	ZALDIBARKO I. MUGIKORTASUN FOROAREN AKTA: DURANGALDEKO MUGIKORTASUN IRAUNKORREKO PLANAREN AURKEZPENA *ACTA DEL I FORO DE MOVILIDAD DE ZALDIBAR: PRESENTACIÓN DE LA DIAGNOSIS DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL DURANGUESADO*	Orrialdea/Página:1/ 1

Data: 2009/06/04 **Fecha**: 04/06/2009	**Ordua**: 19:00 – 21:00 **Hora**: 19:00 – 21:00	**Lekua**: Osoko Bilkura Aretoan **Lugar**: Salón de Plenos

Parte-Hartzaileak/Asistentes:

Udala / Ayuntamiento:

- Nerea Garitagoitia / José Luis Maiztegi / Ángel Martín / José Andrés Urizar / Benito Paco (Zinegotziak / Concejales)

Gizartea/Sociedad:

Herritar 10 / 10 ciudadanos/as

Kontsultaria/Consultora:

Ainhoa Ugalde / Amaia Abanzabalegi (BITAKA)

1. Saludos y agradecimientos	1. Aurkezpena eta esker onak
Nerea Garitagoitia, concejal de Zaldibar, da la bienvenida y agradece a todos y todas las personas asistentes por su participación, subrayando la importancia de su colaboración en este Foro de presentación de la Diagnosis del Plan de Movilidad Sostenible del Duranguesado. Expone que actualmente se está elaborando el estudio relativo al Plan de Movilidad Sostenible en la comarca del Duranguesado. Por ello, coincidiendo con las diferentes fases de redacción del mencionado plan, se ha entendido preciso convocar dos foros de participación ciudadana donde toda la ciudadanía podrá tomar parte en el debate. Tras la presentación , la Consultoría procede a detallar el orden del día: • Saludos y agradecimientos; • Presentación de la Diagnosis del Plan de Movilidad Sostenible del Duranguesado**;** • Ruegos y preguntas; • Trabajo grupal; • Resumen del trabajo grupal; • Agradecimientos y próximos pasos.	Nerea Garitagoitia Zaldibarko zinegotziak ongietorria eman die bertaratuei eta eskerrak ematen dizkie euren parte-hartzeagaitik. Aldi berean euren laguntzaren garrantzia nabarmendu du Durangaldeko Mugikortasun Iraunkorraren planaren diagnosia aurkeztu den foro honetan. Gaur egun Durangaldeko Mugikortasun Iraunkorraren inguruko azterketa bat abian dela azaldu du. Plan horren faseak aurrerantza doazen heinean, bere edukiak aztertzeko, herritarrengana jo da denen artean gai horren inguruan eztabaida burutzeko. Hori da partaidetza foroak eratzeko arrazoia. Helburua Mugikortasun Iraunkorraren Planaren diagnosiaren zirriborroa aurkeztu eta horren inguruko eritziak elkar trukatzea da. Aholkularitzako kideek, jarraian, gai zerrenda azaldu dute: • Aurkezpena eta eskerrak • Durangaldeko Mugikortasun Iraunkorraren Planaren diagnosiaren aurkezpena. • Galde-eskeak • Taldekako lana • Taldekako lanaren laburpena • Agurra eta hurrengo pausuen azalpena.

