zehar gauzatzen da.
Bideragarritasun tekniko/ekonomikoa.	Altua.	Alternatiba honek ez du jarduketa aipagarririk eskatzen.
Udal-ondareari kaltea.	Ertaina.	Alternatiba honek hartzen duen espazio publiko gehiena zirkulaziorako ez diren erabileretarako (atsedena, topaketa...) baliatzen da, edo eta horiek sustatzera balia liteke.
Oinezkoei eta espazio publikoko beste erabiltzaileei kaltea.	Handia.	<p>Kalte zehatzak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ibilgailuek Ramon Maria Lili kaleko iparraldeko espaloia gainera gurutzatzea, gaur egun zebrabidea dagoen puntuan (araudiak ez du onartzen ibilgailuen sarbide bat egitea zebrabide bat dagoen puntu berean). - Ibilgailuek Iparragirre kalea osorik oinezkoekin partekatzea (145m inguru). - Ikerleku-Iparragirre-Osteta bidegurutzaren eta eraikinaren erdisotoan (+150m) legokeen garajeko sarbidearen artean, ibilgailuek Osteta bidea eta espazio publikoa zeharkatzea. <p>Eragin hau gaur egun eremuan gertatzen ari den honi gehituko litzaioke, kaltetutako eragin-eremua zabalduz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Iparragirre kalearen iparraldean (eta Ikerleku kantoiko aldapan) zirkulatzeko baimena duten ibilgailuek eragiten dutena (Justo Garate plazaren inguruko atarrietako bizilagunak, bai eta bertako merkataritza- zein ostalaritza-establezimenduetako jabe zein hornitzaileak). Gaur egun eragiten duten kaltearekin alderatuta, interferentzia-kopurua baxua eta gidarien profila seguruagoa lirатеke. Aldiz, kaltetutako eragin-eremua Iparragirre kalearen hegoaldera zabalduko luke, Ramon Maria Liraino (Arrizuriaga Jauregiko parkearen iparraldeko atearen aurrean). <p>Kalte-maila ezartzerakoan kontuan izan direnak:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gehituko lirатеkeen gidarien profila eta trafiko-maila gaur egungoak baino seguruagoak lirатеke. Izan ere, Novedadeseko garajeko plaza guztiak egoiliarrenak lirатеke, eta aldiz, Iparragirren zirkulatzeko baimena dutenen artean, merkataritza- zein ostalaritza-establezimenduetako hornitzaileak daude. - Kalte-maila koska bat igo da, gaur egungo oinezkoekin interferentzia-eremua Iparragirre kalean hegoalderantz

		<p>zabalduko litzatekelako, Ramon Maria Lili kaleraino (100m izatetik 145m ingururaino).</p> <p>- Kalte-maila beste koska bat igo da, interferentzia-eremuan zirkulaziorako ez diren hainbat erabilera kaltetuko liratekelako (atsedena, topaketa, jolasa...), eta Iparragirre kalea erabilera horietarako egokia delako (laua, zuhaitzez hornitua...).</p>
<p>Trafikoari kaltea.</p>	<p>Baxua.</p>	<p>Novedadeseko garajeko trafiko apurra Ramon Maria Lili kaleko trafikoari gehituko litzaioke, eta ibilgailuen sarrera-irteerak Arrizuriaga Jauregiko parkearen iparraldeko atearen aurrean egingo lirateke, gaur egun zebrabidea dagoen puntu berean.</p>