2. Presentación de la Diagnosis del Plan de Movilidad Sostenible del Duranguesado	2. Durangaldeko Mugikortasun Iraunkorreko Planaren Diagnosiaren aurkezpena
Ainhoa Ugalde y Amaia Abanzabalegi realizan la presentación de la Diagnosis del Plan de Movilidad Sostenible del Duranguesado mediante la ayuda de una presentación por ordenador. En dicha presentación entre otras cuestiones se exponen los siguientes contenidos: el alcance y la razón de ser del estudio; las fases del plan; los objetivos que debe cumplir; el contenido y los datos más relevantes del diagnóstico del Plan de Movilidad Sostenible del Duranguesado. Así mismo, durante toda la exposición se subraya que el documento del diagnóstico es un documento provisional que se espera que sea completado con las aportaciones propuestas por la ciudadanía en el presente foro.	Ainhoa Ugalde eta Amaia Abanzabalegik aurkeztu dute Durangaldeko Mugikortasun Iraunkorraren Planaren diagnosia, ordenagailu bidez proiektatutako aurkezpen bat lagun. Aurkezpenaren edukiak, besteak beste, honako hauek dira: azterketaren eremua (zein herritan burutu den), zergaitik egin den, planaren faseak, bete beharreko helburuak, eta azkenik, diagnosiaren edukia bera eta datu esanguratsuenak. Argi utzi nahi izan dute aurkeztu den dokumentua zirriborro bat dela, behin-behineko dokumentua beraz. Diagnosiaren behin betiko bertsioa herritarren ekarpenekin osatutako izango da.
3. Ruegos y preguntas	**3. Galde - eskeak**
La consultora consulta a las personas asistentes si desean plantear alguna pregunta o ruego a cerca de la presentación expuesta. Las cuestiones planteadas en este turno de preguntas son las siguientes: 1.- Comentan que el diagnóstico es acertado en cuanto a que en Zaldibar se utiliza más el tren. De hecho son muchas las personas las que para ir a Bilbao en vez de coger el autobús en Zaldibar, cogen su coche y se dirigen a Iurreta para aparcar en el aparcamiento del núcleo urbano para tomar el Bizkaibus que va directo a Bilbao. Para todos/as los/las asistetentes debería de modificarse el hecho de que desde Zaldibar no se pueda coger un autobús directo a Bilbao y además, deberían de implantarse más autobuses en horario nocturno. 2.- Un ciudadano considera muy interesante que se realice un estudio de estas características, pero que el momento adecuado para su elaboración hubiera sido en el momento que se estaba redactando el PTP de Durangaldea y que hubiera sido más acertado incluir la Y vasca en el ámbito de estudio. Respecto a este apartado se le responde desde la Consultora, que el plazo y el ámbito del estudio para la	Aholkularitzako teknikariek bertaratuei inolako galdera edo zalantzarik duten galdetzen die. Galde-eske tarte bat zabaltzen da, eta laburbilduta hauek dira aipatutako gaiak: 1.- Zaldibarren trena garraiobide publiko erabilia dela dio diagnosiak, eta ados daude. Antza, Bilbora joateko garraiobide erabiliena da. Autobusean joan nahi izanez gero, autoa hartu eta Iurretako aparkalekuan uzten dute gerora Bilbora autopistatik zuzenean doan autobusa hartua ahal izateko. Zaldibarretik zuzenean doan autobus hau hartzea posible izan beharko litzatekeela diote bertaratuek, eta gainera autobusen gaueko ordutegia zabalagoa izan beharko litzatekeela ere aipatu da. 2.- Herritar baten ustetan, era honetako azterketak egitea garrantzitsua da, baina egin den unea ez omen da aproposena. Bere ustez Durangaldeko LPPa idazten ari zela egin behar izan zen, eta gainera AHTari buruzko aipamenik ez egitea ez zaio ondo iruditzen. Plazaratutako kezka hauei erantzunez, aholkularitzatik zera erantzun zaio: Amankomunazgoak eta osotzen duten Udalek definitu dute zein izan behar den azterketaren hedapena eta LPPak hasierako onarpena du bakarrik, eta aurrerantzean LPPari buruzko aldaketaren bat beste

elaboración del estudio se nos ha dado desde la Mancomunidad y los Ayuntamientos y que el PTP se encuentra en fase de aprobación inicial y que de hecho puede ser un buen momento oportuno para utilizar el presente documento para poder solicitar posibles modificaciones en otras instituciones.

3.- El mismo ciudadano pregunta cual va a ser el papel de la Mancomunidad en relación a este documento. Desde la consultora se responde que se espera que este documento sirva a la Mancomunidad y a los Ayuntamientos como herramienta avalada técnicamente y avalada con la participación ciudadana de todo el Duranguesado, para luego acudir conjuntamente a otras instituciones y solicitar posibles actuaciones referidas a las necesidades y al interés general de toda la ciudadanía del Duranguesado.

Una vez respondidas todas las cuestiones planteadas, no hay ninguna pregunta más al respecto, dándose paso al siguiente punto del orden del día.

erakunde batzuen aurrean defendatu nahi izanez gero dokumentu hau baliogarria izan daiteke.

3.- Herritar honek Amankomunazgoak dokumentu honen inguruan zein eginkizun izango duen galdetu du. Aholkularitzako teknikarien esanetan, dokumentu hau baliagarria izan daiteke aurrerantzean bai Amankomunazgoak eta baita osotzen duten Udalek beste erakunde batzuen aurrean beraien planteamenduak defendatzeko. Izan ere, dokumentu hau tresna bat bezala hartu beharra dago; alde batetik teknikoki bermatuta dagoen dokumentua da, eta bestetik, partaidetza-foroen bitartez herritarrengana aurkeztu denez, herritarren aportazioak ere jasoko ditu dokumentu honek. Beraz, Durangaldeko herritarren interesak defendatzeko tresna bat izan daiteke.

Zalantza hauei buruz hitz egin ostean, beste aparteko galderarik ez denez, gai zerrendaren hurrengo puntura jo da, hau da, galdera batzuen gidapean diagnosiari buruzko elkarrizketa bat burutzera.

4. Debate sobre la presentación

Dado el número de asistentes, se tratan todas las cuestiones en un solo grupo de trabajo. Mediante dicho trabajo grupal se obtienen importantes aportaciones que serán de utilidad a la hora de completar el borrador de la diagnosis:

- **Peatón y bicicletas:**
  - Sería necesario un cambio de mentalidad para que la gente use los carriles de forma cotidiana.
  - El clima de Euskadi no ayuda para que la gente utilice los carriles bici de manera cotidiana. Sin embargo, se comenta que además del clima tiene mucho que ver la mentalidad de cada pueblo, ya que en países como Holanda o Alemania se utiliza mucho la bicicleta para sus desplazamientos y su clima tampoco es bueno.

- **Transporte público - colectivo:**
  - Para el cambio del transporte privado al transporte público o al colectivo hace falta un cambio de mentalidad completo. Actualmente, todos/as tenemos

4. Aurkezpenari buruzko elkarrizketa

Bertaratutakoen kopurua dela eta, aurkezpenari buruzko lana talde bakar baten burutuda. Elkarrizketan honen ondorioz diagnosiaren zirriborroa osatzeko lagungarri izango diren ekarpen garrantzitsuak bildu dira:

- **Oinezkoak eta bizikletak:**
  - Aurkeztutako bide-sareak erabiliak izan daitezen beharrezkoa da mentalitate aldaketa.
  - Bide-sare hauen erabilpenean Euskadin dugun klimak ez duela lagunduko esan da. Bestalde, klima baino gehiago herri bakoitzeko mentalitatea omen da erabilpen honetan erabakigarria, Holanda eta Alemania jarri da adibidetzat: herrialde hauetan, nahiz eta klima hezea izan, bizikleta garraiobide bezala erabiltzen da joan-etorriak egiteko.

- **Garraio publikoa – kolektiboa:**
  - Garraio pribatutik publiko edo kolektibora jotzeko erabateko mentalitate aldaketa beharrezkoa da. Gaur egun autoaren filosofia barneratuta du gizarteak eta mentalitate hau aldatu

la filosofía del coche y debemos de cambiar de mentalidad.

- A grandes rasgos, todos/as se muestran conformes con el servicio de transporte público existente en el centro de Zaldibar, si bien se afirma que el tren responde mejor a las necesidades de los/las usuarios/as que el autobús.
- En los municipios donde hay tren, el tren tiene más existo que el autobús.
- El tren no existe en todos los municipios del Duranguesado y convendría implantar en dichos municipios una alternativa al autobús.
- Los horarios del autobús y el tren no se ajustan a los horarios laborales, sobre todo a los horarios de los/las trabajadores/as que trabajan a turnos.
- Hay que incentivar el uso del transporte público y buscar la implantación de un billete único para el transporte público.
- Debería de implantarse una linea de Bizkaibus entre Berriz y Elorrio. Ya que existe mucha gente de Elorrio que trabaja en Berriz y no tiene posibilidad de ir a su trabajo en transporte público y viceversa.
- Los grandes centros comerciales (EROSKI y SABECO de Abadiño) no tienen parada de autobús y deberían de tenerlo por norma. La facilidad de aparcar que tienen los grandes centros comerciales sumado a su falta de transporte público, provoca que todos/as vayamos en coche.
- El Bizkaibus en Zaldibar no tiene gran éxito. La razón radica en que si uno quiere ir a Bilbo tiene que coger el autobús que transcurre “por todos los pueblos de Bizkaia”, prolongándose el viaje a más de lo debido.
- En los barrios, las paradas del Bizkaibus son de poste de parada y además su iluminación es pésima. Convendría instalar marquesinas y mejorar la iluminación.

- El tren es el transporte público estrella en Zaldibar. El tren es más puntual y la localización de la parada del tren está en el centro del pueblo, bastante bien situada.
- Sería idóneo acondicionar la zona de parking y

beharra dago.

- Orokorrean, parte-hartzaileak konforme daude Zaldibarrek duen garraio publiko eskaintzarekin. Hala ere, zera aipatzen da, trenak autobusak baino hobeto asebetetzen ditu Zaldibarko erabiltzaileen beharrizanak.

- Trena dagoen herrietan, garraiobide honek autobusak baino arrakasta gehiago du.

- Durangaldean, tamalez, badaude herriak tren zerbitzurik ez dutenak, eta herri horietan beharrezkoa litzateke autobusaz gain beste garraiobideren bat ezartzea.
- Autobus eta trenek duten ordutegiak ez datoz bat lanorduekin, batez ere txandakako lana duten langileen ordutegiekin.

- Garraio publikoaren erabilpena sustatu beharra dago, eta txartel bakarra egon behar litzateke, garraiobide desberdinetan erabilia izan daitekeen txartela.

- Berriz eta Elorrio tartean Bizkaibus zerbitzua beharrezkoa dela esan da. Antza, Elorrioko jende askok egiten du beharra Berrizen eta alderantziz ere gertatzen da. Langile hauek ez dute garraio publikoan lanera bertaratzeko aukerarik.

- Merkataritza-gune haundiek (Sabeco eta Abadiñoko Eroski) ez dute autobus geralekurik eta legez izan beharko lukete. Merkataritza-guneek aparkaleku eskaintza zabala dute, eta gainera garraio publiko eza badago, bertaratzen den jendeak autoa erabiliko du nahi eta nahi ez.

- Bizkaibus-ek ez du arrakasta handirik Zaldibarren. Autobus zerbitzu honek egiten duen ibilbide luzeagaitik omen da erabilpen txiki hau. Adibidez Bilbora joateko ez dago linea zuzenik “Bizkaiko herri guztietatik” pasatzen den linea bizik, eta ibilbide honek duen iraupenagaitik ez da oso erbilia.

- Auzuneetan dauden geralekuak zutabe eta seinale bat bakarrik dute, eta gainera ez dute behar bezalako argiztapena. Aterpeak ezarri beharko lirateke eta argiztapena hobetzea ere beharrezkoa da.
- Trena da garraiobide arrakastatsuena Zaldibarren. Trena autobusa baino puntualagoa da, eta geltokiaren kokapena ere egokia da, erdigunean dago eta.
- Hala ere, tren geltokiaren ondoan dagoen aparkalekua eta

acceso a la parada del tren para que sea más accesible para todos/as.

- También convendría acondicionar la parada del tren en cuanto a asientos del apeadero y en cuanto a que esté más protegido de la intemperie. Además en ocasiones las maquinas se estropean y convendría realizar más revisiones para que esto no ocurra o cambiar dichas maquinas.

- **TaxiBus:**

- La consultora informa sobre el funcionamiento del TaxiBus implantado recientemente por el Ayuntamiento de Iurreta.

- Todos/as los/las asistentes coinciden que la idea del TaxiBus implantado por Iurreta es una idea muy buena y muy valiente en cuanto a que se ha tomado la iniciativa desde un solo ayuntamiento.

- El TaxiBus puede dar respuesta a las necesidades de zonas donde el transporte público no llega (barrios rurales) o el transporte público es insuficiente.

- Además, el TaxiBus puede ser idóneo para personas que no tienen coche, que vive en un barrio rural y que depende de alguien para poder desplazarse al núcleo urbano. El TaxiBus puede suponer una sentimiento de independencia para esas personas.

- Se estima que sería más idóneo que en vez de que el TaxiBus tuviese una gestión municipal, fuese dirigida mediante una gestión mancomunada o entre varios municipios que tuviesen las mismas necesidades (Iurreta, Garai, Mañaria, Izurtza...)

- **Movilidad en las empresas:**

- Antes las empresas estaban situadas en el mismo núcleo urbano, mientras que en la actualidad se tiende a situar las áreas industriales en la periferia del casco urbano. Se ha multiplicado la necesidad de desplazarnos y por ello, es necesario que las empresas y las instituciones incentiven el compartir el coche (car pooling) y el uso del transporte público.

- Es contraproducente que las grandes empresas amplíen sus parkings (por ejemplo: EROSKI de Elorrio),

geltokirako sarrera egokitzea beharrezkoa da, denentzat irisgarritasuna bermatzeko.

- Bestalde, tren geltokiari dagokionez, hobekuntzak behar ditu, jarlekuak aldatu eta eguraldia dela eta aterpe egokiagoa behar du. Gainera, batzuetan sarrerako makinak matxuratu egiten dira, eta aldikako mantenu gehiago behar dute, edota bestela aldatuak behar dira izan.

- **Taxibus-a**

- Aholkularitzako teknikariek bertaratuei Iurretako Udalak ezarri berri duen taxibus zerbitzuari buruz informazioa luzatu die.

- Parte-hartzaile guztien ustez, Iurretak martxan jarri duen zerbitzu hau oso egokia da, eta Udal batek zerbitzu hau bere gain bakarrik hartzea oso ausarta dela ere esan da.

- TaxiBus-ak garraiobide publikoa heltzen ez den tokietan edo heldu harren eskaintza txikia duten guneetan zerbitzua eskaini dezake (landa auzoetan batez ere).

- Gainera, TaxiBusa autorik ez duten pertsonentzat egokia izan daitekeela ere aipatu da, eta baita landa auzo baten bizi den jendearentzat, joan-etorrietarako beste pertsona batzuen menpekotasuna dutenentzat batez ere. TaxiBus-ak esandako erabiltzaile horiei independentzia maila bat eskaintzen die.

- Azkenik, TaxiBus-aren kudeaketari dagokionez, herri-kudeaketa baten ordez kudeaketa amankomunatu bat izatea egokiagoa ikusten da, eta beharrizan hau duten hainbat herri elkartzea (esaterako, Iurreta, Garai, Mañaria, Izurtza, etab.)

- **Enpresetako mugikortasuna:**

- Iraganean enpresak herriguneetan izaten zirela aipatu da. Gaur egun ordea, enpresak herrietatik kanpo kokatuak daude. Hori dela eta desplazatzeko beharra sortu da, eta horregaitik beharrezkoa da enpresek eta erakunde publikoek autoa partekatzea (carpooling) eta garraio publikoa sustatzea.

- Enpresa haundiek aparkalekuak haunditzea kaltegarria da (Elorrion den Eroski-ren zentralak oraintsu egin duen bezala, adibidez). Enpresa hauek baliabideak jarri beharko lituzkete

ya que lo que deberían de hacer es dotar de medios hacia el transporte no motorizado y hacia el transporte público.

- Todos los Polígonos Industriales deberían de tener un Plan de Movilidad Sostenible. Debería de planificarse los desplazamientos de las mercancías y de los/las trabajadores/as mediante un Plan de Movilidad.
- Se popularizaría el uso del coche compartido o el transporte público si se dotase de ventajas económicas a los/las trabajadores/as por su uso.
- Además, los/las trabajadores/as que trabajan en jornada partida no deberían de ir a comer a su domicilio para evitar desplazamientos innecesarios. Para ello, sería conveniente implantar planes de comida para los/las trabajadores/as.

▪ **Compartir coche:**

- Que la ocupación de personas por vehículo sea de 1,2 supone que convendría concienciar a la ciudadanía que tenemos que hacer algo para atajar este problema.
- Cuando el precio del petróleo ascienda, todos/as nosotros/as estaremos obligados a compartir el coche.
- El comportamiento de compartir el coche debería ser obligatorio por decreto. (Por ejemplo: En Nueva York, los/las turistas que llegaban a EEUU, tenían que utilizar el taxi compartido. Los taxis no salían desde el Aeropuerto hasta que se llenase por completo. Era un comportamiento impuesto por ley).
- Hoy en día, en general, para los trayectos cortos no se comparte el coche. Es algo cultural y generado por la idea de independencia y comodidad que da el coche.
- Sin embargo, cuando existen trayectos largos diarios, la gente tiende a compartir el coche por razones de economía.
- La consultora informa sobre la implantación de una sección para compartir el coche en la página web del Ayuntamiento de Iurreta. A todos/as les parece una buena idea que podría tener éxito en Zaldibar y en toda la Mancomunidad.

▪ **Aparcamiento intermodal:**

- Los/las asistentes no conocen ningún aparcamiento, a

bertako langileak beraien joan-etorriak motorduna ez den garraiobideak eta garraio publikoa erabiliz egin ditzaten.

- Industrialde guztiak beraien Mugikortasun Iraunkor Plana behar lukete. Salgaien eta langileen joan-etorriak planifikatu beharko lirateke era honetako plan baten bitartez.

- Auto partekatua edo garraio publikoa gehiago erabiltzeko langileei diru-sariak eskaintzea egokia dela esan da.

- Azkenik, lanaldi zatitua duten langileei dagokienez, beharrezkoak ez diren joan-etorriak ekiditzeko jateko orduan etxerako joan-etorria ez dezatela egin esan da. Horretarako bazkariak emateko planen bat aipatu da, langileak ez daitezen desplazatu.

▪ **Autoa partekatzea:**

- Autoen okupazio-tasa 1,2 da azterketak dioenez eta agerian denez. Tasa hori haunditzeko kontzientziazio lana egin beharko litzateke.

- Petrolioaren salneurria igotzen denean, antza, denok era honetako neurriak hartzera behartuak izango gara.

- Autoa partekatzea araututa egon beharko litzatekeela ere esan du parte-hartzaile batek. Berak bizitako egoera bat azaldu du: AEB-etan, New York-en hain zuzen ere, taxiaren erabilpen partekatua dago turistentzat. Aireportuko taxiak guztiz bete arte ez ziren irtetzen, araututa zegoen.

- Gaur egun, orokorrean, joan-etorri laburretan ez omen da autoa partekatzen. Auzi kulturala omen da, eta autoak ematen duen independentzia eta erosotasun ideiari lotuta dago.

- Aldiz, egunero ibilbide luze bat egiteko beharra dagoenean, arrazoi ekonomikoak direla eta, autoa partekatzeko prest egoten da jendea.

- Iurretan ezarri berri den ekimen bat plazaratzen dute aholkularitzako teknikariek: Iurretako Udalak web-orrialde berri bat ezarri du, autoa partekatu nahi duen orok bata bestearekin harremanetan jartzeko aukera izan dezan. Bertaratutakoen esanetan oso ideia ona da, eta Zaldibarren eta Amankomunazgoko beste herrietan ezar daitekeela ere aipatu da.

parte de los propuestos en el estudio, que se utilice de manera intermodal.

- Si bien, todos/as coinciden que sería bueno que se implantase un aparcamiento intermodal que posibilitase aparcar el coche para poder coger el autobús, el tren o compartir el coche.

- La posibilidad de eliminar el aparcamiento existente actualmente en el núcleo urbano de Iurreta que se utiliza como aparcamiento intermodal, genera la necesidad de que se implante un nuevo aparcamiento intermodal en el Duranguesado asociado con el transporte público.

- Los aparcamiento intermodales denominados en el estudio, no son propiamente aparcamientos intermodales, sino aparcamientos que se utilizan como intermodales (bien para utilizar el transporte público, o bien para compartir el coche).

- **Implicación social e institucional:**
  - **Implicación institucional:**

- Ante todo debería de haber más colaboración entre todos los Ayuntamientos mediante la Mancomunidad.

- La Administración debería poner los medios, poniendo una alternativa al transporte privado e incentivar el transporte público. (Por ejemplo: Dotar de transporte público a los centros industriales)

- Se debería de liberalizar el uso de la A8; no se debería construir un tercer carril para la A8; se debería de recuperar el tren.

- Deberían de unificarse las políticas de los gobiernos hacia el respeto del medio ambiente. (Por ejemplo: Es contraproducente las subvenciones que se están dando por la compra de vehículos y a la vez se estén subvencionando la construcción de carriles bici).

- Es necesario cambiar la dependencia a la automoción que tenemos actualmente.

- Todos/as nos tendremos que concienciar para dejar de lado el uso del vehículo privado.

- Es necesario que las administraciones interpongan medidas disuasorias para que no utilicemos el vehículo privado y utilicemos el transporte público.

- **Aparkaleku intermodalak:**

- Bertaratutakoek ez dute azterketan azaltzen diren aparkalekuetaz gain erabilera intermodala duen aparkalekurik ezagutzen.

- Hala ere, beraien ustetan, era honetako aparkalekuak izan behar dira, autoa utzi eta autobusa edo trena hartu edo autoa partekatzea errezteko.

- Gaur egun Iurretako herrigunean dagoen aparkalekua desagertuko dela aipatu da, eta aparkaleku hau desagertzen denerako Durangaldean garraiobide publikoarekin lotura izango duen beste aparkalekuren bat ezarri beharko litzatekeela esan da.

- Azterketan azaltzen diren aparkalekuak ez dira berez aparkaleku intermodalak. Beste arrazoi batzuengaitik ezarritako aparkalekuak dira, baina herritarrek intermodalitate erabilpena eman diote (garraiobide publikoa erabiltzeko edo autoa partekatzeko).

- **Gizartearen eta erakundeen inplikazioa:**
  - **Erakundeen inplikazioa**

- Amankomunazgoan elkartuta dauden Udalek beraien artean elkarlan gehiago izan beharko lukete.

- Administrazioak garraio pribatuari alternatiba bat bilatzeko eta garraio publikoa sustatzeko baliabideak jarri beharko lituzke (Adibidez, gune industrialetarako garraio publikoa ezarriz).

- A8aren erabilera librea izan beharko litzateke, A8aren hirugarren erraia ez litzateke eraiki behar eta trena garraiobide gisa berreskuratu beharko litzateke.

- Ingurumenari dagokionez gobernuen politika bateratua behar luke izan (adibidez; autoak erosteko diru-laguntzak ematea eta aldi berean bizikletentzako erraiak eraikitzeko diru-laguntzak ematea kontrajarriak direla esan da).

- Gaur egun autoekiko dugun menpekotasunarekin akabatzea beharrezkoa da.

- Denok autoaren erabilpena alde batera uzteko kontzientzia hartu behar dugu.

- Autoa ez erabili eta garraio publikoa erabili dezagun beharrezkoa da administrazioek disuazio-neurriak ezartzea.

- Es necesario que se implanten vehículos que se nutran de otras energías más acordes con el medio ambiente. El petróleo es una energía limitada. - **Implicación social:** - Tendríamos que concienciarnos y socializar el hecho de dejar a un lado el uso del vehículo privado.	- Azkenik, beharrezkoa da baita ere ibilgailuak ingurumenarekiko errespetu gehiago duten erregaiez baliatzea. Petrolioa energi-iturri mugatua da. - **Gizartearen inplikazioa:** - Autoaren erabilera murrizteko kontzientzia hartu behar dugu, eta kontzientzia hau gizarteratu beharra dago.
5. Resumen del trabajo grupal	**5. Azterketaren laburpena**
Al haberse realizado el trabajo grupal en un solo grupo, todos/as los/as asistentes entienden que no es preciso realizar un resumen de los puntos expuestos en el trabajo grupal.	Taldekako lanean barik talde bakarrean hitz egin denez, bertaratutako denen iritziz tarte honetan hitz egindakoari buruz ez dago zertan laburpenik egin.
6. Agradecimientos y despedida	**6. Esker onak eta agurrak**
La próxima reunión tendrá lugar el 23 de junio donde se presentará las propuestas de acción del Plan de Movilidad Sostenible del Duranguesado para su debate. Se comunica la metodología del levantamiento del acta de lo efectuado, el envío de ésta hacia el Ayuntamiento y su posterior envío a los asistentes. Se agradece a todos y todas su presencia y participación en este Foro, al igual que se aprecia la predisposición de los y las asistentes a participar exponiendo sus inquietudes y preguntas.	Ekainaren 23an berriz ere herritarrekin biltzea da asmoa. Beste parte-hartze foro bat ospatuko da egun horretan, Durangaldeko Mugikortasun Iraunkorraren Ekintza Planaren aurkezpena izango da hizpide foroan. Parte-hartzaileei azaldu zaie akta onartzen denean Udalaren bitartez herritarrei zabalduko zaiela. Bertaratutakoei beraien ekarpenak eskertu zaizkie, eta hurrengo fororako gonpidapena luzatu zaie. Hurrengo baten ere beraien zalantzak eta ekarpenak elkarbanatzeko prest daudela antzematen da.